

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020

Nr. 57

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT EN VOOR MILIEU EN WONEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 november 2019

Op 20 en 21 november 2019 hebben Bestuurlijke Overleggen MIRT plaatsgevonden. Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van deze overleggen, de voortgang van het MIRT en een aantal moties en toezeggingen.

1. Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT 20 en 21 november 2019

Tijdens deze Bestuurlijke Overleggen hebben wij samen met de regio's afspraken gemaakt voor de korte- en (middel)lange termijn op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid, woningbouw, verstedelijking en duurzaamheid. Hieronder lichten wij een aantal afspraken uit. In de bijlage treft u aan een overzicht van alle gemaakte afspraken¹.

Zuidwest-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland is, in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking vastgesteld. In deze ontwikkelstrategie worden woningbouw en bereikbaarheid in gezamenlijkheid en in een afgestemd tempo gerealiseerd. Het ondertekenen van het verstedelijkingsakkoord onderstreept dat proces. Om de ontwikkelstrategie verder vorm te geven wordt gestart met een preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad. Concrete stappen zijn gezet met de ondertekening van de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning voor de Oeververbinding in Rotterdam, waarvoor vanuit het Rijk in 2017 een bedrag van € 200 miljoen is gereserveerd, en de ondertekening van de Bestuursovereenkomst CID

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Binckhorst, waarvoor in 2018 vanuit het Rijk een bijdrage van € 50 miljoen beschikbaar is gesteld. In de bijlage treft u aan de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning voor de Oeververbinding Rotterdam².

Tevens is het lopende verkeersonderzoek voor de A12 tussen Gouda en Utrecht besproken.

Met regionale overheden is een afspraak gemaakt over de Voorkeursbeslissing voor het project Getij Grevelingen. Dit project gaat naar de planuitwerking met twee alternatieven voor het maken van de doorlaat, namelijk één met getijdecentrale en één met een optie dit later in te bouwen. Voor verbeterde spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent is er commitment over het eindbeeld. Door middel van een adaptieve strategie wordt toegewerkt naar een besluit. Daarnaast sluit Zeeland aan bij de *Connected Transport Corridors* waarmee de ambitie met betrekking tot *Smart Logistics* concreet wordt gemaakt.

Noordwest-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest is, in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma U Ned, besloten tot het starten van de MIRT-verkenning OV en wonen in de regio Utrecht. Doel van deze MIRT-verkenning is Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken, Utrecht Centraal te ontlasten, nieuwe woon- en werklocaties te ontsluiten en de bouw van meer dan 9.000 extra woningen mogelijk te maken. Partijen hebben voor de MIRT-verkenning € 380 miljoen gereserveerd, waarvan de regio € 170 miljoen voor zijn rekening neemt en het Ministerie van IenW € 150 miljoen. Als voorlopige inbreng voor de woondealregio Utrecht zal BZK € 60 miljoen reserveren uit de woningbouwimpuls, mede vanwege de nauwe samenhang met de start van de MIRT-verkenning. Dit laatste onder voorwaarde dat voldaan wordt aan de nog vast te stellen voorwaarden en procedure van de woningbouwimpuls.

Daarnaast is besloten een nadere studie uit te voeren naar de mogelijkheden van het doortrekken van de Uithoftram richting Amersfoort. De regio Utrecht kent een grote woningbouwopgave van 104.000 extra woningen in 2040. Om het woningtekort in te lopen en om eventuele planuitval op te kunnen vangen, is afgesproken te zorgen voor een plancapaciteit voor de woningbouw van 130% van de woningbehoefte vanaf 2025.

Voor de Multimodale Knoop Schiphol is de voorkeursbeslissing vastgesteld. Verderop in deze brief wordt hier nader op ingegaan. Voor het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) is besloten een quick Scan Westkant Amsterdam te starten, waarin wordt gekeken naar de effecten van het uitbreiden van het metronetwerk (het mogelijk doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de kleine metroring van Isolatorweg tot Amsterdam Centraal) in relatie tot de verstedelijking in Haven Stad en in het gebied tussen de zuidwestkant van Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Er is daarbij een raakvlak tussen de landzijdige ontwikkeling van Schiphol en de nog vast te stellen luchtzijdige kaders in de ontwerp Luchtvaartnota. Verder is onder meer besloten een MIRT-onderzoek te starten naar het gebied van Amsterdam-Oost tot Almere en zal worden gekeken naar het functioneren van het hele spoor en wegennetwerk (onder meer alternatieven voor de Ring A10 en de A27).

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

De uitgangspunten van de verstedelijkingsstrategie MRA zijn vastgesteld. De strategie richt zich naast opgaven op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, landschap en leefbaarheid ook op de transitieopgaven voor de middellange en lange termijn, zoals klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie. De verstedelijkingsstrategie MRA is, net als die voor de regio Utrecht, een bouwsteen voor een nog op te stellen Omgevingsagenda.

Om in het Markermeer en het IJsselmeer toe te werken naar robuuste natuur met een goede ecologische waterkwaliteit starten MIRT-verkenningen voor de projecten Oostvaardersoevers en Wieringerhoek.

Afgesproken is € 10 miljoen (€ 7 miljoen van het Ministerie van IenW en € 3 miljoen van de Vervoerregio Amsterdam) vrij te maken voor infrastructuurle maatregelen om het gebruik van de Schiphol tunnel te optimaliseren. Ook zijn deze maatregelen randvoorwaardelijk om snellere treinen vanuit Enschede, Groningen, Leeuwarden en Lelystad via Amsterdam Zuid naar Rotterdam/Breda en een hoogfrequente sprinter tussen Hoofddorp/Schiphol en Amsterdam Centraal te kunnen laten rijden.

Noord-Holland en Flevoland hebben de regionale uitwerking van het Toekomstbeeld OV aan de Minister van IenW aangeboden.

Noord-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland is gesproken over de ambitie om de verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad te versnellen. De afgelopen periode zijn de mogelijkheden en globale kosten voor versnelling over het bestaande spoor onderzocht. De uitkomsten van deze quick scan worden meegenomen in de vervolgonderzoeken. Met de regio is afgesproken gezamenlijk te onderzoeken welke opgaven en ontwikkelingen spelen in de regio en op welke wijze versnelling, over bestaand spoor dan wel via een OV-ontsluiting via de Lelylijn, hierin kan bijdragen. Daarnaast is afgesproken om eenmalig € 7,9 miljoen toe te voegen aan het «programma sporendriehoek Noord-Nederland». Hiermee wordt het mogelijk om een ruimere spoorboog bij Hoogeveen te realiseren, waardoor intercity's minder hoeven af te remmen en de reistijd van en naar Groningen wordt verkort. Deze extra bijdrage is tevens bestemd om tractie- en energiematregelen te treffen om op korte termijn sprinters vanuit Leeuwarden via Meppel door te laten rijden naar Zwolle. Via het Toekomstbeeld OV wordt onderzocht op welke wijze een vervolg kan worden gegeven aan het versnellen en verbeteren van de verbindingen vanuit en in Noord-Nederland op de langere termijn.

In kader van de Woondeal Groningen is de Verstedelijkingsstrategie Groningen–Assen afgesproken. Met het maken van de Verstedelijkingsstrategie worden de locaties voor woningbouw op de langere termijn vastgesteld. Daarnaast is het Plan van Aanpak Omgevingsagenda Noord vastgesteld.

Zuid-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid-Nederland is besloten tot het starten van een breed MIRT-onderzoek voor de Brainport regio. Doel van het onderzoek is om een onderbouwing en gedeeld inzicht te verkrijgen in de aard en omvang van de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in deze regio. Nadrukkelijk zal worden gekeken naar vormen van alternatieve bekostiging en inzet van innovatieve oplossingen.

Voor de kortere termijn zijn met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van Eindhoven internationaal knoop XL. Het pakket aan maatregelen bestaat uit de noodzakelijke toekomstvastе aanpassingen op en rond station Eindhoven om de verbinding Eindhoven–Düsseldorf en verdere groei op het spoor mogelijk te maken, de aanleg van een nieuwe fietsenstalling en de realisatie van een hoogwaardige OV-verbinding van Eindhoven CS naar Eindhoven Airport (HOV-3). De verdere uitwerking en aanbesteding van de HOV-3 verbinding zijn eind 2020 gereed. De start van de realisatie van de werkzaamheden wordt voorzien in het eerste kwartaal van 2021.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2016 hebben Rijk en regio een programma met zeven Verkenningen vastgesteld voor de Maas. Vijf Verkenningen gaan inmiddels richting afronding. Dit Bestuurlijk Overleg is over deze lopende verkenningen een Maasbreed afgewogen besluit genomen. Daarmee wordt 100% zicht op financiering gecreëerd om de voorgenomen voorkeursalternatieven verder te brengen richting de planuitwerking. Het betreft de drie systeemwerkingsmaatregelen Well, Arcen en Baarlo–Hout–Blerick, Meanderende Maas Ravenstein–Lith en Oeffelt. Voor de systeemwerkingsmaatregel Thorn–Wessem wordt tot het voorjaar ruimte genomen om een besluit te nemen, waarbij de uitkomsten van de bestuursopdracht van de provincie Limburg worden betrokken.

Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het integraal aanpakken van de waterveiligheidsopgave langs de Maas.

Tevens zijn afspraken gemaakt over de verbinding Amsterdam–Heerlen–Aken. Verderop in deze brief wordt nader op dit onderwerp ingegaan.

Oost-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland zijn afspraken gemaakt, vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek A28 Amersfoort–Hoogeveen, over de voorbereiding van een gericht pakket van infrastructurale maatregelen voor de korte en middellange termijn, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe. Tevens wordt een gezamenlijk MIRT-onderzoek gestart naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met het opstellen van een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Voor de groeiende bereikbaarheidsproblematiek op de A50 is een samenhangende aanpak afgesproken. Rijk en regio hebben afgesproken dat er een MIRT-verkenning wordt gestart, waarbij een wegverbreding naar 2x3 tussen Ewijk Bankhoef en Paalgraven als alternatief wordt meegenomen. Daarnaast starten Rijk en regio een integrale en multimodale aanpak op de corridor A50 Nijmegen–Eindhoven. Voor de financiering van dit totaalpakket is een reservering overeengekomen van maximaal € 69 miljoen voor het Rijk en maximaal € 34 miljoen voor de regio (€ 17 miljoen voor de provincie Noord-Brabant en € 17 miljoen voor de provincie Gelderland).

Voor de N35 is afgesproken dat in het eerste kwartaal van 2020 in een apart Bestuurlijk Overleg, op basis van de uitkomsten van het aanvullend verkeersonderzoek en het aanbod van de provincie Overijssel met betrekking tot de Marsroute N35, afspraken worden gemaakt over de verdere aanpak van de N35.

Afspraken zijn gemaakt over een vervolgonderzoek naar de versnelling van de Berlijntrein. Zie ook verderop in deze brief.

Als invulling op de gedane toezegging tijdens het WGO Water van 11 november jl. kan worden gemeld dat tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland afspraken zijn gemaakt over de Dijkverlegging bij Paddenpol (onderdeel van HWBP-project Dijkversterking Zwolle–Olst) en het starten van de MIRT-onderzoeken Werkendam en Havikerwaard. Deze projecten kunnen tevens gezien worden als pilotprojecten voor het programma Integraal Riviermanagement (IRM).

Tenslotte is stilgestaan bij de Pilot Omgevingsagenda. Afsproken is de Omgevingsagenda Oost in het voorjaar van 2020 af te ronden. Het nog lopende traject voor de Omgevingsagenda heeft al geleid tot vervolgspraken, zoals het opstellen van de eerder genoemd verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Ook voor de regio Arnhem–Nijmegen–Foodvalley wordt toegewerkt naar een verstedelijkingsstrategie met daarbij een Woondeal voor Arnhem–Nijmegen.

Algemeen

Naast het bovenstaande zijn in alle regio's afspraken gemaakt over het beperken van de hinder door werkzaamheden. Ook zijn afspraken vastgelegd, in het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit, over de uitvoering van het klimaatakkoord, onder andere over de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, zero-emissie stadslogistiek en het beperken van drukte in de hyperspits door samenwerking met grote partijen, zoals onderwijsinstellingen. Concrete stappen zijn gezet in het realiseren van de ambities in de Krachtenbundeling smart mobility, met inzet op onder andere digitalisering en intelligente verkeerslichten.

Goederenvervoercorridors

Naast Bestuurlijke Overleggen MIRT met de verschillende regio's, heeft ook een Bestuurlijk Overleg MIRT plaatsgevonden over de goederenvervoercorridors. De gezamenlijke corridorpartijen werken aan een lange termijn agenda voor Corridorontwikkeling Oost en Zuid-Oost om zodoende de doorstroming en flexibele uitwisselbaarheid van de modaliteiten water, wegen en spoor te bevorderen. Daarbij is de inzet onder andere gericht op het selectief versterken van de bovengemiddelde knooppunten en het vergroten van uitwisselbaarheid van goederenstromen tussen modaliteiten op deze knooppunten. Daartoe wordt in 2020 een gezamenlijk budget verkend, gekoppeld aan een lange termijn agenda voor corridorontwikkeling Oost en Zuid-Oost. In concrete projecten wordt al aan de ontwikkeling van de corridors gewerkt. Bij knooppunt Nijmegen wordt het viaduct over de A15 bij afslag 38 aangepakt als aanvulling op de te realiseren nieuwe Railterminal Gelderland. Voor knooppunt Geleen/Sittard/Born wordt buisleidingen als alternatief voor vervoer van gevaarlijke stoffen onderzocht. Rijk en regio investeren samen in knooppunt Tilburg om de kansen voor trimodale ontwikkelingen te benutten. In het knooppunt Venlo wordt, naast lopende projecten zoals de aansluiting van de nieuwe railterminal in Trade Port Noord en het geschikt maken van het emplacement voor 740 meter treinen in het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, geïnvesteerd in de linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen. Komende jaren wordt één nieuwe locatie voor truckparkings gerealiseerd (bij Dordrecht) en worden drie bestaande truckparkinglocaties uitgebreid (bij Rotterdam, Venlo en Asten). In totaal worden tussen de 750–800 nieuwe truckparkingplaatsen gerealiseerd. Daarnaast worden afspraken gemaakt over handhaving bij trucks die langer parkeren dan toegestaan en wordt een dynamisch systeem over de aanwezigheid en bezetting van truckparkingplaatsen ontwikkeld.

2. 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. Voor de voortgang van de waterdossiers wordt verwezen naar de brief die u heeft ontvangen ten behoeve van het WGO Water van 11 november.

Zuidwest-Nederland

A4 Burgerveen-N14

De MIRT-verkenning A4 Burgerveen-N14 is in de afrondende fase. In september van dit jaar is specifiek voor de vervanging van het Ringvaart-aquaduct een partieel Voorkeursbesluit voor de Westvariant vastgesteld, waarbij het oudste aquaduct in zuidelijke richting wordt vervangen door een nieuw exemplaar op dezelfde plek. Met deze keuze kan het, aan de oostkant van de A4 gelegen, bedrijventerrein volledig behouden blijven. Het is technisch niet mogelijk binnen het bestaande aquaduct uit 1961 de weg met een rijstrook te verbreden. Het aquaduct in noordelijke richting is in 2010 aangelegd en heeft nog ruimte voor een extra rijstrook. Het huidige budget voor het Ringvaartaquaduct van € 80 miljoen is met € 40 miljoen verhoogd, zodat voor het project A4 Burgerveen-N14 nu in totaal een budget beschikbaar is van € 173 miljoen. Begin 2020 wordt de Structuurvisie met het volledige Voorkeursalternatief naar uw Kamer gestuurd.

A4 Haaglanden-N14

De werkzaamheden aan het ontwerp-Tracébesluit (OTB) A4 Haaglanden-N14 zijn in de afrondende fase. Naar verwachting kan het OTB in het eerste kwartaal van 2020 genomen worden in plaats van eind 2019. De reden voor deze vertraging is het onlangs genomen besluit om (naast het spoorviaduct bij Rijswijk) ook het spoorviaduct bij Leidschendam aan te passen, om zo de extra rijstroken te kunnen toevoegen en tevens de vluchtstroken ter plaatse te kunnen behouden. De realisatie start conform de planning in 2023. Het budget voor dit project is verhoogd met € 145 miljoen naar € 612 miljoen, voornamelijk voor het aanpassen van deze spoorviaducten. Dit project is één van de zeven projecten, aangewezen door het kabinet die gebruik kunnen maken van de snelheidsverlaging om te voldoen aan de stikstofnormen.

A15 Botlekbrug

Met de brief van 27 mei 2019 (Kamerstuk 29 385, nr. 100) bent u geïnformeerd over de vertraging in de afbouw van de Botlekbrug als onderdeel van het in 2015 opengestelde project A15 Maasvlakte-Vaanplein. Tevens is toegezegd om in het najaar een nieuwe planning met u te delen. Inmiddels is de planning herijkt. Om de veiligheid tijdens het werk te kunnen blijven garanderen, zijn werkzaamheden ontvlochten en schuift de afronding van de werkzaamheden en openstelling van het spoor naar het eerste kwartaal in 2021. Begin 2020 worden de constructieve aanpassingen omtrent de sterkte afgerond en wordt vervolgens gestart met de afbouw van de spoorwerkzaamheden. Over de hinder die hieruit voortvloeit vindt continu overleg plaats met stakeholders. Op dit moment wordt nog gewerkt aan een nieuwe raming waarover u begin 2020 nader wordt geïnformeerd.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Het project Nieuwe Sluis Terneuzen bevindt zich midden in de bouwfase. Er wordt hard gewerkt om in 2022 het eerste schip door de sluis te laten varen. Tijdens de bouwwerkzaamheden is een grote onvoorziene hoeveelheid met zware metalen en minerale olie verontreinigde grond gevonden in de onderlaag van de Schependijk. De sanering van de Schependijk is inmiddels afgerond. De onvoorziene verontreiniging is voor rekening van de opdrachtgever, zijnde het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Vlaamse Departement van Mobiliteit en Openbare werken. Met Vlaanderen is de afspraak gemaakt dat Nederland en Vlaanderen op basis van redelijkheid en billijkheid beiden de helft van de kosten dragen. Dit is een uitzondering, aangezien de verontreinigde locatie Nederlands grondgebied betreft. Het betreft een bedrag van circa € 45–55 miljoen inclusief btw, waarvan Nederland circa € 22–28 miljoen bijdraagt. Voor het Nederlandse deel is dekking gevonden binnen artikel 15.03 Hoofdvaarwegen. Het definitieve bedrag is op dit moment nog niet bekend, aangezien de sanering financieel nog niet is afgerond. Hierover loopt het gesprek met de opdrachtnemer nog. Uw Kamer zal daarna geïnformeerd worden over het definitieve bedrag. Over de gevolgen van PFAS voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen bent u geïnformeerd in de recente Kamerbrief over stikstof en PFAS. Deze kosten zijn geen onderdeel van de hierboven genoemde meerkosten.

Noordwest-Nederland

Multimodale Knoop Schiphol

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland is – parallel aan de ondertekening van de bestuursovereenkomst met Schiphol, Vervoerregio, NS, ProRail en Haarlemmermeer – de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol (MKS) vastgesteld. Hiervoor is € 237,5 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan het Ministerie van IenW € 78,8 miljoen bijdraagt, Schiphol € 69,4 miljoen en de Vervoerregio Amsterdam € 69,2 miljoen. Daarbovenop draagt NS € 20 miljoen bij aan het project. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land, waar nu al dagelijks circa 109.000 in-, uit en overstappende reizigers gebruik van maken. Om het snelgroeiend aantal reizigers te kunnen blijven bedienen zijn maatregelen noodzakelijk. Uiteindelijk kunnen door alle maatregelen dagelijks tussen de 120.000 en 125.000 in- uit- en overstappende reizigers op een comfortabele en veilige manier gebruik maken van het station. De Voorkeursbeslissing richt zich op de veiligheid, capaciteit en kwaliteit van het trein- en busstation en houdt in dat er een pakket aan maatregelen wordt gerealiseerd waarmee de voorzieningen om van en naar de treinperrons te komen worden verbeterd en uitgebreid, in de de hal waar de perrons op uitkomen ruimte en overzicht wordt gecreëerd en een nieuw busstation wordt aangelegd. Ten behoeve van de sociale veiligheid worden in de de hal waar de perrons op uitkomen OV-chipkaartpoortjes geplaatst. Tot dit aparte gedeelte hebben enkel treinreizigers met een OV-chipkaart toegang. Daarmee wordt station Schiphol Airport het laatste grote station waar OV-chipkaartpoortjes worden geplaatst. Er wordt direct gestart met de Planuitwerking van deze maatregelen. Het streven is begin 2022 de Projectbeslissing gereed te hebben. Het grootste deel van de maatregelen zal volgens de huidige planning in 2025 worden opgeleverd. Als bijlage bij deze brief treft u aan het eindrapport MIRT-verkenning

Corridor Amsterdam–Hoorn

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland is de bestuursovereenkomst tussen Rijk en de samenwerkende regionale overheden getekend. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over een multimodaal mobiliteitspakket met een omvang van € 538,5 miljoen. Hierin zijn maatregelen opgenomen voor het hoofd- en onderliggend wegennet, de benutting en aanpassing van spoorinfrastructuur, een werkgeversaanpak en de fiets. Ook de regionale inpassing en het mogelijk maken van meer woningbouw bij stations conform de afspraak in de woondeal MRA zijn hier onderdeel van.

De nauwe samenwerking met de regionale overheden heeft geleid tot een voorkeursalternatief over de modaliteiten en bevoegdheidsgrenzen van de betrokken overheden heen. Na het Nota overleg MIRT wordt de structuurvisie met dit alternatief vastgesteld. Daarna start het uitwerken van de voorkeursbeslissing naar een ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB bevat de maatregelen aan het hoofdwegennet, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Ook start de uitwerking van maatregelen waarbij de regio het voortouw neemt. Zoals met project Guisweg waarbij de veiligheid en bereikbaarheid rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar–Amsterdam en de Provincialeweg wordt verbeterd en met project Hoorn waarbij maatregelen worden genomen ter verbetering van de doorstroming op het onderliggend wegennet bij aansluiting 8 in Hoorn.

OV SAAL Korte Termijn

De spoorprojecten OV SAAL Korte Termijn (KT) zijn volgens planning in december 2016 in dienst gesteld. In 2019 is de eindafrekening opgemaakt. De projecten beheldden spoorverdubbeling en ongelijkvloerse aansluitingen op het traject Riekerpolder-Utrechtboog (op de Zuidas) in Amsterdam en maatregelen bij Almere Centraal. Er resteert nog een aantal kleinere werkzaamheden dat in de categorie «nazorg» valt. Beide projecten maken een aanzienlijke verbetering van het treinaanbod voor reizigers tussen Lelystad en Amsterdam mogelijk. Op dit drukke traject rijden als gevolg van deze maatregelen meer treinen met een betere betrouwbaarheid. Daarnaast is door de bouw van geluidschermen in beide projecten de leefbaarheid in Amsterdam, Diemen, Weesp, Muiderberg en Almere verbeterd. De projecten zijn ruim binnen budget gerealiseerd. Voor het project in Amsterdam is aan ProRail in 2010 een beschikking verleend; in totaal is circa € 630 miljoen subsidie verleend. Voor het project in Almere, Weesp en Muiderberg is in 2013 een beschikking verleend, in totaal circa € 180 miljoen. Op basis van deze eindafrekening is er de constatering dat de beide projecten samen vrijwel € 190 miljoen goedkoper zijn uitgevoerd. In de afgelopen jaren zijn deze meevallers verwerkt en toegevoegd aan het budget van het project Zuidasdok, de vrije investeringsruimte en in mindering gebracht op het prognosticeerde tekort van PHS. De redenen voor deze gunstige ontwikkeling kunnen zijn dat de scope van beide projecten eenduidig was (alleen werkzaamheden op het gebied van spoor), dat alle overheden goed hebben samengewerkt voor een zo spoedig mogelijke realisatie, dat de aanbestedingen in een (voor de opdrachtgever) gunstige tijd zijn gedaan en dat samenwerking tussen opdrachtgever en bouwcombinaties in een alliantievorm positieve effecten heeft gehad.

³ [Rijkpleetba 35.300 A, uut. 2] edekamer.nl.

Ring Utrecht

Voor de Ring Utrecht wordt een nieuw Tracébesluit (TB) opgesteld. Hierbij zal een beoordeling van de effecten van stikstof worden opgenomen. Dit project is één van de zeven projecten aangewezen door het kabinet die gebruik kunnen maken van de snelheidsverlaging om te voldoen aan de stikstofnormen. Het streven is om het Tracébesluit voor dit project in 2020 vast te stellen. Daarnaast wordt uitgegaan van de bestaande afspraken met extra bovenwettelijke inpassingsmaatregelen. Een voortvarende aanpak van de knelpunten op de Ring Utrecht is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van Nederland. De verbetering van de bereikbaarheid in de regio loopt door de latere aanpak van de Ring Utrecht vertraging op. Daarom is afgesproken om een aanvullend bedrag van € 10 miljoen vrij te maken door Rijk en regio (50/50) voor de uitvoering van een extra pakket mobiliteitsmaatregelen.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

De NRU heeft een opgave uit te werken met betrekking tot de stikstofdepositie na het besluit van de Raad van State over het PAS. De gemeente Utrecht probeert dit op te lossen (de NRU is een gemeentelijk project met bijdrage vanuit het Rijk). Aangezien de afspraken over de NRU bij de voorkeursbeslissing van de Ring Utrecht zijn gemaakt, wordt er bij de verdere uitwerking van de NRU ook gekeken naar de ontwikkeling van de Ring Utrecht. De uitvoering van beide projecten wordt in samenhang gezien.

Knooppunt Hoevelaken (A1/A30)

Zoals in de brief aan uw Kamer van 15 april jl. (Kamerstuk 29 385, nr. 99) en in de antwoorden van 3 juni jl. op de Kamervragen van de leden Von Martels, Geurts en Slootweg (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2873) aangegeven, wordt voor project Knooppunt Hoevelaken gestuurd op het vaststellen van het Tracébesluit in voorjaar 2020. Als gevolg van de recente uitspraak van de Raad van State over het PAS moet een project-specifieke onderbouwing voor stikstof in de vorm van een passende beoordeling en ADC-toets met compensatieplan voor het project worden gemaakt. Dit project is één van de zeven projecten aangewezen door het kabinet die gebruik kunnen maken van de snelheidsverlaging om te voldoen aan de stikstofnormen. Het onzeker of vaststelling van het Tracébesluit in voorjaar 2020 nog haalbaar is. Door het ontbinden van het contract met de combinatie CA1|28 moet de realisatie van het project Knooppunt Hoevelaken opnieuw worden aanbesteed. Het opstarten van een nieuwe aanbestedingsprocedure kost tijd. Openstelling van het project in 2025 is daarmee niet realistisch meer. Bij de vaststelling van het Tracébesluit kan met meer zekerheid worden aangegeven wat een realistische uitvoeringsplanning wordt.

Het project Verkenning A1/A30 Barneveld ligt op schema om bij het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2020 een voorkeursalternatief te presenteren. Daarmee is 2023 nog altijd het streven voor de start van de realisatie. Gekeken wordt of er zich kansen voordoen voor gelijktijdige aanpak van de A1/A30 en knooppunt Hoevelaken, met als uitgangspunt dat dit niet mag leiden tot verdere vertraging.

Noord-Nederland

Kornwerderzand

In de brief van 11 juni jl. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 124) is uw Kamer geïnformeerd over de overeenstemming met de provincie Fryslân. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de teksten van een bestuursovereenkomst. De verwachting is dat op korte termijn de bestuursovereenkomst kan worden ondertekend.

N33

Een wijziging in de planning heeft plaatsgevonden voor het project N33 Midden (Zuidbroek–Appingedam). Dit vanwege een intensiever participatietraject dan eerder voorzien. Gepland was om het ontwerp-Tracébesluit (OTB) eind 2019 vast te stellen en het Tracébesluit in 3^e kwartaal 2020. Voor beide producten is de planning gewijzigd. Het OTB zal begin 2020 worden vastgesteld, het Tracébesluit begin 2021.

Spoorzone Groningen en Veendam–Stadskanaal

In het afgelopen jaar zijn goede afspraken gemaakt met de noordelijke provincies over het project Spoorzone Groningen en Veendam–Stadskanaal. Met de middelen die vanuit het Rijk beschikbaar zijn gesteld kunnen deze projecten door en verder worden opgestart. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid in deze regio.

Groningen–Leeuwarden

Het project capaciteitsuitbreiding Groningen–Leeuwarden is volop in realisatie. We zijn daarbij ook tot overeenstemming gekomen dat het opdrachtgeverschap bij de provincies ligt. De nog beschikbare middelen bij het Rijk worden dan ook via de provincie besteed voor de uitbreiding van het hoofdspoor aldaar.

Zuidelijke Ringweg Groningen

Bij brief van 28 maart jl. bent u geïnformeerd over het rapport «Waar een wil is, komt een weg» van de commissie Hertogh (Kamerstuk 35 000 A, nr. 89). In dit rapport met bijbehorend plan van aanpak werd een aantal aanbevelingen gedaan over het vervolg van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen. De aanbevelingen zijn voortvarend opgepakt en dit heeft er mede toe geleid dat de voorbeeldprojecten Helperzoomtunnel en damwanden voor de bouwkuip van de verdiepte ligging afgelopen zomer conform afspraken zijn uitgevoerd. In het plan van aanpak van de commissie Hertogh is gemeld dat met betrekking tot de financiële situatie op langere termijn procesafspraken zijn gemaakt, rekening houdend met de contractuele rolverdeling en de contractuele verhoudingen. Op dit moment vinden hierover gesprekken plaats tussen partijen. Zodra hierover meer bekend is, wordt u nader geïnformeerd.

Afsluitdijk

In de brief van 6 juni 2019 inzake de voortgang van het MIRT (Kamerstuk 35 000 A, nr. 122) bent u geïnformeerd over een issue inzake hydraulische randvoorwaarden bij het project Afsluitdijk. Gevolg hiervan is dat een aanpassing nodig is aan het ontwerp van de nieuw te bouwen spuisluizen waardoor de bouw van de nieuwe spuisluizen niet zoals gepland eind 2019 kan starten. Toegezegd is u na de zomer te informeren of het ontwerp en de planning kunnen worden aangepast zonder uitstel van de

overeengekomen MIRT-mijlpaal. Omdat de verschillende objecten binnen het project Afsluitdijk veel relaties met elkaar hebben, is nog een nadere uitwerking nodig alvorens de gevolgen voor planning en kosten stabiel in beeld zijn gebracht. Ondertussen is het werk aan de versterking van de dijk en de werkzaamheden «realiseren gemaal» in uitvoering, net als de werkzaamheden aan de doorgang in de Afsluitdijk in het kader van de vismigratierivier. De verwachting is u in het eerste kwartaal van 2020 nader te kunnen informeren.

Regio Specifiekpakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)

Zoals afgesproken treft u in de bijlage de elfde voortgangsrapportage van het Regio Specifiekpakket Zuiderzeelijn aan⁵.

Zuid-Nederland

A58 Breda Tilburg

De planning voor de MIRT-verkenning A58 Breda Tilburg, deelopgave van het programma SmartWayZ.NL, moet worden aangepast. Het voorkeursalternatief kan naar verwachting niet eind 2020, maar eind 2021 worden vastgesteld. Dit komt enerzijds omdat deze MIRT-verkenning complex is vanwege het alternatief Weg van de Toekomst, dat hierin wordt verkend. Anderzijds is er voor gekozen om het trekkerschap door de regio uit de vorige fase over te dragen naar het Rijk, waarvoor aanvullende afspraken zijn gemaakt over elkaars rol, inzet en verantwoordelijkheden. De planning van de realisatie van dit project (2024–2026) is nog steeds haalbaar.

A2 het Vonderen-Kerensheide

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de PAS is in de afgelopen periode onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het Tracébesluit A2 Het Vonderen-Kerensheide binnenkort getekend kan worden.

Maaslijn

In maart 2019 zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over het project Maaslijn. Met versnellingsmaatregelen wordt de robuustheid van de dienstregeling verbeterd en wordt de reistijd tussen de knooppunten Nijmegen, Venlo en Roermond verkort. Met elektrificatie wordt minder CO₂-uitstoot gerealiseerd en zijn er lagere kosten voor brandstof en het onderhoud van treinen. Ook kunnen elektrische treinen sneller optrekken dan dieseltreinen waardoor de reistijd wordt verkort. Deze afspraken zijn uitgewerkt in een bestuursovereenkomst. Na vaststelling hiervan in de gedeputeerde staten zal de bestuursovereenkomst op korte termijn worden ondertekend. Daarmee staat een nieuw en helder perspectief voor het vervolg van het project vast, zodat belangrijke verbeteringen voor reizigers en het milieu samen met de regio tot een goed einde kunnen worden gebracht.

Verbinding Amsterdam–Heerlen naar Aken

Conform de motie van de leden Amhaouch en Laçin (Kamerstuk 29 984, nr. 836) en de toezegging uit het AO Spoor van 25 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 869) wordt u geïnformeerd over de randvoorwaarden, financiële gevolgen en omstandigheden van het doortrekken van de verbinding Amsterdam–Heerlen naar Aken. Samen met de

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

betrokken partijen, waaronder de provincie Limburg en de Duitse verkeersverbond NVR, wordt bekeken hoe de kwaliteit van de internationale verbinding Amsterdam–Heerlen–Aken aantrekkelijker gemaakt kan worden. Momenteel worden de verschillende opties uitgewerkt. Uiterlijk in het 2^e kwartaal van 2020 wordt in samenspraak met de Duitse vervoersautoriteit NVR en de regio een besluit genomen over mogelijkheden tot verbetering van de verbinding Amsterdam–Eindhoven–Heerlen–Aken. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd en ontvangt conform de motie Amhaouch/Laçin de uitkomsten van de inhoudelijke analyses. Huidige inzichten zijn dat op de kortst mogelijke termijn tot een verbetering kan worden gekomen met de realisatie van de tweede regionale trein Maastricht–Heerlen–Aken. Met deze stap – die naar verwachting in 2022 mogelijk is – wordt tweemaal per uur in een zeer goede overstap van/op de Intercity van en naar Amsterdam voorzien. Om deze verbeteringen werkelijk tot stand te brengen zal Limburg als concessieverlener de frequentie van de treindienst moeten verdubbelen. Het huidige beeld is dat dit zonder extra kosten kan worden gerealiseerd. Daarnaast is een heldere informatievoorziening voor doorgaande reizigers van en naar Eindhoven–Amsterdam op stations en in de trein, optimaliseren van ticketverkoop en een cross-platform overstap van maximaal 5 minuten noodzakelijk om van deze nieuwe dienst een succes te maken. Voor de langere termijn wordt een mogelijke rechtstreekse Intercity naar Aken onderzocht met duidelijke go/no go momenten. Uit de eerste doorrekeningen blijkt dat een doorgetrokken Intercity vanwege de beperkte vervoerswaarde en relatief hoge kosten (extra multicourant materieel specifiek voor deze verbinding) een hoog exploitatietekort oplopend tot meer dan € 10 miljoen per jaar kent. Ook brengt dit meer risico's voor de betrouwbaarheid, punctualiteit en capaciteit met zich mee op de één van de meest druk bereden corridors, namelijk Amsterdam–Utrecht–Eindhoven, waar vanwege de drukte als eerste de 10-minutentrein is ingevoerd. In het Toekomstbeeld OV worden de netwerkeffecten voor een directe verbinding nader onderzocht. Bezien wordt op welke wijze een directe verbinding in samenhang effectief is in te passen.

Robuuste Brabantroute

In 2019 zijn vrijwel alle afspraken in het kader van de Robuuste Brabantroute afgerond. Op een deel van de Brabantroute bij Dorst, Rijen en Oisterwijk zijn afspraken gemaakt over specifieke maatregelen, de integrale aanpak in Tilburg heeft invulling gekregen. Daarnaast heeft de aanpak van trillingsproblematiek inmiddels een eigenstandig traject gekregen. Voor de aanpak van twee overwegen in Rijen is vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat recent aanvullend budget toegezegd. Voor de aanpak van de Julianastraat en de Oosterhoutseweg komt de Rijksbijdrage daarmee op circa € 29 miljoen.

Weert-Hamont

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld (Kamerstuk 29 984, nr. 783) worden diverse onderzoeken uitgevoerd voor het reactiveren van de spoorlijn Weert-Hamont voor personenvervoer. Op dit moment wordt gewacht op de laatste beslisinformatie. In de Kamerbrief over internationaal spoorvervoer, die u begin 2020 ontvangt, worden de vervolgstappen geduid en de uitkomsten van de onderzoeken met uw Kamer gedeeld.

Passerelle Maastricht

Voor de transfercapaciteit ten aanzien van de passerelle van station Maastricht werken we de plannen uit in overleg met ProRail en de regio. We streven er naar komend voorjaar nadere afspraken te maken.

Oost-Nederland

A1/A35 Azelo-Buren

Naar aanleiding van moties van het lid Von Martels c.s (Kamerstuk 34 775 A, nr. 49) en het lid Van Aalst (Kamerstuk 35 000 A, nr. 6) is het afgelopen jaar een verkort MIRT-onderzoek uitgevoerd op de A1/A35 tussen Azelo en Buren. Uit dit onderzoek blijken met name knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze hebben effect op de doorstroming. Vooral de vele weefbewegingen van verkeersstromen zorgen voor problemen. Het komende jaar worden de oplossingsrichtingen uit het onderzoek en bijbehorende financieringsmogelijkheden verder uitgewerkt door de betrokken partijen. Hierbij wordt begonnen met de maatregelen die al op de korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

IJsselbruggen A12

Grootschalige renovatie van de stalen IJsselbruggen in de A12 is noodzakelijk gebleken. Gezien de beperkte resterende levensduur is het noodzakelijk dat in aanloop naar de renovatie al op korte termijn maatregelen genomen worden die het gebruik van de bruggen beperken. Hiermee wordt getracht de bruggen tot aan de renovatie beschikbaar te houden. De hinder die hieruit voortkomt is onvermijdelijk. Rijkswaterstaat verwacht de werkzaamheden in 2024 te kunnen afronden.

Berlijntrein

Uit de nadere uitwerking van de quick scan Berlijntrein blijkt dat per dienstregeling 2024 een reistijdwinst van een half uur op de huidige route tussen Amsterdam en Berlijn kansrijk is. Met de regio is afgesproken ons hier samen voor in te zetten. Komend jaar werken we met de Duitse partners verder om tot een gezamenlijke inzet te komen. Het streven is om begin 2020 met de Duitse ambtsgenoot hierover te spreken en vervolgens een rapportage naar uw Kamer te sturen.

Verdere versnelling van de verbinding naar Berlijn op de lange termijn, waarbij grootschalige infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn, wordt in het Toekomstbeeld OV 2040 onderzocht. Hierbij geldt dat alle routeopties volwaardig worden afgewogen conform de toezegging tijdens het AO internationaal spoor (Kamerstuk 29 983, nr. 823) en de motie van lid Amhaouch (Kamerstuk 29 984, nr. 819).

Niet-regiospecifieke onderwerpen

Fiets

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2018 zijn met alle landsdelen concrete afspraken gemaakt voor snelfietsroutes en fietsenstallingen bij stations. Voor alle snelfietsroutes zijn inmiddels definitieve afspraken gemaakt. Op enkele plekken is de uitbreiding van de fietsenstallingen gerealiseerd en op veel plaatsen zijn de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw in volle gang. Dit jaar zijn verdere afspraken gemaakt over de inzet van het resterende geld uit het regeerakkoord voor fietsparkeren bij OV-knooppunten. Deze worden de komende jaren gerealiseerd en met innovatieve maatregelen worden de stallingen steeds beter benut om te voorzien in de stijgende vraag naar parkeerbehoefte.

Het beeld dat actieve mobiliteit een essentieel onderdeel is van een optimaal functionerend duurzaam mobiliteitssysteem wordt door Rijk en regio gedeeld. Rijk en regio zetten zich dan ook gezamenlijk in voor meer

ritten op de fiets met als concrete ambitie van het Rijk: 200.000 extra fietsforensen in deze kabinetsperiode. Het stimuleren van fietsen naar het werk en naar school maakt tevens onderdeel uit van de afspraken in het Nationaal Preventieakkoord in het kader van meer bewegen en gezond leven. Tour de Force, een samenwerkingsverband tussen overheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en kennisinstituten, heeft de tweede etappe gelanceerd⁶. De partners committeren zich aan een forse impuls in de fiets met als doel 20% meer fietskilometers in 2027.

Met de investeringen in fietsparkeren bij stations is het de ambitie om in 2025 samen met de medeoverheden de stallingscapaciteit uit te breiden tot ruim 600.000 plaatsen. Tegelijkertijd is de inzet de beschikbare stallingscapaciteit dan beter en slimmer te kunnen benutten. Door inzet van innovatieve oplossingen, deel- of wisselfietsen en goede bewegwijzering naar de vrije plekken. Zo kunnen we gezamenlijk met alle betrokken partijen rond 2025 voldoende capaciteit bieden om in de behoefte te voorzien door de combinatie van maatregelen. Uitgaande van de maatregelen die genomen worden om een kortere verblijfsduur van fietsen in de stallingen en een hogere benuttingsgraad te bewerkstelligen, kunt u er vanuit gaan dat in 2025 de benodigde capaciteit wordt gerealiseerd.

Inspelen op groeiend treingebruik

Het gebruik van de trein groeit in alle landsdelen. Uw Kamer heeft hier eerder schriftelijke vragen over gesteld (lid Amhaouch). Ook zijn er moties ingediend over de aanpak van NMCA-knelpunten op het spoor (Jetten c.s., Kamerstuk 35 000 A, nr. 10) en versnelling naar de landsdelen (Drost-Ziengs, Kamerstuk 29 984, nr. 841). Om het groeiend treingebruik beter op te vangen zal samen met ProRail een plan worden opgesteld om aanvullende maatregelen richting 2030 te treffen. Naar verwachting wordt uw Kamer hier in het voorjaar van 2020 over geïnformeerd.

Voortgang Toekomstbeeld OV

Op 6 november jl. is bij de landelijke OV- en Spoortafel de voortgang van het Toekomstbeeld OV besproken. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van de contouren Toekomstbeeld OV. In het najaar van 2020 willen we komen tot een concrete ontwikkelagenda. De bestuurders aan de OV- en Spoortafel vinden de huidige ambities ten aanzien van het netwerk passen binnen de contouren die zijn vastgesteld op 6 februari jl. Zij hebben gevraagd om tempo te houden op de verdere uitwerking. Verder is specifiek gesproken over internationaal spoorvervoer en de mogelijkheden van HOV-bussystemen. Bij het eerste onderwerp is ingezoomd op de betrekkingen en ontwikkeling in Duitsland. Het gesprek was behulpzaam om zicht te krijgen op de opgaven aan de andere kant van de grens en de insteek van het gesprek met onze Duitse counterparts vorm te geven. Bij het tweede strategische onderwerp is aan de hand van binnen- en buitenlandse voorbeelden gesproken over wat een HOV-busnetwerk – ook wel Bus Rapid Transit (BRT) – voor de mobiliteitsopgave kan betekenen. Afgesproken is dat een concrete strategie op Bus Rapid Transit onderdeel moet uitmaken van het Toekomstbeeld OV. Dit wordt in het werkproces van het Toekomstbeeld OV meegenomen. Daarmee wordt ook invulling gegeven aan de motie van het lid Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 36) waarin wordt gevraagd om de kansen van innovatief hoogwaardig OV in beeld te brengen. Bij de uitwerking zal tevens, zoals in de motie wordt verzocht, de verbinding Utrecht–Gorinchem–Breda worden meegenomen.

⁶ <https://www.fietsberaad.nl/Tour>.

Overwegenbesluiten

In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) wordt gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid en doorstroming van beveiligde overwegen en zijn sinds 2016 tien bestuursovereenkomsten afgesloten op verschillende plaatsen in Nederland. Daarnaast is ProRail bezig met studies naar vijftien andere vergelijkbare projecten. Recent (14 oktober jl.) is met de gemeente Apeldoorn een bestuursovereenkomst gesloten. De gemeente gaat met financiële bijdragen uit het LVO en van de provincie de overweg aan de Laan van Osseveld structureel aanpakken door een tunnel aan te leggen. In totaal worden er op dit moment 25 overwegen aangepakt door middel van maatwerkoplossingen. De doorlooptijden hiervan variëren tussen enkele maanden en enkele jaren. In 2019 zijn overwegen aangepakt in Putten, Oisterwijk, Borne, Deurne, Halderberge en Hurdegaryp. In een brief aan uw Kamer over spoorveiligheid later dit jaar wordt nader ingegaan op de voortgang van de aanpak van overwegen. In het programma voor Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) is de ambitie om 180 onbeveiligde overwegen voor eind 2023 versneld te hebben aangepakt. Dit betreffen de openbare en openbaar toegankelijke overwegen en daarmee de meest risicovolle overwegen. Volgens ProRail zijn inmiddels 36 NABO's (20%) aangepakt.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Het afgelopen half jaar is verder gewerkt aan de uitvoering van het programma PHS. Zo is bij het PHS-project Geldermalsen onder meer een goederenwachtspoor voor 740 meter-treinen gerealiseerd. Bij het project Naarden–Bussum is tijdens een lange buitendienststelling een grote hoeveelheid werk verzet waardoor treinen sneller kunnen rijden op het tracé. Het PHS-project Rijswijk–Rotterdam is in uitvoering. Onderdeel hiervan is het realiseren van een duurzaam en innovatief station Delft Zuid (eerste station in Nederland met nul op de meter). Recent is een extra wissel bij Nijmegen gerealiseerd, zodat in de nieuwe dienstregeling de inzet van langere treinen met meer vervoercapaciteit tussen Nijmegen en de Randstad mogelijk wordt.

Vereisten TEN-T-verordening

In vervolg op hetgeen gemeld is in de brief van 6 juni 2019 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 122) is uw Kamer op 13 november jl. geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 870) omtrent het voldoen aan TEN-T-vereisten voor het spoorwegnet voor zover dat door goederentreinen wordt gebruikt. In de brief wordt een pragmatische en gefaseerde aanpak aangekondigd die zoveel als mogelijk aansluit op de marktbehoefte. Daarmee wordt stapsgewijs en kosteneffectief het rijden met treinen van 740 meter lengte gefaciliteerd.

Evaluatie herziene MIRT-spelregels

De MIRT-spelregels zijn in 2016 voor het laatst geactualiseerd. Mede op verzoek van IPO (Kamerstuk 34 550 A, nr. 19) heeft een evaluatie van de geactualiseerde spelregels plaatsgevonden. In de bijlage treft u de resultaten van deze evaluatie aan⁷. Vertegenwoordigers van Rijk en regio hebben in dialoog met elkaar aangegeven hoe het gaat en wat volgens hen mogelijke verbeterpunten naar de toekomst zijn. De bevindingen uit de dialoogsessies zijn door het onderzoeksbureau vertaald naar aanbevelingen. De evaluatie kan worden benut in de toch al benodigde herziening van de MIRT-spelregels vanwege de omvorming van het Infrastructuur-

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

fonds naar een Mobiliteitsfonds en de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Ook onderwerpen zoals alternatieve bekostiging vergen wellicht een aanpassing van de MIRT-spelregels. Het streven is de herziening gereed te hebben op 1 januari 2021, bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de wet Mobiliteitsfonds.

Schets Mobiliteit naar 2040

In juni is de Schets Mobiliteit naar 2040 naar uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 31 305, nr. 209). De Schets heeft als doel om integraal richting te geven aan het mobiliteitsbeleid en samenhang aan te geven in de (toekomst)ambities op de verschillende deelterreinen van mobiliteit. Zoals is aangekondigd, zijn wij over Mobiliteit naar 2040 in gesprek met de regio, de koepels en de Mobiliteitsalliantie aan de hand van de Schets. De algemene reactie is dat de hoofdlijnen van de Schets worden herkend en gedeeld. Ook is er een gezamenlijke behoefte aan nadere uitwerking van verschillende thema's die worden genoemd in de Schets en een vertaling in onze werkwijze, zoals onze MIRT-gesprekken. De ambities van de Schets vindt u terug in de verschillende beleidsdocumenten en instrumenten zoals het Toekomstbeeld OV, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, agenda Fiets en straks het Mobiliteitsfonds en de Luchtvaartnota. Ook kijken we met de regio's hoe de hoofdlijnen van de Schets kunnen landen in de omgevingsagenda's van Rijk en regio. Het Deltaplan 2030, dat de Mobiliteitsalliantie in juni heeft gepresenteerd, sluit op veel punten goed aan op de focus en denkrichting van de Schets en levert een constructieve bijdrage aan veel van de thema's die de Schets ook benoemt. Over de reactie op het Deltaplan en de samenwerking met de Mobiliteitsalliantie bent u, naar aanleiding van de toezegging uit het AO MIRT van 11 juni jl. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 130), onlangs geïnformeerd (Kamerstuk 31 305, nr. 299).

Werken voor derden aan het spoor

Het afgelopen jaar is in nauwe afstemming met provincies, ProRail en het IPO gewerkt aan een nieuw afsprakenkader voor werken voor derden door ProRail. Hiermee ligt een gedragen afsprakenkader waarmee Rijk en regio verder kunnen blijven werken aan investeringen in het spoor. Belangrijk elementen zijn een eerder en beter gezamenlijk gesprek tussen Rijk en Regio over de verdeling van kosten en risico's, de invulling van het opdrachtgeverschap en gefaseerde besluitvorming via een vergelijkbaar proces als bij het MIRT. Voor de verdeling van kosten en risico's zijn een aantal standaardopties. Daarbij gaat het Rijk over de portfolio van regionale projecten meer aan de vervangings- en de beheer- en onderhoudskosten bijdragen en minder aan de aanlegkosten. Het komend jaar wordt met alle partijen verkend hoe een aantal nadere vraagstukken rondom de governance en experimenten met afkoop van kosten en risico's verder te brengen zijn, met als streven om hier uiterlijk bij de Bestuurlijk Overleg MIRT volgend najaar over te kunnen besluiten.

3. Moties en toezeggingen

N35

In de MIRT-brief van 6 juni jl. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 122) is de toezegging gedaan om uw Kamer voor het Nota Overleg te informeren over de Marsroute N35. Uw Kamer heeft vorig jaar reeds twee moties (Kamerstuk 35 000 A, nrs. 31 en nr. 44) over de N35 aangenomen en in aanvulling daarop heeft uw Kamer ook tijdens het Algemeen Overleg van 12 juni jl. de motie Van Aalst c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 126) aangenomen (Handelingen II 2018/19, nr. 97, item 16). Deze motie verzoekt om

tot een sluitende financiering te komen met de provincie Overijssel voor de aanpak van de N35. De afgelopen maanden hebben gesprekken plaatsgevonden met de provincie Overijssel over denkbare vervolgstappen. In deze gesprekken is er gezamenlijk besloten om te starten met een verkeerskundig onderzoek naar het traject Wijthmen–Nijverdal. Dit onderzoek zal zich focussen op de vraag waar eventuele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zich voordoen en welke mogelijke oplossingsrichtingen daarvoor beschikbaar zouden zijn. De uitkomsten van dit onderzoek worden begin 2020 in een bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio besproken. Ook de financiële consequenties zijn dan in beeld gebracht. Hierover wordt uw Kamer geïnformeerd voorafgaand aan het Algemeen Overleg MIRT van juni 2020.

Kasschuif € 1,5 miljard

Tijdens het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat van 9 oktober 2019 (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 50) heeft uw Kamer gevraagd om een verduidelijking over de kasschuif van € 1,5 miljard zoals doorgevoerd in de begroting 2020 van het Infrastructuurfonds. Door de toevoeging van de regeerakkoordmiddelen en een actualisatie van de projectramingen ontstond een risico op onderuitputting in de Voorjaarsnota, waar uw Kamer over is geïnformeerd. Naar aanleiding hiervan is in overleg met de Minister van Financiën in de begroting 2020 een kasschuif doorgevoerd en daarmee aanvullende overprogrammering gerealiseerd. In combinatie met de kasschuiven bij begroting 2019 is een groot deel van de toegevoegde regeerakkoordmiddelen doorgeschoven naar latere jaren.

In de bijlage van deze brief wordt in meer detail ingegaan op de planning van de regeerakkoordprojecten en de relatie met de kasschuiven. Tevens treft u in de bijlage aan de voortgang van het bestemmen van de regeerakkoordmiddelen⁸.

Duurzaamheid in het MIRT; op weg naar een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur

De motie Schonis c.s (Kamerstuk 35 000 A, nr. 59) en de motie Van Brenk (Kamerstuk 35 000 XII, nr 60) verzoeken om bij infrastructuurprojecten duurzaam aan te besteden. In algemene zin worden klimaatneutraliteit, circulaire economie en duurzame mobiliteit altijd meegenomen in de MIRT-projecten en -programma's. Daarnaast wordt gewerkt aan een strategie om tot een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur in 2030 te komen. Komend jaar wordt deze strategie verder uitgewerkt met verschillende partijen, zoals de provincie Noord-Brabant. Zo wordt invulling gegeven aan afspraken die hierover gemaakt zijn in het klimaatakkoord.

Rijkswaterstaat werkt volgens het trias-energetica-principe (een driestapenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken). Rijkswaterstaat stuurt daarbij primair op energiebesparing. Daarnaast werkt Rijkswaterstaat samen met de RVO aan het opwekken van duurzame energie op het areaal van Rijkswaterstaat middels het pilot-programma «Hernieuwbare energie op rijksgronden». Zo is in 2019 op de A50 het project *solar highways* gerealiseerd (dit is een combinatie van een geluidscherm met zonnepanelen).

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Rijkswaterstaat neemt CO₂-besparing in haar aanbestedingen mee volgens het criterium «beste prijs-kwaliteitsverhouding (BPKV)». Daarvoor worden de instrumenten DuboCalc en de CO₂-prestatieladder gebruikt. Het inkoop-instrument DuboCalc belooft aannemers voor een ontwerp met lage milieukosten. Het inkoopinstrument CO₂-prestatieladder belooft bedrijven met een goed CO₂-managementsysteem. In de marktbenadering van zowel ProRail als Rijkswaterstaat krijgen inschrijvers/aannemers een fictieve korting als zij goed scoren op beide instrumenten. Hiermee wordt de aannemer gestimuleerd om duurzaam te ontwerpen en CO₂ te besparen.

Belangrijk om tevens te vermelden is dat Rijkswaterstaat optreedt als launching customer voor duurzame innovaties zoals het circulair viaduct en de verduurzaming van asfalt en beton.

Filecijfers ANWB

Conform uw verzoek (Kamerstuk 31 305, nr. 253) heeft overleg plaatsgevonden met de ANWB, samen met Rijkswaterstaat en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De ANWB en het Ministerie van IenW trachten beiden de files goed in beeld brengen, echter met een ander doel. Waar de ANWB zich primair richt op de actuele vertraging ten behoeve van reisadvies, gebruikt het ministerie het filebeeld om investeringskeuzes op te baseren. De manier waarop files in beeld worden gebracht is dan ook verschillend. De ANWB gebruikt Floating Car Data van TomTom, een veelbelovende manier, met mobiele snelheidsgegevens van weggebruikers. Het KiM concludeert dat deze data zeer geschikt is om files te signaleren en verkeer real time te managen; maar ook dat Floating Car Data kwetsbaar is. TomTom hanteert, net als andere bedrijven die real time weggebruikers informeren, eigen afgeschermd algoritmes, onder andere voor wanneer iets een file is. Deze methodes kunnen elk jaar veranderen waardoor ze niet zomaar met het voorgaande jaar vergelijkbaar zijn. Hierdoor is Floating Car Data minder geschikt voor het monitoren van de files over meerdere jaren. Voor het monitoren van de files maakt Rijkswaterstaat gebruik van lussen in de weg, met een consistente berekeningswijze over de jaren. Die cijfers worden meegenomen in de Rapportage Rijkswegennet. Het KiM doet een vervolgonderzoek naar de kwaliteit van Floating Car Data.

Vervoersarmoede

Het onderwerp vervoersarmoede en de ontwikkelde CBS-indicator hiervoor is conform de motie Kröger (Kamerstuk 23 645, nr. 702) onder de aandacht gebracht bij de vervoerregio's en de betrokken vervoerders. Naar aanleiding van de motie Lacin en Kröger (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 30) wordt samen met medeoverheden een overzicht gemaakt van dekking en bereikbaarheid van het regionaal OV mede in het licht van zorg over vervoersarmoede. Dit zal worden besproken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).

Onderwijsaanpak

Zoals toegezegd in het AO Spoor van 25 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 689) is de onderwijsaanpak geagendeerd op de Bestuurlijke Overleggen MIRT, voortbouwend op de successen in Nijmegen en Groningen⁹. Het doel hierbij is om tot concrete afspraken te komen op zoveel mogelijk trajecten waar knelpunten in het OV in de spits ontstaan en waar scholieren en studenten een substantieel aandeel van het aantal

⁹ Kamerstuk 35 000 A, nr. 15.

reizigers vormen. Met alle regio's zijn afspraken gemaakt over een onderwijsaanpak, deze afspraken zijn terug te vinden in de besluitenlijst. Zo wordt komende maanden aan een concreet plan van aanpak gewerkt, is een meerjarige inspanningsverplichting afgesproken of wordt de bestaande onderwijsaanpak voortgezet, onder meer in de steden Utrecht, Zwolle, Arnhem en Maastricht en de regio's Limburg, Brabant en Zuidwest-Nederland. Per locatie wordt verkend of een onderwijsaanpak effectief kan zijn en als dat het geval blijkt wordt per locatie een plan van aanpak opgesteld om tot maatregelen te komen die de hyperspits kunnen verlichten.

Barneveld Noord

Naar aanleiding van motie Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 75) heeft de afgelopen periode met de regio FoodValley, gemeente Barneveld, NS en ProRail overleg plaatsgevonden over een (tijdelijke) Intercitystop te Barneveld Noord op het baanvak Amersfoort–Apeldoorn. Daarbij is gekeken naar de ambitie, haalbaarheid, inpasbaarheid en klantattractiviteit van een dergelijke stop. Het aantal reizigers dat als gevolg van een Intercitystop dagelijks te maken krijgt met een langere reis blijkt circa tien keer zo groot als het aantal baathebbers van een extra stop. Er is geconcludeerd dat het realiseren van een (tijdelijke) Intercitystop op de korte- en middellange termijn niet in het algemeen reizigersbelang is. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik wel met de gedeputeerden van de provincie Gelderland en Overijssel afgesproken om de mogelijkheden voor een nieuw station aan het HRN op de lange termijn bij Barneveld Noord onderdeel te laten uitmaken van een nadere analyse bij de landelijke netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040. De resultaten van deze uitwerking worden in het najaar 2020 aan uw Kamer verzonden.

Eindhoven–Düsseldorf

In het VAO Internationaal Spoor van 6 februari 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 823) is naar aanleiding van een aangehouden motie van het lid Ziengs (Kamerstuk 29 984, nr. 822) toegezegd de ACM advies te vragen over de vraag of aanvullende maatregelen nodig zijn om het gelijke speelveld bij de aanbesteding van de verbinding Eindhoven–Düsseldorf te waarborgen. De verwachting is dat dit advies meegestuurd kan worden met de voortgangsbrief over internationaal treinvervoer welke begin volgend jaar naar uw Kamer wordt gestuurd.

Bierbrouwerij in Arcen

In lijn met de motie Geurts over de bierbrouwerij in Arcen (Kamerstuk 27 625, nr. 479) is in overleg tussen het Waterschap Limburg, Rijkswaterstaat, gemeente Venlo en de belanghebbenden gekomen tot een oplossing. Daarbij blijven de brouwerij en enkele andere opstallen ter plaatse door een primaire kering beschermd tegen een overstroming vanuit de Maas. Daarmee is deze motie afgedaan.

4. Tot slot

In het voorjaar 2020 vinden de Strategische Bestuurlijke Overleggen MIRT plaats. Over de uitkomsten wordt u, zoals te doen gebruikelijk, geïnformeerd.

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

De Minister voor Milieu en Wonen
S. van Veldhoven-van der Meer