

Vergaderjaar 2006–2007

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 augustus 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 22 juni 2007 inzake het Urgentieprogramma en de Startnotitie Randstad 2040 (kamerstuk 31 089, nr. 1).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 29 augustus 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
R. Kortenhorst

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst R. (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besse-link (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

Het Urgentieprogramma Randstad (UPR) geeft prioriteit aan projecten in de Randstad en rondom het Groene Hart. In het urgentieprogramma Randstad wordt het Groene hart nadrukkelijk genoemd als compensatie voor de stedelijke drukte. Kan de regering aangeven wat de reden is dat het groene hart zelf geen onderdeel uitmaakt van het Urgentieprogramma, bijvoorbeeld als project? Kan daarmee niet meer tegemoet worden gekomen aan de verschillende belangen op dit gebied?

Het Groene Hart heeft een belangrijke functie voor de Randstad, omdat het bijdraagt aan een goed woon-, werk-, en leefklimaat. Drie icoonprojecten van het Groene Hart zijn ook opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad. Het gaat om de projecten Oude Rijnzone, Natte As en Groot Mijdrecht Noord. Er is niet voor gekozen om het gehele Groene Hart onder te brengen bij het Urgentieprogramma Randstad. De aanpak van het Groene Hart heeft ook samenhang met het landbouw- en plattelandsbeleid. Er is afgelopen kabinetsperiode goede voortgang geboekt met de betrokken bestuurlijke partijen in het Groene Hart. Het bestaande bestuurlijk overleg inzake het uitvoeringsprogramma Groene Hart zal worden voortgezet.

2

De kernwoorden snel, samenhangend en selectief staan centraal in het Urgentieprogramma Randstad. Mocht de «UPR-aanpak» werken, welke beleidsterreinen zouden in de toekomst voor eenzelfde aanpak in aanmerking komen, bijvoorbeeld op regionaal niveau?

Het UPR is een integrale aanpak van cruciale opgaven voor de Randstad. De aanpak strekt zich uit over verschillende beleidsterreinen. De vraag is dus niet zo zeer voor welk beleidsterrein, als wel voor welke problematiek de aanpak geschikt zou kunnen zijn. De UPR aanpak past bij de schaal en omvang van problematiek van de Randstad. Elementen uit de aanpak, die richten op het vergroten van de slagkracht van het openbaar bestuur, kunnen ook worden toegepast op andere complexe opgaven.

3

Welke rol kunnen het IJmeer en het Markermeer spelen in relatie tot de behoefte aan ruimte voor met name wonen en recreatie in de Noordvleugel van de Randstad? Zijn hier «win/win-situaties» mogelijk, waarbij ook de natuurontwikkeling een impuls krijgt?

Voor het Markermeer en IJmeer zijn door verschillende partijen verschillende visies ontwikkeld, waarin mogelijkheden worden verkend om onder meer natuurontwikkeling, recreatie en woningbouw in het IJmeer/Markermeer te combineren. In het kader van het UPR wordt nader onderzocht hoever de mogelijkheden reiken. Dit is onderwerp van de UPR-projecten: Project Toekomstagenda IJmeer/Markermeer en Schaal-sprong Almere. Het betreft onder meer de realisering van robuust ecologische systeem, een klimaatbestendig watersysteem, de benutting van mogelijkheden voor de recreatie en de opties van een eventuele buitendijkse bouwlocatie Almere Pampus en een eventuele IJmeerverbinding. Overigens zal het te ontwikkelen Beleidskader IJsselmeergebied als uitgangspunt dienen voor de buitendijkse ontwikkelruimte. Het Kabinet wil uiterlijk 2009 nadere uitspraken doen over de inrichting van dit gebied. Deze uitspraken worden voorbereid in nauwe samenwerking met de regionale partners. Op dit moment is het dus nog te vroeg om een uitspraak te doen over de rol die het IJmeer en het Markermeer kunnen spelen in relatie tot de behoefte aan ruimte voor wonen en recreatie in de Noordvleugel.

4

Is het kabinet van plan om meer gebruik te gaan maken van de reeds bestaande «Rijksprojectenprocedure» om de besluitvorming van grote projecten sneller te laten verlopen?

De rijksprojectenprocedure uit de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) is bedoeld voor ruimtelijke investeringsprojecten van nationaal belang waarbij de besluitvormings- en rechtsbeschermingsprocedures gecoördineerd worden, waarmee deze projecten versneld worden. Veel van de grote (infrastructuur)projecten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de Randstad (aanleg en wijziging van hoofdwegen, landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen) vallen niet onder de WRO, maar onder de Tracéwet. Deze wet voorziet voor deze projecten in coördinatie van vergunningverlening en rechtsbescherming, omvat mede aspecten van ruimtelijke ordening en leidt reeds tot een betrekkelijk korte procedure.

Voor niet onder de Tracéwet vallende projecten van nationaal belang is de rijksprojectenprocedure een optie. De inzet van dit laatste instrument speelt bijvoorbeeld al bij diverse rivierverruimingsprojecten uit de pkb Ruimte voor de Rivier.

5

Kan worden aangegeven of, en zo ja op welke manier het werken met bestuurlijke «duo's» bijdraagt aan snellere besluitvorming?

Via de bestuurlijke duo's worden belangrijke bestuurlijke voorwaarden geschapen voor snelle en goede besluitvorming: een heldere bestuurlijke regie, bestuurlijk ownership en een goede samenwerking tussen rijk en regio.

De bestuurlijke duo's, bestaande uit een rijksbewindspersoon en een regionaal bestuurder, zullen er voor zorgen dat de beoogde besluitvorming over de UPR-projecten door de betrokken bestuursorganen ook daadwerkelijk plaatsvindt. Zij maken afspraken over de te realiseren besluiten en de termijnen waarbinnen deze besluiten genomen zullen worden. Het duo zorgt voor de bestuurlijke afstemming rond het project. Het duo kan hierop worden aangesproken.

6

Kan worden aangegeven hoe er bij provinciegrensoverschrijdende projecten slechts kan worden volstaan met het opnemen van één regionale/provinciale bestuurder binnen de «duo's» die projecten vlot moeten trekken?

De projectduo's zijn ervoor verantwoordelijk dat de beoogde besluitvorming over de UPR-projecten plaatsvindt. Dit betekent niet dat de regionale bestuurder daarbij alle besluiten zelf zal moeten nemen en daarmee dus in de verantwoordelijkheden en bevoegdheden treedt van de collega-bestuurders. Het betekent wel dat regionaal bestuurder verantwoordelijk is voor de regionale afstemming die uiteindelijk moet leiden tot de benodigde besluitvorming. De regionaal bestuurder is het regionaal aanspreekpunt, met een verantwoordelijkheid voor de Randstad als geheel. Daarmee is het dus mogelijk, en zelfs wenselijk om te volstaan met één regionaal bestuurder, ook voor grensoverschrijdende projecten.

7

Is het kabinet het eens is met de stelling dat er snel een samenhangend OV-plan op (minimaal) het niveau van resp. de Noord- en Zuidvleugel moet komen?

In het kader van het UPR-project «Eén OV-autoriteit» wordt onderzocht wat het juiste schaalniveau is voor de samenhang en afstemming tussen de te onderscheiden OV-modaliteiten. Voor de Noordvleugel, regio Utrecht en de Zuidvleugel is nu al visievorming op en afstemming van het OV aan de orde.

8

Welke mogelijkheden biedt het netwerk van vaarwegen in de Randstad om iets aan de congestie op de wegen te doen? Moet hier niet een «aanvalsplan» voor komen?

De binnenvaart kan het gebruik van autowegen ontlasten, maar tegelijkertijd moeten verwachtingen realistisch zijn. Een belangrijk deel (ca. 90%) van alle transportkilometers over de weg kan niet of slechts bij uitzondering over het water of het spoor afgehandeld worden. Deze herfst ontvangt de Tweede Kamer de Beleidsvisie Binnenvaart, waarin preciezer zal worden aangegeven op welke manier regionale overheden en het bedrijfsleven kunnen worden bijgestaan om gebruik te maken van de kansen die de binnenvaart biedt in de Randstad en daarbuiten. In het Urgentieprogramma Randstad is het project containertransferium opgenomen, wat door inzet van binnenvaart de A15 bij Rotterdam moet ontlasten.

9

Bij welk resultaat van dit urgentieprogramma en de projecten kan er gesproken worden van een succes? Welke kansen en bedreigingen ziet het kabinet?

Succes is af te meten aan het doorbreken van patstellingen bij projecten, die al jarenlang spelen en waar geen besluiten worden genomen. De A4 Delft-Schiedam is daarvan een treffend voorbeeld. De besluitvorming over de geselecteerde projecten moet in deze kabinetsperiode vlot verlopen, zodat de uitvoering snel ter hand kan worden genomen. Naar verwachting ontstaat er door het Urgentieprogramma Randstad een vliegwieleffect en nieuw elan bij verschillende partijen binnen en buiten de overheid om zich in te zetten voor versterking van de Randstad. Een bedreiging is het mogelijk nastreven van deelbelangen door bepaalde partijen, die het perspectief van één duurzame en concurrerende Randstad ondermijnen.

10

In hoeverre is er gekeken naar urgentie in de programma's, of is er prioriteit gegeven aan de projecten waar geld voor was?

Bij het opstellen van het UPR zijn vele partijen geconsulteerd, zowel binnen als buiten de overheid. Zij hebben projectvoorstellen aangedragen en hun visie gegeven op de urgentie ervan. Een voorbeeld hiervan is de notitie **Randstad Kracht** van de G4P4. Er zijn in het UPR drie selectiecriteria opgenomen: snelheid, samenhang en selectiviteit. De urgentie is bepaald op basis van de ernst van een probleem of de potentie van een kans in relatie met de doelstelling duurzame internationale topregio. De projecten zijn in verschillende fasen. Een aantal projecten is reeds ver uitgewerkt en kan snel in uitvoering worden genomen. Andere projecten zijn nog in een verkennend stadium. De beschikbaarheid van financiële middelen is als criterium gebruikt voor het onderscheid tussen UPR-projecten en kandidaat-projecten. Voor deze laatste projecten geldt dat momenteel geen financiële reservering is gemaakt.

11

Het kabinet zet Randstad 2040 nadrukkelijk neer als een startnotitie. Kan het kabinet een tijdpad geven? Wanneer komt de regering met de integrale lange termijnvisie Randstad?

In lijn met de startnotitie is het kabinet erop gericht vier «sporen» in te vullen (dialogo, inhoudelijke verdieping, ontwikkelingsbeelden en concretisering/ uitvoering) in samenwerking met de betrokken decentrale overheden en aansluitend (in het eerste deel van 2008) de aangekondigde visie vast te stellen. Zie ook het antwoord op vraag 12.

12

Het kabinet kiest voor een selectieve, directe betrokkenheid bij projecten in Randstad 2040. Kan de regering aangeven of, en zo ja hoe zij hieraan invulling gaat geven? Kan dat, bij gebleken effectiviteit en efficiëntie, op de wijze zoals in het UPR verwoord?

In lijn met de startnotitieR2040 is het kabinet er allereerst op gericht dit najaar samen met de medeoverheden een dialoog (met maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers) vorm te geven om de lange-termijnvisie op te stellen. Ten tweede is voor een aantal onderwerpen nadere verdieping nodig. Ten derde zal (op een ontwerpende wijze) aandacht worden besteed aan ruimtelijke verbeelding en als vierde zal een aantal langetermijn-onderwerpen in meer concrete zin worden opgepakt, om daarmee het uitvoeringsgerichte karakter van de visie invulling te geven. In de startnotitie is een zevental discussiethema's aangegeven waarbij het rijk verantwoordelijkheid heeft om over een langere periode (vanaf nu tot 2040) gewenste veranderingen in de ruimtelijke structuur tot stand te brengen en de ambities voor de Randstad waar te kunnen maken. Niet elke opgave in de Randstad is hierbij opgenomen. Alleen die opgaven die op een hoger schaalniveau spelen én waarvoor de meerwaarde van rijksbetrokkenheid groot is, zijn gekozen als thema's voor de aanpak. Op een vergelijkbare wijze zijn in het UPR projecten voor de kortere termijn geselecteerd. Indien uit het traject van Randstad 2040 nieuwe problemen en/of kansen naar voren komen, dan kunnen daarvoor nieuwe projecten worden geformuleerd. De agenda van het UPR is dynamisch en als deze projecten voldoen aan bepaalde selectiecriteria, dan kunnen ze in het UPR worden opgenomen.

13

Zal het kabinet in de langetermijnvisie expliciet aandacht besteden aan het bereikbaar maken van het Groene Hart voor recreatie terwijl tegelijkertijd de natuurgebieden worden ontzien?

Het Groene Hart van de Randstad heeft een belangrijke betekenis voor de Randstad. Bereikbare en toegankelijke recreatiemogelijkheden vanuit de verschillende delen van de Randstad, acht het kabinet met oog op de toekomst ook van groot belang. Ook natuurgebieden kunnen in bepaalde mate deze functie vervullen. Net als de startnotitie zal de uiteindelijke visie dan ook aandacht besteden aan natuur, landschap en recreatie.

14

Is het kabinet voornemens de verdeling van FES-bedragen anders te gaan regelen? Zo ja, aan welke maatregelen denkt men concreet?

In het Coalitieakkoord heeft het kabinet aangegeven een nieuwe voedings- en uitgavensystematiek te formuleren. In de komende begroting van het FES wordt hieraan verder invulling gegeven.

Zal de langetermijnvisie voor de Randstad die ontwikkeld wordt in de vorm worden gegoten van een structuurvisie, zoals bedoeld in de nieuwe Wet Ruimtelijk Ordening?

In de startnotitie is aangegeven dat het kabinet een integrale langetermijnvisie voor de Randstad gaat opstellen die anticipeert op de lange termijn opgaven. De startnotitie en de daarin opgenomen uitgangspunten zijn de basis voor die visie. De langetermijnvisie zal niet alleen een kabinetsvisie worden, maar nadrukkelijk samen met de regio worden opgesteld. Ook de Kamer zal worden betrokken bij het opstellen van de visie. Over de vraag of de langetermijnvisie Randstad als «structuurvisie» conform de nieuwe Wro wordt uitgebracht, zal het kabinet zich nog beraden. De Kamer zal hierover naar verwachting nog dit jaar worden geïnformeerd.

Is het kabinet van mening dat het hoger onderwijs in de Randstad op dit moment voldoende internationaal kan concurreren om voldoende getalenteerde studenten en topwetenschappers aan te (kunnen) trekken, met name vergeleken met topuniversiteiten als Harvard in de VS? Zo nee, wat zij denkt hieraan te gaan doen? Is in de Randstad een sterkere clustering en specialisatie van hogescholen en universiteiten gewenst?

Het hoger onderwijs in Nederland kent momenteel een sterke concurrentiepositie binnen Europa. De instellingen in de Randstad vormen hierop geen uitzondering. Momenteel zijn er in Nederland bijvoorbeeld 40 000 buitenlandse studenten (mobiliteitsmonitor 2006). De wijzigingen in het overheidsbeleid, zoals die zijn ingezet door de internationaliseringsbrief «Koers op Kwaliteit. Van marge naar mainstream» (Kamerstuk 29 800 VIII, nr. 72) zijn gericht op het aantrekken van meer getalenteerde studenten. Met name het beurzenprogramma HSP (Huygens Scholarship Programme) lijkt hierin erg succesvol.

Het kabinet zet hier ook op in, zo blijkt ook uit de tekst van het beleidsprogramma van dit kabinet: «Het Nederlandse onderwijs en onderzoek kan alleen op hoog niveau blijven presteren als de onderzoeksinfrastructuur van een hoge kwaliteit blijft en als de beste mensen volop ruimte krijgen (binnen de voorwaarde dat veiligheid van economische, onderzoeks- en andere gegevens gewaarborgd blijft). Goed onderzoek is noodzakelijk om de beste onderzoekers en studenten te kunnen aantrekken. Daarom wil het kabinet het primaat van het ongebonden en zuiver wetenschappelijk onderzoek versterken bij de verdeling van de onderzoeksmiddelen: deze moeten terechtkomen bij de beste onderzoekers. Het kabinet zet in op braingain-programma's voor het aantrekken van buitenlandse toponderzoekers en op Talentprogramma's op maat (zoals Aspasia voor vrouwen en allochtonen). Daarnaast wordt het promotiestelsel gericht op excellentie, naar het voorbeeld van de graduate schools in de Verenigde Staten. Het nieuwe accreditatiestelsel dat het kabinet zal invoeren bevat ten slotte ook meer prikkels voor kwaliteit en zorgt voor minder administratieve lasten voor instellingen.» De vergelijking met Harvard gaat overigens mank: die instelling maakt deel uit van een geheel ander stelsel, waarbij met name de private bijdragen veel hoger zijn dan in Nederland.

Clustering en specialisatie vormen onderdeel van de autonomie van de instellingen. Enerzijds heeft het recente verleden een aanzienlijke clustering te zien gegeven: de bestuurlijke fusie tussen de Hogeschool van Amsterdam en de Universiteit van Amsterdam en de totstandkoming van InHolland zijn twee voorbeelden hiervan. Tegelijkertijd blijkt ook dat clustering en specialisatie niet per se tot een sterkere concurrentiepositie leiden (CPB paper Higher education: Time for coordination on a European level?): «Schaalvoordelen blijken in het hoger onderwijs geen belangrijke

rol te spelen: grotere landen of grotere onderwijsinstellingen leveren niet noodzakelijkerwijs een hogere kwaliteit onderwijs.» (CPB, 2006 ISBN 90-5833-284-5))

17

Wat denkt het kabinet te gaan doen aan bevordering van telewerken om files te bestrijden? Behoren fiscale stimulering van een werkplek thuis of het ombouwen van leegstaande kantoren tot telewerkcentra tot de mogelijkheden?

Een hele of een halve dag telewerken kan een bijdrage leveren aan het bestrijden van de files. In een recent advies van de SER over Mobiliteitsmanagement is dit door de sociale partners onderkend evenals de eigen verantwoordelijkheid van werkgevers en vakbonden bij de stimulering van de telewerken. Dit is cruciaal, omdat het succes van telewerken mede en vooral bepaald wordt door het commitment en het maatwerk binnen een bedrijf.

In de reactie van het kabinet op dit SER-advies is aangekondigd een Taskforce Mobiliteitsmanagement op te richten, waarvoor sociale partners en decentrale overheden zullen worden uitgenodigd. In deze Taskforce zal worden bekeken binnen de arbeidsvoorwaarden telewerken verder kan worden gestimuleerd, welke initiatieven vanuit bedrijfsleven genomen kunnen worden en welke acties van het Rijk nodig zijn om deze te stimuleren. De huidige fiscale regeling voor telewerken voorziet reeds in een vrijstelling van maximaal €1 815 per vijf jaar voor de inrichting van een telewerkruimte voor werknemers, die minstens één hele dag thuiswerken. De Rijksoverheid moet als werkgever zelf het goede voorbeeld geven. Telewerken wordt gestimuleerd binnen het Rijk, onder meer door de zogenaamde Raamregeling Telewerken, flexibele werktijden (waardoor mensen buiten de spits kunnen reizen of eerst de mail thuis kunnen lezen en na de spits naar werk kunnen) en de introductie van flexplekken.

18

Hoe kijkt het kabinet aan tegen de zorgelijke signalen dat het steeds moeilijker wordt voor starters om een woning in de Randstad te vinden? Welke bedreigingen houdt dit in voor de economische dynamiek en het voorzieningenniveau (denk bijv. aan onderwijzers en zorgpersoneel) in de Randstad?

In de Randstad is geen sprake van één woningmarkt maar van een aaneenschakeling van regionale en/of lokale markten. De toegankelijkheid en betaalbaarheid voor starters verschilt daardoor per (deel)regio.

Op de langere termijn zijn starters het meest gebaat bij verruiming van het aanbod. Met name door meer woningen te bouwen. Dit kabinet heeft de ambitie om de woningproductie de komende jaren te verhogen naar 80 000–100 000 woningen.

Voor de korte termijn zijn er sinds 2007 meer mogelijkheden voor ondersteuning van starters gekomen in de vorm van de koopsubsidie en de rijksbijdrage aan startersleningen die gemeenten verstrekken (30 800 XI, 106). Totdat de woningmarkt weer meer in evenwicht is gekomen, kunnen starters met deze instrumenten tijdelijk en gericht worden ondersteund. Met de verhoging van het aantal nieuwe woningen en het bevorderen van diverse woonmilieus worden de keuzemogelijkheden voor burgers vergroot en wordt het evenwicht tussen vraag en aanbod op de woningmarkt verbeterd. Dit zal een bijdrage leveren aan een aantrekkelijker woon-, werk- en leefklimaat in de Randstad.

19

Zal het kabinet in de afwegingen voor de Randstad ook de woonmogelijkheden van buitenlandse werknemers en studenten meenemen? Bijvoorbeeld door het gebruik van leegstaande kantoorpanden als short-stay facilities?

Voor de concurrentiepositie van de Randstad is het van groot belang dat er voldoende beschikbare woonruimte is voor beide doelgroepen. Deze doelgroepen zijn het meest gebaat bij verruiming van het aanbod, met name door meer woningen te bouwen. Dit kabinet heeft de ambitie om de productie de komende jaren te verhogen naar 80 000–100 000 woningen. Een toenemend aandeel hiervan wordt gevormd door de zogenoemde «productie anderszins», dat is onder andere het omzetten van kantoren naar woningen.

Het kabinet stimuleert al geruime tijd het omzetten van kantoren en andere utiliteitsgebouwen naar woningen. Hierbij kan worden verwezen naar de brief van de Minister van VROM aan de Tweede Kamer d.d. 16 juni 2006 over de aanpak van de transformatie van kantoren tot woonruimte.

20

Moeten het Urgentieprogramma Randstad en de startnotitie Randstad 2040 gelezen worden als agenderende stukken? Worden de echte keuzen dit najaar gemaakt?

Het Urgentieprogramma Randstad bevat al een aantal uitgangspunten en keuzes, die verder gaan dan het bepalen van de agenda. Zo zijn in het UPR geselecteerde projecten opgenomen en is de werkwijze beschreven met onder andere de projectduo's. De startnotitie Randstad 2040 kan wel als een agenderend stuk worden beschouwd.

21

In het urgentieprogramma staan de planning en de te nemen bestuurlijk besluiten bij de projecten. Is het kabinet voornemens ook concrete en afrekenbare doelen op te nemen voor alle in het urgentieprogramma benoemde projecten?

Over alle projecten zullen afspraken worden gemaakt, te ondertekenen door de projectduo's op de eerste Randstadconferentie in oktober. Per project wordt concreet aangegeven om welke besluiten en termijn het gaat. Het duo is bestuurlijk afrekenbaar op de voortgang.

22

Kan worden aangegeven aan hoeveel OV-projecten in de Randstad de kwalificatie «start bouwen» kan worden gegeven?

In drie projecten zal deze kabinetsperiode met de uitvoering worden gestart:

1. De maatregelen van het project «Korte termijn maatregelen OV» (P+R, overstappunten, fietsvoorzieningen, etc. ter verbetering van de OV-kwaliteit en vermindering van de reistijd zullen deze kabinetsperiode worden uitgevoerd, waarbij de eerste tranche maatregelen al in 2008 worden uitgevoerd.
2. Binnen het project OV SAAL (openbaar vervoer op de relatie Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) wordt ook voor de korte termijn een no-regret pakket met maatregelen opgesteld. Indien het kabinet een positief besluit neemt over dit maatregelenpakket en financiële dekking gevonden wordt kan de uitvoering in 2009 worden gestart en in 2013 afgerond.
3. Wat betreft het UPR-project over de uitbreiding van de capaciteit op het spoor Den Haag en Rotterdam wordt in 2008 gestart met de spoor-

tunnel Delft. Oplevering is na 2011. De LMCA levert informatie op over de prioriteit van spoorverdubbeling op het traject Den Haag Rotterdam in vergelijking met andere trajecten. Mocht dit project prioriteit krijgen dan zal vervolgens scope, fasering en financiering van het project worden uitgewerkt.

23

Waarom wordt er in het UPR niet gesproken over de vorming van één Randstadprovincie en de aanbevelingen van de commissie Kok in deze richting? Kan aangegeven worden waarom het kabinet afziet van de vorming van één Randstadprovincie?

Het kabinet heeft de aanbeveling van de commissie Versterking Randstad om te komen tot een urgentieprogramma voor de Randstad overgenomen. In het Coalitieakkoord is niet gekozen om te komen tot één Randstadprovincie. Het kabinet kiest bewust om middels het urgentieprogramma de komende jaren middelen, tijd en energie te steken in het versneld oplossen van concrete en urgente knelpunten in de Randstad en niet voor omvangrijke en tijdrovende structuurwijzigingen. Hiermee zet het kabinet in op het opbouwen van nieuw elan bij verschillende partijen binnen en buiten de overheid om gezamenlijk te werken aan versterking van de Randstad.

24

Het UPR bevat veel projecten die al in bestaande plannen voorkomen. Kan een overzicht gegeven worden van de projecten die nieuw zijn in het UPR en kan tevens per al bestaand project aangegeven worden op welke wijze opname van het project in het UPR heeft geleid tot wijzigingen van deze projecten?

De meeste projecten in het UPR zijn eerder in gang gezet door verschillende partijen. Dat is verklaarbaar omdat ze geformuleerd zijn om huidige en/of gesignaleerde problemen aan te pakken, dan wel om kansen in de Randstad te grijpen. Bij een aantal van deze projecten is besluitvorming in het verleden niet vlot verlopen en is de verwachting dat met de aanpak van het UPR daadkrachtig voortgang kan worden geboekt. Nieuwe projecten in het UPR zijn het containertransferium, één openbaar vervoersautoriteit en compartimentering van de Randstad. De uitwerking van de projecten vindt de komende maanden plaats. Dan wordt duidelijk wat de voorgenomen besluiten en mijlpalen zijn. Daarna kan per project worden geanalyseerd of projecten zijn gewijzigd. In zijn algemeenheid geldt dat opname in het UPR leidt tot een versnelde aanpak van de projecten en dat de samenhang tussen projecten wordt versterkt.

25

In de brief wordt gesproken over een integrale lange termijn visie voor de Randstad. Hoe verhoudt zo'n lange termijn visie zich tot het op te stellen MIRT? Wordt de lange termijn visie een co-productie van VROM en V&W? Betekent dat dat beide bewindslieden één visie gaan ontwikkelen op de bereikbaarheids- en ruimtelijke vraagstukken in de Randstad tot 2040?

Het MIRT bevat de huidige ruimtelijke projecten in en buiten de Randstad. Hierin zijn de lopende en nieuwe projecten op het gebied van infrastructuur («het oude MIT») opgenomen en tevens de projecten uit het UPR en het Nota Ruimte Budget. De projecten zijn in het MIRT per landsdeel in hun ruimtelijke samenhang beschreven. De lange termijn visie zal na verdere uitwerking leiden tot een ruimtelijke investeringsstrategie, die een weerslag zal hebben op toekomstige projecten in het MIRT. De minister van VROM trekt, namens het kabinet de uitwerking van de lange termijnvisie. Zij zal daarbij een bestuurlijk koppel vormen met twee vertegen-

woordigders van de decentrale Randstadoverheden. Vanuit die samenwerking wordt één integrale langetermijnvisie voor de Randstad opgesteld. In samenhang hiermee worden voor een enkele specifieke onderwerpen ook sectorale visies ontwikkeld door rijk en regio.

26

Van welk inwonertal wordt uitgegaan in de visie van Randstad 2040? En welke mobiliteitsbehoefte wordt als uitgangspunt genomen?

Voor de langetermijnvisie Randstad wordt geen exact getal gekozen waarvan wordt uitgegaan. Omdat verschillende toekomstbeelden denkbaar zijn, wordt in de startnotitie aangesloten op de daartoe door de planbureaus opgestelde scenario's (WLO) en op de daaraan gerelateerde omgevingsverkenning van het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) en het Ruimtelijk Planbureau (RPB) («De ruimtelijke vraagstukken van de toekomst voor de beleidsagenda van nu»). In het scenario met de hoogste druk (global economy) is voor de Randstad sprake van 8,5 miljoen inwoners in 2040 (tegen 7,2 in 2002). In het lage scenario (regionale communities) van 6,9 miljoen. Aangezien maar in één van de vier scenario's sprake is van een absolute bevolkingsafname in de Randstad en er in alle scenario's de eerste decennia (tot 2020–2025) sprake is van groei, moet allereerst daarop worden ingespeeld. Dat geldt ook voor de bijbehorende mobiliteitsbehoefte. Afhankelijk van het scenario varieert de groei van het aantal auto's in de vier grote steden van 23 tot 93 procent. Zelfs in het laagste scenario blijft sprake van mobiliteitsgroei. Voor het opstellen van de visie zal het kabinet de planbureaus vragen een ex ante toets op te stellen om nog beter grip te krijgen op mogelijk toekomstige ruimtelijke knelpunten op grond van de denkbare toekomstontwikkelingen.

27

Kan worden aangegeven welke gemeenten het kabinet vindt horen bij de Randstad?

Het Urgentieprogramma en de daarin opgenomen langetermijnvisie Randstad 2040 hebben betrekking op het nationaal stedelijk netwerk Randstad Holland zoals in de Nota Ruimte verwoord. Het betreft dan ook in elk geval de drie in die nota genoemde economische kerngebieden – Noordvleugel, Utrechtse regio en Zuidvleugel – en het Groene Hart van de Randstad. In lijn met het concept stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte en de uitspraken in de startnotitie Randstad 2040, wordt door het kabinet uitgegaan van inhoudelijk samenhangende ontwikkelingen in flanken en gebieden op een hoger schaalniveau, gekenmerkt door grensoverschrijdende opgaven en functionele relaties en door een inhoudelijke samenhang in de opgaven. Dat betekent dat urgentieprogramma en langetermijnvisie zich niet laten beperken door bestuurlijke grenzen wanneer inhoudelijke relaties (op korte of langere termijn) aanleiding geven verder te kijken. Veel ruimtelijke ontwikkelingen trekken zich immers weinig aan van bestaande bestuurlijke of organisatorische grenzen en spelen zich af op een lagere of juist hogere schaal dan die van de vier westelijke provincies. Het kandidaat UPR-project A4-Mainportcorridor Zuid (Rotterdam-Antwerpen) is van dit laatste een sprekend voorbeeld. UPR en langetermijnvisie hebben dan ook impact op zowel de schaal van de stadsregio's en vleugels als op grotere gebieden die passen bij een langzaam uitdijende Randstad.

28

Hoort bij snellere besluitvorming in uw visie ook dat er soms sneller afgezien dient te worden van projecten indien er veel weerstand tegen bestaat? Kunt u uw antwoord toelichten?

Het UPR beoogt vlotte en zorgvuldig genomen besluiten te bewerkstelligen. Versnelling van de besluitvorming kan zeker ook leiden tot een besluit om een bepaald project niet te realiseren, als nut en noodzaak er niet van aangetoond is. Dat biedt voor alle partijen duidelijkheid en leidt er toe dat (bestuurlijke) energie en financiële middelen worden gericht op die projecten die daadwerkelijk nuttig en noodzakelijk zijn in het licht van de Randstadambitie.

29

Op wat voor manier zult u uw Urgentieprogramma aanpassen aan de wens van gemeenten en provincies nadat zij dit programma besproken hebben?

Bij de totstandkoming van het UPR heeft intensief contact plaatsgehad met gemeenten en provincies om met hen van gedachten te wisselen over hoofdlijnen van het UPR. Het UPR zoals dat nu voorligt kan mede daarom – op hoofdlijnen – op brede instemming rekenen van gemeenten en provincies. Ook in de verdere uitwerking en realisatie van het UPR zullen de gemeenten en provincie nadrukkelijk betrokken worden. Jaarlijks wordt er een bestuurlijke Randstadconferentie georganiseerd waar de Randstadbestuurders van Rijk, provincies, Wgr-plusregio's en gemeenten gezamenlijk zullen bepalen of de invulling van het UPR bijstelling behoeft.

30

Kan een overzicht gegeven worden van alle concrete voorstellen die gedaan zijn door het Burgerforum Randstad?

Concrete adviezen en maatregelen van burgerforum:

Op het gebied van **mobiliteit**, wil het forum een centrale plek in het beleid. Daarnaast moet openbaar vervoer op Randstadniveau gebracht worden en moet telewerken gestimuleerd worden. Verder vindt burgerforum dat rekeningrijden gewoon moet worden ingevoerd. Ook moet de overheid aan de bewustwording van burgers werken.

Op het gebied van **groen**, vindt het forum dat de huidige bebouwde ruimte goed benut moet worden door bijvoorbeeld in de hoogte te denken. Ze wil geen geknabbel meer aan groene ruimtes. Ook zou agrarische grond recreatiewaarde gegeven kunnen worden en moet de toegankelijkheid van recreatief groen vergroot worden.

Op het gebied van **wonen en sociale samenhang**, ziet het forum graag dat er gemixte woonwijken gebouwd worden. (Kleinere) gemeenten moeten ondersteund worden in kennis en slagkracht. Ook vindt het forum dat de overheid moet durven om bestaande gebouwen te slopen en/of hergebruiken. Daarnaast vindt het forum het belangrijk dat er gezorgd wordt voor doorstroming en levensloopbestendige complexen en voorzieningen.

Op het gebied van **economie**, adviseert het forum om te investeren in economische ontwikkelingen waar Nederland goed in is. Verder biedt het forum ruimte voor: Airport Lelystad, de Tweede Maasvlakte, Den Haag Internationale Stad, Schiphol. Wel vindt het forum dat er duidelijke compensatie moet komen indien het groen wordt aangetast.

Wat betreft **bestuurlijke drukte** vindt het burgerforum dat de overheid centraal de regie moet nemen, samenhang moet creëren en de besluitenloosheid moet doorbreken.

31

Kan het kabinet aangeven welke aanbevelingen van de OESO voor de Randstad zijn overgenomen en welke niet? Kan hierbij een onderbouwing worden gegeven?

Veel aanbevelingen van de OESO zijn overgenomen of worden nader onderzocht. Een viertal aanbevelingen is niet overgenomen. De motivatie hiervoor is hieronder te vinden.

Aanbeveling: Meer mogelijkheden voor huurverhogingen zouden moeten worden geïntroduceerd en er zou meer gedaan moeten worden om verstoringen in de huurmarkt tegen te gaan, bijvoorbeeld door toe te staan dat huren stijgen naarmate het inkomen van een huurder stijgt.

Dit advies is niet overgenomen; in het Coalitieakkoord van het Kabinet is opgenomen dat de huurverhogingen worden gekoppeld aan de inflatie.

Aanbeveling: Meer regie op keuzen door regio's bij Pieken in de Delta om ervoor te zorgen dat de geselecteerde sectoren werkelijk specifiek zijn voor de betreffende regio.

Deze aanbeveling is niet overgenomen. Keuzes worden vastgesteld onder coördinatie van de rijksoverheid. Het kabinet geeft hieraan vooral invulling door te sturen op de noodzaak van het maken van keuzes. Het accent ligt niet op de uiteindelijk te maken keuzes zelf. Een belangrijke overweging bij deze insteek is dat regionale partijen goed op de hoogte zijn van de economische kansen en knelpunten in de gebieden. De OESO prijst deze gemeenschappelijke aanpak van Rijk en regio in Pieken in de Delta ook. Het programma Pieken in de Delta is nog maar net gestart met een aanloopjaar in 2006. De komende jaren wordt een vinger aan de pols gehouden met betrekking tot de beleidsdoelstellingen van het programma. Afhankelijk van de uitkomsten kan de komende jaren zo nodig bijsturing plaatsvinden. Indien bijsturing noodzakelijk dan wel wenselijk is zal in de overweging de aanbeveling van de OESO voor een sterkere nationale coördinatie worden betrokken.

Aanbeveling: Vergroting van de gemeentelijke schaal door meer gemeentelijke samenwerking op stadsgewestelijk niveau en/of door samenvoeging van buurgemeenten van de vier grote steden.

Deze aanbeveling is niet overgenomen; in het Coalitieakkoord is afgesproken om de grondwettelijk verankerde bestuurlijke inrichting niet te veranderen.

Aanbeveling: De decentralisatie van taken naar stadsdeelraden lijkt doorgeschoten. Een gekozen stadsdeelraad is niet noodzakelijk voor de decentrale voorziening van diensten.

Stadsdeelraden bestaan in Amsterdam en Rotterdam. Deze gemeenten bepalen zelf bij verordening welke taken en bevoegdheden zij toedelen aan de deelraden; ze kunnen ook bevoegdheden terugnemen of de toedeling aanpassen. Een en ander is geregeld in de Gemeentewet.

32

De bestuurlijke onmacht waarvan volgens de adviescommissie versterking randstad sprake is moet rigoureuus worden aangepakt. Het kabinet stelt voor om bestuurlijke duo's en ambassadeurs als nieuwe werkwijze te introduceren. Is deze nieuwe werkwijze al eerder toegepast en heeft deze werkwijze tot een vruchtbaar resultaat geleid?

Met het UPR presenteert het kabinet een nieuwe manier van werken. Niet eerder is op een vergelijkbare schaal een dergelijke integrale aanpak toegepast, waarbij een heldere bestuurlijke regie, bestuurlijk ownership en een goede samenwerking tussen rijk en regio wordt gecombineerd met een scherpe focus op de inhoudelijke problematiek.

Waarom is er niet voor een stelselwijziging gekozen om inspraakprocedures te minimaliseren en een centrale regie in te voeren?

Vertraging in de besluitvorming is slechts zelden te wijten is aan de mogelijkheid van formele inspraak. Ook de mogelijkheden van bezwaar- en beroep, die in het dagelijks taalgebruik nog wel eens onder de noemer inspraak worden geplaatst, leiden zelden tot vertraging. Beide vormen van «burgerparticipatie» zijn aan (korte) termijnen gebonden.

Vertraging is vaak meer een gevolg van de ongelimiteerde uitloop van besluitvorming en heroverweging daarvan. Binnen het huidige stelsel is dan ook nog de nodige winst te behalen onder meer door het tonen van bestuurlijke daadkracht. Bovendien is een stelselherziening t.a.v. de formele inspraak nu ook weinig opportuun nu de huidige, geüniformeerde inspraakprocedure eerst recentelijk in de Algemene wet bestuursrecht is opgenomen.

Het verder terugdringen danwel beperken van de formele inspraakmomenten lijkt dan ook geen optie, althans niet zonder dat het beeld ontstaat dat de overheid de burger niet meer serieus neemt. Wel kan er nog effectiever worden omgegaan met «burgerparticipatie» en met name het managen van verwachtingen bij projecten. Er zijn verschillende initiatieven gericht op deze «burgerparticipatie», het burgerforum in het kader van het UPR is hier een voorbeeld van. Ook de pilots die het Inspraakpunt op basis van het Advies Werkgroep Inspraak uitvoert, zoals gemeld aan de Tweede Kamer op 12 mei 2006, richten zich hier op. Eind 2007 worden de resultaten hiervan verwacht.

Het is om deze redenen niet gewenst en ook niet nodig om over te gaan tot een stelselwijziging.

Met inachtneming van het voorgaande zijn er overigens voldoende mogelijkheden tot het voeren van een meer centrale regie (voor de juridische mogelijkheden hiertoe zie het antwoord op vraag 40). De actie van het kabinet om een Urgentieprogramma Randstad op te stellen past in dit streven om te komen tot meer bestuurlijke daadkracht en het verder invulling geven van «centraal wat moet». De opzet is zodanig, met bestuurlijke duo's en contracten, dat betrokken bewindslieden en bestuurders elkaar vervolgens ook aan de gemaakte afspraken kunnen houden.

Is de samenwerking door middel van duo's en ambassadeurs wel een doeltreffende manier om versnelling van de aanleg van infrastructuur te bewerkstelligen? Welke onderzoeken hebben geleid tot deze keuze?

Verwacht wordt dat de bestuurlijke aanpak met duo's, ambassadeurs en afspraken daadwerkelijk doeltreffend zal zijn. (zie ook het antwoord op vraag 5). De keuze voor deze UPR-aanpak is gebaseerd op verschillende studies en adviezen, waaronder de OECD Territorial Review Randstad, het Advies van de Commissie Versterking Randstad (Kok), de adviescommissie G4-Manifest (Burgmans), de notitie van G4 en P4 (Randstad kracht), rapporten van het Ruimtelijk Planbureau en adviezen van VROM Raad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk gebied. Daarnaast zijn adviezen van maatschappelijke organisaties en burgers, die de programmaminister heeft ontvangen tijdens de gesprekken die zijn gevoerd in de voorbereiding van het UPR, benut bij het opstellen van het UPR.

35

In hoeverre zijn de conclusies van de commissie Versterking Randstad ten aanzien van het instellen van een bestuur in plaats van de huidige vier provincies in het Urgentieprogramma Randstad overgenomen?

Zie antwoord op vraag 23.

36

Het kabinet schrijft in het UPR: «Het doel van het Urgentieprogramma Randstad is de besluitvorming over de projecten te versnellen.» Kan worden aangegeven of deze werkwijze bij gebleken resultaat ook in de toekomst zal worden toegepast?

Vanzelfsprekend zal bij gebleken resultaat de gekozen aanpak in de toekomst worden voortgezet. De opgaven voor de Randstad vergen een lange adem en de problemen zijn niet vandaag of morgen opgelost. De mogelijkheden om de UPR-aanpak in de toekomst te verbeteren zullen zeker niet onbenut blijven.

37

Wat wordt bedoeld met de zin «De overheid zal een betrouwbare partner zijn, de genomen besluiten worden op tijd uitgevoerd»? Zegt u hiermee dat de problemen in de uitvoering vooral door de overheid veroorzaakt worden of ook wel door speculanten, projectontwikkelaars, makelaars en dergelijke?

Hiermee is niet bedoeld de schuld van vertraging in de besluitvorming bij één partij te leggen. Wel is bedoeld dat met het Urgentieprogramma Randstad de besluitvorming wordt versneld, gemaakte afspraken worden nagekomen en de voortgang van de projecten wordt gewaarborgd. De UPR-aanpak zal helderheid scheppen in taken en verantwoordelijkheden waardoor partijen ook op hun rol kunnen worden aangesproken.

38

Welke positie nemen de cultuur-historische waarden binnen de Randstad in ten opzichte van de zeven onderwerpen waar het volgens het Urgentieprogramma om gaat?

Cultuurhistorische waarden worden bij alle opgaven meegenomen in de besluitvorming door het bevoegd gezag. De cultuurhistorische waarden zullen echter bij alle opgaven en ook bij de daarbij behorende afwegingen verschillend zijn qua grootte en qua toegevoegde waarde.

In de afweging rondom die projecten is cultuurhistorie één van de variabelen die in een strategische milieu beoordeling van ruimtelijke plannen en in m.e.r.-besluiten wordt meegewogen. Daarnaast worden cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk als een baat in maatschappelijke kosten baten analyses meegenomen of anders aangemerkt als een niet in geld uit te drukken variabele.

In de opgave Recreatie en mooie gebieden in de Randstad zal investeren in een waardevol cultuurhistorisch landschap, bijvoorbeeld in het geval van Mooi en Vitaal Delfland, voor aantrekkelijke recreatiemogelijkheden zorgen. Daarnaast kan gewezen worden op aansluiting op cultuurhistorisch waardevolle gebieden van het Groene Hart en Werelderfgoedgebieden als De Stelling van Amsterdam en Kinderdijk.

39

Wat is uw visie op de stelling van het Burgerforum Randstad dat economische groei geen doel op zich is maar dat het meer om welzijn van burgers gaat? Hoe komt dit in het Urgentieprogramma tot uiting?

De ambitie van het Urgentieprogramma Randstad is om de van de Randstad een duurzame en concurrerende topregio te maken. Daarmee richt het zich op zowel het welzijn van burgers, met onder meer de hoofdopgave van een aantrekkelijke woon-, werken leefklimaat, alsook op economische groei.

40

Aangegeven wordt dat «nieuwe juridische instrumenten voldoende mogelijkheden bieden om daadkracht af te dwingen». Welke instrumenten worden hiermee bedoeld en op welke wijze dragen zij bij aan het verbeteren van daadkracht?

Er zijn inderdaad voldoende mogelijkheden om daadkracht af te dwingen. Daarbij wordt in eerste instantie gedoeld op de juridische mogelijkheden, die de Tracéwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening reeds bieden. Er zijn echter ook andere mogelijkheden zoals de regeling omtrent taakverwaarlozing, en de mogelijkheid tot het nemen van een schorsings-/ vernietigingsbesluit.

Met de invoering van de (nieuwe) Wro per 1 juli 2008 worden deze mogelijkheden nog eens verbeterd. Het bestuursorgaan waar de primaire beleidsverantwoordelijkheid voor een project ligt, zal met de invoering van deze wet in staat zijn dat «eigen» project zelf te realiseren door middel van een «eigen» planologisch besluit. Concreet betekent dit dat zowel de provincie als het rijk dan de mogelijkheid hebben tot het maken van een inpassingsplan (vgl. bestemmingsplan) en dat zij kunnen overgaan tot het nemen van een projectbesluit. Ook kunnen beide bestuursorganen vooraf algemene regels of een aanwijzing meegeven. Ook achteraf kan een aanwijzing worden gegeven.

De mogelijkheden die de Tracéwet biedt voor infrastructuurprojecten zijn in 2005 reeds verbeterd. Er is nu sprake van zowel een uitgebreide tracéwetprocedure als een verkorte procedure, voor infrastructurele projecten die zien op een wijziging van een reeds bestaande verbinding, om te komen tot een tracébesluit.

Wanneer nationale belangen aan de orde zijn zal het rijk inzet van deze instrumenten overwegen.

41

Het kabinet geeft enkele ambities ten aanzien van de versterking van de Randstad. Kunnen deze ambities ook gekwantificeerd worden?

De ambitie van het Urgentieprogramma Randstad is om de Randstad een duurzame en concurrerende topregio in internationaal perspectief te maken. Op het gebied van duurzaamheid kan een aantal onderwerpen worden benoemd, die meetbaar zijn en kwantitatieve doelstellingen kennen. Zo kan gedacht worden aan indicatoren voor de krapte op de woningmarkt, de congestie, beschikbaarheid recreatief groen en de luchtkwaliteit. De economische positie van de Randstad kan gemeten worden met bijvoorbeeld de indicator Bruto Regionaal Product per hoofd van de bevolking. Er is geen kwantitatief doelstelling voor de economische groei opgenomen, omdat dit sterk afhangt van de conjuncturele ontwikkeling.

42

Op welke wijze wordt dubbele aansturing voorkomen tussen het Urgentieprogramma Randstad en het programma Mooi Nederland?

De invalshoek van beide programma's is verschillend. Het UPR is gericht op versnelling van specifieke projecten in de Randstad, terwijl het programma Mooi NL gericht is op een aantal generieke speerpunten zoals het tegengaan van verrommeling en klimaatbestendigheid. In het programma Mooi Nederland wordt een aantal complexe projecten uitgewerkt (kamerstuk 29 435, volgnummer 192). Voor deze projecten wordt het Nota Ruimte-budget ingezet. Een aantal van deze projecten ligt in de Randstad. Deze projecten zijn daarom ook opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad. Om dubbele aansturing te voorkomen worden nog duidelijke afspraken gemaakt over de aansturing en verantwoordelijkheden binnen de betreffende projecten. Ook bij de uitwerking van de andere projecten van het UPR vormen de beleidsambities van Mooi Nederland het beleidskader. Op deze wijze wordt een dubbele aansturing van projecten voorkomen en landen de beleidsambities van Mooi Nederland in de uitwerking van de UPR-projecten.

43

In het UPR stelt het kabinet dat «in ieder geval» deze voorgestelde projecten nodig zijn om de geformuleerde hoofdoopgaven te halen. Kan worden aangegeven hoe de verdeling van rugnummers voor de «duo's» bij projecten die (zeer) gevoelig liggen, zoals de A4 en de A6/A9 tot stand komt? Wordt eraan gedacht om bij projecten die niet alleen publiek gevoelig liggen, maar ook grotere groepen aangaan in plaats met «duo's» met «trio's» of kwartetten te gaan werken?

De selectie van de bestuurders voor de verschillende UPR-projecten vindt plaats op basis van uiteenlopende criteria. Portefeuille en huidige betrokkenheid bij het project spelen daarbij een belangrijke rol. Gezien het belang van heldere verdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen het UPR, hecht het kabinet sterk aan het hebben van één aanspreekpunt vanuit het rijk en één aanspreekpunt vanuit de regio. Het werken met duo's heeft daarom zeer sterk de voorkeur.

44

Bestaan er ook «kandidaatprojecten» die gefinancierd gaan worden uit de Nota Mobiliteit? Zo ja, welke en hoe wijzigt hierdoor de financiering van de NoMo?

De in het UPR opgenomen kandidaat-projecten zijn financieel nog niet gedekt. Financiering uit de beschikbare middelen van de Nota Mobiliteit wordt voor bepaalde projecten bij een positieve uitkomst van een verkenning overwogen, als een herschikking van de bestaande begroting. Zie ook antwoord vraag 87.

45

Waarom wordt de integratie van minderheden genoemd als een van de drie hoofdoopgaven in de startnotitie Randstad 2040? Welke concrete doelstellingen worden bedoeld ten aanzien van VW en Ruimtelijke Ordening?

De startnotitie noemt drie hoofdoopgaven: 1. klimaatbestendige delta, 2. bereikbaarheid en economische dynamiek en 3. kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Dit zijn dezelfde hoofdoopgaven die ook in het UPR zijn verwoord. Tot de derde opgave behoren verschillende deelopgaven, waar onder de blijvende opgaven op het gebied van immigratie, emancipatie en integratie. De mate waarin dat slaagt, is van betekenis voor de kwaliteit van leven en de waardering van het woon-, werk- en leefklimaat in de (steden van de) Randstad. Het kabinet beoogt samen met de regio een integrale langetermijnvisie voor de Randstad op te stellen die eraan bijdraagt de Randstad tot een duurzame en concurrerende topregio te maken in Europa. In dat verband is

een brede en samenhangende insteek nodig die zich niet uitsluitend richt op ruimtelijke uitdagingen, water en verkeer en vervoer. Bij dit onderwerp (integratie van minderheden) zijn dat niet de eerste beleidsterreinen waaraan moet worden gedacht, al kunnen de ruimtelijke inrichting en het vervoerssysteem wel degelijk bijdragen aan emancipatie- en ontplooiingsmogelijkheden van de burgers en aan vergroting van hun mogelijkheden op integratie en participatie in de samenleving.

46

In het voorliggende document worden UPR-projecten genoemd en kandidaat UPR-projecten. Worden in de afweging van dit najaar alleen de projecten die voor de verkenning 2007 genoteerd staan meegenomen en beoordeeld? Zo ja, wanneer zal de beoordeling van de overige kandidaat-projecten plaatsvinden? Zo nee, kunnen kandidaat-projecten van de verkenning 2008–2011 ook reeds dit najaar worden «gepromoveerd» tot UPR-project? Kunnen projecten ook gedemoveerd worden, bij nader inzien?

In het UPR is hierover de volgende formulering opgenomen: «Voor een aantal kandidaat UPR-projecten wordt dit jaar duidelijk of er financiële dekking is en opname in het Urgentieprogramma Randstad mogelijk is. Dit betreft projecten die afhangen van de toedeling van middelen uit het Coalitieakkoord voor beleids-intensivering. Een aantal andere kandidaat UPR-projecten staat op de lijst om gefinancierd te worden met budget voor de Nota Ruimte (integrale gebieds-ontwikkeling). De besluitvorming daarover vindt plaats in de periode 2008–2011.» Aanvullend kan worden gesteld dat voor alle drieëndertig projecten projectduo's worden aangesteld en dat zij in oktober per project afspraken zullen maken. Jaarlijks wordt bezien of de financiering van een project geregeld is en kan een project promoveren van kandidaat tot een UPR-project. Indien financiering niet rond komt, of indien uit nadere uitwerking (met name voor verkennende projecten) blijkt dat uitvoering van een project niet effectief en/of efficiënt is, kan een project uit het UPR worden gehaald.

47

Het lijstje projecten dat financieel «gedekt» is, is beperkt en minder dan de helft van alle projecten. Welke niet «gedekte» projecten wilt u als eerste gedekt zien teneinde een sprong te maken in de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Randstad? Welke projecten wilt u in deze kabinetsperiode van een dekking voorzien?

Alle in het UPR opgenomen projecten zijn geselecteerd omdat zij kunnen bijdragen aan versterking van de Randstad op de verschillende thema's. Er is op voorhand geen onderscheid te maken in het relatieve belang van de projecten om bij te dragen aan de doelen en ambities voor de Randstad. Wel kan het zo zijn dat bij nadere uitwerking blijkt dat bij bepaalde projecten de verhouding tussen de te maken kosten en de effectiviteit van een project onvoldoende is. Dat is een reden om een project af te voeren. Het kabinet spant zich in om voor alle projecten waarvan nut en noodzaak vastgesteld wordt in deze kabinetsperiode naar financiële dekking te zoeken.

48

Alle woonprojecten in de Randstad bevinden zich in een verkennende fase voor de langere termijn. Hoe denkt het kabinet dit te rijmen met haar voornemen in deze periode 80–100 000 woningen per jaar realiseren? Is dat een illusie?

Het voornemen om 80–100.000 woningen per jaar te bouwen in deze kabinetsperiode heeft betrekking op het gehele land. De afgelopen

periode is de bouwproductie toegenomen tot 80 000 woningen per jaar. Ook voor de komende periode is het de verwachting dat de genoemde aantallen gehaald kunnen worden. Deze verwachting is onder meer gebaseerd op de woningbouwafspraken, die tot 2010 zijn gemaakt met betrokken partijen. Deze afspraken gelden ook voor de Randstad, maar staan voor een belangrijk deel los van de projecten die worden genoemd in het UPR. De genoemde projecten zullen in deze kabinetsperiode slechts van beperkte betekenis zijn voor de woningbouwaantallen. Op dit moment is er reeds voldoende planologische ruimte om genoemde aantallen te realiseren.

49

Wat is de overweging geweest van de regering om een tunnelvariant bij het project A6-A9 niet tot de mogelijkheden te rekenen en dit niet te onderzoeken?

In het kader van de planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is een nieuwe wegverbinding tussen de A6 (knooppunt Muiderberg) en de A9 (knooppunt Holendrecht) als één van de mogelijke alternatieven (Verbindingsalternatief) onderzocht, onder meer in de vorm van een tunnel.

Op 13 oktober 2006 heeft het kabinet besloten de capaciteit van de bestaande weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere uit te breiden. Tevens is besloten een nieuwe wegverbinding tussen de A6 en de A9 te laten afvallen, vanwege te weinig maatschappelijk en politiek draagvlak.

50

Wat is de ambitie van het kabinet met betrekking tot de daadwerkelijke ingebruikname van de A4 Midden-Delfland?

De planning is afhankelijk van het te kiezen vervolgtraject na afronding van de eerste fase van trajectnota/milieu-effectrapport. Met een brief van 12 juni 2007 (2006–2007, 30 800 A, nr. 64) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de gang van zaken rond de eerste fase Trajectnota/milieu-effectrapport. Als er verder geen vertragingen zullen optreden is het mogelijk om het Tracébesluit in 2010 te nemen, in 2011 te starten met de uitvoering en het project op te leveren in 2015/2016.

51

Hoe valt het project A4 Delft Schiedam te rijmen met de doelstelling van dit Urgentieprogramma er samen met de gemeenten uit te komen, terwijl de gemeenten deze weg juist niet willen?

De ambitie van het kabinet om deze regeerperiode een besluit te nemen voor de A4 Delft-Schiedam sluit geheel aan bij de wensen van de regio. Het is een breed gedragen wens om een einde te maken aan de al 30 jaar durende onzekerheid over de aanleg van de A4. Rijk en regionale partners ondertekenden op 23 juni 2006 een convenant om te komen tot realisatie van de A4 Delft-Schiedam en de bijbehorende inpassing in het kader van het programma Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam. De meningen verschillen nog over nut en noodzaak, en de keuze van het tracé. Een studie die hiervoor loopt wordt in nauwe samenwerking met regionale partijen uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze studie zal, het kabinet, met inachtneming van de visie van regionale partijen een besluit nemen.

52

Zou het niet verstandig zijn om in het Urgentieprogramma ook te wijzen op alternatieven waardoor wegaanleg overbodig is, zoals het alternatieve

Het Kabinet heeft waardering voor het initiatief van de gemeente Schiedam om de bereikbaarheidsproblematiek in de regio te verlichten door versterking van het openbaar vervoer. Hiermee kan de verkeersdruk echter niet voldoende gereduceerd worden om een infrastructurele oplossing overbodig te maken. Er is extra asfalt nodig om de verkeersdruk op te kunnen vangen. Daarvoor is de A4 Delft-Schiedam in studie en het alternatief van de verbreding van de A13.

53

Waarom geeft u de A4 Delft-Schiedam een positie in het Urgentieprogramma terwijl deze weg juist zal leiden tot meer congestie op omliggende wegen en overlast in de Randstad?

In de Zuidvleugelbrief (september 2006) is aangegeven dat het kabinet een besluit voorbereidt over de A4 Delft-Schiedam. De wegverbinding (A13) tussen Den Haag en Rotterdam is een belangrijke verbinding in de Randstad. Zoals bekend is deze verbinding uitermate kwetsbaar en congestiegevoelig. Dit probleem vraagt om een snelle oplossing. De A4 Delft-Schiedam is daarom opgenomen in het Urgentieprogramma. Wat de beste aanpak is voor de verbetering van deze wegverbinding is nog onderwerp van onderzoek: doortrekken van de A4, verbreden van de A13 of een combinatie van maatregelen. Hierbij staat uiteraard een vermindering van de fileproblematiek voorop. Zie ook het antwoord op vraag 50.

54

Kunt u aangeven waar besloten is tot aanpassing en uitbreiding van de A1, A6 en A10-Oost? Is het niet zo dat dit onderzocht wordt, maar een besluit pas kan volgen indien alle feiten helder zijn?

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 49 heeft het kabinet op 13 oktober 2006 besloten de capaciteit van de bestaande weginfrastuctuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere uit te breiden. Het gaat daarbij specifiek om de A6 tussen Almere-Buiten Oost en knooppunt Muiderberg, de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Watergraafsmeer en de A10-Oost.

Dit besluit is genomen op basis van de onderzoeksresultaten van fase 1 van de planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA), waarin een keuze op hoofdlijnen tussen de alternatieven aan de orde is. Na afronding van fase 2 van de planstudie (uitwerken gekozen alternatieven) zal dit besluit conform de Tracéwet formeel bekrachtigd worden in een door het kabinet te nemen standpunt.

55

Wanneer verwacht het kabinet dat de aanpassing en uitbreiding van de A1, de A6 en de A10-Oost gereed is?

Conform de huidige planning zal de uitvoering vanaf 2010 ter hand worden genomen en zal de aanpassing en uitbreiding van de A1, de A6 en de A10-Oost in 2015 gereed zijn.

56

Op welke wijze wordt de aanleg van een IJmeerverbinding, inclusief een wegverbinding, meegenomen bij het project wegbuiting Schiphol-Amsterdam-Almere? Wanneer valt hierover een besluit te verwachten?

In de planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) worden de effecten van de aanleg van een IJmeerverbinding (combinatie van weg en

openbaar vervoer) als scenario meegenomen. Doel van de scenario-analyse is om na te gaan wat de invloed is van de mogelijke aanleg van een IJmeerverbinding op de invulling van en afweging tussen de in de planstudie onderzochte (weg)alternatieven.

De IJmeerverbinding zelf wordt als alternatief onderzocht in de planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL). Het betreft een mogelijke OV verbinding via het IJmeer, al dan niet in combinatie met een regionale weg. In de Noordvleugelbrief (augustus 2006) heeft het kabinet aangegeven om voor 2010 een principekeuze te maken over een IJmeer-verbinding, in combinatie met onder andere de ontwikkeling van Almere Pampus en het IJmeer.

57

In hoeverre komt het actieprogramma tegemoet aan de problemen die de vergaande Europese bemoeizucht ten aanzien van luchtkwaliteit en andere milieueisen veroorzaken? Hoe worden deze belemmeringen op korte termijn opgelost zodat nu eindelijk eens begonnen kan worden met de aanleg van wegen?

Parallel aan het UPR werken decentrale overheden en het Rijk momenteel gezamenlijk aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL brengt maatregelen voor luchtkwaliteit en projecten samen. Hierin worden concrete, kosteneffectieve maatregelen genomen en voorgesteld, die ervoor moeten zorgen dat Nederland tijdig aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoet. De inwerkingtreding van het NSL is sterk afhankelijk van de voortgang van de nieuwe Europese richtlijn omdat het NSL anticipeert op enkele cruciale elementen van deze nieuwe richtlijn. Voor het NSL belangrijke elementen zijn onder andere de mogelijkheid tot derogatie, betere harmonisatie van meetgegevens tussen lidstaten en eenduidige en ruimere meetafstanden. Voorafgaand aan de inwerkingtreding van het NSL en de aanpassing van de Wet Milieubeheer vormt het Besluit luchtkwaliteit 2005 de rechtsbasis voor projecten. Het Besluit biedt mogelijkheden voor projecten in overschrijdingsgebieden, die, al dan niet na het treffen van aanvullende projectspecifieke maatregelen, geen verslechtering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen. Verschillende infrastructurele projecten zijn en worden onder het Besluit in procedure gebracht.

Nadere toelichting op de voortgang van het dossier luchtkwaliteit is opgenomen in de brief van de Minister van VROM (Tweede Kamer 2006–2007, 30 175, 40 489 nr. 29).

58

Waarom is het kabinet in het licht van de bereikbaarheid van Almere ambitieuzer als het om de weg (project 2)? Daar wilt u immers beginnen met «start bouwen»?

Van een verschil in ambitie is geen sprake, het kabinet vindt dat in het licht van de bereikbaarheid van Almere zowel een verbetering nodig is van de bereikbaarheid per openbaar vervoer als over de weg. Daarom is in het Urgentieprogramma Randstad zowel het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) als het project weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) opgenomen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 55 is de start van de wegbreiding voorzien in 2010, dus binnen de huidige kabinetsperiode. Voor het openbaar vervoer is de start van de uitvoering van een «no regret» pakket welke – afhankelijk van de besluitvorming rond de Zuiderzeelijn – eveneens voorzien binnen de huidige kabinetsperiode.

59

Kan worden aangegeven of de voorgenomen maatregelen m.b.t. het project wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere voldoende zijn om de Schaalsprong Almere uit te voeren? Zo nee, welke maatregelen zijn nog meer nodig? Kan tevens worden aangegeven of de gemeente Almere de voorgenomen maatregelen voldoende acht om de schaalsprong te kunnen uitvoeren?

De verbetering van de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad én de schaalsprong Almere vereisen een uitbreiding van de weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Hoe deze uitbreiding moet plaatsvinden wordt onderzocht in de planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). Duidelijk is dat in ieder geval de A6, de A1 en de A10-Oost moeten worden uitgebreid. Hierover heeft het kabinet op 13 oktober 2006 een positief besluit genomen. Aanvullende besluitvorming vindt nog plaats over de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp. De gemeente Almere heeft zich op het standpunt gesteld dat voor een schaalsprong van Almere een integrale uitbreiding van de weginfrastructuur noodzakelijk is, dus inclusief een uitbreiding van de A9.

60

Kan worden aangegeven wat de ambities van dit kabinet zijn met betrekking tot het daadwerkelijk in gebruik nemen van de extra rijstroken op de A4 en de A12? Kan het kabinet tevens aangeven waarom er bij de A4 niet gekozen is voor een uitbreiding met twee rijstroken? Kan tevens worden aangegeven wat de extra kosten zouden zijn van een dergelijke uitbreiding, als deze gelijktijdig met de al geplande uitbreiding wordt gerealiseerd?

De A4 tussen Leiden en Burgerveen zal worden verbreed van twee naar drie rijstroken, waarbij ruimte wordt gereserveerd voor een vierde rijstrook. Het middenstuk (Ringvaartaquaduct-Leiderdorp) is gereed en in gebruik. Het noordelijk deel (Burgerveen-Ringvaartaquaduct) is conform de planning in 2010 gereed. Voor het zuidelijk deel (Leiderdorp-Zoeterwoude) heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak op 25 juli 2007 het tracébesluit vernietigd. De gevolgen van deze uitspraak zijn nog in onderzoek. De Tweede Kamer zal hierover worden geïnformeerd. De vernietiging kan er toe leiden dat het gereed komen van dit wegvak wordt vertraagd van 2013 naar 2014.

Er is bij de A4 gekozen voor een uitbreiding met één rijstrook tot 3 rijstroken, omdat dan wordt aangesloten bij de capaciteit van de aansluitende wegvakken en daarmee het bestaande knelpunt wordt opgelost. Zoals aangegeven is rekening gehouden met een extra vierde rijstrook, die in de toekomst kan worden gerealiseerd in relatie tot een eventuele vergroting van de capaciteit van de aansluitende wegvakken. Door deze reservering zijn de extra kosten van uitbreiding tot vier rijstroken gering. Alvorens een eventuele vierde rijstrook aangelegd kan worden moet eerst een trajectnota/MER worden opgesteld, waarna een ontwerp-tracébesluit en tracébesluit vastgesteld moeten worden. Pas daarna kan met de realisatie gestart worden.

De A12 tussen Zoetermeer en Gouda zal in beide richtingen worden verbreed van twee naar drie rijstroken. De extra rijstrook, die tijdens drukke periodes wordt opengesteld, is conform planning eind 2009 gereed.

De A12 tussen Gouda en Woerden zal in beide richtingen worden verbreed van drie naar vier rijstroken. De extra rijstrook op de noordelijke rijbaan, die tijdens drukke periodes wordt opengesteld, is conform planning in 2010 gereed. Voor de zuidelijke rijbaan zijn er twee opties in onder-

zoek, te weten permanente uitbreiding of openstelling tijdens drukke periodes. Conform planning is de uitbreiding in 2013 gereed. De zuidelijke rijbaan van de A12 tussen Woerden en Oudenrijn zal worden verbreed van drie naar vier rijstroken. Ook hier zijn twee opties in beeld, permanente uitbreiding of openstelling tijdens drukke periodes. Conform planning is de uitbreiding in 2010 gereed.

61

Is het kabinet bereid middelen voor de A4-Zuid te reserveren als blijkt dat private financiering niet leidt tot aanleg van dit weggedeelte?

Het uitgangspunt is dat de eventuele realisatie van de A4 Beneluxplein-Klaaswaal niet uit publieke gelden wordt gefinancierd, dus zonder bijdrage uit het MIRT. Zie hiervoor ook de brief van mijn voorganger aan de voorzitter van Platform PMZ dd. 25 september 2006. De resultaten uit de marktconsultatie PMZ worden in oktober/november 2007 verwacht. Dan zal blijken of de deelnemende consortia een sluitende businesscase voorzien voor de exploitatie van weginfrastructuur en verbonden (groen/blauwe/rode) gebiedsontwikkeling in de corridor.

62

Het OV-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad project wordt uitgesmeerd over een lange periode. In de toelichting schrijft het kabinet: «... de ontwikkeling van een OV-netwerk dat past bij het metropolitane karakter van de regio». Kan het kabinet concreet aangeven in welke technische richting – lightrail, zuidtangent, stedenbaan etc. – wordt gedacht?

Voor de Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) wordt de eerste fase dit najaar afgerond. In deze fase zijn onderzocht:

- Voor de korte termijn (2013, opening Hanzelijn): een pakket met verbeteringen van de treindienst en bijbehorende uitbreidingen van de spoorcapaciteit, dat nodig is om het groeiende aantal reizigers met de trein aan te kunnen.
- Voor de langere termijn (2020/2030): een breed scala aan mogelijke oplossingsrichtingen om de verdere vervoergroei en ruimtelijk-economische ontwikkeling te faciliteren. Het gaat hierbij naast de trein ook om andere vormen van openbaar vervoer zoals: bus, metro, RER (lichte treinen) en magneetweefbaan.

63

Project no. 7 uit het urgentieprogramma is een kandidaat UPR-project. Waarom? Hecht het kabinet geen belang aan een goede OV-verbinding tussen de luchthaven, Amsterdam, Almere en Lelystad?

Het kabinet hecht wel degelijk belang van een goede OV verbinding op deze corridor, hetgeen tot uitdrukking komt in het uitvoeren van de Planstudie OV SAAL. Bij aanvang van deze planstudie is aangegeven (Noordvleugelbrief, augustus 2006) dat een reservering van budget in het MIRT samenhangt met besluitvorming over de aanwending van de gereserveerde middelen voor de Zuiderzeelijn. Besluitvorming over de Zuiderzeelijn wordt kort na het zomerreces verwacht. Daarna zal bij besluitvorming over de eerste fase van de Planstudie OV SAAL, gepland voor dit najaar, ook de financiering aan de orde komen. Het project OV SAAL is dus aangemerkt als kandidaat project voor het UPR, omdat de financiering nog onzeker is.

64

Ook project no. 8 is een kandidaat UPR-project. Klopt dit? Wanneer neemt u een besluit over de verdubbeling van het spoor tussen Den Haag en Rotterdam?

Het project «uitbreiding capaciteit spoor Den Haag-Rotterdam» is inderdaad een kandidaat UPR-project. Naast de financiering is voor dit project ook de prioriteit nog niet vastgesteld. Op basis van de Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyse (LMCA) Spoor, waarvan de resultaten in oktober dit jaar beschikbaar zijn, ontstaat inzicht in de benodigde capaciteit op het spoor en kunnen over de prioriteit van dit project conclusies worden getrokken. Mocht uitbreiding van de capaciteit van het spoor tussen Den Haag en Rotterdam prioriteit krijgen, dan zal in 2008 de scope, fasering en financiering nader worden uitgewerkt.

65

Neemt u de hele kabinetsperiode de tijd om te besluiten of één OV-autoriteit een optie is om de bestuurlijke drukte te lijf te gaan? Kan dat besluit niet sneller worden genomen?

De verwachting en inzet is dat bij een goede samenwerking tussen rijk en regio een besluit over de vorming van een OV-autoriteit eerder dan aan het einde van de kabinetsperiode mogelijk zal zijn.

66

Aan wat voor vervoersautoriteit voor het openbaar vervoer denkt u? Wilt u deze autoriteit slechts tot de Randstad beperken of een nationale vervoersautoriteit? Kunt u uw antwoord toelichten?

De verkenning die gestart wordt in september 2007 zal nadere invulling moeten geven aan de wenselijke reikwijdte en competenties van de OV-autoriteit.

67

Op welke wijze zijn de ideeën over openbaar vervoer uit het project Stedenbaan betrokken bij het Urgentieprogramma?

Er is samenhang met het UPR-project Uitbreiding capaciteit spoor Den Haag-Rotterdam. Stedenbaan is opgenomen in de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel van januari 2007. Afgesproken is dat Stedenbaan (verhoging van frequenties van stoptreinen en nieuwe stations) wordt meegenomen in de LMCA-spoor in relatie met de corridor Den Haag-Rotterdam.

68

Op welke wijze wordt het verzoek van de Kamer (30 800 XII, nr. 29) met betrekking tot een Rondje Randstad meegenomen binnen de plannen m.b.t. het OV in de gehele Randstad (dus niet alleen de as Schiphol-Almere)? Wanneer zijn de uitkomsten te verwachten van de gevraagde studie naar een Rondje Randstad?

Een Rondje Randstad is een concept voor hoge frequenties van treinen tussen de grote steden in de Randstad. De gevraagde studie naar een Rondje Randstad maakt dan ook – zoals aangegeven in de tussen-rapportage van de LMCA-spoor, pag 22/23 – onderdeel uit van de Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyse (LMCA) Spoor. Naar aanleiding van het verzoek van de Kamer is de scope van de LMCA Spoor uitgebreid, opdat alle corridors in de Randstad hiervan onderdeel uitmaken. In de LMCA Spoor worden met name de kansen en mogelijkheden voor hoge frequenties van personentreinen tussen de grote steden (zogenaamde focus-corridors) onderzocht, in combinatie met de mogelijkheden voor het faciliteren van het goederenvervoer per spoor. De resultaten van de LMCA Spoor en daarmee van de gevraagde studie naar een Rondje Randstad zijn in oktober dit jaar beschikbaar.

Welk effect heeft het stimuleren van het fietsgebruik op de filedruk in de Randstad? Kan dit effect gekwantificeerd worden?

Het stimuleren van het fietsgebruik kan op verschillende manieren effect hebben op de filedruk. Door regionale fietsroutes in filegevoelige gebieden te verbeteren kan een deel van het korte-afstands woon-werkverkeer (tot circa 15 kilometer) verleid worden om voor de fiets te kiezen..

Daarnaast kan het verbeteren en veiliger maken van de stallingsmogelijkheden rond NS-stations een bijdrage leveren aan de groei van het trein-gebruik. Kwantificeren van het effect is zeer lastig. Er zijn echter verschillende aanwijzingen dat een aanzienlijk effect mogelijk is. Een aanwijzing voor het potentieel is bijvoorbeeld het feit dat bij de afsluiting van de A10 west in 2001 5% van de automobilisten overstapte op de fiets.

Een andere aanwijzing voor het potentieel geeft een modeloefening uit 2003 door bureau Goudappel Coffeng, waarin de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in de Brabantse steden op hetzelfde niveau werd gebracht als echte fietssteden zoals Zwolle, liet zien dat dit een aanzienlijke reistijdvermindering zou opleveren voor het langeafstands autoverkeer in 2020. Voor de autoverplaatsingen tussen de 30 en 60 kilometer kwam men bijvoorbeeld op een reistijdvermindering van 27%.

In het kader van Fileproof wordt op dit moment een vijftal regionale fietsroutes verbeterd. In dit project is uitgegaan van een winst van tenminste 1–3% minder voertuigverliesuren. Wat de projecten daadwerkelijk opleveren is eind 2008 bekend.

Wat is de positie van de decentrale luchthavens in het Urgentieprogramma? Waarom wordt enkel Lelystad hierin genoemd?

Het Urgentieprogramma Randstad richt zich op projecten die aansluiten bij ambities om de internationale concurrentiepositie van de Randstad te verbeteren. De lange termijn ontwikkeling van de mainport Schiphol is van belang voor die positie en zal integraal en in samenhang met andere ontwikkelingen die samenkomen in het Urgentieprogramma Randstad plaatsvinden. In de Noordvleugelbrief staat dat de keuze van locaties voor woningbouw bij Almere en de fasering daarvan (en de aanleg van «stedelijk groen») in samenhang met een eventuele uitbreiding van de luchthaven Lelystad worden beschouwd. In het coalitieakkoord heeft het kabinet voorts aangegeven dat bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol op de langere termijn, de mogelijkheden van het uitplaatsen van luchtverkeer naar Lelystad moet worden gezien, in samenhang met de potentiële rol van andere regionale luchthavens. Derhalve wordt Lelystad in het UPR genoemd.

De potentiële rol van andere regionale luchthavens in relatie tot de verdere ontwikkeling van Schiphol wordt ook beschouwd, maar kent geen directe samenhang met andere projecten in het UPR en is dan ook geen onderdeel van het UPR.

Kan het kabinet aangeven waarom er enkel gekeken wordt naar uitplaatsing van vliegbewegingen naar Lelystad? Ziet het kabinet ook mogelijkheden voor andere regionale luchthavens? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Er wordt niet enkel gekeken naar de luchthaven Lelystad. In de beleidsagenda mainport Schiphol (kamerstuk 29 665 nr. 47) die het kabinet eind mei naar de Tweede Kamer heeft verzonden is aangekondigd dat de lange termijn ontwikkeling van Schiphol in samenhang wordt gezien met de

luchthavencapaciteit van Lelystad en de overige regionale luchthavens. Binnen de lange termijn verkenning Schiphol zal worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn. Eind 2007/begin 2008 moet deze verkenning resultaten opleveren die het kabinet met u zal bespreken.

72

Kunt u het project Hoeksche Waard een andere titel geven? Het gaat immers niet meer om de Hoeksche Waard, maar om het zoeken naar ruimte voor Rotterdam in de regio.

Het gaat bij het project Hoeksche Waard om een besluit over de meest optimale locatie voor een bedrijventerrein van 120 ha netto ter versterking van de Rotterdamse haven. Een van de opties is de Hoeksche Waard, maar mogelijk zijn er ook alternatieven. De projecttitel «Hoeksche Waard» wordt daarom vervangen door «Hoeksche Waard of alternatieve locatie voor havengerelateerd bedrijventerrein ten behoeve van de Rotterdamse regio».

73

Is het kabinet bereid middelen te steken in een tweede ontsluiting als blijkt dat het niet mogelijk is voldoende private financiering voor dit project te verkrijgen? Zo nee, waarom niet?

Thans is voor het project «2e Ontsluiting haven Rotterdam» een vooronderzoek gaande ten behoeve van een te nemen MIT-Intakebesluit. Dit vooronderzoek is vooral gericht op de vraag of hier sprake is van een zodanig probleem of kans dat een initiatief, c.q. opname in het MIT (Verkenning) gerechtvaardigd is.

Er is in deze fase dus nog geen sprake van een keuze voor een oplossingsrichting en er is dus ook nog geen sprake van een idee van de kosten van een oplossing. Uitgangspunt bij dit project is private financiering. Het kabinet heeft voor dit project geen middelen gereserveerd.

74

Kunt u aangeven of voor het zoeken naar bouwlocaties in de Utrechtse regio wat de regering betreft nooit gekeken mag worden naar locaties die in het Groene hart liggen?

Het in de Nota Ruimte geformuleerde rijksbeleid voor nationale landschappen vormt het uitgangspunt voor de bebouwing in een nationaal landschap. In het Groene Hart geldt een «ja, mits...» – beleid en «migratiesaldo 0». Het «ja, mits...»-beleid houdt in dat woningbouw mogelijk is, mits de landschappelijke kernkwaliteiten worden gehandhaafd/versterkt. In nationale landschappen mag echter maximaal gebouwd worden voor eigen behoefte, dit is vertaald in «migratiesaldo 0». Dit betekent voor het Groene Hart dat in de periode 2004–2020 maximaal 35 700 woningen kunnen worden gebouwd. Kleinschalige woningbouw biedt ook kansen om verrommelde locaties aan te pakken, voor vrijkomende agrarische bebouwing en voor combinaties met de wateropgave.

75

In de startnotitie Randstad 2040 dient Madrid als voorbeeld; daar is in 4 jaar tijd 50 km metro aangelegd. Denkt u dat een dergelijke investering in de opwaardering van het OV-systeem in de Randstad noodzakelijk en urgent is? Zo ja, hoe gaat u dit realiseren?

Versterking van het openbaar vervoerssysteem in de vier grote stadsregio's van de Randstad en de «vleugels» is van grote betekenis met oog op de langetermijnambitie van het kabinet. Dat geldt ook voor versterking van het OV op de schaal van de Randstad als geheel. Ter inspiratie en als

voorbeeld is in de startnotitie Randstad 2040 de ontwikkeling van het metronetwerk van Madrid opgenomen; een stedelijk gebied dat qua geografische schaal en bevolkingsgrootte zowel te vergelijken is met de Noordvleugel van de Randstad als met de Zuidvleugel, al geldt voor beide vleugels dat deze een andere ruimtelijke structuur (en een andere structuur van de vervoersstromen) hebben dan de stad Madrid. Zoals het voorbeeld niet één-op-één te kopiëren is op de verschillende stadsregio's en de vleugels, zo is het dat overigens ook niet voor de gehele Randstad. In de startnotitie is dan ook aangegeven dat het Madrileense metrosysteem in het gehele stadsregionale systeem een belangrijke schakel is, maar dat dit succes niet zonder meer te kopiëren is naar Nederland of (delen van) de Randstad. De lokale en regionale context speelt mee om het stadsregionale vervoer in de Randstad op een hoger plan te tillen.

Het voorbeeld van de Madrileense metro is, net als de andere «boxen» in de startnotitie, illustratief en prikkelend bedoeld. Het kabinet wil daarmee bijdragen aan de dit najaar te voeren dialoog over de dilemma's en de keuzemogelijkheden voor de lange termijn, in dit geval met betrekking tot het openbaar vervoer in (delen van) de Randstad. Bij de analyse van vervoersstromen, zoals die uit de LMCA-spoor en regionaal OV voor 2020 naar voren komen, worden bij de schaal en de structuur van de Randstad passende kansen en mogelijkheden in kaart gebracht. De resultaten zullen in de beleidsbrief aan de Kamer worden aangeboden. Op basis daarvan kunnen richtinggevende besluiten worden genomen ten aanzien van stapsgewijze verbeteringen van het OV-netwerk in de Randstad, passend bij de beschikbare middelen.

76

Is bouwen in de Haarlemmermeer mogelijk zonder in de kritische geluidscontouren van Schiphol (35 Ke) terecht te komen? Is het kabinet ervan overtuigd dat bouwen in de buurt van Schiphol zeer kritisch bekeken moet worden?

Ja, het is mogelijk in de Haarlemmermeer te bouwen zonder dat dit binnen de geluidcontouren plaatsvindt. Het bedoelde beperkingengebied voor woningbouw uit het Luchthavenindelingbesluit (Lib) ligt voor een deel binnen de Haarlemmermeer, maar beslaat deze niet volledig. Buiten dit beperkingengebied is woningbouw mogelijk, binnen dit gebied alleen beperkt en onder randvoorwaarden. In de Haarlemmermeer liggen verschillende bouwlocaties buiten het beperkingengebied, die ook met in achtneming van o.a. waterberging, groen- en natuurontwikkeling, benut kunnen worden. De bouwlocatie Hoofddorp-West is hiervan een voorbeeld.

Plannen voor woningbouw in de buurt van Schiphol, ter voorkoming van hinder van geluid en veiligheid, moeten dus goed en duurzaam worden afgewogen. Het ruimtelijke beleid voor de omgeving van Schiphol voorziet hier in. Daarnaast wordt in het kader van de middellange ontwikkeling van Schiphol onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het vliegverkeer verder te bundelen en zo ruimte voor woningbouw vrij te spelen.

77

Met welke aantallen woningen in de Zuidplaspolder houdt u rekening in het licht van Randstad 2040?

Voor de langere termijn voorziet de Zuidplaspolder in een woonmilieu, landelijk wonen, waaraan in de (Zuidvleugel van de) Randstad een tekort bestaat. Met het oog op de concurrentiepositie van de Randstad op de lange termijn is het van belang dat in dergelijke woonmilieus wordt voorzien. Voor de lange termijn (2040) zijn echter geen woningaantallen vastgesteld. Het in het UPR genoemde aantal (ca. 10 000 woningen) is bedoeld als een indicatie van de orde van grootte waaraan tot 2020 kan worden

gedacht. In de loop van de komende jaren zal worden bekeken op welk aantal gemikt moet worden, afhankelijk van de ontwikkeling van de markt-vraag.

78

Op basis van welke overwegingen wordt gesteld dat de Randstad «te weinig bruikbaar, beleefbaar en bereikbaar groen» bezit?

De bevolkingsdichtheid en daarmee de vraag naar recreatief groen is het grootst in het westen van het land. Tegelijkertijd is het groenaanbod daar het laagst (bron: Recreatiecijfers bij de hand, Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum). De recreatieve kwaliteit van het landelijk gebied hangt af van de geschiktheid voor wandelen, fietsen e.d. Uit dezelfde bron blijkt dat vooral in de Randstad er landelijke gebieden zijn met een zeer lage kwaliteit. Ook de Raad voor het Landelijk Gebied constateert in haar advies Recht op groen dat de groene kwaliteit tekort schiet. Bovendien groeit in de verstedelijkende omgeving de bebouwing sneller dan het nieuwe groen. Binnen de Randstad is de Zuidvleugel het grootste probleemgebied. Voor dit gebied heeft de Stichting Recreatie Kennis- en Innovatiecentrum de tekorten aan recreatief groen berekend. Het Rijk wil in een deel van de Zuidvleugel een extra impuls geven. Hiertoe is het project Mooi en Vitaal Delfland opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad.

79

Waarom wordt gekozen voor het aantrekken van privaat geld, terwijl dit juist tot extra moeizame projecten geleid heeft in het verleden?

Private middelen gelden als aanvullende financieringsbron boven op de beschikbare publieke middelen. Het aantrekken van privaat geld kan projecten mogelijk maken, die niet alleen uit publieke middelen gefinancierd kunnen worden. Overigens onderschrijft het kabinet niet dat het aantrekken van privaat geld per definitie leidt tot extra moeizame projecten.

80

Hoe ziet u de rol van Europa, Rijk, Provincies, waterschappen, kaderwetgebieden, gemeenten en deelgemeenten/stadsdelen binnen de bestuurlijke drukte? Overweegt u ook enkele bestuurslagen af te slanken of op te heffen?

Of er sprake is van bestuurlijke drukte, is niet alleen afhankelijk van het aantal betrokken bestuurlijke spelers. Het kabinet spreekt van bestuurlijke drukte wanneer de besluitvorming stagneert of stil komt te staan door de manier waarop taken, middelen en bevoegdheden over de betrokken instanties verdeeld zijn. Het aantal betrokken instanties kan hiervoor verantwoordelijk zijn, maar dat hoeft niet wanneer de verdeling van taken, middelen en bevoegdheden duidelijk is. Desondanks bestaat er een probleem. Daarom staat ook in het Coalitieakkoord dat op een aantal beleidsterreinen het aantal betrokken bestuurslagen zal worden verminderd. In het Bestuursakkoord dat het Rijk onlangs met de VNG heeft gesloten, is een interbestuurlijke taskforce aangekondigd. Eén van de taken van deze taskforce wordt het signaleren van een aantal beleidsterreinen waarop het aantal betrokken bestuursorganen kan worden verminderd. De taskforce bekijkt dit in samenhang met de voorgenomen decentralisatieagenda en bestuurskracht.

81

Welke concrete taken en bevoegdheden worden toegekend aan de «duo's»?

De bestuurlijke duo's zullen ervoor zorgen dat de beoogde besluitvorming over hun UPR-project de komende jaren ook daadwerkelijk plaatsvindt. Binnen de daarvoor afgesproken termijn en binnen de daarvoor afgesproken randvoorwaarden (bijvoorbeeld ten aanzien van financiering). Zij zullen daarbij zorgen voor bestuurlijke afstemming tussen de betrokken bestuursorganen en vormen het aanspreekpunt van rijk en regio. Het duo zal verantwoording afleggen over de voortgang die binnen hun project wordt geboekt. De afspraken over de te nemen besluiten zullen per project de komende tijd nader worden uitgewerkt en worden vastgelegd. Tijdens de Startconferentie Randstad zullen de afspraken door het bestuurlijk duo formeel worden ondertekend.

82

Komen de duo's bovenop de bestuurlijke drukte die reeds bestaat? Zo nee, waar wordt in gesneden?

De aanpak die in het UPR is gekozen is mede gericht op het tegengaan van bestuurlijke drukte. Het UPR verandert het bestuurlijk overleg dat in het kader van de drie ruimtelijke programma's in de Randstad werd gevoerd. Overleg over Noord- en Zuidvleugel en Utrechtse regio verloopt primair via het bestuurlijk overleg UPR. Voor uitvoeringsprogramma Groene Hart zal aanvullend overleg blijven bestaan. Het is de verwachting dat de regionale bestuurlijke structuur zich ook zal organiseren op het niveau van de Randstad. Hiermee leidt de UPR aanpak al op korte termijn tot vermindering van bestuurlijke structuren. Daarnaast is het de verwachting doordat de bestuurlijke helderheid die met de UPR-aanpak wordt geboden in taken, verantwoordelijkheden en te nemen besluiten en samenhang tussen projecten, onnodig of inefficiënt bestuurlijk overleg sterk wordt beperkt.

83

Op welke wijze wordt bij opschalen van bestuurlijk overleg naar Randstad-schaal de democratische controle op besluitvorming gewaarborgd?

Het overleg op Randstadniveau heeft geen eigen wettelijke taken en bevoegdheden en is daarmee geen bestuursorgaan. Bij overleggen op Randstadniveau neemt elke betrokken bestuurder deel namens zijn achterban, en legt aan die achterban (gemeenteraad, provinciale staten) democratische verantwoording af. Democratische legitimatie blijft dus gewaarborgd.

84

Welke mogelijkheden ziet het kabinet om bestuurders die de Randstad als geheel niet als prioriteit willen zien, tot snelheid te dwingen?

Het is gebleken dat de ambities en opgaven voor de Randstad kunnen rekenen op een breed draagvlak bij bestuurders, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Vanuit deze gedeelde ambities is het UPR er op gericht gezamenlijk afspraken te maken over de wijze waarop deze ambities kunnen worden verwezenlijkt. Deze afspraken gaan over welke besluiten binnen welke termijn genomen zullen worden. Om indien noodzakelijk, het naleven van deze afspraken af te kunnen dwingen, kent het UPR een aantal bestuurlijke middelen (bijvoorbeeld de bestuurlijke duo's met een toedeling van verantwoordelijkheden per project). Daarnaast kunnen zoals geschetst in het antwoord op vraag40 juridische instrumenten, zoals onder meer opgenomen in Wro en Tracéwet, worden ingezet om bestuurlijke daadkracht af te dwingen.

85

Kan aangegeven worden wat er formeel veranderd met betrekking tot de potentiële hindermacht die regionale bestuurders kunnen uitoefenen ten aanzien van de grote projecten? Met andere woorden: welke concrete nieuwe mogelijkheden krijgt het kabinet om de voortgang van essentiële projecten te versnellen?

In belangrijke mate zijn de mogelijkheden om waar nodig versnelling van uitvoering af te dwingen reeds voorhanden. Onder meer de WRO en de Tracéwet voorzien hierin reeds in belangrijke mate. Daarnaast beschikt het kabinet over andere juridische instrumenten, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het nemen van een schorsings-/vernietigingsbesluit. Het gaat er vaak om dat de beschikbare instrumenten niet worden benut. Overigens worden deze mogelijkheden nog enigszins verruimd met de invoering van de nieuwe Wro. Het Rijk en de provincies krijgen dan de beschikking over een aantal instrumenten die zij nu (deels) nog niet hebben, die erop gericht zijn om «eigen» projecten te kunnen realiseren zonder dat planologische medewerking van het gemeentebestuur vereist is.

Het vernieuwende van de aanpak van het UPR is echter voor een belangrijk deel gelegen in het feit dat vooraf wordt bekeken welke juridische, maar met name ook bestuurlijke instrumenten kunnen worden ingezet. De inzet van bestuurlijke duo's is hiervan een voorbeeld, evenals het sluiten van contracten tussen de duo-partners, waarbij waar mogelijk ook afspraken worden gemaakt over de inzet van de juridische instrumenten, om te komen tot snelle realisatie.

86

Kunt u reageren op de stelling dat de gekozen bestuurlijke vormgeving (inclusief duo-bestuurders en projectambassadeurs uit maatschappij en/of bedrijfsleven) alleen maar leidt tot meer bestuurlijke verwarring en overlegonden?

Het kabinet onderschrijft die stelling niet. De regierol van de duo's en de heldere afspraken over de te nemen besluiten, het tijdspad en de vroegtijdige betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en marktpartijen zullen onnodig bestuurlijk overleg verminderen en leiden tot betere en snellere besluitvorming. Zo is het bestuurlijk overleg op Noordvleugel- en Zuidvleugelniveau afgeschaft.

87

Zijn alle projecten die uiteindelijk in het UPR komen te staan, eind 2007, financieel gedekt?

Ja, de UPR-projecten zijn financieel gedekt. Daarnaast zal ook een aantal kandidaatprojecten in de periode 2008–2011 blijven bestaan, die nader worden uitgewerkt en op effectiviteit en efficiëntie worden gezien. Financiële dekking van deze projecten hangt samen met de toedeling van middelen uit het Coalitieakkoord voor beleidsintensivering en de procedures voor het budget voor de Nota Ruimte (integrale gebiedsontwikkeling). Daarnaast is financiering mogelijk door herschikking van departementale begrotingen.

88

Houden de projectministers voor het Groene Hart en voor de Zuidvleugel op te bestaan, nu het leeuwendeel van de projecten in het UPR zitten dat onder coördinatie van de programmaminister van V&W staat?

De projectministers voor de Zuidvleugel en ook de Noordvleugel worden niet gehandhaafd, doordat het bestuurlijk overleg op de schaal van de

Randstad wordt gevoerd. Voor het uitvoeringsprogramma Groene Hart zal aanvullend bestuurlijk overleg blijven bestaan.

89

Is het kabinet bereid concrete output indicatoren te formuleren op basis waarvan zij kiest voor een bepaald project en welke kwantificeerbare effecten zij met de diverse projecten wil bereiken?

De keuze van de projecten was niet gebaseerd op output indicatoren, maar vond plaats op basis van overleg met diverse partijen over urgente projecten en aan de hand van selectiecriteria (snelheid, selectiviteit en samenhang). In de afspraken tussen de duo's worden in oktober bij de meeste projecten kwantificeerbare effecten vastgelegd.