

Vergaderjaar 2015–2016

**34 300 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016**

**Nr. 17**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 november 2015

Met deze brief melden wij u, mede namens de Minister voor Wonen en Rijksdienst, de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT van dit najaar en een aantal relevante ontwikkelingen.

In deze brief gaan we eerst in op de hoofdlijnen van het MIRT en de stappen die daarin gemaakt zijn. Vervolgens wordt de relatie tussen het MIRT en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) toegelicht. Per regio wordt kort ingegaan op hetgeen besproken en besloten is tijdens de regionale bestuurlijke overleggen in het kader van het MIRT. Tevens gaan we daar in op – voor zover aan de orde – de voortgang van toezeggingen, uitvoering van moties en andere verzoeken van uw Kamer. Tenslotte komen de voortgang van een aantal programma's en andere relevante ontwikkelingen aan de orde. We gaan daar in op Herijking Spoor, Beter Benutten en de Hoofdwegenindicator.

### **Resultaten**

Ook de afgelopen periode is weer een groot aantal wegenbesluiten genomen, zoals Ontwerp-Tracébesluiten voor de A13/A16, de Blankenburgverbinding en de ViA 15. Dit zijn drie belangrijke verbindingen, die het netwerk verder op orde brengen. Ook hebben we een startbeslissing genomen over de capaciteitsverruiming A15 Papendrecht–Sliedrecht. Bovendien verwachten we nog dit jaar de A4 Delft–Schiedam en de A15 Maasvlakte–Vaanplein open te kunnen stellen. Er is tevens een aantal spoorprojecten gerealiseerd, zoals de Spoortunnel Delft, de perrontunnel te Zwolle en een deel van de OV terminal te Utrecht. Verder wordt op 19 november aanstaande het nieuwe station van Arnhem officieel geopend.

De afgelopen jaren hebben wij ons ingezet voor een nieuwe werkwijze rond het MIRT. We hanteren een brede blik, richten ons op samenwerking met andere partners en zoeken naar maatwerk(oplossingen). Deze oplossingen vormen een uitwerking van de gebiedsagenda's.

De vernieuwing van het MIRT heeft ook betrekking op de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Strategische gesprekken en werkbezoeken op locatie vormen inmiddels een vast onderdeel. Brede opgaven en projecten staan hierbij centraal, zoals ook zichtbaar is in de afspraken van de BO's MIRT (zie bijlage 1<sup>1</sup>).

Op deze manier komen ook nieuwe partners in beeld. Zo zijn meer verbindingen ontstaan tussen de beleidsvelden ruimte en water, bereikbaarheid, verduurzaming, energie, economie en verstedelijking/woningbouw. Bij alle BO's MIRT, behalve Zuidvleugel/Zeeland, waren waterschapsvoorzitters en dijkgraven aanwezig en zijn afspraken gemaakt waar de wateropgave een rol speelt. In de BO's MIRT regio Zuidvleugel en Noordvleugel zijn afspraken gemaakt over verstedelijking en woningbouw, zodat tijdig, voldoende en passende woonruimte op de gewenste locaties beschikbaar komt om de demografische groei en de groei van de steden mogelijk te maken. Ook zijn door het bedrijfsleven opgaven aangereikt die zij zien voor de komende jaren en waar in gezamenlijkheid aan gewerkt dient te worden. Voorbeelden hiervan zijn de mogelijke kandidatuur van Nederland voor de World Expo Rotterdam 2025 en de gevolgen hiervan voor de ontwikkeling van het gebied, regie vanuit het Rijk op energie/restwarmte-infrastructuur (o.a. in Greenport/Mainport, Cluster West en Smart Delta Resources in Zeeland) en de Westas in de Metropoolregio Amsterdam die getransformeerd wordt van een lineaire economie naar een circulaire (hergebruik-) economie en verstedelijking in samenwerking met ontwikkelaars en het Bereikbaarheidspakket voor Zuid-Nederland waarbij het bedrijfsleven sterk inzet en hoge ambities heeft ten aanzien van de inzet van Smart Mobility en ITS. Deze voorbeelden laten zien dat met onze inzet resultaat wordt bereikt.

De vernieuwingen gaan wij verankeren in de actualisatie van de MIRT-spelregels die u voor de zomer van 2016 zult ontvangen.

Het MIRT Overzicht 2016 (de nieuwe naam van het MIRT Projectenboek) geeft aan met welke opgaven en projecten wij bezig zijn of in de planning staan. Maar om Nederland ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig te houden is het belangrijk om ook verder vooruit te kijken. Als het gaat om bereikbaarheid, hebben trends als verstedelijking en informatisering een grote invloed op de hoeveelheid en soort mobiliteit. Daarom wordt een inschatting gemaakt van de toekomstige bereikbaarheidsopgaven op de weg, op het spoor, in de lucht en over het water. Hiervoor lopen verschillende trajecten in samenwerking met overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen die we in het komende jaar met elkaar zullen verbinden. Dit dient tevens als input voor de Nationale Omgevingsvisie.

### **MIRT en de Nationale Omgevingsvisie**

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is één van de instrumenten uit de Omgevingswet. Net zoals gemeenten en provincies is ook het Rijk verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Dit is de visie op welke wijze we de komende decennia willen omgaan met de fysieke leefomgeving. De NOVI zal ook ingaan op de vraag, wat daarvoor naar verwachting nodig is en wie waarop aanspreekbaar is. Het dient uiteindelijk een samenhangende, Rijksbrede en inspirerende visie te worden op de grote vraag-

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

stukken die van invloed zijn op onze toekomstige fysieke leefomgeving. De NOVI is alleen bindend voor het Rijk, maar komt tot stand in een co-creatief proces met decentrale overheden en andere partners in de samenleving. Om te komen tot de NOVI in 2018 wordt eerst de Nationale Omgevingsagenda (NOA) opgesteld, waarin de vraagstukken/opgaven voor de toekomst worden genoemd. Deze verschijnt medio 2016.

Daarnaast werken wij op dit moment, samen met Noordelijke Randstad, de Zuidelijke Randstad en de regio Eindhoven aan een ruimtelijke economische ontwikkelstrategie (REOS) om de functionele relaties in en tussen deze stedelijke regio's te versterken en hiermee bij te dragen aan een sterke internationale concurrentiepositie van Nederland als geheel. In de afgelopen periode is de verkenningsfase van REOS uitgevoerd door Rijk, regio, wetenschap en economic boards. Begin 2016 zullen de deelnemende partijen onderlinge afspraken maken over de gezamenlijke strategie.

Deze afspraken zullen ook input vormen voor NOA en NOVI.

De actualisering van de MIRT-gebiedsagenda's wordt ook gezien in de context van NOA en NOVI. De komende jaren worden de gebiedsagenda's vooral uitgevoerd en gemonitord. Een voorbeeld een dergelijke monitor, die van de gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, treft u in bijlage 2<sup>2</sup> bij deze brief. In 2016 zal ook in de Zuidelijke Randstad een monitor beschikbaar komen. Het ligt in de lijn om op basis van de NOVI gezamenlijk te werken aan geactualiseerde gebiedsagenda's. Hierover wordt in de BO's MIRT van volgend jaar verder gesproken.

## **Landsdelen MIRT**

### *Regio Zuidwest Nederland (Zuidvleugel/Zeeland)*

Dé kracht van de regio zit in de veelzijdigheid door de nabijheid van heel veel typen bedrijven en topsectoren, (middel)grote steden en de grote verwevenheid van wonen, groen en infrastructuur. De druk op het stedelijk gebied neemt steeds verder toe. Daar moeten we naar handelen, want die druk geeft urgentie aan vernieuwing van de regionale economie, de kwaliteit van het metropolitane gebied en maakt het noodzakelijk werk te maken van verduurzaming en energietransitie.

Tijdens het strategisch gesprek tussen bedrijfsleven en bestuurders van Rijk en regio stond de internationale concurrentiekracht van de regio centraal.

Nu er drie MIRT-onderzoeken zijn afgerond over Internationale Connectiviteit, Stimuleren Stedelijk Wonen en Meerlaagse (Water-)Veiligheid is het gedeelde beeld dat er daadkracht nodig is om in te spelen op de aantrekkende economie. Meer dan honderd partijen, zoals corporaties, gemeenten, kennis- en maatschappelijke instellingen, ontwikkelaars en beleggers hebben samen gezocht om van belemmeringen naar kansen voor het stimuleren van binnenstedelijk bouwen te komen. De eerste resultaten van dit praktijkgerichte onderzoek leiden tot een nieuwe, brede impuls voor het stedelijk wonen. Het doorpakken op complexe opgaven, zoals transformatie, is nu het credo. In het BO MIRT is afgesproken dat Rijk en regio het proces nog een jaar faciliteren, waarbij partijen op zoek gaan naar alternatieve financieringsmogelijkheden. Daarnaast wordt ingezet op de energietransitie, met de ontwikkeling van «cluster-west» als in het oog springend voorbeeld.

Om de bereikbaarheidsopgaven in het hoogstedelijk gebied van Rotterdam en Den Haag te kunnen blijven signaleren starten we in 2016

---

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam–Den Haag. Een aantal andere MIRT-onderzoeken zal het komend jaar resultaten opleveren: het onderzoek naar de verbinding tussen mainport en greenports, de goederencorridors Zuid en Oost en de wateropgave in de Alblasserwaard–Vijfheerenlanden.

Private partners en de overheden nemen initiatief voor de vernieuwing van de economie. Er is een economische programmaraad Zuidvleugel opgericht. Tijdens het BO MIRT is het initiatief van de Worldexpo Rotterdam 2025 besproken. De stichting WorldExpo2025 heeft samen met de bestuurlijke partners uit de regio het initiatief onder de aandacht gebracht van de aanwezige bestuurders, om in 2016 tot een kandidaatstelling te komen.

De Zeeuwse zeehavens en het bedrijfsleven daarom heen zijn van groot belang voor de Zeeuwse en de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De economie trekt aan en bedrijven doen nieuwe investeringen. In dit kader is tussen Rijk en de Provincie Zeeland afgesproken om gezamenlijk (met ook Smart Delta Resources) lopende praktijkcases verder te ontwikkelen om industriële rest- en energiestromen te benutten. Specifieke aandacht daarbij verdienen financieringsmodellen en beheersconcepten voor buisleidinginfrastructuur.

Afspraken zijn gemaakt rond een drietal voor de Zeeuwse economie belangrijke verbindingen. Het Rijk ziet op dit moment geen prioriteit in een spoorverbinding Vlissingen–Antwerpen. Wel is afgesproken dat het Rijk bereid is om met de Belgische counterparts in gesprek te gaan over de mogelijk toekomstige meerwaarde van een dergelijke verbinding. Indien uit onderzoek naar de nautische toegang van Vlissingen blijkt dat de aanleg van een verdiepte smallere geul in de bestaande vaargeul (een zgn. maatwerkgeul) robuust is en niet ten koste gaat van de vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart en de natuur, zal de insteek van Rijk en regio zijn om samen met Vlaanderen het faciliteren van zo'n maatwerkgeul vanuit de VNSC te bestendigen.

Voor de verdubbeling van de Sloeweg (N62) is afgesproken dat de door Zeeland van het Rijk gevraagde financiële bijdrage in de meerkosten van dit project wordt gezien, zodra de kostenraming van het definitieve wegontwerp beschikbaar is. De eindafrekening van het project Sluiskiltunnel en de wegenruil met de N61 worden hierbij betrokken. Hierover is op korte termijn overleg tussen regio en Rijk.

#### *Capaciteitsverruiming A15*

Bij gelegenheid van het BO MIRT Zuidvleugel/Zeeland van 12 oktober jl. zijn met de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden afspraken getekend over capaciteitsverruiming van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht. Op diezelfde dag is de ondertekende Startbeslissing aan uw Kamer gestuurd.

#### *Regio Noordwest-Nederland*

De stedelijke gebieden groeien en zijn belangrijk voor de economische ontwikkeling en de groei van de werkgelegenheid. Dat geldt zeker voor Amsterdam en Utrecht als de twee grote stedelijke gebieden van de regio Noordwest-Nederland. In deze gebieden is sprake van een forse ruimtedruk. De woningbouwopgave in deze regio blijft hoog (circa 440.000 woningen erbij in de Metropoolregio Amsterdam en het Utrechtse deel van de Noordvleugel tot 2040) en de herontwikkeling van binnenstedelijke locaties, zoals in Amsterdam Sloterdijk, is complex. In het BO MIRT

hebben Rijk en regio afgesproken om een verdiepende analyse te maken in hoeverre er tijdig, voldoende en voldoende passende plancapaciteit voor woningbouw beschikbaar komt. De regio neemt daarbij het voortouw.

De Metropoolregio Amsterdam heeft met het Rijk afspraken gemaakt (zie bijlage 3<sup>3</sup>), waardoor 10.000 extra woningen kunnen worden gebouwd in Amsterdam Sloterdijk. Hiermee wordt een impuls gegeven aan de transformatie van dit eenzijdige kantorengedrag naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen, met een betere aansluiting op de rest van de stad. Met de partijen in de Regio Utrecht is afgesproken een brede Gebiedsverkenning Utrecht Oost te starten. Doel is te komen tot een gezamenlijke ambitie over de gewenste ruimtelijk-economische structuur van Utrecht Oost om zo verdere ontwikkeling onder de noemer «Healthy Urban Living» mogelijk te maken. Daarvoor zal de OV-opgave verbonden worden met opgaven op het gebied van economie, ruimte, gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Daarnaast hebben regio en Rijk de ambitie uitgesproken om na het afronden van de werkzaamheden in en rond het stationsgebied van Utrecht Centraal een volgende stap te zetten met de ontwikkeling van het gebied aan de westkant van station.

### *Ring Utrecht*

In het AO MIRT van 2 juli 2015 is gesproken over de folieconstructie op de A27. Voor de beheersing van de risico's van het bouwen met de folieconstructie zijn meerdere onderzoeken gedaan. Daaruit blijkt dat er meerdere bouwmethoden mogelijk zijn. Deze zijn beoordeeld op hun kansen en risico's. De methodes verschillen onderling in uitvoeringswijze, randvoorwaarden en effecten. Er is nog geen keuze gemaakt voor een (combinatie van) bouwmethode(n).

Voor alle methoden geldt dat nader onderzoek nodig is om een goede keuze te kunnen maken. De beschikbare onderzoeksresultaten zijn openbaar en te vinden op [www.ikgaverder.nl/documenten](http://www.ikgaverder.nl/documenten).

### *A9*

In de motie-Dik-Faber (Kamerstuk 34 000 A, nr. 72) heeft uw Kamer ons gevraagd om in het MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam de mogelijkheid van een aansluiting van de N208 op de A9/A22 bij Velsbroek te onderzoeken. Wij hebben met de regio de afspraak gemaakt om in de analysefase van het MIRT-Onderzoek verkeersstromen in beeld te brengen. Als daaruit blijkt dat op deze locatie een knelpunt op zal treden, dan vormt dit gegeven onderdeel van overleg met de regio over een mogelijke vervolgfase.

### *Regio Brabant/Limburg*

#### *Bereikbaarheid Zuid Nederland (bidboek)*

Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo door het optimaal benutten van de infrastructuur en waar nodig verbeteren van de bereikbaarheid is een belangrijke opgave uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De provincies Brabant en Limburg hebben de handen ineen geslagen en hebben gezamenlijk een Adaptieve Agenda opgesteld om daarmee de bereikbaarheid in Zuid-Nederland verder te verbeteren. Daartoe hebben zij het bidboek «Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen, slim en robuust, » opgesteld. Tijdens het BO MIRT met Brabant en Limburg is de inhoud van dit bidboek, bestaande uit een maatregelenpakket voor de korte, middel-

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

lange en lange termijn, met het Rijk besproken. Over de besluiten die daarover genomen zijn bent u afzonderlijk geïnformeerd bij brief van 5 november (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16). Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de moties Hoogland (Kamerstuk 34 000 A, nr. 22 d.d. 27 november 2014 en Kamerstuk 34 000 A, nr. 74 d.d. 2 juli 2015).

#### *Grensoverschrijdende railagenda*

Adaptief programmeren is een centraal begrip dat binnen de regio Noord-Brabant en Limburg, dat ook in de andere grote dossiers verdere invulling krijgt.

Dat geldt bijvoorbeeld voor de grensoverschrijdende railagenda. Alle betrokken partijen blijven zich inzetten om de verbindingen met Duitsland en België op orde te krijgen. Er wordt een stuurgroep ingesteld die met name op strategisch niveau het proces gaat faciliteren om te zoeken naar mogelijkheden om bestuurlijke kansen die ontstaan actief te benutten.

#### *Brainport City*

Eind 2014 is in het BO Noord Brabant gebiedsvisie Brainport City vastgesteld. Vervolgens is een adaptief programma Brainport City uitgerold met een tiental majeure en samenhangende opgaven, zowel op gebieds- als netwerkniveau. Stapsgewijs wordt toegewerkt naar het dichterbij brengen van het kansrijke toekomstperspectief voor de Brainport volgens de gebiedsvisie. Verbindingen zijn gelegd met het Bereikbaarheidspakket Zuid-Nederland en de Ontwikkelagenda Grensoverschrijdend Spoorvervoer. Brainport City staat voor een integrale gebiedsopgave waarbij veel domeinen bij elkaar komen. Om hier een extra stimulans aan te geven heeft de regio het Rijk verzocht om Brainport City te benoemen als een nieuwe Nationale Sleutelopgave. Hiermee wordt een nieuwe generatie integrale gebiedsopgaven van nationaal belang bedoeld. Nieuwe Nationale Sleutelopgaven kunnen een instrument vormen bij de in ontwikkeling zijnde Nationale Omgevingsvisie.

#### *Deltaprogramma*

Ook in het kader van het Deltaprogramma wordt actief gewerkt aan de uitwerking van een adaptieve agenda voor de Maas. Voor een drietal zogenaamde Koploperprojecten zullen regionale MIRT-onderzoeken gestart worden: Ravenstein–Lith, Venlo en Maastricht. Deze MIRT-onderzoeken brengen de waterveiligheids- en andere ruimtelijke opgaven in het gebied samenhangend in beeld.

#### *Regio Oost-Nederland*

In het kader van het Deltaprogramma hebben Rijk en regio gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid in het rivierengebied te borgen. Het vormen van een krachtig samenspel tussen rivierverruiming en dijkverbetering is een grote uitdaging. In Oost-Nederland is hierover met betrokkenen gesproken. Op basis van het regionaal voorstel voor de Rijntakken is besloten tot de start van twee MIRT-verkenningen: hoogwatergeul Varik–Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort. Deze projecten geven invulling aan de ambitie om met rivierverruiming de waterveiligheidsopgave aan te pakken (naast het versterken van de dijken) en bieden mogelijkheden voor natuur, recreatie en economische ontwikkeling in het gebied. De provincie Gelderland reserveert € 40 miljoen voor de realisatie van beide projecten. IenM reserveert voor beide projecten in totaal maximaal € 96 miljoen uit de beschikbare € 200 miljoen voor de meerkosten van rivierverruiming. De regio dicht het resterende gat in de financiële dekking door aanvullende

financiering te vinden en/of de kosten omlaag te brengen. Dit besluit voor rivierverruimende projecten tot 2030 biedt de gewenste duidelijkheid voor de urgente dijkversterkingsprojecten langs de Waal. Naast afspraken over de korte termijn hebben provincies, waterschappen en lenM besloten samen te werken aan concrete en haalbare doelen voor rivierverruiming per riviertak na 2030, in samenhang met de dijkversterkingsopgave.

#### *Gebiedsgericht MIRT onderzoek Arnhem–Nijmegen*

De regionale overheden en het bedrijfsleven hebben samen met onderwijs en kennisinstellingen het initiatief genomen tot het opstellen van een uitvoeringsagenda Arnhem–Nijmegen. In het BO is afgesproken dat het Rijk actief aansluit.

Mede onder invloed van de Beleidsverkenning Nederland hebben de verstedelijkingsonderzoeken nieuwe impulsen gekregen. In het Stedelijk netwerkwerk Arnhem–Nijmegen kwam op deze wijze het versterken van het vestigingsklimaat centraal te staan. Ondernemers, onderwijsinstellingen en overheden werken samen in een Economic Board. Mede hierdoor is het MIRT-onderzoek uitgewerkt in een concrete uitnodigingsagenda waarin alle partners, van initiatiefrijke burgers en ondernemers tot en met de rijksoverheid, worden uitgenodigd om bij te dragen aan de ruimtelijk-economische opgaven ter versterking van het vestigingsklimaat van het stedelijk netwerk Arnhem–Nijmegen.

#### *N35 Nijverdal–Wierden*

Recent is de indicatieve planning van het project N35 Nijverdal–Wierden nader uitgewerkt. Het Ontwerp-Tracébesluit/MER is voorzien in het 1e kwartaal van 2018.

#### *Mijlpaal ViA15: aanvullende afspraken en Ontwerp-Tracébesluit*

Op 5 november jl. is het Ontwerp-Tracébesluit van het project A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) getekend. Met deze mijlpaal zetten we een belangrijke stap om één van de ontbrekende schakels in het hoofdwegennet aan te pakken. Gelijktijdig zijn met de provincie aanvullende afspraken getekend over de inpassing en het onderliggend wegennet bij de ViA15. Hiervoor is door de provincie Gelderland, samen met de grondgeboden gemeenten, een Ruimtelijk Regionaal Kwaliteitsplan opgesteld.

De regiopartijen hebben onder andere verzocht om het ontwerp van de verdiepte ligging bij Groessen te herzien: de verdiepte ligging wordt ingekort en daarvoor in de plaats wordt een groter deel volledig verdiept en zal een deksel op de verdiepte ligging bij het buurtschap Helhoek worden gerealiseerd. De noodzaak om de markt uit te dagen om de hele verdiepte ligging bij Groessen op 6 meter onder maaiveld aan te leggen is hiermee komen te vervallen.

Mede gegeven de aanzienlijke bijdrage van de provincie Gelderland (€ 372,5 mln., prijspeil 2011) zijn wij bereid om deze aanvullende maatregelen mee te nemen. Dit was mogelijk binnen het beschikbare taakstellende budget van € 840 mln. en met de meevaller bij het project A12 Ede–Grijsoord (€ 20 mln.) waarvan bij de bestuursovereenkomst uit 2013 reeds was afgesproken dat deze ten gunste zal komen van het project ViA15. De provincie zal met € 35 mln. van het beschikbare budget de maatregelen op het onderliggend wegennet buiten de grenzen van het Tracébesluit oppakken. Dit bedrag wordt overgeboekt naar de provincie. Wij zijn blij met de aanvullende bestuurlijke afspraken met de provincie. Dit biedt de mogelijkheid om nu vol door te gaan op deze belangrijke achterlandverbinding. Zoals aangekondigd in het MIRT Overzicht 2016 is



tijdens het BO MIRT gezamenlijk met de regio een nieuwe realisatieplanning vastgesteld. Naar verwachting kan de weg in de periode 2021–2023 worden opgesteld voor het verkeer. Dit is later dan gepland, maar in lijn met openstellingen van de andere grote nieuwe doorsnijdingen zoals de A13/A16 Rotterdam.

#### *A1/A30 Barneveld*

In het AO MIRT van 2 juli 2015 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 77) heeft u een motie aangenomen van de leden Visser e.a. over de aansluiting A1/A30 Barneveld (Kamerstuk 34 000 A, nr. 67). De motie verzoekt de regering «te onderzoeken of op korte termijn, met de inzet van beperkte middelen uit bestaande programma's, aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid en de doorstroming bij de aansluiting A1/A30 te verbeteren». Conform de motie wordt u in het eerste kwartaal van 2016 geïnformeerd.

#### *A1 Apeldoorn–Azelo*

Als gevolg van een juridisch geschil over de aanbesteding van de ingenieursdiensten bij de planuitwerking van dit project is een vertraging opgetreden die inmiddels weer gedeeltelijk is ingelopen. Nog in 2017 zal de besluitvorming plaats vinden over het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit. Begin 2018 zal de start van de realisatie van fase 1 plaatsvinden. De openstelling is voorzien in 2020.

#### Regio Noord-Nederland

##### *Start van MIRT-onderzoek Holwerd aan Zee*

Tijdens het Wetgevingsoverleg Water van 17 november 2014 en naar aanleiding van de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 16 september 2015 zijn enkele vragen gesteld over Holwerd aan Zee. Een particulier initiatief om de economie en daarmee de leefbaarheid een positieve impuls te geven door de oorspronkelijke relatie tussen Waddenzee en Holwerd te herstellen.

In opdracht van de Stichting Holwerd aan Zee is een haalbaarheidstudie uitgevoerd en een MKBA opgesteld. SEO Economisch Onderzoek en de Vrije Universiteit hebben een second opinion uitgevoerd op de MKBA. De conclusie is dat Holwerd aan Zee mogelijk maatschappelijke meerwaarde heeft, maar dat de MKBA dit nog niet aantoonde. Nader onderzoek is nodig naar baggervolumes, baggerprijzen, leefbaarheidsbaten en de wensen van de recreanten. Bovendien zijn niet alle opgaven in het gebied Rijksopgaven. Vandaar dat voor het initiatief «Holwerd aan Zee» wordt gestart met een MIRT-onderzoek. Het MIRT-onderzoek wordt getrokken door de provincie Fryslân.

De beslissing voor de start van het MIRT-onderzoek is door de stakeholders (IenM, RWS, EZ, Wetterskip Fryslân, provincie Fryslân, gemeente Dongeradeel en de Stichting Holwerd aan Zee) gezamenlijk opgesteld. Het integrale MIRT-onderzoek bevat een analyse van de problematiek en kansen en nulalternatief en nader onderzoek op een aantal thema's. Op basis van deze thema's worden de kosten en dekking in beeld gebracht en wordt een voorstel voor de governance gedaan. De uitkomsten van het integrale MIRT-onderzoek worden in het BO MIRT van het najaar 2016 gepresenteerd met het oog op een vervolgbeslissing.

##### *MIRT-onderzoek Eems-Dollard: economie en ecologie in balans*

In een twee jaar durend MIRT-onderzoek hebben Rijk en regio zich gebogen over de problematiek van en de oplossingsrichtingen voor het



Eems-Dollard estuarium. Het gedeelde streefbeeld van de partijen is dat van een ecologisch gezond estuarium in 2050 «een samenhangend estuarium is met passende dimensionering (1) met gezonde leefgebieden en natuurlijke gradiënten (2) en voldoende voedsel aan de basis (3). Dit betekent voor de Eems-Dollard dat door herstel van hydromorfologische integriteit (1) er gunstige condities voor estuariene processen, habitat en soorten worden gecreëerd. Door herstel van estuariene verbindingen (2) zijn er meer natuurlijke leefgebieden en meer geleidelijke overgangen tussen water en land en tussen zoet en zout water. Ook dient er minder slib te zijn in het systeem waardoor meer primaire productie (3) plaats kan vinden (basis voor het voedselweb).

Uit het onderzoek is gebleken dat de oorzaak van de huidige problematiek (kort samengevat tot «toename van de vertroebeling») vooral komt door verminderde bezinkplaatsen van het slib, met name door eeuwenlange inpolderingen, en nauwelijks – zoals door een aantal partijen werd verondersteld – door vaargeulverdiepingen en verbredingen. Ook gingen hierbij overgangszones tussen zoet en zout water, en tussen land en water verloren.

Hoewel het onderzoek geleid heeft tot een gedeelde probleembeschrijving, is nog veel onbekend over de werking van het systeem en mogelijke maatregelen. Mede daarom wordt voorzien in een meerjarig, adaptief programma zodat die kennis beschikbaar kan komen door maatregelen uit te voeren en meer onderzoek te doen. Wel zijn reeds maatregelen voor het onttrekken van slib voor de middellange termijn als kansrijk beoordeeld. Vandaar dat vooruitlopend op de vorming en besluitvorming over het meerjarig, adaptief programma en het Innovatieprogramma Slib een aantal pilots wordt uitgevoerd.

#### *Stand van zaken project Afsluitdijk*

Op verzoek van de Commissie voor Infrastructuur en Milieu van 2 september 2015 informeren wij u hierbij over de stand van zaken van het project Afsluitdijk, de voorstellen voor de vismigratierivier en de ontwikkelingen rond de sluis bij Kornwerderzand.

#### *Versterkingsproject Afsluitdijk*

Van 14 mei tot 26 juni jl. heeft het Ontwerp-Rijksinpassingsplan (RIP) Afsluitdijk ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 27 zienswijzen ingediend. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de Nota van Antwoord. De intentie is het Rijksinpassingsplan rond het einde van het jaar vast te stellen. Daarmee wordt de projectbeslissing voor het project Afsluitdijk genomen en kan de marktbenadering (in 2016) worden gestart. De start van de realisatie is gepland in 2017. De oplevering is gepland in 2022. Het Rijksinpassingsplan maakt tevens regionale ambities, zoals de vismigratierivier, planologisch mogelijk.

#### *Vismigratierivier*

De vismigratierivier is een ambitie die de regio wil realiseren op de Afsluitdijk bij Kornwerderzand en waarvoor de regio het overgrote deel van de financiering op zich neemt.

De regionale partners willen zich inspannen om de vismigratierivier te realiseren conform de ambitie van het Provinciaal Inpassingsplan waarvan het ontwerp reeds ter inzage heeft gelegen. Het definitief ontwerp voor de vismigratierivier verkeert nu in een beslissend stadium. Volgend jaar zal een deel van de vismigratierivier, namelijk de coupure (het «gat in de dijk»), meegenomen worden met de aanbesteding van het versterkingsproject Afsluitdijk. Het resterende deel, de «voor- en achtertuin» van de vismigratierivier, wordt apart aanbesteed door de

Provincie Fryslân namens de regio. De planning is dat het project in 2023 wordt opgeleverd.

#### Sluis Kornwerderzand

Zoals bekend heeft de regio de wens om een nieuwe, bredere, sluis aan te leggen bij Kornwerderzand. In het BO MIRT 2013 is afgesproken dat de meerkosten gedragen dienen te worden door andere partijen dan het Rijk en dat een en ander dient te passen binnen de planning van het project Afsluitdijk. De uitvoering van de regiosluis is inmiddels zo georganiseerd dat deze nu losgekoppeld is van het project Afsluitdijk en op een later moment alsnog gerealiseerd kan worden.

In het BO MIRT 2014 is afgesproken dat eind 2015 definitief wordt vastgesteld of de financiering geregeld is en dat wanneer de financiering niet is gerealiseerd het project geen doorgang zal vinden. In de zomer 2015 is duidelijk geworden dat de door de regio aangevraagde TenT-subsidie van de Europese Unie niet wordt toegekend en dat de deadline van eind 2015 niet kan worden gehaald.

Op verzoek van de regio is in het BO MIRT van 2015 afgesproken om de go/no go beslissing voor de regiosluis uit te stellen en de huidige wijze waarop lenM en RWS betrokken zijn in de planvoorbereiding te continueren. Afgesproken is dat de betrokken provincies, gemeenten en marktpartijen zich blijven inspannen om de resterende financiering van de regiovariant te realiseren. Zodra de regio een afgerond financieringsvoorstel heeft wordt het overleg tussen Rijk en regio over de realisatie van het plan weer opgestart.

#### *Gaswinning in Groningen*

Op dit moment werkt de Nationaal Coördinator Groningen samen met de bestuurders en maatschappelijke organisaties aan een meerjarenprogramma. Dit programma wordt voor het eind van het jaar aangeboden aan de Tweede Kamer.

#### *Regionaal pakket Zuiderzeelijn*

Zoals afgesproken treft u in de bijlage de zevende voortgangsrapportage van het Regionaal pakket Zuiderzeelijn aan<sup>4</sup>.

### **Relevante ontwikkelingen rond het MIRT**

#### Herijking Spoor

Vanuit het MIRT wordt in de periode 2015 tot en met 2028 bijna € 11,1 mld. in spoorprojecten geïnvesteerd. Alle stakeholders, ook de verschillende regio's, profiteren in meer of mindere mate van dit uitgebreide en lopende investeringspakket. Vanwege alle eerder gemaakte keuzes, doorgevoerde bezuinigingen en het bestemmen van de verschillende middelen tot 2028 is er nog beperkte financiële ruimte voor de overige ambities van de betrokken partijen. Voor de herijking van de spoorinvesteringen hebben alle regio's en NS en ProRail hun wensen en ambities tot aan 2028 ingediend bij lenM en hebben de landsdelen Oost, Noord, Zuidvleugel en Noordwest-Nederland daarbij duidelijke prioriteiten benoemd. Zoals aangegeven in de brief van 15 september jl, over het herijkingvoorstel (Kamerstuk 29 984, nr. 633) is er in totaal € 1,6 mld. tot € 2,4 mld. aan wensen ingediend. Gelet op de beschikbare financiële ruimte kunnen derhalve niet alle ambities worden gehonoreerd. Het kader voor de herijking bedraagt € 167 mln.

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

Bij brief van 8 oktober (Kamerstuk 29 984, nr. 623) is uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de Landelijke OV en Spoortafel van 2 oktober jl. waar het voorstel herijking is besproken. Dit voorstel is vervolgens tijdens diverse BO's MIRT aan de orde geweest.

In het maatregelenpakket herijking is de focus gelegd op maatregelen die bijdragen aan het waarmaken van de doelen t.a.v. het verbeteren van de betrouwbaarheid op de grote corridors en knooppunten in het spoornet en het verhogen van de frequenties op een eerste corridor (A-2) in de dienstregeling 2018. Deze voorgenomen investeringsmaatregelen zijn van belang voor het netwerk als geheel en voor de verbetering van de deur tot deur reis. Daarnaast is er voor het goederenvervoer een rijksbijdrage van 50% van de investeringskosten met een maximum van € 30 mln. opgenomen voor de spoorontsluiting van Logistiek Multimodaal Knooppunt Venlo. De Railterminal vormt een essentiële gebiedsvoorziening in de optimalisatie van de nationaal/(eur)regionale economische waarde van topsectoren Logistiek, Agri&Food en Tuinbouw. In het maatregelenpakket wordt tenslotte nadrukkelijk voorgesorteerd op belangrijke vervolgstappen. Het betreft het starten van vervolgstudies in MIRT-verband waaronder een nieuwe OV terminal Schiphol en OV-verbeteringen rond Utrecht. Er zijn bijdragen van lenM toegezegd voor vervolgstudies naar elektrificatieprojecten (lijnen Zevenaar–Winterswijk en Leeuwarden–Groningen–Nieuweschans). Ook wordt onderzocht hoe en op welke termijn onder andere de grensoverschrijdende treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf en tussen Eindhoven–Heerlen–Aken en eventueel door naar Keulen kan worden verbeterd. Over deze studies zijn in de diverse BO's nadere afspraken gemaakt c.q. bevestigd (zie bijlage 1).

Het maatregelenpakket, waarover wij graag met u in gesprek ga (bijgevoegd bij deze brief, bijlage 6<sup>5</sup>), betreft een pakket waar het merendeel van de reizigers, de verschillende regio's en de spoorgoederensector allen van profiteren. Wij achten het van belang dat het maatregelenpakket na het Nota Overleg MIRT op 23 november aanstaande wordt vastgesteld, omdat met dit pakket de eerste noodzakelijke stap om de LTSA doelen waar te maken, gezet kan worden.

Tegelijkertijd is in de herijking geen ruimte gevonden om invulling te geven aan de overige ambities die er nog liggen, onder andere op regionaal niveau. Dat was de consequentie van de afspraken die tijdens voorgaande MIRT-overleggen zijn gemaakt. Wij hebben de ambitie om hierna extra stappen te kunnen zetten voor de verbetering van ons spoorproduct. Daarom zal ná het Nota Overleg MIRT samen met de betrokken partijen worden gezocht naar financiële ruimte om de geambieerde extra stappen te kunnen zetten. In het voorjaar wordt u nader geïnformeerd.

### Beter Benutten

In 2011 bent u geïnformeerd over onze plannen en de concrete invulling voor het programma Beter Benutten (Kamerstuk 32 500 A, nr. 81 d.d. 14 juni 2011 en Kamerstuk 33 000 A, nr. 21 d.d. 1 december 2011). Met dit programma streven we naar een reductie van de files met circa 20% (waaronder 25.000 spitsmijdingen) op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. Tevens accommoderen we daar de groei op het spoor. Dit alles ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Het programma kenmerkt zich door een gezamenlijke, gerichte aanpak door Rijk, regio en regionaal bedrijfsleven. Hieronder vindt u de eindresultaten van het eerste deel van het programma Beter Benutten.

---

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

### *Afronding van de maatregelen*

Naast de landelijke maatregelen op het gebied van ITS, decentraal spoor en lean and green kent elk regionaal programma drie typen aan maatregelen die elkaar versterken. Daarbij gaat het om infrastructurele aanpassingen, vraagmaatregelen en DVM/ITS. De samenwerking tussen regionale overheden, bedrijfsleven en het Rijk heeft ertoe geleid dat aan het einde van dit jaar ruim 90% van alle ruim 350 maatregelen zijn uitgevoerd en opgeleverd. Zoals eerder aan u gemeld vindt de afronding van een beperkt aantal maatregelen na 2015 plaats (vooral infrastructurele maatregelen met complexe ruimtelijke procedures en/of waarbij sprake is van samenhang met andere bouwwerkzaamheden en aanbestedingen).

### *Effecten op de bereikbaarheid*

Het verheugt ons u te melden dat de uitvoering van de maatregelen leidt tot 19% minder files ten opzichte van een situatie zonder Beter Benutten. Dagelijks bewerkstelligen wij met het programma 47.000 spitsmijdingen op de drukste corridors. Voor een nadere onderbouwing van deze cijfers verwijzen wij u naar bijlage 4 (Resultatenbijlage eerste deel Beter Benutten)<sup>6</sup>. Hierin is onder het kopje «meten = weten» ook een toelichting opgenomen op de bij de effectbepaling toegepaste methodiek en wordt op hoofdlijnen ingegaan op door de Algemene Rekenkamer in dit kader gedane aanbevelingen.

### *Effecten op duurzaamheid*

Aanvullend kunnen wij u melden dat de Beter Benutten maatregelen op jaarbasis gezamenlijk leiden tot een CO<sub>2</sub>-reductie van ruim 70.000 ton. De afname aan stikstofuitstoot (NO<sub>x</sub>) is 150 ton per jaar en de fijnstof reductie (PM10) is 15 ton per jaar.

### *Betrokkenheid bedrijfsleven*

Inmiddels werken ruim 2.100 werkgevers en circa 176.000 werknemers actief mee in de regionale Beter Benutten programma's. De maatregelen die werkgevers nemen komen voort uit eigen drijfveren en doelstellingen en kennen daarmee een structureel karakter. Onze voorlopige conclusie is dat het alsnog in werking laten treden van artikel 2.16 van het Activiteitenbesluit (introduceren van een puntenstelsel) weinig opportuun is. Dat zou ook niet passen in het breed ingezette beleid van deregulering. We zullen onze visie in de komende maanden met de koepels IPO en VNG bespreken. Wij zullen u in het kader van het MIRT informeren over de verdere betrokkenheid van het bedrijfsleven in Beter Benutten Vervolg, de uitkomsten van de gesprekken met de koepels en ons definitieve besluit over het wel of niet in werking laten treden van artikel 2.16.

### *Beter Benutten Vervolg*

Aan de uitwerking en uitvoering van het vervolgprogramma Beter Benutten wordt volop gewerkt. Inmiddels zijn ruim 100 multimodale maatregelen zoals infrastructurele wegaanpassingen, logistiek, fiets, OV/P&R, werkgeversaanpak, ITS in uitvoering. Bij de formulering en keuze van maatregelen is rekening gehouden met de leerervaringen van het huidige BB programma. Zo worden bijvoorbeeld infrastructurele aanpassingen gecombineerd met maatregelen gericht op de reiziger. De resultaten van het programma laten zien dat Beter Benutten een zeer effectieve aanvulling is op bouwen en uitbreiden van de infrastructuur.

<sup>6</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

Daarnaast heeft de aanpak van Beter Benutten geleid tot innovatieve oplossingen (ITS, gedragssturing), tot een andere werkwijze, een passende vorm van governance (aansturing door regionaal bestuurlijk trio) en tot waardevolle (thematische) samenwerkingsverbanden tussen (regionale) overheden en het bedrijfsleven.

Gelet op deze resultaten willen we met onze regionale collega-bestuurders deze aanpak onderdeel maken van beleid en besluitvorming. Dat hebben we tijdens de diverse BO-MIRT gesprekken met hen besproken.

De komende tijd zullen we met hen uitwerken hoe we dat gaan doen. Daartoe zullen we het initiatief nemen. Over de voortgang informeren we de Kamer graag in het kader van de MIRT-cyclus.

### *Regionaal Spoor*

In het programma Beter Benutten Regionaal Spoor werkt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met meerdere decentrale overheden en vervoerders in Noord en Oost Nederland en in Limburg samen om bestaande of te verwachten problemen met de capaciteit in de spits of met de punctualiteit op diverse gedecentraliseerde spoorlijnen op te lossen. Een aantal maatregelen is inmiddels gerealiseerd. Zo rijden er langere treinen op de trajecten Nieuweschans/Veendam–Groningen, Groningen–Leeuwarden, Delfzijl–Groningen, Zwolle–Emmen, Zutphen–Oldenzaal en rijden er meer treinen (met name in de spits) op het traject Nijmegen–Roermond, Warffum–Groningen en Zuidhorn–Groningen. Andere maatregelen zijn recent opgestart, waarbij reizigers meer keuzemogelijkheden worden aangeboden om buiten te spits te reizen. Zo lopen er inmiddels op meerdere decentrale spoorlijnen pilots met spitsmijden app's waarmee wordt beoogd de spitsbelasting af te vlakken. Ook lopen er projecten speciaal gericht op studenten en scholieren, zoals wijzigingen van de aanvangstijden van MBO-, HBO- en universitaire onderwijs en het stimuleren van het gebruik van e-bikes. Voor de verschillende besluiten in het kader van Beter Benutten Regionaal Spoor van dit jaar verwijzen wij naar de bijlage met de besluiten uit de BO's MIRT (bijlage 1).

### *Ontwikkelingen rondom fiets en lopen (active modes)*

Bij de bespreking van de initiatiefnota «Een Stap Vooruit» is begin dit jaar een aantal moties en een amendement aangenomen. In de brief van 20 april 2015 bent u geïnformeerd hoe wij hier, mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken, uitvoering aan zullen geven (Kamerstuk 33 888, nr. 15). Hierbij de laatste stand van zaken van de moties.

Conform het amendement van het lid Hoogland c.s. van 24 november 2014 (kamerstuk 34 000 XII, nr. 58) wordt aan de routestichtingen Wandelnet en Fietsplatform voor het uitvoeren van hun taken op het gebied van het beheren van en communiceren over routes dit jaar € 500.000,- beschikbaar gesteld. De provincies werken aan nieuwe afspraken met de routestichtingen over hun bijdrage, waarvan de resultaten komend voorjaar worden verwacht. Om het werk van de routestichtingen te kunnen garanderen stellen we daarnaast nog eenmalig voor de komende twee jaar € 500.000,- beschikbaar als subsidiebedrag. Daarna ligt de taak bij de regionale overheden.

Om uitvoering te geven aan de motie Kamerstuk 34 000 A, nr. 52 van de leden Bashir (SP), Hoogland (PvdA) en de Rouwe (CDA), is in het MIRT Overzicht dit jaar voor het eerst een hoofdstuk opgenomen over de «active modes». Dit hoofdstuk maakt in het kort inzichtelijk wat de regering op het inhoudelijke beleidsterrein van de Initiatiefnota doet. In

juni is een brief gestuurd over de verruiming van de mogelijkheden om de fiets mee te nemen in de treinen, in antwoord op de motie van de leden Bashir (SP), Van Helvert (CDA), Jacobi (PvdA) en Van Veldhoven (D66) over gratis fietsvervoer in de trein buiten de spits en in de weekends (Kamerstuk 33 888, nr. 10). Deze brief wordt in november 2015 besproken in het AO Spoor.

Aanvullend kunnen wij u melden dat onze collega van Economische Zaken met het IPO afspraken maakt over het uniformeren van de regels voor het gebruik van boerenlandpaden in de provincies, ter uitvoering van de motie van de leden Jacobi (PvdA), Bashir (SP) en Van Helvert (CDA) over de toegankelijkheid van paden in beheer bij particulieren (kamerstuk 33 888, nr. 8). Een overzicht van de verschillende richtlijnen en regelingen wordt binnenkort uitgewerkt, en hierover wordt u geïnformeerd in het voorjaar.

Conform de motie van de leden Bashir (SP), Van Helvert (CDA), Jacobi (PvdA) en Van Veldhoven (D66) over het meewegen van belangen van fietsers en wandelaars bij Tracébesluiten (kamerstuk 33 888, nr. 9) kunnen wij aangeven dat Rijkswaterstaat de CROW richtlijn inzake barrièrewerking van lijninfrastructuur implementeert in haar werkwijze. Rijkswaterstaat heeft daarnaast met Wandelnet afgesproken om periodiek overleg te voeren.

Zoals in het MIRT hoofdstuk over «active modes» is aangegeven, zien we voor het Rijk een stimulerende en faciliterende rol voor het fietsbeleid. Met name door de deelname aan het Tour de Force traject verwachten wij die rol de komende jaren samen met de decentrale overheden verder te concretiseren.

Binnen het programma Beter Benutten Vervolg wordt in lijn met de motie De Rouwe c.s. voor de ondersteuning van de Toekomstagenda Snelfietsroutes (kamerstuk 33 750A, nr. 31) en de motie van de leden Hoogland en Visser van 29 oktober 2015 (kamerstuk 34 300 XII, nr. 31) voor de ondersteuning van regionale fietsroutes, ruimte geboden voor het realiseren van regionale fietsroutes. De planvorming voor Beter Benutten Vervolg is nog niet afgerond. Op dit moment ligt er voor ca. € 150 miljoen aan plannen voor fietsprojecten, waarvan een groot gedeelte bestaat uit aanleg van infrastructuur. In de MIRT brief van voorjaar 2016 rapporteren wij over het dan definitieve maatregelenpakket van Beter Benutten Vervolg inclusief fietsmaatregelen.

#### Hoofdwegenindicator

Zoals aangekondigd in de MIRT-brief van 18 november 2013, is in nauwe samenwerking met de regio onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor aanpassing van de indicator voor toekomstige knelpunten op het hoofdwegenet, de zogenaamde «NoMo-indicator» die onder meer gebruikt wordt in de nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA). De aanleiding hiervoor is de onvrede bij de regio's over de vaste trajecten (die over het land in lengte verschillen) waarop de knelpunten in beeld worden gebracht. Veel regio's hebben aangegeven dat door de regio beleefde knelpunten op lange trajecten niet zichtbaar worden. Daarnaast vinden wij het van belang dat naar de economische verlieskosten van de knelpunten wordt gekeken. Ook uw Kamer heeft hier om gevraagd, met de motie Hoogland/Visser (Kamerstuk 34 000 A, nr. 75).

Hierbij wordt uw Kamer geïnformeerd over de nieuwe indicator voor het hoofdwegenet (HWI) die de NoMo-indicator zal vervangen als indicator voor toekomstige knelpunten op het hoofdwegenet. Met de nieuwe HWI kan een ranglijst worden berekend van toekomstige knelpunten (in 2030/2040), op basis van economische verlieskosten per file. De vaste «NoMo-trajecten» worden hierbij niet meer gebruikt, het uitgangspunt zijn de economische verlieskosten van de files zelf. De HWI brengt de

structurele knelpunten in beeld, waarbij de bestaande projecten uit MIRT als uitgevoerd worden verondersteld. De structurele knelpunten top 50 zal vervolgens worden geprioriteerd naar knelpunten die leiden tot het meeste reistijdverlies per weggebruiker. Voor deze nadere prioritering zal de grens van 10 minuten reistijdverlies worden gehanteerd omdat uit diverse onderzoeken blijkt dat er vanaf die grens een structurele overvraag is.

De HWI zal worden toegepast in de eerstvolgende NMCA (gereed eind 2016/begin 2017) op basis van de nieuwe WLO-scenario's van de planbureaus. In deze NMCA zal ook gewerkt worden met het nieuwe Landelijke Modelsysteem (LMS), dat niet meer alleen voor wegen is, maar ook voor spooropgaven. De HWI wordt gebruikt voor het signaleren van de knelpunten op het hoofdwegennet en zal een belangrijke rol spelen bij het prioriteren van de toekomstige bereikbaarheidsopgaven. Deze bereikbaarheidsopgaven worden vervolgens nader onderzocht in een MIRT-onderzoek waarin eerst een analyse van het probleem wordt gemaakt en vervolgens gekeken wordt wat de beste oplossing is. Daarbij zal niet alleen naar het hoofdwegennet worden gekeken, maar naar het gebied in brede zin. De HWI heeft geen gevolgen voor lopende projecten. De HWI is overigens niet de enige indicator die gebruikt zal worden om vast te stellen welke bereikbaarheidsopgaven verder zullen worden onderzocht in een MIRT-onderzoek. Zo zal de NMCA, mede op verzoek van de regio, ook de relatieve bereikbaarheid van stedelijke gebieden laten zien. Dit gebeurt met de Bereikbaarheidsindicator waarin de relatie hoofd- en onderliggend netwerk tot uitdrukking komt. Ook ambities uit de SVIR zullen meewegen.

### **Tot slot**

Met hetgeen is besproken en besloten in de BO's MIRT hebben het Rijk, de bestuurlijke partners in de regio, inclusief de waterschappen, en het bedrijfsleven verdere stappen gezet naar een veilig, duurzaam en bereikbaar Nederland.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijksema