

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 78

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT EN VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRE- LATIES EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 november 2018

Op 21 en 22 november 2018 hebben Bestuurlijke Overleggen MIRT plaatsgevonden. Met deze brief informeren wij u, zoals te doen gebruikelijk over de uitkomsten van deze overleggen.

De woonopgave was een nadrukkelijk onderdeel op de agenda van deze Bestuurlijke Overleggen MIRT. In deze brief geven wij een nadere duiding aan de wijze waarop deze urgente en grote opgave in het kader van het MIRT een goede plek krijgt. De concrete afspraken zijn opgenomen in de bijlage (bijlage 1)¹. Om uitdrukking te geven aan de integrale opgaven waar we voor staan, is deze MIRT-brief ondertekend door zowel de Minister en Staatssecretaris van IenW als de Minister van BZK.

Alvorens wij ingaan op de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen, willen wij stilstaan bij het Mobiliteitsfonds. Het Mobiliteitsfonds zien wij als een instrument waarmee we een belangrijke verandering in de focus van het mobiliteitsbeleid kunnen bereiken. De afgelopen tijd hebben wij op dit onderwerp verdere stappen gezet, in constructief overleg met de regio's.

Daarnaast informeren wij u over de voortgang van lopende MIRT-projecten. Bijgevoegd zijn negen bijlagen², waaronder een bijlage over moties en toezeggingen (opgenomen aan het einde van deze brief).

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Mobiliteitsfonds

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Kern is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. We werken in samenwerking met verschillende partijen de contouren verder uit. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- We stellen het mobiliteitssysteem, de gebruiker hiervan en de deur-tot-deur reis centraal. Dit vraagt om het op orde houden van de bestaande netwerken, het optimaliseren van aansluitingen tussen modaliteiten en het optimaliseren van de benutting van de bestaande infrastructuur.
- We werken vanuit opgaven. Met de huidige gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's is al een begin gemaakt met een werkwijze waarbij niet op voorhand de keuze voor een modaliteit (bijvoorbeeld weg, spoor of scheepvaart) centraal staat, maar de vraagstukken in het gebied om vertrekpunt vormen. Het is onze ambitie om deze «ontschot» werkwijze breed toe te passen en in het Mobiliteitsfonds centraal te stellen dat budgetten op voorhand breed inzetbaar zijn, voor de bestaande modaliteiten onder het MIRT maar ook bijvoorbeeld voor de fiets. Dit vraagt ook een ander type MIRT-gesprek: één waar de opgaven centraal staat en niet de modaliteit.
- We gaan van aanbod- naar vraaggestuurd. In het bijzonder in (groot)stedelijke gebieden is de verwachting dat alleen meer aanleg van infrastructuur niet de oplossing is, gelet op de voorziene toeneemende drukte, extra woningbouwopgave, ruimtegebrek en gevolgen hiervan voor de leefbaarheid en duurzaamheid. Daartoe willen wij inzetten op het nadrukkelijker meewegen van andersoortige, slimme maatregelen, waarmee we ook de vraag kunnen beïnvloeden en flexibiliteit tussen de modaliteiten kunnen vergroten. Voorbeelden hiervan zijn het delen van data of beter benutten van de capaciteit op de weg, spoor en water, bijvoorbeeld via autodelen, spitsmijden en slimme locatiekeuzes zoals voor logistieke bedrijvigheid en multimodale knooppunten.
- We treffen balans tussen stabiliteit en flexibiliteit. Het fonds blijft belangrijk om langjarig infrastructurele projecten te kunnen plannen en voldoende onderhoudsmiddelen beschikbaar te houden. Dit betekent echter niet dat we financieel en planmatig op alle fronten de financiële ruimte vol zullen bouwen. De maatschappelijke context verandert immers snel; we moeten kunnen inspelen op innovaties en nieuwe ontwikkelingen.

De afgelopen maanden hebben we verschillende gesprekken gevoerd met onder andere bestuurders van provincies en stedelijke regio's en de Mobiliteitsalliantie. In deze gesprekken hebben we de gezamenlijke mobiliteitsopgaven voor de langere termijn verkend. Besproken is hoe Rijk en decentrale overheden hier mee willen omgaan en waar de huidige, «modaliteitsgerichte» werkwijze voor verbetering vatbaar is. In die gesprekken hebben wij veel steun ervaren voor de ingezette verandering en is de ambitie uitgesproken om dit in een gezamenlijk proces verder uit te werken. Ook kwam in de gesprekken over de contouren van het Mobiliteitsfonds een aantal vraagstukken naar voren die we meenemen in de verdere uitwerking, onder andere:

- De ambitie van de agenda en reikwijdte van het fonds versus de beschikbare middelen vraagt om keuzes en een nieuwe methode van prioritering.
- De wens voor zorgvuldige vormgeving van het Mobiliteitsfonds versus de noodzaak om de winkel open te houden tijdens de verbouwing, dus te blijven werken aan opgaven, zoveel mogelijk al in lijn met de beoogde vernieuwing.

- Het risico op nieuwe schotten, bijvoorbeeld tussen Rijk en regio, en hoe daarmee om te gaan.
- De behoefte aan maatwerk gezien de andersoortig mobiliteitsopgaven in verschillende regio's, waaronder grensoverschrijdende vraagstukken en de mobiliteitsproblematiek in krimpregio's.

Ook met uw Kamer bespreken wij graag deze vraagstukken.

Om de geschetste omslag te bereiken, is het nodig om de huidige structuur van het Infrastructuurfonds en de wettelijke reikwijdte hiervan aan te passen. Hiertoe bereiden wij een wijziging van de wet op het Infrastructuurfonds voor. In het eerste kwartaal van 2019 zullen wij uw Kamer een hoofdlijnenbrief sturen waarin wij de voorgenomen aanpak en de contouren van het Mobiliteitsfonds met u delen. Op basis van deze contouren, die richtinggevend zijn voor de wijze waarop we willen investeren vanuit het Mobiliteitsfonds, werken wij verder aan verdere ontwikkeling van de bijpassende afweegmethodiek en instrumentarium. Tenslotte zullen wij u dan ook de overkoepelende Mobiliteitsagenda toesturen; die een richtinggevend inhoudelijk kader vormt bij de ontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds.

Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT 21 en 22 november

Tijdens deze Bestuurlijke Overleggen hebben wij, samen met de regio's, veel afspraken gemaakt. Hieronder lichten wij daar een aantal uit. Voor het complete overzicht van alle gemaakte afspraken, wordt verwezen naar de bijlage³.

Afspraken Mobiliteitsfonds

Zoals hierboven reeds benoemd vraagt werken in het licht van het Mobiliteitsfonds om een ander gesprek: vanuit de integrale opgave. Tijdens deze bestuurlijk overleggen hebben wij daar invulling aan gegeven door een open gesprek te voeren over de toekomstige opgaven en besproken welke stappen we nu kunnen en moeten zetten. Daarbij hebben wij stilgestaan bij de instrumenten die wij nodig hebben om deze opgaven op te pakken, waaronder het Mobiliteitsfonds en de uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in omgevingsagenda's. Hierbij is met de regio afgesproken dat de ambitie op weg naar het Mobiliteitsfonds als een gezamenlijke opgave wordt gezien. Tevens is de afspraak gemaakt om proeftuinen te starten, waarbij we binnen bestaande programma's en trajecten volgens de contouren van de nieuwe werkwijze werken en we lessen trekken voor de nadere uitwerking van spelregels en afweegkader bij het Mobiliteitsfonds. Hierbij wordt onder andere gedacht aan de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's en Goederencorridor, waar al sterk wordt ingezet op programmatisch en integraal werken. De status van proeftuin betekent niet dat vooruitgelopen wordt op investeringsbeslissingen.

Afspraken woningbouw, in samenhang met mobiliteitsvraagstukken

Ook zijn afspraken gemaakt over de woningbouw, in het bijzonder voor locaties waar samenhang bestaat met de mobiliteitsopgave. Deze afspraken zijn daarmee niet alleen een belangrijke bouwsteen voor de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's maar ook voor de begin 2019 af te sluiten «woondeals». In de woondeals maken we afspraken met de regio's waar de woningmarkt het meest gespannen is. De woondeals richten zich naast de aanpak van de woningbouwopgave op de bredere

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

aanpak van de regionale opgaven op de woningmarkt. Thema's uit de Nationale Woonagenda krijgen hiermee een vertaling naar de regionale context. Daarnaast komen ook specifieke thema's aan bod die voor de regio relevant zijn.

Juist in de stedelijke regio's waar sprake is van een grote vraag spelen (ook zonder de groei van het aantal woningen) allerlei opgaven rondom het mobiliteitssysteem, klimaatadaptatie en -mitigatie, circulaire economie, gezondheid en leefbaarheid. Verdergaande verstedelijking en het behalen van de gewenste aantallen woningen met de noodzakelijke kwaliteiten kan alleen toekomstbestendig gebeuren als het gekoppeld wordt aan deze opgaven. De gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Metropoolregio Rotterdam–Den Haag (MRDH) en U Ned (Utrecht) vormen het kader om invulling te geven aan de afweging rond deze opgaven. In deze programma's concentreren wij wonen, werken en voorzieningen nabij bestaande en nieuwe knooppunten in het mobiliteitsnetwerk en worden bestemmingen dicht bij elkaar gebracht. De resterende capaciteit op de bestaande infrastructuur, juist daar waar ook de behoefte aan wonen en werken is, wordt daarbij benut. Dit biedt de kans om de investeringen in mobiliteitsmaatregelen optimaal te laten renderen. Bij binnenstedelijk bouwen wordt de fiets als centrale modaliteit richting stadscentrum en OV-knooppunten via het wijk-ontwerp verzekerd.

In het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Rotterdam – Den Haag is afgesproken dat wordt samengewerkt in de werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking. De Werkplaats levert in het voorjaar van 2019 een adaptieve ontwikkelstrategie op. Deze manier van werken heeft het in zich om woningbouw en bereikbaarheid in overzichtelijke stappen samen te ontwikkelen in een adaptieve ontwikkelstrategie. Deze ontwikkelstrategie is een belangrijke bouwsteen van het in 2019 vast te leggen Verstedelingsakkoord en Realisatieprogramma. In dit Bestuurlijk Overleg MIRT is voor de regio Zuidwest daarnaast een concrete inzet afgesproken om versneld aan de behoefte van 100.000 woningen tot 2025 te voldoen. Het Actieplan woningmarkt geeft hier uitvoering aan door gezamenlijke inzet van middelen, mensen en juridisch instrumentarium. Voor de binnenstedelijke woningbouwopgave zijn er betekenisvolle stappen gezet voor de vervolgfase pre-verkenningen Oeververbinding Rotterdam en CID-Binckhorst Den Haag, waarover later in deze brief meer. Daarnaast, en in afstemming met de Staatssecretaris van BZK, is ook afgesproken om de voortgang van woningbouwlocatie Valkenburg te monitoren en zijn eerdere afspraken over de planning nogmaals bevestigd (inzet op start bouw 2020).

Zeker in Noordwest-Nederland is de woningmarkt oververhit. Er bestaat grote druk om meer en sneller te bouwen. Alhoewel het voortouw hiervoor ligt bij markt en regio, willen wij waar mogelijk belemmeringen wegnemen en faciliteren, bijvoorbeeld door te werken aan bereikbaarheid. In de MRA zijn voor de woningbouw-versnellingslocaties (Zaandstad/Purmerend, Amsterdam Zeeburgereiland/IJburg, Almere Centrum, Westflank Haarlemmermeer) afspraken gemaakt. Samen zijn deze locaties goed voor de bouw van 55.000 woningen op de korte termijn. De verdere uitwerking van de afspraken vindt waar relevant in nauwe samenhang met het bereikbaarheidsprogramma «Samen bouwen aan bereikbaarheid» plaats. Tegelijkertijd worden andere knelpunten opgepakt middels bijvoorbeeld werkateliers, de inzet op extra personele capaciteit en met gebruikmaking van de Crisis- en Herstelwet. Rijk en regio hebben verder afgesproken dat in de te sluiten Woondeal voor de MRA zal worden vastgelegd hoe tot een gezamenlijke (middel)lange termijn verstedelingsvisie wordt gekomen. Deze visie moet mede input geven aan de

(middel)lange termijn investeringsagenda van Rijk en regio. Daarbij zal ook worden aangegeven hoe de relatie gelegd gaat worden met andere maatschappelijk opgaven zoals de energietransitie, leefbaarheid en sociaaleconomische segregatie. Het ontwikkelperspectief van het bereikbaarheidsprogramma vormt een belangrijke basis voor de gezamenlijke verstedelijkingsvisie.

Voor de regio Utrecht zijn 13 versnellingslocaties afgesproken, waaronder de Merwedekanaalzone. Rijk en regio erkennen dat het gaat om een integrale en kwalitatieve afweging, gelet op de ruimtelijke opgaven op onder andere wonen, mobiliteit, economie, landschap, recreatie, cultuurhistorie en energie. Voor de opgaven op middellange termijn wordt een MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid gestart, gericht op de bredere afweging tussen woningbouw en bereikbaarheid in de Metropoolregio Utrecht.

Naast de genoemde regio's zijn er ook belangrijke woonopgaven in de regio Eindhoven en de gemeente Groningen. Voor deze regio's hebben wij afspraken gemaakt en worden woondeals voorzien. De regio Eindhoven heeft samen met provincie en Rijk een stevige ambitie en concrete acties vastgelegd in de Brainport Nationale actieagenda (BNA). In aanvulling hierop gaan partijen verkennen of er specifieke afspraken gemaakt kunnen worden over de ambities op het gebied van de leefomgeving (wonen en ruimtelijke ontwikkeling) en op bestuurlijk terrein. De uitkomst hiervan zal begin 2019 worden vastgelegd in een Woondeal voor de regio Eindhoven.

Uitvoering Regeerakkoord

Ook dit Bestuurlijk Overleg hebben wij stappen gezet in de uitvoering van het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34). Voor de A1/A30 Barneveld zijn wij overeengekomen om extra € 22 miljoen beschikbaar te stellen zodat een Verkenning kan starten. Het doel is om de capaciteit op de A1 te vergroten en de aansluiting van de A30 op de A1 zonder verkeerslichten te realiseren. Het budget van de MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen–N14 wordt verhoogd met € 80 miljoen naar € 130 miljoen, zodat een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met 4 rijstroken kan worden gerealiseerd. Hiermee wordt zowel een knelpunt in de verkeersveiligheid als in de bereikbaarheid opgelost op de A4 ten zuiden van Knooppunt Burgerveen.

Voor de aanpak van de A7 zijn wij het, in het kader van de MIRT Verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn, eens geworden over een multimodaal maatregelenpakket. Over de financiering van het pakket worden nadere afspraken gemaakt zodat uiterlijk in het eerste kwartaal van 2019 de Voorkeursbeslissing genomen kan worden. Voor de A12 Gouda – Utrecht zijn wij met de regionale overheden de uitgangspunten overeengekomen voor de start van het verkeerskundig onderzoek. De verkeerskundige effecten van verschillende maatregelen worden bekeken, waaronder een verbeterde aansluiting van de N11 op de A12 (analoog aan de zogenoemde «Bodegravenboog») waar met uw Kamer tijdens het AO MIRT van 27 juni 2018 over is gesproken. Dit onderzoek start op korte termijn. Voor de A28 Amersfoort – Hoogeveen hebben wij besloten tot de start van een MIRT-onderzoek. Afronding wordt volgend jaar verwacht. Het is nog onduidelijk welke maatregelen genomen gaan worden, maar de investeringsimpuls van dit kabinet is mede voor deze trajecten bedoeld. Met de start van deze projecten is begonnen met de aanpak van alle belangrijkste knelpunten op het wegennet zoals genoemd in het regeerakkoord.

Ook de eerste tranche van de korte termijn aanpak files is in uitvoering. Hierover bent u op 17 maart 2018 geïnformeerd (Kamerstuk 31 305, nr.

240). Over de tweede tranche van de korte termijn aanpak van de files ontvangt u op korte termijn een brief.

Rijk, regio, Schiphol, NS en ProRail hebben gezamenlijk geconstateerd dat de twee nu voorliggende onderzoeksalternatieven in de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol (MKS) vanwege de hoge kosten in combinatie met de mate van oplossend vermogen, niet te financieren zijn. Om die reden zal in de MIRT-verkenning MKS als derde alternatief een breed pakket van maatregelen worden uitgewerkt, dat sneller en goedkoper te realiseren is en naar verwachting voldoende oplossend vermogen heeft voor de veiligheid en capaciteit op de middellange termijn. De verwachting is dat in het voorjaar van 2019 de Voorkeursbeslissing genomen kan worden, gelijktijdig met het sluiten van een bestuursovereenkomst tussen Rijk en betrokken partners. Vooruitlopend op de uitvoering van het maatregelenpakket, waartoe naar verwachting in het voorjaar besloten zal worden, zal lenW op zo kort mogelijke termijn aan ProRail opdracht verlenen om het meest urgente capaciteitsknelpunt aan te pakken.

Samen met de betrokken partijen is afgesproken dat het van essentieel belang is dat gezamenlijk voortvarend wordt gewerkt aan een oplossing om de capaciteits- en veiligheidsknelpunten op lange termijn het hoofd te bieden op en rond Schiphol. In het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zuidwest Amsterdam/Schiphol/ Hoofddorp (ZWASH) worden de lange termijn (vanaf 2030/2035) opgaven en ontwikkelrichtingen voor de Multimodale Knoop Schiphol onderzocht. Een aantal partijen, waaronder Amsterdam en Schiphol, heeft gewerkt aan voorstellen over de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en Amsterdam centraal via spoor en metro. Deze voorstellen worden ook meegenomen in het bereikbaarheidsprogramma voor de MRA. In 2019 worden op basis van dit programma keuzes gemaakt voor de lange termijn. Hierbij is het essentieel dat er zicht is op de woningbouwopgave aan de (zuid)westkant van Amsterdam en besluitvorming over de toekomst van Schiphol via de Luchtvaartnota.

Samen met de regio is besloten tot de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning spooruitbreiding Amsterdam Zuid (zie bijlage 8)⁴. Deze Startbeslissing is een nadere uitwerking van het besluit dat u op 18 juni 2018 is aangeboden (Kamerstuk 32 404, nr. 86). De verkenning zal worden uitgevoerd door ProRail. Daarnaast worden de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en NS nauw betrokken bij de uitvoering van de MIRT-verkenning voor een derde perron om Amsterdam Zuid. Naar verwachting kan de verkenning voor eind 2019 worden afgerond. De verkenning betreft uitbreiding op een deel van het spoornetwerk dat intensief wordt bereden. De vervoervraag groeit de komende jaren fors en daarom is er de wens nog meer treinen te kunnen rijden. Dat heeft inmiddels geleid tot het besluit tot werkzaamheden aan Amsterdam Centraal en tot de start van deze MIRT-verkenning voor een derde perron op station Amsterdam Zuid. Goede afstemming met alle betrokken partijen tussen dit project en lopende studies station Schiphol, OV SAAL MLT, Toekomstbeeld OV, Airportsprinter is van belang. Als eerste prioriteit geldt het waarborgen van de samenhang tussen het project PHS Amsterdam Centraal en deze MIRT-verkenning. Het reguliere overleg met overheden in het kader van de OV- en spoortafels en het BO MIRT en met de spoorsector biedt daarvoor voldoende mogelijkheden.

In de regio Utrecht ligt als resultaat van de afgeronde preverkenning een pakket van no-regret maatregelen voor de periode 2019–2025, dat zich onder andere richt op het ontlasten van de Multimodale Knoop Utrecht

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Centraal, op het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en op het faciliteren van nieuwe woon- en werklocaties tot 2025 aan de zuidkant van Utrecht. In 2019 zullen voor de maatregelen projectbesluiten worden genomen. Rijk, provincie Utrecht en gemeente Utrecht hebben hiervoor ieder € 15 miljoen gereserveerd. Op basis van de uitkomst van de preverkenning wordt een aantal mogelijke projecten voor de perioden 2025–2030 verder uitgewerkt. Hierbij wordt rekening gehouden met het ontlasten van Utrecht Centraal en de lange termijnperspectieven zoals die in het Toekomstbeeld OV, de verstedelijkingsstrategie van de regio Utrecht en het MIRT Onderzoek wordt opgeleverd. Het is de intentie om in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2019 een selectie en fasering van maatregelen vast te stellen en te bepalen waar een verkenning voor wordt afgesproken.

Extra middelen vanuit het regeerakkoord voor verkeersveiligheid (€ 50 miljoen) gaan naar het reeds lopende programma Meer Veilig. De helft van deze middelen (€ 25 miljoen) is tijdens dit Bestuurlijk Overleg MIRT aan provincies beschikbaar gesteld in de vorm van cofinanciering. De focus ligt op maatregelen voor de veilige inrichting van berm, vanwege het aanhoudende hoge aandeel van (dodelijke) bermongevallen.

De fiets is een volwaardig alternatief voor andere modaliteiten en maakt daarom vanaf dit jaar integraal onderdeel uit van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT zijn concrete afspraken gemaakt over de verdeling van de in het regeerakkoord gereserveerde € 100 miljoen. Dit is verdeeld in € 26 miljoen voor routes en € 74 miljoen voor stallingen, op basis van 60% cofinanciering door de regio. Bij het selecteren van de plannen is gekeken naar de mogelijkheid of de plannen deze komende jaren te realiseren zijn en duurzaam kunnen worden aangelegd in het kader van circulair bouwen. De ingediende plannen van provincies en vervoerregio's laten hoge ambities zien. Besluiten zijn genomen over een rijksbijdrage voor 15 (delen van) snelfietsroutes verspreid over het hele land en voor 57 stallingprojecten. Voor 19 complexe locaties wordt bijgedragen in de voorbereidingskosten (bijvoorbeeld voor variantenstudies en schetsontwerpen). Als de studiefase voor deze projecten vlot verloopt, kan een deel van deze locaties nog binnen deze kabinetsperiode een rijksbijdrage krijgen voor de realisatie. Daarmee wordt het meest urgente deel van het verwachte tekort aan stallingplaatsen opgelost en wordt het gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel voor de trein gestimuleerd. Naast gezamenlijk investeren in fietsinfrastructuur is het anderszins stimuleren van fietsen door het Rijk en regio van groot belang om meer mensen op de fiets te krijgen. In de Bestuurlijke Overleggen zijn daarom ook afspraken gemaakt over de werkgeversaanpak en fietsstimulering in verschillende regio's. Wij jagen dit landelijk aan door het netwerk van fietsambassadeurs en het benutten van nieuwe fiscale mogelijkheden zoals de leasefiets (zie bijlage 9 voor een overzicht van investeringen in fietsenstallingen en snelfietsroutes)⁵.

Met de regio Zuid-Nederland zijn afspraken gemaakt over internationale spoorverbindingen. Het gaat hierbij om Eindhoven – Düsseldorf, Amsterdam – Eindhoven – Heerlen – Aken en de verbindingen met België, waaronder Weert – Hamont. Met de regio Oost-Nederland is gesproken over de gemeenschappelijke inzet op de Berlijnlijn en op de ICE Amsterdam–Arnhem–Frankfurt.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Smart mobility

Samen met onze partners zoeken wij naar nieuwe oplossingen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, mobiliteit te verduurzamen en het leven en werken in zowel de steden als het buitengebied voor iedereen leefbaar, bereikbaar en betaalbaar te houden. Met alleen traditionele oplossingen redden we het niet meer. Technologische ontwikkelingen en digitalisering in de wereld van mobiliteit – waarin reizigers en vervoerders van goederen in toenemende mate digitaal ondersteund worden in hun reis en werkzaamheden – bieden kansen om te komen tot slimmer en duurzamer reis- en rijgedrag. Daarmee kan schaarse ruimte beter worden benut en mobiliteit kosteneffectiever worden gefaciliteerd. Op die manier zetten wij in op een veilige, prettige, en (economisch) goed bereikbare omgeving.

Samenwerking over de grenzen van organisaties heen en het voorkomen van versplintering is daarin noodzakelijk om impact te hebben. Daarom hebben Rijk, provincies, G5, metropool- en vervoerregio's met de «Krachtenbundeling smart mobility» afgesproken de inspanningen en invloed op internationaal, nationaal en regionaal niveau steviger te verbinden. Daarmee kunnen we meer impact hebben richting de reiziger en de internationale markt en kunnen we efficiënter omgaan met publieke middelen. Over deze krachtenbundeling bent u recent geïnformeerd (Kamerstuk 31 305, nr. 264). Over de inzet op het gebied van Mobility as a Service (MaaS) wordt u binnenkort via een aparte brief geïnformeerd. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT hebben wij deze krachtenbundeling bevestigd. Ook hebben wij nadere concrete afspraken gemaakt, onder andere over de inzet van intelligente Verkeersregelinstanties (iVRI's) en het op orde brengen van data. Met de provincie Zeeland is afgesproken om een Living Lab Smart Mobility Zeeland te starten.

Samenwerkingsafspraken Slimme en Duurzame Mobiliteit

Anders dan andere jaren, hebben wij per regio afspraken gebundeld die, ook op de kortere termijn, een concrete bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit. Het gaat hierbij om afspraken over bijvoorbeeld fietsstimulering, verkeersveiligheid en smart mobility. Door afspraken te bundelen op deze en andere onderwerpen kunnen Rijk en regio effectiever en slagvaardiger werken. Wij hebben afgesproken om deze aanpak verder uit te werken in een werkagenda «Slimme en Duurzame Mobiliteit». Uitgangspunt daarbij is dat we voor realisatie van deze maatregelen zoveel mogelijk bestaande sturingslijnen gebruiken. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen van het najaar 2019 willen wij met de regio nadere afspraken over de werkagenda maken.

Afspraken met regio's

In de regio Zuidwest-Nederland is besloten een MIRT-Verkenning oeververbinding Rotterdam te starten, met als eerste mijlpaal het gezamenlijk ondertekenen van de Startbeslissing medio 2019. Deze nieuwe oeververbinding is bedoeld om de A16 te ontlasten en knelpunten op te lossen op de Algeracorridor en in het stedelijk OV. Tevens is voor de gebiedsontwikkeling van de Binckhorst (Den Haag) het projectplan Verkenning CID Binckhorst vastgesteld. Met de eerste fase is een bedrag van € 137 miljoen excl. BTW gemoeid. Het Rijk heeft een bijdrage van € 50 miljoen gereserveerd om een bijdrage te leveren aan het «no regret pakket» maatregelen voor de Binckhorst waarmee fietsvoorzieningen en een vrij liggende HOV-busbaan worden gerealiseerd. Op de populaire lightrailverbinding tussen Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer gaan meer trams rijden om de drukte te verminderen.

Rijk en regio werken al vele jaren aan de opwaardering van de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl om deze beter bereikbaar te maken voor grotere (klasse Va) schepen. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2017 is extra budget beschikbaar gesteld voor de opwaardering van de bruggen Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga. Het afgelopen jaar is er constructief overleg geweest tussen Rijk en regio. Samen met de regio is besloten tot een Startbeslissing voor deze drie bruggen (zie bijlage 3)⁶. Met de Startbeslissing wordt de opwaardering van deze drie Friese bruggen in samenhang met de bruggen Kootstertille en Schuilenburg onderzocht om te komen tot optimale oeververbindingen. Ook voor de Gerrit Krolbrug, Paddepoelsterbrug en de provinciale Busbaanbrug in Groningen wordt gezocht naar de beste oplossingen in samenhang met de ontwikkeling van de Ooster-hamrikzone. Rijk en regio zetten hier € 162 miljoen voor in.

Met Noord-Nederland zijn tevens afspraken gemaakt voor de «Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij», een regionaal pakket aan acties en maatregelen voor de korte termijn om de klimaatdoelen uit het Klimaatakkoord dichterbij te brengen. Ambitie van Noord-Nederland is om in 2035 om de mobiliteit binnen het landsdeel emissievrij te maken (voor zover mogelijk binnen de invloedssfeer). Daarbij wordt extra aandacht gegeven aan de bereikbaarheid van het krimpende ommeland waarbij ook een link wordt gelegd met concepten als MaaS en autonoom vervoer.

Ook is in het Bestuurlijk Overleg Zuid een bestuurlijke voorkeur voor de aanpak van de A67 Leenderheide – Zaarderheiken vastgesteld dat past binnen het eerder voor dit project gereserveerde budget van € 210 miljoen, zijn afspraken gemaakt om de realisatie van het HooipolderPlus plan te versnellen en is besloten te starten met een pilot innovatief OV op de A27 Breda – Utrecht.

Met de regio Oost is gesproken over de omgevingsagenda. De omgevingsagenda is een nieuw instrument: een gebiedsgerichte uitwerking van de NOVI die de huidige MIRT-gebiedsagenda's zal vervangen. De pilot in Oost levert waardevolle informatie voor de ontwikkeling van de andere omgevingsagenda's.

Programma goederenvervoercorridors

Naast de Bestuurlijke Overleggen met de vijf regio's heeft ook een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden over de goederenvervoercorridors. In dit overleg is een gezamenlijke, integrale, multimodale, regio-overstijgende en internationale aanpak en samenwerking benadrukt om te komen tot versterking en verduurzaming van de goederencorridors ten behoeve voor de economische vitaliteit van deze gebieden. Sturingsafspraken zijn gemaakt om bovengemiddelde knooppunten als belangrijke draaischijven in de corridors in samenhang te ontwikkelen met ambities rondom modal shift en duurzaamheid.

Vanuit de bovengemiddelde knooppuntontwikkeling is met de provincie Gelderland afgesproken om ieder 50 procent te betalen van de totale investeringskosten van € 24 miljoen voor de spooraansluiting van de toekomstige Railterminal Gelderland aan de Betuweroute, voor hun rekening te nemen. Voor het bovengemiddelde knooppunt Moerdijk zijn afspraken gemaakt om € 7 miljoen te investeren om de overbelasting van het spoor op te heffen. De sector heeft aangegeven voortvarend aan de slag te gaan met delen van het pakket waarvoor zij aan de lat staan. Dit

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

past ook in de opgave uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer om de groei van de multimodale goederenstromen en 740 meter lange treinen te faciliteren. Beide afspraken geven invulling aan een onderdeel uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

Voor de doorstroming zijn voor de A15 korte termijn maatregelen vastgesteld om de komende vier jaar urgente knelpunten aan te pakken. Ook zal worden bekeken hoe het vaarwegennetwerk robuuster gemaakt kan worden om regelmatig terugkerende kleine calamiteiten als gevolg van onder andere klimaatveranderingen beter op te kunnen vangen.

In de goederencorridors is gezamenlijk overeengekomen een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen te realiseren, inclusief een aantal korte termijn stappen. Afgelopen jaar is een versnelling aangebracht door een gecoördineerde aanvraag in te dienen voor een Europese CEF subsidie voor het realiseren van ongeveer 800 plekken bij vier verschillende locaties in de corridors. Daarnaast is afgesproken een afgestemd netwerk te realiseren van vulpunten voor duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor het wegtransport en binnenvaart richting de toekomst. De modaliteit buisleidingen komt steeds vaker in beeld als een alternatief voor transport van gassen, vloeistoffen of industriële restproducten. Samen met betrokken corridorpartijen gaan we werken aan initiatieven rondom deze modaliteit.

Voortgang MIRT

Zoals te doen gebruikelijk melden wij in de MIRT-brief, naast de afspraken die wij hebben gemaakt in de Bestuurlijke Overleggen MIRT, ook de voortgang in het MIRT. Op heel veel plekken in Nederland wordt voortvarend gewerkt aan betere en veilige bereikbaarheid. Soms is een versnelling mogelijk, soms is een verschuiving van de planning nodig.

Voor de A2 Deil – Den Bosch, A58 Breda – Tilburg en de A15 Papendrecht – Sliedrecht zijn de Verkenningen gestart nadat in afgelopen juni hiervoor de drie afzonderlijke Startbeslissingen zijn vastgesteld. Deze projecten worden gefinancierd vanuit de investeringsimpuls van dit kabinet, respectievelijk wordt door het Rijk € 436,6 miljoen, € 32,5 miljoen en € 100 miljoen (extra bovenop € 200 miljoen) vrijgemaakt. In 2019 en 2020 worden naar verwachting voor deze drie projecten de (bestuurlijke) Voorkeursbeslissingen vastgesteld. Op 14 november jl. is de Startbeslissing getekend voor de MIRT-verkenning Rottepolderplein en is deze aan uw Kamer gestuurd⁷. Hiervoor is € 30 miljoen beschikbaar. Voor de N33 Zuidbroek–Appingedam is op 10 oktober jl. de definitieve Voorkeursbeslissing vastgesteld. Hierbij is gekozen voor de «bewonersvariant» waarbij de N33 wordt opgewaardeerd naar een autoweg met twee rijstroken per richting en een regime van 100 km/u. De verwachting is dat begin 2019 de Voorkeursbeslissing voor de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda kan worden vastgesteld. Op verzoek van de regio zijn de gereserveerde middelen voor realisatie van dit project twee jaar naar voren gehaald, zodat de verbreding van de A20 versneld kan worden aangelegd. Ook de A2 Vonderen–Kerensheide zal versneld worden gerealiseerd. Daarnaast is onlangs nog het Tracébesluit van de A15 Papendrecht – Sliedrecht en het Ontwerp Tracébesluit van de A28/A1 knooppunt Hoevelaken vastgesteld. De realisatie van de Blankenburgverbinding is gestart waarmee een nieuwe snelweg wordt aangelegd onder de Nieuwe Waterweg door. Daarnaast is de verbreding van de A4 tussen Vlietland en Den Haag sinds kort volledig opengesteld voor het verkeer, waarmee er meer capaciteit op de weg beschikbaar komt voor de doorstroming op dit wegdeel. Ook de A27/A1 Utrecht – knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten – Spakenburg is onlangs opengesteld.

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Voor de aanleg van de nieuwe verbinding A16 Rotterdam zal ik, de Minister van IenW, begin volgend jaar de starthandeling verrichten. Voor de Rotterdamsebaan, de nieuwe ontsluiting van Den Haag op het hoofdwegennet, is de tunnelboormachine begonnen aan de tweede tunnelbuis. Medio 2019 zal het boren van de tunnel in de RijnlandRoute beginnen. Begin volgend jaar zal naar verwachting de opdracht kunnen worden verleend voor verkeersveiligheidsmaatregelen aan de N59.

Onlangs zijn de laatste grote werkzaamheden aan de spoorbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal afgerond. Daarmee is ook het Tracé Utrecht–Woerden, als onderdeel van het project Vleuten–Geldermalsen, helemaal voorzien van vier sporen. Op het traject tussen Utrecht en Den Haag leidt die per dienstregeling 2019 tot een verbetering in de reistijd en een goede bediening van het nieuwe station Lansingerland–Zoetermeer.

Vanaf eind 2019 zal op de drukke treinverbinding Schiphol–Utrecht–Arnhem–Nijmegen meer plek voor de reizigers worden geboden. De versnelde aanleg van een wisselverbinding in Nijmegen stelt NS in staat langere treinen in te zetten. Hiermee wordt de vervoercapaciteit op deze verbinding op korte termijn vergroot. Dit is een eerste stap op weg naar een verhoging van de frequentie in de vorm van een vijfde en zesde intercity tussen Schiphol–Utrecht–Arnhem. De extra treinen zijn per eind 2021 (in de dienstregeling 2022) voorzien (Kamerstuk 32 404, nr.83). Als onderdeel van de voorbereidingen voor deze tienminuten-trein wordt nu ook al gewerkt aan de aanpassing van het stationsgebied Driebergen–Zeist, gereed in 2020.

Tussen Groningen en Leeuwarden werken we, samen met de provincies Groningen en Fryslân, aan een partiële verdubbeling van het spoor, zodat een extra sneltrein kan rijden. Bij die werkzaamheden worden ook twee overwegen vervangen door onderdoorgangen.

Ook op andere plaatsen is in samenwerking en met cofinanciering van decentrale overheden de overwegveiligheid verbeterd. In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) worden in totaal ongeveer 225 overwegen veiliger gemaakt. Er zijn inmiddels verschillende maatregelen genomen in Ermelo en Deurne. In Groningen, Diemen en Hurdegaryp zijn projecten in uitvoering. Bestuursovereenkomsten zijn gesloten met Deurne en op korte termijn ook met o.a. Borne, Horst aan de Maas en Oisterwijk. Daarnaast zijn inmiddels 22 openbare en openbaar toegankelijke niet actief beveiligde overwegen (NABO's) aangepakt. Dit jaar zijn door ProRail overeenkomsten gesloten met de gemeentes Aalten, Hilversum en Lochem over de aanpak van de NABO's in die gemeenten. In mijn brief aan uw Kamer waarin ik, de Staatssecretaris, mijn beleidsreactie geef op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over overwegveiligheid in Nederland ga ik nader in op overwegveiligheid en mijn ambities op dit dossier.

De komende jaren investeren wij € 60 miljoen in de infrastructuur van de HSL om de prestaties te verbeteren (o.a. windschermen brug Hollandsch Diep en verbeteren overgangen HSL-spoor naar gewoon spoor), € 70 miljoen in geluidsmaatregelen en is eerder € 6,5 miljoen geïnvesteerd in de verbetering van station Rotterdam. Dit om de Eurostar goed te kunnen laten aanlanden. Deze investeringen lopen gelijk op met een betere benutting van de HSL-Zuid. Vanaf dienstregeling 2019 rijdt de IC Brussel vijf keer per uur tussen Amsterdam en Rotterdam v.v. en is het voor-nemen van Eurostar om in de loop van 2019 een derde Eurostartrein tussen Nederland en Londen te introduceren.

Aan de provincie Limburg is de toezegging gedaan om de Rijksbijdrage voor Station Maastricht Noord II op te hogen tot een bedrag van € 5,68 miljoen. Daarnaast is met de provincie Limburg afgesproken dat de reservering vanuit het Rijk voor Station Grubbenvorst komt te vervallen nu de provincie Limburg heeft besloten dat dit station niet langer deel uitmaakt van het project «Opwaarderen Maaslijn».

In juli 2018 is de Noord/Zuidlijn in Amsterdam in gebruik genomen. De metro verbindt twee belangrijke stations en OV-knopen (Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid), die bovendien allebei aanzienlijke reizigersgroei laten zien in de komende jaren. Daarmee is een grote sprong gemaakt in de bereikbaarheid van onder meer de Zuidas en andere economisch belangrijke bestemmingen in deze regio.

Met het project Zuidasdok wordt verder geïnvesteerd in Amsterdam Zuid en de bereikbaarheid van de noordelijke randstad. Dit project bevindt zich momenteel in de zogenaamde herijkingsfase waarin het integrale ontwerp wordt opgesteld en de uitvoeringsplanning wordt bepaald.

Het spooreplacement Den Haag Centraal wordt geheel heringericht. Dat leidt ertoe dat er meer treinen sneller en meer betrouwbaar van het emplacement gebruik kunnen maken. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld was het noodzakelijk om tot een herontwerp voor dit project te komen (Kamerstuk 34 950 A, nr. 6). Dit was nodig omdat reizigers anders zeer lange periodes niet naar Den Haag CS konden reizen. Daarnaast moest het ontwerp financieel passend worden gemaakt. In de afgelopen periode is hard gewerkt om een oplossing te vinden. De hinder voor reizigers tijdens realisatie zal worden beperkt tot twee keer twee weken en een aantal weekeinden. De kosten kunnen op een verantwoorde manier worden gedekt. Door bijdragen uit bestaande programma's en het combineren van werkzaamheden is slechts een beperkte bijdrage (€ 3,2 miljoen) uit de investeringsruimte nodig. Een uitgebreide toelichting hierop zal worden verwerkt in de VJN. De planning van het project is gericht op indienststelling in 2024. Hierna is het mogelijk om de dienstregeling tussen Den Haag Centraal en Rotterdam, na opening van de tweede tunnelbuis in Delft, te intensiveren. Dit geldt ook voor treinverkeer richting Leiden.

Op 21 juni 2018 bent u geïnformeerd (Kamerstuk 34 775 A, nr. 72) dat door de opdrachtnemer van het project Zuidelijke Ringweg Groningen een vertraging van twee jaar is gemeld. Doordat de aangevraagde zomerstremming niet verantwoord bleek, onder andere vanwege de veiligheid, (Kamerstuk 34 775-A, nr. 78)) is die vertraging vooralsnog opgelopen tot drie jaar. Tegelijkertijd heeft de opdrachtnemer mogelijkheden aangegeven om de vertraging terug te brengen. Deze mogelijkheden worden bekeken. Om de vertraging te minimaliseren en het vervolg soepel te laten verlopen is in overleg met opdrachtnemer en opdrachtgevers (Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Groningen) een adviescommissie ingesteld, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter prof. dr. ir. M.J.C.M. Hertogh (TU Delft). Deze adviescommissie zal op korte termijn adviseren.

De renovatie van de Waalbrug Nijmegen (vervanging en renovatie) zal vertragen door het aantreffen van chroom-6 in de verf. Hierdoor zal de mijlpaal openstelling in 2019 niet worden behaald. Ook bij de renovatie van de Van Brienoordbrug en de versterking van de Afsluitdijk is chroom-6 aangetroffen en zullen de benodigde maatregelen worden getroffen. In de komende jaren wordt bij verschillende kunstwerken de conservering (verf) van de staalconstructie vervangen. Omdat gezondheidsrisico's door chroom-6 pas kunnen ontstaan tijdens werkzaamheden, wordt niet eerder dan tijdens de voorbereiding hiervan onderzoek

uitgevoerd naar de samenstelling van de bestaande conservering. Indien chroom-6 wordt aangetroffen, kan het nodig zijn om extra veiligheidsmaatregelen te treffen wat consequenties kan hebben voor de doorlooptijd en kosten. Hierbij staat de veiligheid voor werknemers, weggebruikers en omgeving altijd voorop.

Afgelopen week bent u reeds geïnformeerd over de uitspraak van het Europees Hof van Justitie omtrent het PAS (Kamerstuk 32 670, nr. 141). De uitspraak van het Europese Hof geeft op zichzelf geen aanleiding om de toestemmingsverlening voor projecten op te schorten. Het ligt dan ook voor de hand om (Ontwerp-)Tracébesluiten voor IenW-projecten te blijven baseren op het PAS.

Na het besluit eind 2017 om sluis II te herbouwen als structurele oplossing in de opwaardering van het Wilhelminakanaal naar klasse IV vaarweg, is nu een plan van aanpak voor de planuitwerking en realisatie in voorbereiding. Naar verwachting zal begin 2019 opdracht kunnen worden gegeven om in samenwerking met de bestuurlijke partners (de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg) de planuitwerking en voorbereiding realisatie te starten. Openstelling wordt verwacht in 2023.

De Twentekanalen worden verruimd voor schepen van klasse Va zodat die schepen daar met 2.80 meter diepgang kunnen varen. Dit project is in de realisatiefase. De aanbesteding is vorig jaar afgebroken, hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 34 775 A, nr. 56). Oorzaak hiervan was de complexe grondwatersituatie. Daarnaast is uit inspecties en berekeningen gebleken dat de damwanden in slechtere staat zijn dan gedacht. Rijkswaterstaat is voor de nieuw op te zetten aanbesteding oplossingsrichtingen aan het uitwerken waarin deze complexe grondwatersituatie en de staat van de damwanden wordt meegenomen. Het streven is om de opties op basis van de uitkomsten van de onderzoeken dit jaar gereed te hebben zodat er een besluit kan worden genomen over het vervolg. Hierbij wordt getracht de vertraging zo minimaal mogelijk te houden, ook met het oog op investeringen vanuit de regio.

Over de voortgang bij het project Zeetoeegang IJmond wordt u separaat geïnformeerd.

Vernieuwen, verjongen en verduurzamen

Naast de investering in nieuwe infrastructuur is de investering in bestaande infrastructuur van belang om de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van netwerken te kunnen blijven garanderen. Uitval en storingen leiden tot maatschappelijke hinder en economische schade. Met het programma Vervanging en Renovatie zorgen wij samen met het reguliere onderhoud voor een blijvende kwaliteit van onze netwerken. In januari 2018 bent u geïnformeerd (Kamerstuk 29 385, nr. 95) dat extra financiële middelen beschikbaar zijn gesteld voor deze opgave en dat wij een besluit zullen nemen over een volgende tranche projecten. Besloten is tot een tranche met 39 projecten voor zowel hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet als hoofdwatersysteem. Voor deze projecten gaat Rijkswaterstaat eerst een planfase doorlopen. Hier wordt onderzocht hoe de vervanging of renovatie wordt uitgevoerd. Voor eerdere tranches worden verschillende vervangings- of renovatieprojecten reeds uitgevoerd.

Water

De waterprogramma's en -projecten zijn onderdeel van het MIRT en ook daarin is de nodige voortgang geboekt. Verwezen wordt daarvoor naar de brief die ter voorbereiding op het WGO water van 26 november aan de

Kamer is gestuurd (Kamerstuk 35 000 J, nr. 7). Hieronder wordt kort ingegaan op Integraal riviermanagement en Klimaatadaptatie.

Bij de begroting 2019 is voor Integraal riviermanagement € 375 miljoen gereserveerd binnen de beschikbare bestedingsruimte van het Deltafonds. Momenteel worden rijks- en regionale opgaven voor waterveiligheid, scheepvaart, waterkwaliteit, waterbeschikbaarheid, ruimtelijke en economische ontwikkeling en natuur in samenhang in beeld gebracht. Op basis van de gezamenlijke opgaven wordt begin volgend jaar met de regionale partners in de (Nederlandse) Rijn en Maas de aanpak en aansturing van Integraal riviermanagement besproken. Vervolgens zal samen met maatschappelijke en regionale partners een integrale afweging over prioriteiten van opgaven en over maatregelen worden gemaakt.

In de toekomst zullen weersextremen steeds vaker voorkomen. Zowel nationaal als internationaal slaan we de handen ineen om daarop voorbereid te zijn. Conform de toezeggingen tijdens het AO Water op 28 juni 2018 is de afgelopen maanden intensief gewerkt met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) aan de totstandkoming van een bestuursakkoord klimaatadaptatie (Kamerstuk 27 625, nr. 449). In het regeerakkoord is afgesproken een dergelijk bestuursakkoord te sluiten. Dit akkoord is op 20 november samen met VNG, UvW en IPO getekend. Uw Kamer is daarover op diezelfde dag geïnformeerd. In het Deltaprogramma Ruimtelijke adaptatie worden de afspraken uit dit akkoord verder uitgewerkt.

Gemeenten, Waterschappen en provincies brengen hun opgaven en maatregelen in beeld en stellen daarvoor uiterlijk eind 2020 uitvoeringsagendas op. Daarvoor voeren zij voor eind 2019 stresstesten uit om kwetsbaarheden als gevolg van wateroverlast, droogte, hitte en gevolgen van overstromingen in beeld te brengen. Het Rijk brengt zelf ook de kwetsbaarheden van de netwerken – hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem – als gevolg van klimaatverandering in kaart. Door steeds heviger buien kan de beschikbaarheid van de snelwegen afnemen door wateroverlast. Ook neemt de afwatering vanuit de regionale watersystemen naar het hoofdwatersysteem toe. Door langere periodes van droogte kan de scheepvaart langer last ervaren van lage waterstanden. De resultaten van de stresstesten voor de rijksinfrastructuur zullen input zijn voor het uitvoeringsprogramma van het Rijk.

Eindevaluatie Beter Benutten Vervolgprogramma

In 2018 is het Beter Benutten Vervolgprogramma afgerond. Doel van dit programma was een vermindering van de deur tot deur reistijd in de spits met 10 procent in de drukste gebieden van ons land. Het programma richtte zich op een publiek-private samenwerking tussen Rijk, regionale overheden en bedrijfsleven. Net als bij de eerste fase van het Beter Benutten programma is het resultaat van het vervolgprogramma positief. Voor een compleet beeld wordt verwezen naar de eindevaluatie in de bijlage (bijlage 4)⁸. De resultaten zijn gebaseerd op de door een onafhankelijk, extern bureau uitgevoerde eindevaluatie van het programma.

Gemiddeld zijn er dagelijks 80.000 voertuigen minder in de spits. Ook is er jaarlijks ruim 61.000 ton CO₂ bespaard en fietsen 60.000 forenzen vaker naar hun werk. Hiermee is de doelstelling van het programma

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

ruimschoots bereikt: de reistijd in de drukste gebieden is met 13 procent verbeterd ten opzichte van een situatie zonder het programma.

In 12 regio's zijn in totaal 461 maatregelen uitgevoerd om de infrastructuur beter te benutten en de keuzemogelijkheden voor reizigers en vervoerders te vergroten. Beperkte infrastructurele aanpassingen van bijvoorbeeld op- en afritten zijn gecombineerd met maatregelen om de spits te mijden. En met ITS-projecten die de verkeersafwikkeling efficiënter maken. Dit alles met focus op het stimuleren van opschaalbare innovaties gericht op zoveel als mogelijk structureel effect. Vervoerders, verladers en brancheorganisaties hebben hun logistiek geoptimaliseerd zodat er minder vrachtauto's in de spits rijden. En in alle 12 regio's zijn, in samenwerking met werkgevers, fietsmaatregelen uitgevoerd met als resultaat betere (inter)stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid en een betere gezondheid van werknemers.

Naast de directe verbeteringen van de bereikbaarheid heeft het programma ook andere resultaten geboekt waarvan de komende jaren de vruchten kunnen worden geplukt. Denk hierbij aan een andere kijk op mobiliteitsoplossingen, nieuwe vormen van publiek-private samenwerking en het nut van een gedegen monitoring en evaluatie. Steeds meer werkgevers bieden medewerkers de mogelijkheid om hun werk- en reistijd flexibel in te richten.

De behaalde resultaten laten zien dat de Beter Benutten werkwijze een effectieve aanvulling vormt op de aanleg en uitbreiding van infrastructuur. Zeker nu de druk op ons mobiliteit systeem blijft toenemen, is het belangrijk om deze werkwijze te blijven toepassen. In de bereikbaarheidsprogramma's voor de Metropoolregio Amsterdam, de Zuidvleugel, Midden-Nederland en in Brabant zijn eerste stappen gezet met afspraken over snel uitvoerbare en kosteneffectieve maatregelen. Daarnaast bieden de nieuwe MIRT-spelregels ruimte om in MIRT-onderzoeken, verkenningen en planstudies de Beter Benutten-aanpak integraal in te zetten. Ook de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds kan mogelijkheden bieden voor het inzetten van benuttings- en innovatieve maatregelen, zoals op het gebied van fietsgebruik, Mobility as a Service en afspraken met werkgevers.

Tot slot

In mei/juni 2019 vinden strategische Bestuurlijke Overleggen plaats. Deze staan in het teken van de omgevingsagenda's, één van de instrumenten van de NOVI. Uiteraard wordt u ook over de uitkomsten van deze overleggen geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
K.H. Ollongren

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

A1/A35

In navolging van de moties van zowel dhr. Von Martels (Kamerstuk 34 775 A, nr. 38) als van dhr. Van Aalst (Kamerstuk 35 000 A, nr. 6) hebben wij in het Bestuurlijk Overleg MIRT de afspraak gemaakt dat de regio gezamenlijk met het Rijk een verkort MIRT-onderzoek zal starten naar de integrale bereikbaarheidsopgave van Twente, inclusief de A1/A35 (Azelo–Buren). Onderzoek zal moeten uitwijzen of er sprake is van een knelpunt en wat dan de omvang en urgentie is. Op basis van dit onderzoek zal worden gekeken of het nodig is om aanvullende middelen te reserveren.

Regionale knelpunten op het spoor

Op 19 december 2017 heeft uw Kamer via de motie van de heer Sienot c.s. (Kamerstuk 34 775 A nr. 47) verzocht om een actueel overzicht van knelpunten op het regionale spoor en hier de Kamer in het najaar van 2018 over te informeren. In de bijlage treft u deze informatie aan⁹. Met het in kaart brengen van de knelpunten op het regionale spoor is voldaan aan deze motie.

Aanvullend op de motie hebben wij in de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 21 en 22 november afspraken gemaakt over de aanpak van een aantal van de geprioriteerde regionale knelpunten. Reductie van spitsproblematiek en toename van capaciteit op het spoor waren belangrijke indicatoren voor de selectie. Ook is gekeken of de maatregelen een positief effect hebben op het hoofdrailnet en de internationale treinverbinding. De afspraken betreffen bijvoorbeeld de realisatie van de kwartierdienst Sneek–Leeuwarden in de spitsrichting, de aanvullende financiering van de perronfasering van station Arnhem en de nadere uitwerking door ProRail van mogelijke maatregelen voor een snellere rijtijd op Zwolle–Enschede (waaronder perrons Heino en Raalte) en de uitbreiding van de perroncapaciteit op station Heerlen. De afspraken zijn gemaakt op basis van cofinanciering. Voor de concrete afspraken per regio wordt verwezen naar de bijlage.

Spoorproject Leiden – Utrecht

In de brief over de voortgang van het spoorproject Leiden–Utrecht (Kamerstuk 34 775 A, nr. 76) heb ik, de Staatssecretaris, toegezegd u voor het notaoverleg MIRT de laatste stand van zaken te geven. Het Ministerie van IenW werkt samen met de provincies Zuid-Holland en Utrecht, de gemeenten Leiden en Utrecht, ProRail en NS aan het provinciale MIRT-project Leiden–Utrecht. Op het Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik, de Staatssecretaris, met de regio afgesproken om een onderzoek te starten naar het verder doortrekken van de spitspendel Leiden–Alphen naar Utrecht. Voor de zomer hopen wij dit onderzoek af te kunnen ronden. Onze intentie is om deze doortrekking zo snel mogelijk in te voeren. Daarnaast onderzoeken we samen de langetermijnperspectieven, waarbij zowel naar het belang van de bereikbaarheid van de regio als het landelijke netwerk wordt gekeken. Hiertoe wordt bijvoorbeeld het reeds uitgevoerde onderzoek naar de baanstabielheid gevalideerd door experts. Hiermee beschouw ik de toezegging als afgedaan.

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Spoorverbinding Dordrecht–Brabant

Mede naar aanleiding van de motie Jetten en Van der Graaf (Kamerstuk 29 984, nr. 746) ben ik, de Staatssecretaris, met de regionale overheden en NS in overleg over het optimaliseren van de verbinding tussen Dordrecht en Brabant. Zoals ik heb toegezegd in de Kamerbrief over de dienstregeling 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 769) zal ik uw Kamer informeren wanneer bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Sluizen Kornwerderzand

In het notaoverleg MIRT van 11 december 2017 is de motie Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 66) aangenomen. In september 2018 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over het financieringsvoorstel voor de sluis bij Kornwerderzand. Tijdens dit overleg is geconstateerd dat er nog een aanzienlijk gat bestaat tussen de kosten voor een bredere sluis en de beschikbare financiële middelen. Mogelijkheden om het financiële gat (verder) te dichten liggen onder andere in het indienen van een aanvraag voor de 3^e tranche van de Regio Envelop en verder onderzoek naar het versoberen of optimaliseren van projectonderdelen. Ook zal nader onderzoek plaatsvinden naar mogelijke verdringingseffecten van een grotere sluis bij Kornwerderzand op de werkgelegenheid elders in Nederland. Regio en Rijk hebben afgesproken de komende periode samen te werken aan deze actiepunten.

Geluidsproblematiek Coenbrug

Uw Kamer heeft verzocht geïnformeerd te worden over de voortgang van onderzoek naar de geluidsproblematiek rond de Coenbrug, de uitkomsten daarvan en het overleg daarover met de gemeente en de bewoners. Dit conform Kamerstuk 34 300 A, nr. 79 van de leden Smaling en Visser dd. 7 juli 2016 en Kamerstuk 34 775 A, nr. 32 van de leden Laçin en Dijkstra dd. 11 december 2017.

De afgelopen tijd heeft onderzoek plaatsgevonden. Tevens heeft meermaals overleg plaatsgevonden met de gemeente Zaanstad en bewoners.

Uit onderzoek blijkt dat op de betreffende locatie de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Door de constructie van de brug is wel sprake van geluidhinder door het «bonken» van de brug. Door Rijkswaterstaat is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de hinder hiervan te beperken. Inmiddels is het onderzoek afgerond en blijkt een maatregel mogelijk om deze hinder te beperken. Besloten is tot het nemen van een maatregel waarbij een geluiddempende laag aan de onderzijde van de brug wordt aangebracht. De gemeente Zaanstad en de bewoners worden hierover geïnformeerd.

CO₂-neutraliteit

In het licht van de motie Van Brenk (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 60), over de CO₂-negatieve provinciale weg die in Zuid-Holland is gerealiseerd, hebben rijk en regio het belang gewisseld van kennisontwikkeling met het oog op CO₂ neutraliteit als factor bij infrastructurele aanbestedingen.

Cofinanciering

Tijdens het AO MIRT van 27 juni 2018 hebben wij de toezegging gedaan om een nadere reactie te geven op de door Von Martels aangereikte cijfers ten aanzien van regionale cofinanciering en toepassing van criteria (Kamerstuk 34 775 A, nr. 75).

Het huidige beeld van cofinanciering per regio is tot stand gekomen op basis van besluitvorming in het verleden. Hierin hebben verschillende facetten een rol gespeeld, bijvoorbeeld de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA), de uitkomsten van de MKBA, of er sprake was van inpassing van bovenwettelijke maatregelen of politiek en bestuurlijke afwegingen. Deze besluitvorming heeft zorgvuldig, volgens de MIRT – systematiek in overleg met regionale overheden en uw Kamer, plaatsgevonden en is doorgaans vastgelegd in bestuurlijke afspraken. Hierdoor is het beeld per regio en per project anders. Door op basis van geaggregeerde cijfers per regio het gesprek met elkaar te voeren, worden zaken vergeleken die moeilijk te vergelijken zijn. Bovendien zijn de uitkomsten van deze geaggregeerde cijfers afhankelijk van welk tijdspanne gekozen wordt. De projecten die wel of niet worden meegenomen in een dergelijk onderzoek zijn van grote invloed op de uitkomst. Dat neemt niet weg dat elke regio natuurlijk liever zou zien dat het Rijk meer investeert.

Het huidige regeerakkoord geeft aan dat nieuwe investeringen worden gebaseerd op de uitkomsten van de NMCA en geprioriteerd naar de meest rendabele projecten en de beschikbaarheid van cofinanciering vanuit regio's. Hiermee heeft cofinanciering een explicietere plek gekregen in de afweging. De NMCA geeft de meest urgente knelpunten op nationaal niveau aan. Aangezien deze knelpunten op nationaal niveau niet evenredig over de provincies verdeeld zijn, wordt niet in iedere provincie evenveel geïnvesteerd. Dit is ook niet de ambitie. De NMCA dient als objectieve onderbouwing van de prioritering van investeringen in infrastructuur.

Over de precieze invulling van nieuwe investeringen worden jaarlijks afspraken gemaakt met de regionale bestuurders in de Bestuurlijke Overleggen MIRT en daarna met u, Tweede Kamer. Cofinanciering is daarbij, conform de opdracht van het regeerakkoord, nadrukkelijk onderdeel van het gesprek. De ambities van een regionale overheid en de financiële mogelijkheden van een regionale overheid bepalen in welke mate deze overheid bij wil dragen aan investeringen in de Rijksinfrastructuur. Dit vraagt om maatwerk. Projecten, steden en provincies verschillen te veel van elkaar om te kunnen werken met vaste criteria of percentages. Voorkomen moet worden dat er een keurslijf ontstaat, bijvoorbeeld in de vorm van een vast percentage bij de aanleg van infrastructuur, waardoor enerzijds relevante projecten geen doorgang kunnen vinden omdat sommige overheden onvoldoende geld hebben en anderzijds meer cofinanciering wenselijk zou zijn geweest zonder een vast percentage.

Tenslotte is het van belang op te merken dat, naast directe cofinanciering in infrastructuur, het vaak voorkomt dat regio's bereid zijn om mitigerende of samenhangende maatregelen te bekostigen of op andere manieren kansen zien om lokale projecten mee te koppelen. Bijvoorbeeld in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's maken wij hierover afspraken. Veel taken en bevoegdheden in het fysieke domein zijn immers decentraal belegd (bijvoorbeeld woningbouw, stedelijke inrichting en parkeerbeleid). Het kan ook zijn dat de regio beter in staat is dan het Rijk om *commitment* van regionale stakeholders (bijvoorbeeld werkgevers) te regelen voor maatregelen die van invloed zijn op de mobiliteit. Dit type van maatregelen door de regio is in het algemeen niet terug te vinden in de cijfers in het MIRT-overzicht.