

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 24 april 2015 inzake de **Voortgangsrapportage Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte** (Kamerstuk **32 660**, nr. **63**).

Voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

Griffier van de commissie,
Jansma

- | Nr. | Vraag |
|-----|---|
| 1 | Op welke wijze verwerkt u de aanbevelingen en/of resultaten van het Jaar van de Ruimte in het beleid? |
| 2 | In hoeverre acht u het opportuun dat het in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ontbreekt aan rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening? |
| 3 | Welke realisaties van de acties uit de SVIR liggen niet op schema en wat is hiervoor de reden? Welke extra acties zijn of worden ingezet om de achterstand in te lopen? |
| 4 | Is het de bedoeling om de SVIR aan te vullen met nieuwe concrete maatregelen, nu de meerderheid van de opgenomen acties in de realisatieparagraaf in uitvoering is of al gerealiseerd is? |
| 5 | Wordt er, nu het maatregelenpakket van de SVIR grotendeels in uitvoering of gerealiseerd is, nagedacht over een vervolg op de SVIR? |
| 6 | Hoe wordt de integraliteit die de Omgevingswet kenmerkt in de toekomst overgenomen in de Rijksvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland? |
| 7 | Heeft de SVIR een even integrale visie geboden aan de decentrale overheden op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland als de opeenvolgende Nota's Ruimtelijke Ordening dat in het verleden hebben gedaan? |
| 8 | Zal u na afloop van de SVIR weer tot een Rijksvisie op de ruimtelijke ordening in Nederland komen, zoals in het verleden het geval was met de opeenvolgende Nota's Ruimtelijke Ordening? |
| 9 | Op welke wijze gaat u de R van Ruimte in het Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) beter tot zijn recht laten komen? |
| 10 | Is de kwaliteit van de bereikbaarheid van deur tot deur in Nederland nog steeds onvoldoende? Zijn hier nog steeds negatieve ervaringen en nadelige economische effecten van? Op welke manier wordt de wet- en regelgeving, zoals de Wet personenvervoer 2000, hierop aangepast? |
| 11 | Wordt de SVIR aangepast op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals zelfrijdende auto's? |
| 12 | Is er bij alle experimenten waar u van aangeeft dat er onderzoek wordt verricht door middel van een aantal experimenten naar nieuwe manieren van gebiedsontwikkeling sprake van innovatieve en duurzame ontwikkelingen? |
| 13 | Waarom is er besloten om niet te komen tot een Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH), maar is er besloten om te komen tot een beleidsnota met de belangrijkste uitkomsten? |
| 14 | Wat is de exacte inhoud van de beleidsnota naar aanleiding van het programma SMASH? Is dit overeenkomstig het programma? |
| 15 | Wanneer is het een geschikt moment om te starten met het werken aan een nieuw SVIR nu de beleidsontwikkelingsfase achter de rug is en de nieuwe Omgevingswet er aan zit te komen? |
| 16 | Zouden de dertien nationale belangen, in het kader van het streven om zoveel mogelijk aan lagere overheden over te laten, nog verder beperkt kunnen worden? |
| 17 | Is het het overwegen waard om de rijksoverheid niet verder te betrekken bij de uitvoering van SVIR-projecten? Of hooguit op (forse) afstand daarvan? |
| 18 | Wat is de stand van zaken met betrekking tot regionale en lokale afspraken over de ondergrond in het kader van de Structuurvisie Ondergrond (STRONG)? |
| 19 | Is het voorjaar van 2016 waarvoor het uitbrengen van de STRONG gepland staat wel haalbaar? |

- Nr. Vraag
- 20 Wat is de stand van zaken van de consultatie met Duitsland en België met betrekking tot de grensoverschrijdende milieugevolgen?
- 21 Is het doel van een filereductie van 20%, zoals beoogd wordt door het programma Beter Benutten, behaald? Zo nee, wanneer wordt dit doel naar verwachting wel behaald en wat is de filereductie op dit moment ten gevolge van dit programma?
- 22 In hoeverre zijn de resultaten die zijn geboekt qua filereductie daadwerkelijk toe te schrijven aan het programma Beter Benutten? Is er gecorrigeerd voor andere filereducerende factoren?
- 23 Zijn er mogelijkheden om de betrokkenheid van de volksvertegenwoordigende organen als de gemeenteraden en provinciale staten te vergroten, gelet op de overweging dat het gebruik van de gebiedagenda's en de bestuurlijke overleggen ook tot afstand tot deze volksvertegenwoordigende organen leidt?
- 24 Is het het overwegen waard om de positie van de Noordzee in een breed perspectief ook als nationaal belang te benoemen, erop gelet dat de Noordzee van belang is voor scheepvaart, energieopwekking, natuur, strand en zoveel meer?
- 25 Welke bestuurlijke afspraken zijn er voor de periode tot en met 2020 gemaakt? Hoe zijn de belanghebbende bestuursorganen precies betrokken?
- 26 Kan er een overzicht gegeven worden van de kosteneffectiviteit van alle projecten van Beter Benutten? Hoe worden deze resultaten gemeten en in hoeverre zijn de effecten structureel?
- 27 Worden er geen strengere maatregelen getroffen in Nederland dan de vastgestelde Europese en/of internationale normen?
- 28 Wanneer is er duidelijkheid of er extra maatregelen getroffen moeten worden? Om welke maatregelen zou het kunnen gaan?
- 29 Wat is de stand van zaken van het overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) over de verbetering ten aanzien van de Ladder voor duurzame verstedelijking?
- 30 Wie nemen deel aan het Atelier Making Projects? Hoe heeft de selectie van deelnemers plaatsgevonden?
- 31 Wat wordt bedoeld met de methodiek van Atelier Making Projects om de ruimtelijke kansen van de energietransitie in beeld te brengen?
- 32 Wie worden bedoeld met de regionale stakeholders?
- 33 Op welke wijze komt het contact tussen het Atelier Making Projects en de regionale stakeholders tot stand?
- 34 Wat is de bestuurlijke legitimatie van het overleg tussen het Atelier Making Projects en regionale stakeholders?
- 35 Hoe verhoudt de methodiek van Atelier making Projects zich tot de Rijkscoördinatieregelingen?
- 36 Wat is de reden dat er niet wordt gekozen voor een aparte Routekaart 2050 voor een klimaatneutrale economie?
- 37 Komt naar uw mening de Klimaatagenda nog voldoende tot zijn recht wanneer niet gekozen wordt voor een aparte Routekaart 2050?
- 38 Op welke wijze kan in de toekomst eventueel ingegrepen worden in de actielijn duurzame mobiliteit wanneer dat nodig mocht zijn?
- 39 Onderschrijven de provincies waaraan het programma Westelijke Veengebieden is overgedragen de uitgangspunten van dit programma en hebben zij zich gecommitteerd aan de verdere uitvoer van de plannen zoals die destijds in dit programma zijn afgesproken?

- Nr. Vraag
- 40 Valt de plaatsing van windmolens onder de radarverstoringsregeling? Zo ja, op welk moment komt dit in de vergunningaanvraag in beeld en onder wiens verantwoordelijkheid vindt dat plaats? Zo nee, waarom niet?
- 41 Wanneer zijn de registraties voor grootschalige topografie en ondergrond gereed en wanneer kunnen de beoogde gebruikers hiervan gebruik gaan maken?
- 42 In hoeverre worden de 2000 datasets die voor hergebruik ter beschikking zijn gesteld daadwerkelijk gevonden en toegepast door derden?
- 43 Op welke wijze zal bevorderd worden dat de Ladder voor duurzame verstedelijking meer toegepast zal worden bij bestemmingsplannen?
- 44 In hoeverre is de Ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening effectief gebleken?
- 45 Waarom wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking uit het Besluit ruimtelijke ordening in bijna driekwart van de bestemmingsplannen die nieuwe verstedelijking mogelijk maken nog niet toegepast?
- 46 Bent u voornemens om de Ladder voor duurzame verstedelijking zodanig aan te passen dat deze beter aansluit bij de bestemmingsplannen die nieuwe verstedelijking mogelijk maken?