Bijlage

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/16218

Noord-Holland	
A1 't Gooi: er ontstaat een flessenhals; verdere verbreding is noodzakelijk	Het traject van de A1 tussen Muiden en 't Gooi is onderdeel van het MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam.
Bootverbinding Texel moet worden verbeterd	Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is niet verantwoordelijk voor de veerdienst naar Texel. Op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Texel en de Tweede Kamer valt deze verbinding niet onder de concessieregelgeving.
N206 Duinpolderweg: in samenhang met Zuid-Holland met aandacht voor OV	Bij het BO MIRT in 2013 is afgesproken dat de regio haar onderzoeken over de Duinpolderweg, waarmee zij het rijksbelang wil onderbouwen, afrondt en aanbiedt aan het rijk. Daarna zal een gesprek volgen. Het rijk wacht op het gereed komen van die onderzoeken om vervolg te kunnen geven aan de afspraak uit 2013.
Friesland, Drenthe en Groningen	
A6 Aquaduct Skarster Rien is geschrapt; hiervoor moet een oplossing komen	Er is inmiddels een onherroepelijk Tracébesluit (TB) A6/A7 Knooppunt Joure. Daarin is de bestaande brug opgenomen, omdat die nog jaren mee kan. Het project is thans in uitvoering. Een aquaduct is binnen dit project dus niet meer aan de orde.
Vaarweg Lemmer – Delfzijl: vertraging mag niet leiden tot afstel	Er is voor de aanpak van de vaarweg Lemmer - Delfzijl zeker geen sprake van afstel. In overleg met de regio wordt op basis van de beschikbare kasbudgetten gezocht naar de best haalbare planning voor het vervolg van dit project.
De pilot ongevallenregistratie in Friesland moet worden doorgezet naar andere plekken in Nederland	Het is te vroeg om nu al te concluderen dat deze pilot landelijk moet worden uitgerold. Daarvoor is nog niet voldoende aangetoond wat dit oplevert voor de aanpak van verkeersongevallen. Natuurlijk werken we ook op landelijk niveau aan verbetering van de ongevalinformatie, onder andere door onderzoek naar gebruik van ambulancedata.
Noord-Brabant	
A59: wanneer wordt de werkelijkheid als criterium genomen en niet de berekende geluidhinder?	De wetgever heeft bewust gekozen voor berekeningen in plaats van metingen voor het geluid, zodat niet alleen terug, maar juist ook vooruit kan worden gekeken, om dreigende overschrijdingen tijdig te kunnen signaleren. Zodoende geven berekeningen een beter reproduceerbaar resultaat. Daarnaast is het ook praktisch niet mogelijk om het gehele hoofdwegennet op meer dan 60.000 referentiepunten door middel van metingen te monitoren.
A59: En klopt de verhouding tussen de berekende geluidswaarden en geluidsproductieplafonds wel?	Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beheert het reken- en meetvoorschrift, en beoordeelt wanneer er aanleiding is om dit te wijzigen. Om het op berekeningen gebaseerde systeem van naleving te valideren, meet het RIVM op meerdere punten gedurende langere tijd continu het geluid langs de rijkswegen.

A67: worden wel de meest recente geluidsnormen gehanteerd?	Bij het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken zal, net als bij overige projecten, de dan vigerende geluidsregelgeving worden toegepast.
A27 Hooipolder: is de Minister bereid € 5 mln. vrij te maken voor een compleet klaverblad?	De provincie Noord-Brabant heeft in totaal €10 mln. vrijgemaakt voor extra maatregelen aan Knooppunt Hooipolder, bovenop de aanpassingen die al zijn opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. Ik informeer u binnenkort over de wijze waarop dit knooppunt verder zal worden aangepast.
A27 Merwedebrug: versnellen en beginnen met bouw nieuwe Merwedebrug	In het OTB A27 Houten - Hooipolder is een nieuwe, tweede, Merwedebrug opgenomen voor de noord-zuid richting. De bestaande Merwedebrug wordt hergebruikt voor de richting van zuid naar noord. Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek naar de Merwedebrug bekijk ik of hergebruik nog steeds de meest kostenefficiënte oplossing is voor dit project. Ik zal uw Kamer hierover binnenkort informeren.
A59 West: omwonenden willen snelheid van 120 km/uur naar 100 km/uur	Rond de A59 West treden op dit moment geen knelpunten op, dus extra maatregelen zijn niet noodzakelijk. Toetsing hiervan vindt periodiek plaats volgens de geldende wet- en regelgeving.
A59: klopt de verhouding tussen geluidswaarden en geluidsproductieplafonds?	Zie het antwoord bij A59 Den Bosch.
A58: is de verbreding tussen Tilburg en Breda afhankelijk van het eerst verkennen hoe de verkeersdoorstroming kan worden bevorderd via slimme mobiliteit?	Het traject A58 Breda - Tilburg is opgenomen als deelprogramma binnen het programma SmartwayZ.NL. Op dit moment is nog geen budget voor verbreding van deze weg gereserveerd. Binnen het programma zal in 2017 verdere besluitvorming plaatsvinden over of, en welke maatregelen nodig en wenselijk zijn om de doelstellingen van het programma te realiseren.
Gelderland	
A1 – A28: waarom is er uitstel bij de aanpak van Knooppunt Hoevelaken?	Zoals aangegeven in het MIRT-projectenoverzicht 2017, verschuiven de mijlpalen voor de aanpak van het Knooppunt Hoevelaken als gevolg van het overstappen op het Nederlands Regionaal Model (NRM) 2016 en het actualiseren van effectstudies ten behoeve van het TB.
A2: wat is het toekomstperspectief voor de Maasbrug bij Den Bosch – Maasdriel?	Er loopt momenteel een MIRT-Onderzoek Bereikbaarheid Deil – Den Bosch. Op basis van de uitkomsten van dit MIRT-Onderzoek en de NMCA2017 zal worden bezien of, en zo ja welke vervolgstappen voor dit traject zullen worden gezet. Besluitvorming is voorzien tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT dit najaar.
A2 Den Bosch – Maasdriel: Klopt het dat de geluidsproductie wordt overschreden en wordt voorgesteld om de toegestane productie tijdelijk te verhogen? Zo ja, wat zijn de	In het aan de Kamer verzonden nalevingsverslag geluidproductieplafonds (GPP's) 2015 is op een deel van dit traject inderdaad een overschrijding opgenomen van ten hoogste 0,6 dB. Oorzaak is een grotere verkeersomvang in 2015 dan de in het besluit (uit 2000) opgenomen verkeersprognose op basis waarvan de GPP's zijn vastgesteld. De overschrijding

achtergronden?	wordt op het grootste deel van het traject opgelost door de aanleg van een stiller wegdek, in combinatie met in 2020 gepland groot onderhoud. RWS dient een verzoek in voor een tijdelijke ontheffing van de GPP's, totdat het stille asfalt is aangelegd.
Overijssel	
De N36 tussen Almelo en Hardenberg is onveilig. Wanneer wordt dit opgepakt?	Over de N36 hebt u op 7 februari 2017 een aparte brief ontvangen.
N35: een rondweg om Mariënheem is nodig, zodat het dorp niet langer wordt doorsneden; de verkeersoverlast aldaar moet met spoed worden aangepakt	Het gedeelte van de N35 bij Mariënheem is onderdeel van het project N35 Wijthmen - Nijverdal, waarin het rijk, de provincie Overijssel en de gemeenten maatregelen nemen om de verkeersveiligheid op de N35 te verbeteren. In dat kader zijn aan weerszijden van de komgrenzen van Mariënheem maatregelen gepland om de daar gesignaleerde veiligheidsknelpunten op te lossen. Een rondweg rond Mariënheem is geen onderdeel van deze oplossing.
Zuid-Holland en Zeeland	
A15: wat is het perspectief voor het stuk van H.I. Ambacht tot Gorinchem?	In het kader van de Planuitwerking A15 Papendrecht - Sliedrecht (A15 PaS) zal de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht worden verbreed naar 2x3 rijstroken in beide richtingen. De bestaande spitsstrook in oostelijke richting zal daarbij worden vervangen door een permanente rijstrook. Daarnaast zal de A15 een belangrijke rol spelen het Programma Goederenvervoercorridor.
A4 Zuid: aanleg van dit ontbrekende stuk zou verkeer in Zeeland veiliger maken	In het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is geconcludeerd, dat het doortrekken van de A4 tussen Hoogvliet en Klaaswaal (A4 Zuid) een nuttige toevoeging aan het netwerk kan zijn, maar dat het oplossen van bestaande knelpunten prioriteit heeft. Dit is nog steeds het geval. Op basis van de resultaten van de NMCA2017 zal ik opnieuw kijken naar het nut en de noodzaak van infrastructurele ingrepen, zoals de A4 Zuid.
De IC-verbinding naar Zeeland is verslechterd. Zijn mitigerende maatregelen mogelijk?	In mijn brief van 19 december 2016 (vergaderjaar 2016-2017, 29984, nr.698) over de dienstregeling 2017 ga ik onder andere in op de verbinding tussen Zeeland en de Randstad. Ik concludeer dat NS in totaliteit een mooie balans in de dienstregeling heeft gevonden, maar dat voor onder meer Zeeland er nog een uitdaging ligt om in gesprek met de regio te zoeken naar verdere optimalisaties. Onlangs werd bekend dat het gesprek hierover tussen NS en de regio tot de concrete afspraak heeft geleid om per dienstregeling 2018 enkele extra Intercity's in de spitsuren toe te voegen. Partijen zijn het erover eens dat deze variant het meeste perspectief biedt en zal resulteren in een reistijdverbetering tussen Zeeland en de Randstad. NS heeft het voornemen deze variant in februari voor advies voor te leggen aan de consumentenorganisaties in het Locov.

	Ik hecht er daarnaast aan te benadrukken dat NS ook naar de toekomst toe blijft zoeken naar optimalisaties in de dienstregeling richting Zeeland en daarover in gesprek blijft met de regio.
Openingstijden bruggen: RWS heeft besloten de brug over de N3 bij Dordrecht niet meer te openen tijdens de spitsuren. Kan dit ook voor de Brug over de Noord, zonder de beroepsvaart te hinderen?	De brug over de N915 (Brug over de Noord) maakt onderdeel uit van de Staande Mast Route; dit betekent dat het openen en sluiten van de brug is afgestemd op de voorgaande en/of volgende brug. Aanpassen van dit regime, zoals het niet meer openen tijdens de spitsuren, is daarom niet eenvoudig. Het autoverkeer heeft de tunnel van de A15 als alternatief.
Metropoolregio Rotterdam – Den Haag: hoe ziet de toekomst er daar uit qua bereikbaarheidsknelpunten?	Aan de in de NMCA 2013 gebleken knelpunten in de Zuidelijke Randstad/ Zuidvleugel wordt voortvarend gewerkt. Denk aan de Blankenburgverbinding, de A16 Rotterdam en de RijnlandRoute. Op basis van de nieuwe NMCA 2017 kan verdere besluitvorming plaatsvinden over mogelijke nieuwe investeringen.
A13-A16: waarom legt u een weg aan waarvan nu al bekend is dat deze de capaciteit niet aankan?	Het voornaamste doel van de A16 Rotterdam is het ontlasten van de A13 bij Overschie, de A20 tussen de Knooppunten Kleinpolderplein en Terbregseplein en het omliggende Onderliggend Wegennet, alsook het verminderen van de (milieu) overlast in de omliggende wijken. Op de A16 Rotterdam was destijds tolheffing voorzien. Ik heb gekozen voor het schrappen van tolheffing op deze weg, om de hiervoor genoemde wegen zoveel mogelijk te ontlasten. Dit betekent uiteraard dat de A16 Rotterdam flink zal worden benut.
Klopt het dat bovenop de reservering van een buisleidingenstrook in de Vlinderstrik bij de A13- A16 te Lansingerland nu een rijksweg is ontworpen?	In de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' is inderdaad een ruimtelijke reservering opgenomen voor (een) eventuele toekomstige buisleidingen-(strook) in het gebied ten noorden van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. De gemeente kan het voorkeurstracé van 70 meter breed binnen het zoekgebied verplaatsen. Dit zoekgebied heeft een breedte van 250 meter aan beide zijden van het voorkeurstracé van 70 meter breed. De A16 Rotterdam overlapt ten dele deze gemaakte ruimtelijke reservering van 70 meter breed. Dit was helaas onoverkomelijk. Inmiddels is gebleken dat (een) eventuele toekomstige buisleidingen(strook) goed kan worden ingepast, waarbij deze het tracé van de A16 Rotterdam kan volgen, waardoor sprake is van een zeer beperkte verschuiving, die ruim binnen het zoekgebied van 250 meter valt.
Wat blijft over van de Vlinderstrik als compensatiegebied van de 2e Maasvlakte?	Bij de aanwijzing van de Vlinderstrik als natuur- en recreatiegebied, als invulling van een deel van de dubbele doelstelling van het Project Mainport Rotterdam (PMR), is al reserveringsruimte opgenomen voor de aanleg van de A16 Rotterdam. Dit betekent dat de aanleg van de weg geen invloed heeft op de aanleg van de Vlinderstrik als natuur- en recreatiegebied.

Utrecht	
Smart Mobility: komt er voor Beter Benutten na 2017 een vervolg?	In Utrecht en ook in andere regio's komt een vervolg op Beter Benutten na 2017 in de vorm van een korte termijn aanpak. Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt.
Versnelling geven aan de Treinverbinding Limeslijn Utrecht – Leiden	Op dit moment wordt door de provincie Zuid Holland het MIRT-project "HOV-net Zuid Holland Noord" gerealiseerd. Hieronder valt onder andere het laten rijden van extra sprinters op het traject Leiden - Utrecht. Voor het gehele project is een rijksbijdrage van ruim €200 mln. gereserveerd. Daarnaast doen de provincies Zuid Holland en Utrecht onder de noemer van de Limeslijn onderzoek naar de betekenis van deze lijn voor de regionaal-economische relatie tussen Leiden en Utrecht. Het rijk voert momenteel de NMCA Spoor uit. Op basis van beide onderzoeken moet blijken of er mogelijkheden zijn om het product op het traject Utrecht - Leiden verder te verbeteren.
Limburg	
A76: doorstroming en verkeersveiligheid op korte termijn verbeteren	In de NMCA 2013 komt de A76 niet als knelpunt naar voren. Op dit moment wordt een nieuwe NMCA opgesteld die wij dit voorjaar naar de Kamer zullen sturen. Op basis van deze NMCA kan verdere besluitvorming plaatsvinden over mogelijke nieuwe investeringen.
N280 Kelperbrug: kan vervanging worden gekoppeld aan verbetering N280? Kan duidelijkheid worden gegeven over kostenverdeling en financiële bijdrage Rijk?	Ik ben met de provincie Limburg in overleg om de mogelijkheden te bekijken hoe en wanneer de vervanging van de Kelperbrug kan worden gekoppeld aan de verbetering van de N280. Daarbij wordt ook gekeken naar de kostenverdeling tussen het rijk en de provincie.
A2 Weert – Eindhoven: wanneer komt hier een oplossing?	Als onderdeel van het programma Smartwayz.nl wordt gewerkt aan een MIRT onderzoek A2 Weert-Eindhoven naar de mogelijke capaciteitsopgaven voor het traject A2 Weert Noord-Eindhoven. Hierbij wordt ook de mogelijkheid tot een volwaardige verbreding meegenomen.
A73: veel files op het deel tussen Nijmegen en Cuijk; is dat in beeld?	In de NMCA 2013 komt dit traject niet als knelpunt naar voren. Op dit moment wordt een nieuwe NMCA opgesteld die wij dit voorjaar naar de Kamer zullen sturen. Op basis van deze NMCA kan verdere besluitvorming plaatsvinden over mogelijke nieuwe investeringen.