

Vergaderjaar 2019–2020

**35 300 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020**

**Nr. 95**

### **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA- STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2020

Met deze brief informeren wij u, mede namens de Minister van BZK, over de voortgang in het MIRT en over de stand van zaken van een aantal moties, toezeggingen en amendementen. De Minister van BZK informeert u mede namens ons gelijktijdig over de uitkomsten van de landsdelige Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL), als verbreding van de voormalige Strategische Bestuurlijke Overleggen MIRT. In de landsdelige BOL's is kort stil gestaan bij de actualiteiten en is gesproken over de Omgevingsagenda's en Verstedelijkingsstrategieën. In Noord-, Oost- en Zuid-Nederland is in het kader van de Omgevingsagenda over klimaatadaptatie en zoetwater gesproken. Daarbij kwam grensoverschrijdende samenwerking met de buurlanden aan de orde en de noodzaak om in die landen water vast te houden in plaats van te lozen. In deze brief zijn ook de uitkomsten uit het BOL goederenvervoercorridors opgenomen.

De COVID-19-pandemie waarmee we op dit moment te maken hebben, heeft ook invloed op de mobiliteit van personen en goederen. De effecten van deze crisis op het spoor, openbaar vervoer, weg- en waterverkeer staan nog niet vast. De verwachtingen daarover lopen sterk uiteen. De structurele effecten van de coronacrisis variëren per scenario, en nemen toe naarmate de crisis langer aan blijft houden. De verwachting is dat de mobiliteitsgroei op de lange termijn weer zal aantrekken. De demografische groei, huishoudensgroei en bijbehorende woningbouwopgave zijn immers groot. De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat op de lange termijn ook bij lagere economische groei, toename van de mobiliteit en substantiële bereikbaarheidsopgaven zien. Investerings blijven noodzakelijk om de netwerken in de toekomst op orde te houden. Het uitgangspunt is om alle projecten, toezeggingen en overleggen te continueren. Indien het niet mogelijk is volgens planning te opereren, wordt dit in deze voortgangsbrief toegelicht. Daarnaast zullen wij u in

deze brief informeren over de investeringsagenda en de mogelijkheid projecten te versnellen.

Elke dag wordt bij Rijkswaterstaat en ProRail, samen met de grond-, weg en waterbouw-sector, hard gewerkt aan de infrastructuur: in aanlegprojecten en bij de instandhouding van het areaal. Het werk gaat zo veel mogelijk door en waar mogelijk zullen onderhoudswerkzaamheden en vervangingen worden versneld nu het vanwege de coronabeperkingen tijdelijk minder druk is op de netwerken. Daardoor kunnen we met minder hinder en soms in kortere periodes het geplande werk uitvoeren en wordt de economie een handje geholpen. Recente voorbeelden daarvan zijn het versneld uitvoeren van het onderhoud aan de Schipholspoortunnel en de Willemspoortunnel, de A10 Noord, de versnelde uitvoering van de werkzaamheden op de A16 ter hoogte van het spoorviaduct Zwijndrecht en het versneld aanbrengen van de LED verlichting op de A12 ter hoogte van het Prins Clausplein. Een eerste pakket aan versnellingsmaatregelen ter waarde van 44,1 miljoen euro zal binnen bestaande contracten voor het beheer en onderhoud van hoofdwegen, hoofdvaarwegen en het hoofdwatersysteem extra worden opgedragen. Daarnaast zullen de aanbestedingen van de Innovatiestroom en verzorgingsplaats Kloosters op de A58 en de A1 Apeldoorn-Azelo fase 2, versneld op de markt worden gebracht. Op dit moment wordt, samen met de sector bekeken, of er nog meer mogelijkheden tot versnelling zijn, zowel bij Rijkswaterstaat als bij ProRail. In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving zijn de decentrale overheden gevraagd hetzelfde te doen.

De coronamaatregelen hebben invloed op de uitvoering van werkzaamheden, maar leiden tot nu toe niet tot vertraging van MIRT-mijlpalen. De belangrijkste oorzaken die tot vertraging kunnen leiden zijn: problemen met de leveranties van materiaal vanuit het buitenland en beschikbaarheid van buitenlands personeel, het uitstellen van (fysieke) zittingen van de Raad van State, vertraging bij het verwerven van gronden doordat overleg of taxatie op locatie niet mogelijk is en efficiencyverlies als gevolg van thuiswerken en de 1,5m richtlijn tijdens de uitvoering.

Door de coronacrisis is het belang van thuiswerken en het spreiden van mobiliteit nog meer toegenomen. De effecten op de mobiliteitsvraag zijn groot, maar het is belangrijk tevens oog te hebben voor de risico's van langdurig thuiswerken en thuisonderwijs. We zijn in gesprek met landelijke werkgeverskoepels en werkgeversnetwerken zoals de coalitie Anders Reizen en regionale werkgevers-verbanden om afspraken te maken over thuiswerken en het spreiden van mobiliteit. Op 4 juni 2020 is uw Kamer geïnformeerd<sup>1</sup> over de adviezen van de Denktank Coronacrisis en het Samenwerkingsverband van Planbureaus en het RIVM aan het kabinet. Deze adviezen volgen op een adviesvraag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, namens het kabinet, aan de denktank en de planbureaus. Hierbij wordt uw Kamer geïnformeerd dat de inhoudelijke reactie op beide adviezen iets meer tijd kost dan eerder is gemeld. Uw Kamer ontvangt deze naar verwachting kort na de start van het zomerreces.

### **Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**

In deze brief zijn de MIRT-projecten die een nieuwe fase bereiken of die te maken hebben met gewijzigde omstandigheden opgenomen. Zoals reeds aan uw Kamer gemeld, heeft de stikstofcrisis gevolgen voor de doorlooptijd van planuitwerkingen. Gelukkig is al wel een aantal besluiten

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 313

vastgesteld. Projecten die, zoals nu bekend, door kunnen gaan zonder extra vertraging of extra, niet voorziene kosten vanwege stikstofmaatregelen, zijn Trintelzand, A2 Vonderen Kerensheide, A67/73 KP Zaarderheiken, N33 Zuidbroek- Appingedam, spooraanpassingen bij Haarlem, Halfweg en Zandvoort en het weghalen van de overwegbevoering in Venray (onderdeel van NABO). Bij de moties, amendementen en toezeggingen wordt ingegaan op de toezeggingen die zijn gedaan tijdens het VSO «Implicaties PAS-uitspraak voor de zeven MIRT-projecten» van 9 juni 2020. Het volledige overzicht van alle lopende MIRT-projecten ontvangt u zoals gebruikelijk in september.

Ook waterprogramma's en -projecten zijn onderdeel van het MIRT. Voor de voortgang van de waterdossiers, waaronder de ontwikkeling van het programma Integraal Riviermanagement en klimaatadaptatie, wordt verwezen naar de brief die u heeft ontvangen ten behoeve van het Algemeen Overleg Water van 22 juni<sup>2</sup>.

### **Voortgang projecten per regio**

#### *Landsdeel Noord*

Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor het project verdubbeling N33 Zuidbroek – Appingedam is vastgesteld en wordt zo spoedig mogelijk ter visie gelegd. Volgens planning wordt het Tracébesluit in het eerste kwartaal van 2021 vastgesteld. Openstelling van de weg is voorzien in 2026.

lenW en de provincie Groningen hebben in het eerste kwartaal van 2020 een succesvolle pilot gedaan met een waterstof reizigerstrein. Ook is onderzocht of het mogelijk is om goederenvervoer zero emissie te laten rijden zonder de aanwezigheid van bovenleiding, zoals de motie van het lid Gijs van Dijk (Kamerstuk 29 984, nr. 876) heeft verzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat dit technisch mogelijk is, maar dat er nog diverse uitdagingen zijn om tot een pilot te kunnen komen. Deze worden de komende maanden in kaart gebracht. U wordt voorafgaand aan het Nota Overleg MIRT van dit najaar over de laatste stand van zaken geïnformeerd.

Het water van het estuarium Eems-Dollard bevat te veel slib. Dat remt de groei van algen, een cruciale schakel in de voedselketen. Er zijn daarom maatregelen nodig om de hoeveelheid slib in het water aanzienlijk te verminderen. Een belangrijke eerste stap daarin is een proefproject om buitendijks slib te gaan invangen. Deze pilot maakt onderdeel uit van de Programmatische Aanpak Grote Wateren en is in nauwe samenwerking met de regio opgenomen in het Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050. Voor deze pilot is een notitie reikwijdte en detail-niveau opgesteld, die van 15 mei – 25 juni ter inzage ligt.

Op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl wordt tot 2028 binnen het MIRT een aantal belangrijke knelpunten aangepakt. In 2019 is gestart met de planvorming voor het vervangen en opwaarderen van acht bruggen. Voor drie bruggen wordt in het bestuurlijk overleg MIRT van het najaar 2020 het bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald waarna de MIRT-verkenning voor deze drie bruggen kan worden afgerond en de MIRT-planuitwerking start. Parallel hieraan is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar het vervangen van de bruggen Schuilenburg en Kootstertille door een aquaduct. Over de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek en het vervolproces wordt in het BO MIRT van dit najaar besloten. Indien

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 313

geconcludeerd wordt dat een aquaduct een haalbare optie is, wordt dit aan de MIRT-verkenningen voor deze bruggen toegevoegd alvorens de MIRT-planuitwerking kan starten.

In en om de stad Groningen worden de Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug vervangen. Voor vervanging van de Busbaanbrug wordt een regionaal MIRT-onderzoek uitgevoerd. Voor de Paddepoelsterbrug wordt in de zomer van 2020 een besluit genomen over de wijze waarop de verbinding structureel wordt hersteld. Hiertoe wordt de eerder afgeronde MIRT-verkenning geactualiseerd en aangepast aan de geldende kaders en richtlijnen voor de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl. Hier worden de omgeving en regionale partners bij betrokken. Het project Gerrit Krolbrug is tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2019 teruggezet naar de MIRT-planuitwerkingsfase zodat het bestuurlijk voorkeursalternatief kan worden gewijzigd en aangevuld. Dit is nodig, aangezien het huidige voorkeursalternatief niet inpasbaar is in de omgeving. Hierdoor ontstaat een vertraging van ongeveer drie jaar en verschuift de openstellingsdatum voor de nieuwe Gerrit Krolbrug naar 2026.

In het schriftelijk overleg over de lange termijn oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van Ameland na 2030<sup>3</sup> is toegezegd terug te komen op de aanpak en planning van het onderzoek. Met de regio is afgesproken te streven naar de start van het vervolgonderzoek in september 2020 en afronding eind 2022. Vervolgens kan in 2023 besluitvorming plaatsvinden. Dit is nodig om te zorgen dat een oplossing tijdig beschikbaar is, mede gezien de ingang van de nieuwe concessie per (uiterlijk) 2029. Deze data worden in het plan van aanpak voor het vervolgonderzoek definitief bepaald.

Inmiddels is gebleken dat de realisatie van de bochtafsnijding Reegeul-Oost niet haalbaar is. Realisatie van de afsnijding leidt tot een te groot verlies van het habitatype «permanent ondergelopen zandbanken». Dit verlies is niet elders in het gebied te compenseren of door optimalisatie van het plan te beperken. Dit betekent dat deze maatregel om de dienstregeling betrouwbaarder te maken is onderzocht, conform het Open Plan Proces, maar dat deze afvalt. De andere maatregelen uit het Open Plan Proces om de dienstregeling betrouwbaarder te maken zijn wel gerealiseerd. De effecten van deze maatregelen op de uitvoering van de dienstregeling worden gemonitord.

Met het vervolgonderzoek naar oplossingen voor de lange termijn en de afronding van het Open Plan Proces wordt de motie van de leden Aukje de Vries en Jacobi<sup>4</sup> als afgedaan beschouwd.

#### *Landsdeel Oost*

Naar verwachting wordt in het najaar een voorkeursalternatief vastgesteld voor de verkenning A1-A30 Barneveld. De afronding van deze verkenning neemt iets meer tijd dan verwacht. Dit zorgt ervoor dat het ontwerp Tracébesluit niet eerder verwacht wordt dan 2022. De hierop volgende mijlpalen schuiven ook een jaar op. Realisatie van dit project is ook afhankelijk van de realisatie van het project Knooppunt Hoevelaken. Indachtig de gewijzigde motie van de leden Von Martels en Dijkstra (Kamerstuk 35 000 A, nr. 125) wordt de uitvoering van deze projecten zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

Begin 2020 is het MIRT-onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen afgerond met de vaststelling van de eindrapportage en het maken van bestuurlijke

<sup>3</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 712

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 128

afspraken voor het vervolg. De stuurgroep A28 heeft afspraken gemaakt over de voorbereiding van een pakket inframaatregelen om op korte en middellange termijn (2030) de verkeersveiligheid en daarmee ook de doorstroming op de A28 te verbeteren. Daarnaast gaan partijen zich inzetten voor maatregelen gericht op vraagbeïnvloeding (zoals een werkgeversaanpak en logistieke aanpak), openbaar vervoer, fiets en ketenmobiliteit, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe. Ook komt er een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Tenslotte is geconcludeerd dat de ontwikkelingen op de A28 worden gemonitord door Rijkswaterstaat. Tijdens het BO MIRT van dit najaar zullen afspraken over de financiering van de verschillende maatregelpakketten worden gemaakt.

In de MIRT-brief van november 2019<sup>5</sup> is de toezegging gedaan om uw Kamer voor het AO MIRT te informeren over de Marsroute N35. Uw Kamer heeft in 2018 en 2019 meerdere moties over de N35 aangenomen.<sup>6</sup> Naar aanleiding daarvan is de afgelopen maanden een verkeersonderzoek gezamenlijk met de provincie Overijssel uitgevoerd. Later dit jaar zal bestuurlijk overleg over dit onderzoek worden gevoerd. U wordt hierover voor het volgende Nota Overleg MIRT geïnformeerd. Het verkeersonderzoek is reeds gepubliceerd op [rijksoverheid.nl](http://rijksoverheid.nl).<sup>7</sup>

Als gevolg van de maatregelen rondom het coronavirus heeft de Raad van State de geplande zittingen voor de behandeling van de Tracébesluiten van de projecten A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) en N35 Nijverdal-Wierden uitgesteld. Voor beide projecten is inmiddels een nieuwe zitting gepland. De mogelijke gevolgen van het uitstel wordt voor beide projecten nog nader in beeld gebracht.

#### *Landsdeel Zuid*

Onlangs is het Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel vastgesteld, dat nu ter inzage ligt. Met het project PHS Meteren-Boxtel wordt een toekomstvaste route voor goederentreinen tussen Rotterdam en Zuidoost-Nederland gemaakt, waarmee de Betuweroute beter benut wordt en op de Brabantroute ruimte ontstaat voor extra reizigerstreinen. In het Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel zijn maatregelen voor de aanpak van de stikstofdepositie opgenomen. Op de nieuwe Boog bij Meteren wordt dieseltractie niet toegestaan, om de stikstofdepositie te beperken. Daarnaast wordt voor de bouw van de omkering met de N65 in Vught een tijdelijke bypass gerealiseerd. Uit ecologisch onderzoek blijkt dat de resterende stikstofdepositie door het project niet leidt tot significante effecten op Natura2000-gebieden.

In het Programma SmartwayZ.NL is recent overeenstemming bereikt over voorbereiding van de realisatie van aanvullende maatregelen op het traject Weert – Eindhoven. Hiermee is invulling gegeven aan gewijzigde motie van de leden Sienot en Remco Dijkstra (Kamerstuk 34 775 A, nr. 48) waarin werd verzocht te onderzoeken of succesvolle maatregelen kunnen worden getroffen op dit traject. Doel van de aanvullende maatregelen is de reiziger meer keuzemogelijkheden te bieden in zijn verplaatsing op de corridor A2 tussen Weert en Eindhoven, een voorbeeld is maatregelen voor de fiets.

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 57

<sup>6</sup> Kamerstuk 35 000 A, nrs. 31, 44 en 126, Kamerstuk 35 300 A, nrs. 15 en 34

<sup>7</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/05/20/verkeerskundig-onderzoek>

Het Ontwerp Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken is op 2 juni vastgesteld. Met de aanleg van een extra rijstrook op de A73 wordt de doorstroming verbeterd bij het knooppunt. Ook worden langs het traject geluidsschermen geplaatst om hinder voor omwonenden te verminderen.

We investeren samen met de gemeente Gilze en Rijen en de provincie Noord Brabant in het opheffen en ondertunnelen van twee spoorwegovergangen in Rijen. De Staatssecretaris van IenW draagt € 29 miljoen bij aan dit project<sup>8</sup>. Met de gemeente en de provincie hebben we nu afspraken gemaakt over de aanpak en financiering. Deze afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst die alle partijen op korte termijn ondertekenen. Hiermee wordt de veiligheid op en rondom het spoor en de leefbaarheid voor alle betrokkenen vergroot en wordt de groei op het spoor ondersteund. Er komen onder andere nieuwe zijperrons op het station en er worden nieuwe fietsenstallingen mogelijk gemaakt. Door de aanpassingen in de stationsomgeving wordt de aansluiting van het station op de kern van Rijen verbeterd. Daarnaast wordt het door de aanleg van de tunnels mogelijk om ongehinderd door te kunnen fietsen op de nieuwe snelfietsroute F58 tussen Tilburg en Breda. Deze loopt parallel aan het spoor.

#### *Landsdeel Zuidwest*

De Verkenning van het project A4 Burgerveen-N14 is bijna afgerond. Begin dit jaar is de ontwerpStructuurvisie met het Voorkeursalternatief aan uw Kamer gestuurd. Deze zomer volgt de definitieve Structuurvisie, waarna het project over zal gaan naar de planuitwerkingsfase. De start van de uitvoering staat gepland voor 2026.

In de brief van mei 2019<sup>9</sup> over de Botlekbrug is aangegeven dat de gevolgen van de vertraging van de afbouwwerkzaamheden aan het spoor mogelijk niet binnen het budget opgevangen kunnen worden. In de brief over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT op 20 en 21 november<sup>10</sup> is toegezegd uw Kamer begin 2020 te informeren over de nieuwe raming voor de afbouw van de Botlekbrug. Op dit moment wordt de financiële spanning als gevolg van de afbouw van de Botlekbrug ingeschat tussen de € 60 mln. en € 70 mln. Tegelijkertijd wordt op dit moment onderzoek gedaan naar de slagingskansen van mogelijke maatregelen om het budgettekort te beperken en deels op te vangen binnen het huidige projectbudget. In de loop van 2020 zal de kansrijkheid hiervan bekend worden. U wordt uiterlijk in het laatste kwartaal van 2020 geïnformeerd over de financiële stand van zaken en de hoogte van het te verwachten budgettekort.

De Blankenburgverbinding omvat onder andere de aanleg van de Maasdeltatunnel, een zinktunnel aangelegd in een getijdengebied. Er is vertraging opgetreden door een kort geding dat voor aanvang van de werkzaamheden was aangespannen. Daarnaast zijn hogere gehalten ammonium aangetroffen dan verwacht, waarna aanvullende maatregelen getroffen moesten worden door de opdrachtnemer. Ook moesten noodzakelijke aanpassingen aan het ontwerp worden doorgevoerd als gevolg van een aangescherpte normstelling voor staalconstructies. Door deze tegenslagen en de wens om afspraken te maken over de brandveiligheid van de tunnel is het niet mogelijk om de tunnelelementen van de

<sup>8</sup> Deze investering is reeds aangekondigd in de MIRT brief van 21 november jl. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 57) en staat dus los van de op 16 juni jl. aan uw Kamer gemelde intensivering van € 25 miljoen voor de aanpak van overwegen (Kamerstuk 29 893, nr. 245)

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 100

<sup>10</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 57

Maasdeltatunnel af te zinken vóór het stormseizoen 2022. Dit wordt verplaatst naar voorjaar 2023. Er wordt aanvullend projectbudget (€ 75 mln. incl. btw) ter beschikking gesteld om opdrachtnemer gedeeltelijk te compenseren voor de meerkosten als gevolg van de aanpassingen aan de planning en het treffen van maatregelen ter verhoging van de brandwe-  
rendheid. Het risicoprofiel voor het project is hierdoor verlaagd en er wordt zorg voor gedragen dat de planning richting MIRT-mijlpaal «in 2024 auto's over de A24» robuuster wordt.

De afspraken tussen rijk en regio over het extra benodigde taakstellende budget van € 9,5 miljoen voor het project Getij Grevelingen zijn afgerond. In mei 2020 is het voorkeursalternatief getekend en daarmee kan de planuitwerkingsfase officieel starten.

#### *Landsdeel Noordwest*

Het project Stationsgebied Driebergen-Zeist is op 31 maart opgeleverd. De officiële opening is vanwege de coronacrisis uitgesteld naar 7 oktober 2020. De financiële afwikkeling wordt binnenkort afgerond.

Het ontwerptractébesluit PHS Amsterdam is ter inzage gelegd. De reacties worden op dit moment verwerkt.

Op 19 mei jl. is de Kamer per brief<sup>11</sup> geïnformeerd over het feit dat op 18 mei een deel van de wandplaten van het spoorwegviaduct Op de A10 ring Oost ter hoogte van de Watergraafsmeer is losgekomen van de wand en op de naastgelegen snelweg A10 is gevallen. Er zijn hierbij geen gewonden gevallen. Wel is er bij enkele voertuigen (lichte) schade ontstaan en hebben er op de andere rijbaan twee aanrijdingen plaatsgevonden (kijkersfile). Uit onderzoek van RWS is gebleken dat het loslaten van de wandplaten geen gevolgen heeft voor de constructieve veiligheid en het spoorviaduct veilig te gebruiken is. De wandplaten zijn aangebracht door Rijkswaterstaat en in principe onderhoudsvrij. Dat de bevestigingspunten van de voorzetwanden het hebben begeven was onverwacht. Inmiddels is het onderzoek hoe dit heeft kunnen gebeuren afgerond. Hieruit is gebleken dat het om een montagefout ging. Dat wil zeggen dat de platen die zijn gevallen niet goed waren bevestigd. De overige platen zijn geïnspecteerd waarbij de hoeken van de resterende wandplaten kwetsbaar bleken. Hierop is besloten om de betreffende platen met extra bevestigingsmateriaal (zekeringsconstructie) vast te zetten, waarmee het risico weggenomen is. Wat we hier van leren is dat de constructie van deze wandplaten van het spoorviaduct in de afgelopen jaren wel geïnspecteerd had moeten worden. De bevestiging van de platen wordt opgenomen in een inspectieprogramma. Verder is onderzocht of dit risico zich voor kan doen bij andere (spoor)viaducten of gelijksoortige constructies. Hieruit blijkt dat bij vergelijkbare constructies met voorzetwanden bij Rijkswaterstaat en ProRail vanuit de inspectieprogramma's één geval bekend is waaraan later dit jaar, zoals gepland, onderhoud uitgevoerd moet worden. N.a.v. het incident op de A10 Oost is hierop een extra inspectie geweest en vooruitlopend op het onderhoud alvast een deel van de muur preventief verwijderd.

Het project Wieringerhoek heeft als doel het deltakarakter van de verbinding tussen het IJsselmeer en de Waddenzee te versterken. De Startbeslissing voor dit project is getekend op 1 november 2019. Tijdens de verkenning wordt een milieueffectrapportage opgesteld, waarin vier alternatieven worden onderzocht. Medio 2021 moeten deze alternatieven leiden tot een voorkeursbeslissing.

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 109

In het project Oostvaardersoever wordt, ter verbetering van de wateruitwisseling en vismigratie, een connectie gemaakt tussen het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen. In november 2019 is de Startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning. Tijdens de verkenningfase wordt een vrijwillige milieueffectrapportage uitgevoerd waarin drie alternatieven worden onderzocht. Eind 2021 zal de voorkeursbeslissing Oostvaardersoever worden genomen.

### **Niet regio-specifieke onderwerpen**

#### *Een andere kijk op bereikbaarheid*

Op 21 november 2019 is het onderzoek «Een nieuwe kijk op bereikbaarheid – duurzaam, persoonlijk en multimodaal» gepubliceerd. In het afgelopen Nota Overleg MIRT is toegezegd u een reactie op dit rapport te sturen. In dit onderzoek is een instrument ontwikkeld om ketenreizen met verschillende vervoerswijzen te modelleren en de effecten van mobiliteitsmaatregelen voor verschillende doelgroepen in kaart te brengen. Het onderzoek zoomt in op twee gebieden. De conclusies kunnen daarom niet gegeneraliseerd worden naar landelijk niveau.

We onderschrijven dat er voor OV en fiets vaak meer winst te behalen is voor bereikbaarheid in binnenstedelijke infra. De autobereikbaarheid is daar al relatief goed en investeringen om die te verbeteren zijn relatief hoog, vanwege o.a. de beperkte ruimte.

De onderzoekers zijn nu samen met verschillende decentrale overheden het instrument verder aan het ontwikkelen. Zo wordt het interessant om hiermee op regionaal niveau aan bereikbaarheidsopgaven en -oplossingen te kunnen rekenen. Samen met lenW wordt verkend hoe het instrument ook voor anderen beschikbaar kan worden gesteld.

#### *Herziening MIRT-spelregels*

De spelregels van het MIRT beschrijven het proces, de rollen en besluitvormingsvereisten om te komen tot investeringen in het ruimtelijk domein. Dit jaar worden de spelregels herzien, onder meer vanwege de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds. Ook wordt al zoveel mogelijk rekening gehouden met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1-1-2022. Daarnaast is er ook een aantal inhoudelijke wijzigingen en aanvullingen voorzien zoals het verder uitwerken van de programma-aanpak. Bij de herziening worden de evaluatie van de MIRT-spelregels, die eind 2019 is afgerond (bijlage bij Kamerstuk 35 300 A, nr. 57), en de resultaten uit de proeftuinen van het Mobiliteitsfonds meegenomen. Naar verwachting worden de nieuwe MIRT-spelregels in het voorjaar van 2021 naar uw Kamer gestuurd.

#### *Korte termijn file-aanpak*

De uitvoering van de korte termijn file-aanpak gaat volgens afspraak. Twee infrastructurele maatregelen, namelijk de aanpassing bij de A4 afrit Den Haag – Rijswijk en de aanpassing bij de A58 Oirschot, zijn geschrapt vanwege onvoorziene zaken in de uitvoering. Bij de maatregel op de A4 zou een wijziging van een bestemmingsplan nodig zijn. Door een verkeersveiligheidsknelpunt zou een wijziging aan het ontwerp op de A58 nodig zijn, welke bovendien kort na realisatie gesloopt wordt in het MIRT-project InnovA58. Deze zaken zorgen ervoor dat de maatregelen niet meer kosteneffectief zijn. Op beide locaties worden de knelpunten de komende jaren structureel opgelost in de MIRT-projecten A4 Haaglanden-N14 en InnovA58 welke in de komende jaren gerealiseerd zullen worden. Het geld dat hiermee bespaard is, wordt onder andere besteed aan:



- Het weefvak op de A1/A35 tussen Hengelo zuid en Delden wordt verlengd waardoor de doorstroming en veiligheid wordt vergroot (dit is een invulling van de motie van het lid Van Aalst, Kamerstuk 35 000 A, nr. 6 en de gewijzigde motie van de leden Sienot en Remco Dijkstra, Kamerstuk 34 775 A, nr. 49);
- De uitwerking van de gewijzigde motie van het lid Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 086, nr. 11.) om de auto's van BOA's van RWS van camera's te voorzien die het negeren van een rood kruis en ander roekeloos rijgedrag kunnen registreren.

#### *Goederenvervoercorridors*

In het BOL goederenvervoercorridors is afgesproken om samen actiever te gaan sturen op clustering van (grootschalige) logistieke bedrijvigheid, inclusief uitwerking van de instrumenten hiervoor. Deze corridoraanpak vormt daarbij input voor nationale afspraken. In de recente NOVI-brief heeft het kabinet een landelijke strategie aangekondigd om logistieke functies te concentreren op bestaande terreinen en langs (inter-)nationale corridors.

Er wordt binnenkort een haalbaarheidsonderzoek gestart naar alternatieven voor vervoer van enkele gevaarlijke stoffen via een buisleidingstraject tussen de haven van Rotterdam en het chemische Cluster Chemelot. Het haalbaarheidsonderzoek dient, als basis voor de investeringsbereidheid van stakeholders, ook in te gaan op de meerwaarde van een buisleidingstraject in de zin van de maatschappelijke kosten en baten, omgevingseffecten en de eventuele meekoppelkansen voor het transport van duurzame energie in verband met de benodigde verduurzaming van het chemische cluster Chemelot.

#### *Systeemkeuze tractie-energievoorzieningssysteem (TEV)*

Zoals toegezegd in het AO Spoor van 4 maart jl. wordt uw Kamer hierbij geïnformeerd over de voortgang van de doorontwikkeling van de tractie- en energievoorziening (TEV) op het spoor, waaronder de optie van het mogelijk overschakelen naar 3kV. Het initiële uitgangspunt daarbij was dat een mogelijke investering in het overschakelen naar 3kV zich vooral zou terugbetalen in energiebesparing en dat voorfinanciering vanuit het Rijk zou volstaan voor bekostiging van de omschakeling. Echter is uit analyse gebleken dat de maatschappelijke baten van 3kV met name te vinden zijn in een grotere capaciteit op het spoor en reistijdwinst. Ook is zeer waarschijnlijk een Rijksbijdrage nodig die niet was voorzien. Deze capaciteitswinst wordt centraal gesteld bij de vervolgstappen, waarbij verschillende invullingen op het gebied van TEV worden geanalyseerd op de bijdrage aan dat doel. Samen met ProRail en zowel de personen- als goederenvervoerders wordt daarom nader onderzoek gedaan, waarbij we de spoorcapaciteitsbehoefte op de langere termijn centraal zetten en onderzoeken welk TEV-alternatief daar het beste bij past. Omdat dit vraagstuk sterk samenhangt met de ambities en maatregelen die binnen het Toekomstbeeld OV 2040 in onderzoek zijn, wordt nauw aangesloten bij de landelijke netwerkuitwerking spoor. Uw Kamer wordt aan het einde van dit jaar geïnformeerd over de voortgang. Daarbij wordt ook de motie van de leden Van Der Graaf en Amhaouch (Kamerstuk 35 300 A, nr. 53) die oproept tot een stappenplan voor 3kV, betrokken.

#### *Klimaatbestendige netwerken*

Ook dit jaar is het voorjaar weer warm en uitzonderlijk droog. Dat heeft zijn weerslag op onze mobiliteitsnetwerken. Zo kan droogte kan leiden tot verzakking van infrastructuur en minder vaardiepte en hitte kan leiden tot

problemen bij het openen en sluiten van bruggen. Anderzijds kunnen langdurige regenval of heftige piekbuien ervoor zorgen dat wegen of spoorwegen tijdelijk niet benut kunnen worden. Daarom werken Rijkswaterstaat en ProRail in 2020 en 2021 aan stresstesten en risicodialogen voor het Hoofdwegennet, het Hoofdvaarwegennet, het Hoofdwatersysteem en het spoor. De uitkomsten van de stresstesten zullen worden gebruikt voor het afwegen van risico's en het zoeken van gezamenlijke en effectieve oplossingen. Dit maakt tevens inzichtelijk hoe en tegen welke kosten maatregelen getroffen kunnen worden bij zowel aanleg, als beheer en onderhoud en vervanging en renovatie. Om te zorgen dat klimaatadaptatie goed wordt meegenomen in gebiedsprocessen, zal gekeken worden of aanpassing van de bestaande beleidsinstrumenten (zoals NMCA, MKBA, MIRT-spelregels) nodig is. Ook bij de opstelling van de Omgevingsagenda's wordt aandacht besteed aan klimaatbestendigheid.

### *Fiets*

Per 1 januari 2020 geldt de vereenvoudigde leasefietsregeling. Dit is een aanvulling op het bestaande instrumentarium. In het kader van de economische stimuleringsmaatregelen wordt bekeken of de inzet van fiets van de zaak verder kan worden gestimuleerd. U wordt hierover dit najaar geïnformeerd.

De afgelopen jaren is stevig ingezet op het verhogen van het aantal fietsforenzen. Door het inzetten van een rijksbijdrage voor snelfietsroutes is sprake van versnelling van de aanleg van snelfietsroutes door het hele land. Uiteindelijk heeft door cofinanciering het budget van het Rijk (100 miljoen) tot een investering van ongeveer 350 miljoen euro aan snelfietsroutes en nieuwe fietsenstallingen geleid. Ook is de onderlinge samenwerking en kennisuitwisseling tussen de provincies en de vervoersregio's toegenomen. Dit draagt bij aan het verbeteren van het fietsklimaat in heel Nederland. Op veel plekken in Nederland gaat nog voor het eind van deze kabinetsperiode de schop in de grond.

In het Klimaatakkoord is € 75 miljoen uitgetrokken voor cofinanciering van fietsenstallingen bij stations en innovaties voor het fietsparkeren. Aanvragen van medeoverheden zijn inmiddels binnen. De mogelijkheid om hierop in te schrijven is heel goed ontvangen. Er zijn meer aanvragen binnengekomen dan er gehonoreerd kunnen worden op basis van het beschikbare budget. De komende maanden vindt daarover overleg plaats en in het BO MIRT van dit najaar zullen daar afspraken over worden gemaakt. Aan het eind van deze kabinetsperiode verwacht het kabinet samen met medeoverheden een impuls voor fietsinfrastructuur van ruim een half miljard euro in totaal te hebben gegeven.

Ten gevolge van de coronacrisis en de bijbehorende maatregelen is het aantal woon-werk verplaatsingen fors gedaald en daarmee ook het aantal fietsforenzen en fietsverplaatsingen naar de trein. Gezien de maatregelen die het kabinet heeft genomen is dit een logisch gevolg. Op dit moment is het nog onduidelijk of het minder en korter reizen standhoudt na de coronacrisis. Uit diverse enquêtes komt het beeld naar voren dat het aantal mensen dat van en naar het werk fietst zich zal herstellen. De fiets is namelijk in de anderhalve meter samenleving een goed alternatief. Daarom wordt met de decentrale overheden gekeken waar korte termijn investeringen kunnen helpen om fietsen aantrekkelijker te maken, waarmee de auto en het OV ontlast worden. Zoals toegezegd wordt informeer u binnenkort over de inzet voor de fiets naar aanleiding van de motie van de leden Kröger en Schonis (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 104).

In Brabant, Zuid Holland, en Amsterdam zijn Connected Transport Corridors gevormd en wordt in goede samenwerking tussen overheden en logistieke sector data uitgewisseld. De eerste transportbedrijven ondervinden inmiddels de voordelen van een betere databeschikbaarheid m.b.t. venstertijden, toegangsbeperkingen en milieuzones. Zo besparen ze tijd, geld en brandstof door herkenbaar te zijn voor verkeerslichten.

De uitrol van iVRI's (intelligente verkeersregelininstallaties) vanuit de eerste tranche vanuit het programma Talking Traffic, heeft inmiddels 500+ volledig functionerende communicerende verkeerslichten en 1,7 miljoen weggebruikers bereikt. Eind dit jaar zal dit aantal aangroeien tot ca. 800 iVRI's.

Zoals u eerder is gemeld, worden zeven pilots opgestart rondom het thema Mobility as a Service (MaaS), om er zo achter te komen wat de impact van meer vervoersaanbod via apps is op reizigersgedrag. Inmiddels zijn zes van de zeven nationale pilots gegund. Iedere pilot heeft een iets andere beleidsfocus. Gezien de coronacrisis zijn de campagnes rond de MaaS-apps voor later dit jaar voorzien, ofschoon inmiddels een aantal apps «live» is. Inmiddels wordt met de MaaS-dienstverleners overlegd hoe zij actief kunnen inspelen op de «1,5 m economie». De Kamer wordt naar verwachting binnenkort over de voortgang van het MaaS-programma geïnformeerd.

### *Mobiliteitsalliantie*

In de Kamerbrief van november 2019<sup>12</sup> is aangegeven dat er vijf pilots uitgewerkt worden in het kader van de Mobiliteitsalliantie. Daarin is ook een planning aangegeven. De coronacrisis vraagt om een gedeeltelijke herziening van de pilots «alternatieve vormen van vervoer» en «betaling». De voorlopige resultaten van de pilot «verhandelbare parkeerrechten» zullen binnenkort bekend worden gemaakt. Twee pilots zijn tot nader order uitgesteld vanwege de coronamaatregelen. Het betreft de pilot «ridesharing» en de pilot «variabele bijtelling op basis van privékilometers». Onder de huidige omstandigheden is betrouwbaar onderzoek naar de effecten van de pilots niet uitvoerbaar. De verwachting is dat de overige twee pilots niet uitgevoerd zullen gaan worden. De pilot «inclusieve variabele bijtelling» bleek niet goed aan te sluiten op de uitgangspunten van de pilots en het plan om zakelijke ritten van werknemers met een auto van de zaak via hun privékilometers te beïnvloeden bleek te complex. Voor de pilot «tradeable green days», is het als gevolg van de coronacrisis niet gelukt om tot een geschikte locatie te komen om de pilot uit te kunnen voeren.

### *Veilige bermen*

In de brief over het SWOV-onderzoek van 5 augustus 2019<sup>13</sup> en in de verzamelbrief verkeersveiligheid van 16 december 2019<sup>14</sup> is uw Kamer geïnformeerd over de aanpak van risicovolle beginpunten van geleide-rails. Daarbij is gemeld dat het om 294 risicovolle locaties ging, dat Rijkswaterstaat werkt aan een nadere inventarisatie van deze problematiek en dat meteen is begonnen met het oplossen van de risicovolle knelpunten. Lopende de inventarisatie kwamen nog eens 144 aanvullende risicolocaties aan het licht, die Rijkswaterstaat direct kon meenemen. Van

<sup>12</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 57

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 740

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 783

deze in totaal 438 risicolocaties, zijn er inmiddels 309 hersteld. De overige risicolocaties zullen voor het einde van het jaar zijn hersteld.

De uitvoering van het programma Meer Veilig loopt ondertussen ook door. 390 Maatregelen om bermobstakels aan te pakken worden voor 2022 in uitvoering genomen. 120 Maatregelen daarvan zijn al afgerond. In aanvulling daarop wordt dit jaar gestart met de aanpak van de bermen van N-wegen in beheer van het Rijk.

Rijkswaterstaat is parallel aan de oplossing van knelpunten bezig om het totaalbeeld van bermafwijkingen te actualiseren. Dit betreft zowel de beginpunten van geleiderails als bermobstakels. Deze actualisatie kost meer tijd dan verwacht en zal dit najaar zijn afgerond. Zodra dit het geval is, zal uw Kamer nader worden geïnformeerd.

#### *Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV)*

In 2008 is het actieprogramma regionaal openbaar vervoer (AROV) gestart. Projecten uit dit programma zijn bedoeld om het regionale openbaar vervoer te verbeteren. Over de uitvoering van het AROV zijn overeenkomsten met decentrale overheden/regio's gesloten. Van de in totaal 48 AROV-projecten zijn 42 projecten inmiddels gereed, echter voor één project in de provincie Limburg en voor vijf projecten in de provincie Noord-Holland geldt dat ze niet gerealiseerd zullen zijn voor de beoogde einddatum van 31 december 2020. Voor de projecten in Noord-Holland zal ik, de Staatssecretaris, in gesprek treden met de vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland om nog dit jaar duidelijkheid te krijgen over de realisatiedatum. Daarna zal besloten worden over een mogelijke verlenging van de realisatietermijn. Zoals eerder gecommuniceerd aan de provincie Limburg ben ik, de Staatssecretaris, bereid om in gesprek te gaan over de verlenging van de realisatietermijn mits de provincie ervoor zorgt dat er conform de daartoe gestelde voorwaarde en toezegging vanuit de provincie, tijdig duidelijkheid over cofinanciering aan Vlaamse zijde ontstaat. In de MIRT-najaarsbrief zal u over de uitkomsten van deze gesprekken geïnformeerd worden.

#### **Moties, toezeggingen en amendementen**

Naast de moties en toezeggingen die hierboven al aan de orde zijn geweest, is ook voortgang te vermelden op de onderstaande moties, toezeggingen en amendementen.

Er zijn eerder twee moties aangenomen over het onderwerp private bekostiging; de motie van het lid Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 37), waarin de regering wordt verzocht onderzoek te doen naar kansen en mogelijkheden van private bekostiging van infrastructuurprojecten en de motie van de leden Paternotte en Remco Dijkstra (35 000 XII, nr. 45) waarin wordt verzocht om kansrijke projecten voor publiek-private samenwerking aan te wijzen. In de praktijk blijkt het geen eenvoudige opgave om bekostiging vanuit private partijen te realiseren. Private partijen wensen een rendement te ontvangen op de investering, terwijl investeringen in infrastructuur ten behoeve van het maatschappelijke nut zijn. Daarnaast zijn bijdragen vanuit private partijen gevoelig voor de economische conjunctuur, terwijl wij zekerheid moeten bieden over de beschikbaarheid en veiligheid van de Nederlandse infrastructuur ongeacht het economisch tij.

Er is onlangs een ambtelijk rapport gepubliceerd van de Studiegroep Alternatieve Bekostiging in het ruimtelijk domein onder leiding van de SG van IenW, waarin de diverse mogelijkheden om anders naar het bekostigingsvraagstuk te kijken aan de orde zijn. Dit rapport is zoals gebruikelijk

zonder appreciatie van het Kabinet aan Uw Kamer toegestuurd ten behoeve van een volgende regeerperiode.

Tijdens het Nota Overleg van 12 mei 2020 over Bodem heeft de heer Van Aalst c.s. gevraagd om te onderzoeken op welke wijze de procedures bij MIRT-projecten kunnen worden aangepast zodat projecten sneller kunnen worden uitgevoerd (kamerstuk 30 015, nr. 73).

De commissie Elverding heeft in 2008 een aantal aanbevelingen gedaan voor het versnellen van de besluitvorming over infrastructurele projecten. De commissie heeft aangegeven dat een snellere besluitvorming draait om het komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen. Alleen dan zullen projecten ook daadwerkelijk sneller kunnen worden gerealiseerd.

De huidige wettelijke procedures bevatten een balans tussen enerzijds de wens om snelheid en anderzijds de noodzaak om tot kwalitatief goede besluiten te komen die kunnen rekenen op een breed draagvlak. Zoals in de inleiding al is aangegeven heeft Rijkswaterstaat samen met de brancheorganisaties gekeken naar mogelijkheden om werkzaamheden naar voren te halen en zijn er voorbeelden genoemd waar dat is gelukt. Zoals in de inleiding van deze brief al is aangegeven, wordt in een gezamenlijke «Taskforce Infra» van mijn ministerie en brancheorganisaties gekeken naar verdere maatregelen die op korte termijn en voor 2021 te realiseren zijn. Het gaat hierbij met name om projecten die zonder aanvullend budget, binnen bestaande contracten en zonder nieuwe procedures versneld kunnen worden aangepakt. Natuurlijk wordt ook hoe bekeken of MIRT-projecten voor de aanleg en uitbreiding van infrastructuur de komende tijd naar voren kunnen worden gehaald. Dit gebeurt al binnen de eerder genoemde Taskforce infra. Daarnaast zal met een open blik gekeken worden naar verdere bestaande belemmeringen, binnen en buiten de wettelijke kaders, die de planning van de projecten beïnvloeden. Op het terrein van stikstof zijn natuurlijk al een aantal stappen genomen die moeten zorgen voor het mogelijk maken van de besluitvorming over MIRT-projecten. Om dit goed in beeld te brengen is echter nog tijd nodig, want de kaders zijn er natuurlijk niet voor niets en loslaten heeft mogelijk ook andere gevolgen. Uw Kamer wordt hierover na de zomer, maar in elk geval in de MIRT-brief die voorafgaand aan het Nota Overleg MIRT van dit najaar aan u wordt gestuurd, geïnformeerd. U wordt dan ook geïnformeerd over de investeringsagenda en de projecten die mogelijk versneld kunnen worden.

Naar aanleiding van de motie van de leden Amhaouch en Schonis (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 27), betreffende supersnelle innovatieve treinconcepten als alternatief voor een kortere afstandvlucht, is een quickscan uitgevoerd. Dit onderzoek is recent afgerond en is bijgevoegd bij deze brief<sup>15</sup>. De motie is daarmee afgedaan. Het rapport laat zien dat er wereldwijd allerlei innovatie concepten in ontwikkeling zijn; dat deze veelal nog conceptueel zijn en dat de informatie erover beperkt is. Op basis van deze quickscan wordt geconstateerd dat voor verbetering van internationaal personenvervoer inzet op verbetering van meer conventionele oplossingen voor de hand liggender is dan de introductie van een nieuw concept. Dat laat onverlet dat wij, samen met de collega's van EZK, de ontwikkelingen van Hyperloop nauwgezet volgen, zoals onlangs nog geantwoord in reactie op schriftelijke vragen van het lid Schonis.

Verder ondersteunen de uitkomsten van de quickscan de inzet vanuit lenW op verdere Europese samenwerking om internationale verbindingen te verbeteren. Dit is in lijn met het position paper dat in februari aan uw

<sup>15</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

Kamer is gezonden<sup>16</sup>, en sluit aan bij de politieke verklaring over de Europese agendering van internationaal personenvervoer per spoor die op 3 juni door Nederland is aangeboden aan de Europese Commissie. De verklaring is ondersteund door 27 Europese landen en is mede een vervolg op het position paper. De verklaring roept op tot het Europees agenderen van het internationaal personenvervoer per spoor in het kader van de Green Deal en kondigt daarnaast de oprichting van een platform aan waar lidstaten samenwerken aan internationaal personenvervoer<sup>17</sup>. In de internationale paragraaf van de netwerkuitwerking ten behoeve van het Toekomstbeeld OV wordt invulling gegeven aan het verbeteren van internationale verbindingen, waarbij bijvoorbeeld gekeken wordt naar de versnelling naar Berlijn, de versnelling naar het Ruhrgebied en de verbetering van de verbinding Amsterdam-Londen.

Tijdens het VSO «Implicaties PAS-uitspraak voor de zeven MIRT-projecten» op 9 juni 2020 is aan het lid Kröger toegezegd de stukken te delen waaruit zou blijken dat een natuurvergunning niet nodig was voor de snelheidsverhoging van 120 km/u naar 130 km/u in 2012. Deze stukken zijn te raadplegen via: [https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verkeersbesluiten\\_tot\\_afwijking\\_van\\_de\\_maximumsnelheid\\_van\\_130\\_km\\_h\\_2012/documenten/index.aspx](https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verkeersbesluiten_tot_afwijking_van_de_maximumsnelheid_van_130_km_h_2012/documenten/index.aspx).

Het betreft de in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerde onderzoeken, «Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur Fase 1», «Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur Fase 2» en een groot aantal Natuurtoetsen. In deze onderzoeken wordt geconcludeerd dat (significante) effecten in Natura 2000-gebieden als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid zijn uit te sluiten. De natuurtoetsen zijn uitgevoerd in afstemming met het toenmalige Ministerie van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I), destijds eindverantwoordelijk voor de bescherming van Natura 2000 gebieden en Beschermde natuurmonumenten.

De Minister van LNV heeft recent nog een verzoek afgewezen om handhavend op te treden tegen een snelheidsverhoging in 2016. Daarbij is aangegeven dat het wijzigen van de maximumsnelheid geen vergunningplichtige activiteit is.

In het bovengenoemde VSO van 9 juni heeft het lid Schonis gevraagd voor het AO MIRT aan te geven wat de planning en de kosten bij de MIRT-projecten zijn, als er onvoldoende stikstofruimte is. Deze vraag kan nog niet volledig beantwoord worden. Op dit moment is nog geen compleet beeld hoeveel stikstofruimte nodig is voor de woningbouwproductie. Deze informatie is waarschijnlijk 1 juli beschikbaar. Daarnaast is het ook niet duidelijk wat de effecten t.a.v. stikstof zijn van de maatregelen «emissiearm veevoer» en «warme sanering varkenshouderij». Deze informatie is nodig om voldoende inzicht te krijgen in de concrete effecten van MIRT projecten die nog gemitigeerd, dan wel gecompenseerd moeten worden. Als er sprake is van een tekort aan stikstofruimte voor een MIRT-project op een prioritair habitatype, kan dat leiden tot een potentiële vertraging van circa 9 maanden, omdat het in die situatie nodig zal zijn om voorafgaand aan de toestemmingsverlening advies te vragen aan de Europese Commissie. Zoals hiervoor ook al is aangegeven zijn er ook projecten die zonder extra vertraging of kosten vanwege stikstofmaatregelen door kunnen gaan. Zoals hierboven in de reactie op de motie van het lid Van Aalst is aangegeven, onderzoekt de Taskforce Infra mogelijkheden voor versnelling van MIRT-projecten, waaronder ook aanlegprojecten. Voor het Nota Overleg MIRT in november 2020, krijgt uw Kamer een nieuw actueel overzicht van de gevolgen van de stikstofproblematiek op de planning in relatie tot de genomen beheersmaatregelen tot dan.

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 887

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 854

Op verzoek van de Kamer bent u per brief van 6 februari 2020<sup>18</sup> (Kamerstuk 35 300 A, nr. 74) geïnformeerd over de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het amendement van de leden Amhaouch en Van Der Graaf (Kamerstuk 35 300 A, nr. 9) over een betere internetverbinding in de trein. De in genoemde brief aangekondigde inventarisatie van innovatieve ideeën voor een betere internetverbinding is inmiddels gestart.

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

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

---

<sup>18</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 74