

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 122

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2019

Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de Strategische Bestuurlijke Overleggen MIRT die we in mei 2019 met de vijf landsdelen en het programma goederenvervoercorridors hebben gevoerd. Tevens informeren wij u over de voortgang in het MIRT, inclusief een aantal moties en toezeggingen.

1. Uitkomsten strategische bestuurlijke overleggen MIRT

Net als vorig jaar waren de strategische bestuurlijke overleggen MIRT een combinatie van een werkbezoek en een strategisch gesprek met bestuurders van provincies, gemeenten, regio's en waterschappen in de vijf landsdelen (Oost, Noord, Zuid, Zuidwest en Noordwest). Tijdens de werkbezoeken is ingezoomd op actuele opgaven op het gebied van de fysieke leefomgeving in de betreffende landsdelen: de landbouw- en energietransitie, klimaatadaptatie, verstedelijking en slimme en duurzame mobiliteit. In het strategisch gesprek heeft het instrument omgevingsagenda centraal gestaan. In de omgevingsagenda worden de prioriteiten uit de NOVI geconcretiseerd tot gebiedsopgaven waar Rijk en regio elkaar nodig hebben. In de bestuurlijke gesprekken zijn, gegeven de verschillende context per landsdeel, met provincies, gemeenten, regio's en waterschappen afspraken gemaakt over het proces voor totstandkoming van een omgevingsagenda en een eerste uitwisseling van beelden over de inhoud ervan.

De omgevingsagenda is een actualisatie en een verbreding van de huidige MIRT-gebiedsagenda's. Met de omgevingsagenda stellen Rijk en regio een gezamenlijke bestuurlijke samenwerkingsagenda voor de fysieke leefomgeving (het domein van de NOVI) op. In de omgevingsagenda

worden op basis van nationale en regionale visies de gezamenlijke opgaven vastgesteld. Na agendering van de gezamenlijke opgaven zal de omgevingsagenda een handelingsperspectief bieden dat kan bestaan uit een programmatische aanpak met acties hoe de opgaven met elkaar op te pakken. De omgevingsagenda slaat zo een brug tussen opgaven en concrete projecten. Met deze ronde strategische gesprekken is feitelijk een start gemaakt met de uitvoering van de NOVI. De ontwerp NOVI verschijnt naar verwachting in juni 2019.

Een tweede belangrijk besprekspunt in de landsdelen Noordwest en Zuidwest waren de verstedelijkingsstrategieën voor de Zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Amsterdam en de regio Utrecht. De verstedelijkingsstrategieën leveren in de eerste plaats een fasering en prioritering op van de woningbouwopgave in de MRDH, MRA en MRU en maken de keuzes inzichtelijk waar op de middellange en lange termijn verstedelijking plaats gaat vinden. Deze verstedelijkingstrategieën zorgen ook voor een samenhangende aanpak van de complexe opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, leefbaarheid, klimaatadaptatie en energietransitie. Ten slotte vormen het belangrijke bouwstenen voor de omgevingsagenda's voor deze landsdelen.

In de strategische bestuurlijke overleggen van Noordwest en Zuidwest is tevens gesproken over alternatieve bekostigingsmogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. Momenteel worden onder andere door de G4 en het Rijk verschillende opties voor alternatieve bekostiging onderzocht. Dit zal naar verwachting ook een gespreksonderwerp in het Bestuurlijk Overleg MIRT van dit najaar zijn. Daarnaast is in alle landsdelen gesproken over het Mobiliteitsfonds.

In het strategisch bestuurlijk overleg met het landsdeel Zuid is de samenwerkingsovereenkomst voor de ontwikkeling van EIK-XL (ontwikkeling stationsgebied Eindhoven) door Rijk, provincie Noord-Brabant en Eindhoven getekend.

Uitkomsten per landsdeel

Landsdeel Oost

Afgelopen jaar is in landsdeel Oost een start gemaakt met de pilot voor de omgevingsagenda Oost Nederland. Op het strategisch bestuurlijk overleg zijn de opbrengsten tot nu toe besproken. Tevens is de afspraak gemaakt dat Rijk en regio gezamenlijk de eerste proeve van de Omgevingsagenda verder uitwerken tot een volwaardige omgevingsagenda die in het najaar van 2019 gereed is. In het najaar wordt op verschillende bestuurlijke tafels de omgevingsagenda, en de wijze waarop mogelijke vervolgacties daarin een plek krijgen, geagendeerd.

Verder is een tweetal procesafspraken op het dossier wonen gemaakt. Een eerste afspraak betreft het vervolgonderzoek naar de netto instroom van inwoners uit de Randstad. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek wordt gekeken of en zo ja welke afspraken op het gebied van wonen en bouwen, in samenhang met andere opgaven in de fysieke leefomgeving, gemaakt moeten worden. De uitkomsten komen aan de orde in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2019. Daarnaast wordt voor zowel de provincies Gelderland als Overijssel samen met het Ministerie van BZK een regionale versnellingsaanpak flexwonen opgesteld, met als doel gemeenten actief te ondersteunen in de totstandkoming van meer flexibele woningen. Daarbij zijn de regionale woningbouwopgaven leidend. Voor Overijssel is dit een voorbeeld om anders om te gaan met kwalitatief en adaptief plannen waarbij flexibiliteit van belang is. De juiste

woning, voor de juiste bewoner op de juiste plek. Specifiek voor de Achterhoek zal de versnellingsaanpak flexwonen onderdeel uitmaken van de regiodeal.

Landsdeel Noord

In landsdeel Noord is de afspraak gemaakt dat Rijk en regio samen een plan van aanpak uitwerken om te komen tot een omgevingsagenda. Deze aanpak wordt vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het komende najaar. Onderdeel van die aanpak is het gezamenlijk identificeren van omgevingsopgaven. In het bestuurlijk overleg is gewisseld dat landsdeel Noord een gebied is waar veel grote (ruimtelijke) opgaven spelen die gezamenlijk optrekken van overheden vragen. Daarmee is er een duidelijke urgentie om te gaan werken met een Omgevingsagenda. Daarnaast is de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning Buitendijkse slibsedimentatie Eems-Dollard ondertekend (Kamerstuk 35 000 A, nr. 95).

Landsdeel Zuid

Ook in Landsdeel Zuid is gestart met de omgevingsagenda. Eind 2019 zal ook voor dit landsdeel een plan van aanpak gereed zijn, waarin zowel de richting voor de opgaven als de inrichting van het proces, de samenhang met andere trajecten en de governance zijn uitgewerkt. Onderdeel van die aanpak is het gezamenlijk identificeren van de opgaven voor de fysieke leefomgeving in Zuid Nederland. In het strategisch bestuurlijk overleg in het voorjaar van 2020 zullen de eerste uitkomsten van deze analyse van opgaven en kansen gepresenteerd worden. In 2021 zal een concept omgevingsagenda gereed zijn.

Aansluitend op het bestuurlijk overleg is door Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Eindhoven de samenwerkingsovereenkomst Eindhoven Internationale Knoop XL ondertekend. Deze samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken over de bestuurlijke samenwerking, governance, rollen en bijdrage aan proces- en advieskosten binnen het Programma Eindhoven Internationale Knoop XL. Dit programma richt zich op de ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL tot een hoogstedelijke en aantrekkelijke woon- en werkomgeving in de komende vijf jaar. Deze samenwerkingsovereenkomst vloeit voort uit afspraken in de bestuurlijke overleggen MIRT van 2017 en 2018 en de woondeal die onlangs gesloten is met Eindhoven. De samenwerkingsovereenkomst is als bijlage bij deze brief opgenomen¹.

Landsdeel Zuidwest

In landsdeel Zuidwest is met betrekking tot de omgevingsagenda afgesproken dat dit jaar wordt gestart met het opstellen van de omgevingsagenda Zuidwest, beginnend met de opgaven in Zeeland. Zeeland ziet een relevante samenwerkingsovereenkomst rond de thema's wonen, bereikbaarheid, de energietransitie en de grensoverschrijdende ontwikkeling. Voor de verduurzaming en de kwaliteitsimpuls van de bestaande woningvoorraad komt de provincie Zeeland met een nieuwe woonaanpak. Samen met de regio worden de mogelijkheden voor integrale ondersteuningsmaatregelen gezien. Zeeland vervolgt graag het overleg met het Rijk over de bereikbaarheidsopgave, zoals het versnellen van OV-verbindingen richting de Randstad, buisleidingen en grensoverschrijdend vervoer.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

In Zuid-Holland lopen reeds verschillende trajecten zoals REOS toplocaties, de integrale verstedelijkings- en bereikbaarheidsstrategie en landschappelijke kwaliteit Groene Hart die aangemerkt kunnen worden als belangrijke bouwstenen voor de omgevingsagenda Zuidwest. Uitgangspunt is dat het instrument omgevingsagenda meerwaarde moet hebben en zorgt voor extra realisatiekracht om bovengenoemde trajecten te versterken.

In het strategisch bestuurlijk overleg Zuidwest voorjaar 2020 wordt de concept inhoudsopgave van de omgevingsagenda Zuidwest besproken, inclusief de provincie-overstijgende opgaven voor Zuid-Holland en Zeeland in relatie tot de Noordzee en Vlaanderen, en worden de processtappen vastgesteld om te komen tot bestuurlijke vaststelling van de omgevingsagenda Zuidwest.

De aanpak op hoofdlijnen van de adaptieve ontwikkelstrategie, als onderdeel van de Werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking wordt onderschreven. In dit kader zijn al eerder besluiten genomen over de (MIRT-)verkenningen oeververbindingen Rotterdam en CID-Binckhorst. Doel van de ontwikkelstrategie is het integreren en afstemmen in de tijd van de verstedelijkingsopgave (woningbouw, arbeidsplaatsen, voorzieningen) en de OV-bereikbaarheid (inclusief fiets en knooppunten). Deze strategie draagt bij aan het faciliteren van de grote stedelijke woningvraag, het versterken van de agglomeratiekracht, het ontlasten van de weginfrastructuur en het beschermen van het buitengebied. Daarmee vormt de adaptieve strategie een belangrijke bouwsteen voor het Integrale Verstedelijkingsakkoord zuidelijke Randstad (zie hieronder). Toegewerkt wordt naar een gemeenschappelijk eindbeeld waarbij verwezen wordt naar het Toekomstbeeld OV (een S-bahn-achtig concept op de Oude Lijn) dat vervlochten wordt met binnenstedelijke verdichting (170.000 – 200.000 woningen binnen de acht gemeenten van de Verstedelijkingsalliantie.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2019 wordt de uitgewerkte strategie met inzicht in financiële consequenties, maatschappelijke kosten en baten en kansen voor alternatieve bekostiging, vervolgstappen en benodigde monitorings- en procesafspraken ter bespreking en besluitvorming voorgelegd.

Het Verstedelijkingsakkoord wordt beschouwd als het startschot voor een langjarige samenwerkingsagenda tussen Rijk en regiopartners. Het gaat over langjarige afspraken tussen Rijk en regio over de ontwikkeling van verstedelijking in nauwe samenhang met mobiliteit: locaties, aantallen en woonmilieus, fasering en prioritering van de te ontwikkelen gebieden, randvoorwaarden (bouwen in hoogstedelijke milieus met bijbehorend ruimtelijke inrichting waaronder fiets en parkeerbeleid), bekostiging, financiering en samenwerking. Ook de wisselwerking met de Woondeal Zuidelijke Randstad, de klimaat- en energieopgave in de regionale energiestrategieën en landschappelijke kwaliteit wordt in dit akkoord geborgd. De geografische scope van dit Verstedelijkingsakkoord is de provincie Zuid-Holland en gaat daarmee over de (in 2018) vastgestelde, woningbouwbehoefte van circa 210 duizend woningen (2017–2040). De samenwerkingsagenda start vanuit de scope van de Adaptieve Ontwikkelingsstrategie en de Verstedelijkingsalliantie. Regio en Rijk benadrukten in het overleg de urgentie om tot besluitvorming komen gezien de druk op de regionale woningmarkt.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2019 wordt ook het Integraal Verstedelijkingsakkoord zuidelijke Randstad ter besluitvorming voorgelegd met een voorkeursstrategie en een aantal eerste uitvoeringsafspraken.

Het volgende strategisch bestuurlijk overleg zal in Zeeland plaatsvinden.

Landsdeel noordwest

Net als in landsdeel Zuidwest geldt in landsdeel Noordwest dat momenteel reeds verschillende trajecten starten of lopen die bouwstenen opleveren voor de omgevingsagenda Noordwest. Voorbeelden zijn de verstedelijkingsstrategieën voor de MRA en de MRU. In de komende jaren worden de verschillende bouwstenen geïntegreerd tot een omgevingsagenda. Deze omgevingsagenda zal het gebied van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland omvatten. Afgesproken is dat in het voorjaar van 2020 de bestuurlijke partners besluiten wanneer en op welke wijze een synthese tussen lopende trajecten in de omgevingsagenda tot stand kan komen.

Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben Rijk en regio afgesproken een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie te ontwikkelen die integraal uitwerking geeft aan de grote en complexe ruimtelijke opgaven op het gebied van leefbaarheid, wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, klimaatadaptatie, circulaire economie en energietransitie. Deze strategie richt zich zowel op de middellange (tot 2030) als ook de lange termijn (2030–2050). Uitgangspunt is dat hierin de nationale, regionale en lokale doelen en lopende trajecten samenkomen die passen bij een duurzame inclusieve aantrekkelijke economisch sterke metropoolregio.

De verstedelijkingsstrategie omvat de volgende drie onderdelen: de hoofdlijnen voor het verstedelijkingsconcept van de MRA voor de middellange en lange termijn, een fasering en prioritering van integraal te ontwikkelen gebieden met bijbehorende ijkmomenten en een investeringsstrategie. Voor de verstedelijkingsstrategie starten Rijk en regio niet bij nul. Er wordt op dit moment aan diverse bouwstenen gewerkt, zowel aan MRA- als aan Rijkszijde. Daaronder vallen onder andere de nationale, provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies, het gezamenlijke Rijk/regio ontwikkelperspectief van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma «Samen bouwen aan Bereikbaarheid», het Handelingsperspectief MRA Oost, de nieuwe MRA Agenda 2020–2024. Vanuit de MRA zijn de geselecteerde sleutelgebieden voor grote gebiedsontwikkelingen belangrijke input voor de op te stellen verstedelijkingsstrategie.

Het bestuurlijk overleg MIRT vormt het besluitvormend gremium voor de verstedelijkingsstrategie MRA. In het najaar 2019 worden de uitgangspunten voor de verstedelijkingsstrategie vastgesteld. Doel is de verstedelijkingsstrategie, inclusief investeringsstrategie, in het BO MIRT najaar 2020 vast te stellen. Investeringsbeslissingen voor mobiliteit worden in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de BO's MIRT genomen.

Voor de regio Utrecht (MRU) geldt dat Rijk en regio reeds met de opstelling van een integrale verstedelijkingsstrategie zijn gestart binnen het kader van de U Ned samenwerking (gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma). Voor de lange termijn ontwikkeling is, conform het besluit in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2018, inmiddels een breed MIRT onderzoek gestart. Dit onderzoek moet een gezamenlijk gedeeld beeld opleveren van de meest waarschijnlijke en gewenste ontwikkeling en de majeure ruimtelijke keuzes en investeringen in de MRU. De scope van het

onderzoek is 2030–2040 met een doorkijk naar 2050. Afgesproken is dat in het bestuurlijk overleg MIRT van dit najaar Rijk en regio op basis van de doorrekening van verstedelijkingsmodellen de contouren vaststellen van een verstedelijkingsperspectief voor dit gebied. In het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2020 wordt dan het verder ontwikkelde adaptieve ontwikkelpad voor het verstedelijkingsperspectief MRU vastgesteld.

Programma Goederenvervoercorridors

In het kader van het programma Goederenvervoercorridors is een werkbezoek gebracht aan het logistieke knooppunt Tilburg. Stilgestaan is bij de verwachte toekomstige groei van het goederenvervoer en de wijze waarop deze groei kan worden opgevangen. Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen op het gebied van *modal shift* van weg naar andere modaliteiten, bundeling van ladingstromen en integrale ruimtelijke-economische knooppuntontwikkeling. Deze maatregelen dragen bij aan het verminderen van de uitstoot, het verbeteren van de betrouwbaarheid van de logistieke keten en een betere benutting van vaar- en spoorwegen. De goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost spelen hierbij een belangrijke rol. Immers, meer dan de helft van het wegvervoer in Nederland verloopt via deze corridors, evenals een groot deel van het spoorgoederenvervoer en ongeveer 70% van het transport over water.

2. Voortgang MIRT

Tijdens de recente Strategische Bestuurlijke Overleggen MIRT hebben wij gesproken over de strategische opgaven in de verschillende regio's. Ondertussen werken wij in alle regio's in het kader van het MIRT hard aan veel projecten. Over een aantal van deze projecten willen wij u met deze brief informeren. Daarnaast informeren wij u over een aantal niet-regio specifieke onderwerpen en verschillende moties en toezeggingen. U ontvangt de Schets Mobiliteit in 2040: veilig, robuust en duurzaam. In deze Schets laten wij de samenhang van ons mobiliteitsbeleid zien en zetten wij de speerpunten voor de komende jaren neer. Recent bent u geïnformeerd over de voortgang van de vorming van het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 35 000 A, nr. 94).

Ook waterprogramma's en -projecten zijn onderdeel van het MIRT. In deze programma's en projecten hebben wij de nodige voortgang geboekt. Zo is de voorkeursbeslissing over het project Ecologische Maatregelen Markermeer afgerond in het najaar van 2018. Voor het project «Lob van Gennep» is zoals eerder gemeld (Kamerstukken 32 698 en 31 710, nr. 45) de startbeslissing voor de Verkenning genomen. Op 20 juni vindt het AO Water plaats. Ter voorbereiding van dit AO ontvangt u een brief. Voor verdere informatie over waterprogramma's en -projecten, waaronder de ontwikkeling van integraal riviermanagement, wordt verwezen naar deze brief.

Voortgang projecten per regio

Landsdeel Oost

Op 11 maart jl. is de startbeslissing A1/A30 Barneveld ondertekend om de doorstroming te verbeteren op de A1 tussen de aansluitingen Barneveld en Voorthuizen en op de aansluiting A1/A30 zelf. Hiermee wordt weer een belangrijke stap gezet in het realiseren van de afspraken uit het Regeerakkoord en het oplossen van een NMCA-knelpunt.

Op 13 maart jl. is de starthandeling verricht van de realisatie van de A1 Apeldoorn – Azelo. De tweede fase van dit project wordt met vier jaar versneld. Dat betekent een snellere en betere doorstroming op de A1 Oost.

De provincie Gelderland heeft aangegeven geen noodzaak te zien tot aanvullende robuustheid verhogende maatregelen op de Valleilijn, omdat zowel de punctualiteit als de capaciteit in de spits nu op orde zijn. Wij hebben met dat besluit ingestemd.

Bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden over het vervolg van het project spoorzone Ede. Dit nadat de aanbesteding eind 2018 mislukt is verklaard. Daarbij is door alle partijen de ambitie uitgesproken om door te gaan met het project. Op dit moment wordt de optimale wijze van het borgen van de projectdoelen in relatie tot het budget in een nieuwe aanbesteding onderzocht.

Landsdeel Noord

Met de regio zijn afspraken gemaakt over het doortrekken van de trein voor het personenvervoer op de lijn Groningen–Veendam naar Stads-kanaal en de bijdrage hierin van € 5 miljoen, zodat deze plannen nu verder uitgewerkt en tot realisatie kunnen worden gebracht.

Conform de afspraken in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2018 wordt, samen met de regio, gewerkt aan een quick scan voor het versnellen van de bestaande verbinding tussen Noord- en Oost-Nederland en de Randstad en aan een ontwikkelagenda voor het vergroenen van het regionale spoor in deze regio.

Afgelopen half jaar zijn stevige stappen gezet bij de realisatie van de extra sneltrein Groningen–Leeuwarden. Ten behoeve van een betere treindienst naar het noorden van het land is in Zwolle gestart met de realisatie van de spoorverdubbeling, de ongelijkvloerse kruising (*dive-under*) bij Herfte en de aanleg van extra opstelsporen.

In overleg met de provincie Groningen zijn wij bereid om bestuurlijk afspraken te maken over het versneld beschikbaar stellen van de bijdrage voor station Hoogkerk (€ 6,5 miljoen). De provincie draagt zorg voor de realisatie van een station bij Hoogkerk in het kader van de bredere doelstelling van het programma Groningen Spoorzone, waar ook de werkzaamheden aan het spoor en station Groningen onderdeel van uitmaken.

Over verbreding van het sluiscomplex bij Kornwerderzand bent u vorige week via een separate brief geïnformeerd (Kamerstuk 35 000 A, nr. 97). Na de extra bijdrage van € 40 miljoen van het Kabinet resteert er nog een financiële opgave van circa € 45 miljoen. Rijk en regio zijn in constructief overleg om te bezien hoe de resterende opgave overbrugd kan worden. Wij streven ernaar om uw Kamer nog voorafgaand aan het AO MIRT nader te informeren.

Op 1 april jl. is het startsein gegeven voor de werkzaamheden aan de Afsluitdijk. Op verschillende plaatsen wordt inmiddels volop gewerkt. Onlangs is naar voren gekomen dat een aanpassing nodig is aan het ontwerp van de nieuw te bouwen spuisluizen als gevolg van een noodzakelijke aanpassing van de hydraulische randvoorwaarden door Rijkswaterstaat. Hierdoor kan de bouw van de nieuwe spuisluizen niet zoals gepland eind 2019 starten. In goede samenwerking met de aannemer wordt gekeken of het ontwerp en de planning kunnen worden

aangepast zonder uitstel van de MIRT-mijlpaal. Na de zomer is dit duidelijk. U wordt hierover nader geïnformeerd.

Landsdeel Zuid

Op 19 februari jl. is de voorkeursbeslissing voor de A67 Leenderheide – Zaarderheiken vastgesteld (Kamerstuk 35 147, nr. 1). Het maatregelpakket (korte en lange termijn) is geraamd op € 154 miljoen, waarvan € 6 miljoen voor smart mobility maatregelen. Daarnaast wordt ingezet op een capaciteitsuitbreiding van Leenderheide tot Geldrop, waarbij de noordbaan van Knooppunt Leenderheide tot Geldrop wordt uitgebreid met een weefvak en op de zuidelijke rijbaan een derde rijstrook wordt toegevoegd. Hiermee wordt de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de A67 verbeterd.

Het Tracébesluit voor de A27 Houten–Hooipolder is in het vierde kwartaal 2018 vastgesteld. Dit is een kwartaal eerder dan in de planning was voorzien. De A27 tussen Houten en Hooipolder wordt met dit besluit over een lengte van 47 kilometer uitgebreid. Hierin zijn onder andere de vervanging van de Merwedeburg, Keizersveerbrug en Hagesteinsebrug toegevoegd. Ook het HooipolderPlus-plan is opgenomen in het Tracébesluit. Door de verbreding van de A27 verbetert de doorstroming en wordt het sluipverkeer in de regio verminderd.

Op 2 april jl. bent u geïnformeerd over de afspraken met de provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland omtrent het project Elektrificatie Maaslijn. In goed overleg hebben Rijk en regio besloten om gezamenlijk de verantwoordelijkheid te nemen om de ontstane situatie in het belang van de reiziger op te lossen. Wij onderschrijven het belang van de werkzaamheden aan de Maaslijn om een robuuste dienstregeling uit te kunnen voeren. Naast de verbetering van de robuustheid draagt dit project ook bij aan verduurzaming. Om het project te realiseren draagt de regio gezamenlijk circa € 153 miljoen bij aan het project en het Rijk circa € 60 miljoen. De afspraken worden uitgewerkt in een bestuursovereenkomst die naar verwachting deze zomer wordt vastgesteld.

Op basis van de standpunten van gedeputeerde staten van Limburg en college van B&W van de gemeente Venlo is, door alle betrokken partijen, geconcludeerd dat de Integrale MIRT/HWBP Verkenning Meer Maas Meer Venlo stopt. Aanleiding was de financiële positie van de gemeente Venlo en het besluit van het college van B&W om daarom uit het project te treden. Het project is inmiddels, door de ondertekening van de beëindigingsovereenkomst, formeel beëindigd.

Landsdeel Zuidwest

In het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe werken wij samen met de regio aan het verbeteren van de bereikbaarheid en agglomeratiekracht op korte en langere termijn. Dit krijgt vorm in verschillende trajecten, waaronder de werkplaats Metropolitaan OV en verstedelijking en de MIRT-verkenning naar een nieuwe oeververbinding in Rotterdam.

Tijdens het recente Strategische Bestuurlijk Overleg MIRT is het voornemen bevestigd om in juli 2019 de startbeslissing te nemen voor de MIRT-verkenning Oeververbinding Rotterdam, conform de afspraken van het Bestuurlijk Overleg MIRT 2018. Toegewerkt wordt naar een startbeslissing waarin de scope van de verkenning wordt vastgelegd, inclusief keuze voor de locatie van een nieuwe oeververbinding.

Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de motie Hoogland/Visser (Kamerstuk 34 550 A, nr. 37). Deze motie verzoekt onder meer de

oeververbinding Rotterdam en N59 te beoordelen op de bijdrage aan de verbetering van de doorstroming tussen het regionale en landelijke wegennet en met de regio afspraken te maken hoe bij een positieve beoordeling deze projecten een plaats kunnen krijgen in het gebiedsprogramma Rotterdam–Den Haag. Voor wat betreft de N59 geldt dat, in vervolg op de gemaakte afspraken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2017, in 2018 een Bestuurlijke Overeenkomst is getekend met de regio. Hierin is verwoord hoe de eerder geselecteerde maatregelen voor verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid zullen worden uitgewerkt. De uitwerking van enkele maatregelen is nog gaande. De verwachting is dat hierover dit jaar een besluit genomen kan worden. Hiermee beschouwen wij de motie met Kamerstuk 34 550 A, nr. 37 als afgerond.

Voor de CID Binckhorst (Den Haag) is hard gewerkt aan de totstandkoming van een zogenaamd *no regret* pakket. Dit pakket van € 137 miljoen, waarvan het Rijk 1/3 deel voor haar rekening neemt, bestaat uit een samenspel van maatregelen zoals de ombouw van viaducten ten behoeve van HOV en fiets, uitbreiding van fietsstallingen bij stations en *mobilityhubs*. Beoogd wordt om het pakket in de periode 2019–2023 uit te voeren zodat de eerste nieuwe bewoners in dit gebied daar direct van kunnen profiteren. In april is tevens gestart met de uitvoering van het «Projectplan Verkenning CID Binckhorst». In september worden daar de eerste tussenresultaten verwacht in de vorm van een trechtering van tien naar drie alternatieven.

Op 11 maart jl. is de voorkeursbeslissing voor de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel–Gouda naar uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 29 385, nr. 98). Tegelijkertijd is met de regionale partners een bestuursovereenkomst ondertekend, waarin afspraken worden gemaakt over aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen. In het voorkeursalternatief is de verbreding opgenomen van de A20 van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. De aanpak moet er voor zorgen dat het grote landelijke fileknelpunt verdwijnt. Het verkeer kan met de verbreding veiliger en beter doorrijden op de A20.

Op 18 maart jl. is het officiële startsein gegeven voor de realisatie van de A16 Rotterdam. De weggebruikers kunnen vanaf eind 2024 gebruik maken van deze nieuwe snelweg. Het verkeer in de drukke regio Rotterdam kan hierdoor vlotter doorrijden.

Voor de PHS-corridor Den Haag–Breda is ProRail gestart met verdubbeling van de sporen tussen Rijswijk en Delft Zuid. Eind 2024 moet dit klaar zijn, zodat er een 7^e en 8^e intercitiy en een 5^e en 6^e sprinter per uur kan gaan rijden tussen Den Haag en Rotterdam. Bovendien hebben wij begin dit jaar samen met de regio besloten te investeren in viersporigheid bij Schiedam, zodat Schiedam een intercitiystop kan blijven en een robuustere dienstregeling mogelijk is. Hiermee gaan de reizigersgroei, stedelijke ontwikkeling en ontwikkeling van aantrekkelijk hoogfrequent OV hand in hand.

Samen met de provincies Zuid-Holland en Utrecht, de gemeenten langs de spoorlijn, ProRail en NS wordt onderzoek gedaan naar de verbetering van de treinverbinding tussen Leiden en Utrecht. Eerder werd uw Kamer al geïnformeerd dat door problemen in de ondergrond op dit traject, de gewenste «versnelde intercitiy»-variant niet gerealiseerd kan worden zonder grootschalige maatregelen aan de spoorbaan (Kamerstuk 34 775 A, nr. 76). Voor de korte termijn is gezamenlijk een oplossing gevonden waardoor in de brede spits elk kwartier in plaats van elk half uur een sprinter tussen Leiden en Utrecht kan rijden. Hiervoor zijn

bepaalde infrastructuurmaatregelen nodig. ProRail bekijkt wanneer deze maatregelen uitgevoerd kunnen worden.

In december 2018 is het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer in gebruik genomen en opgenomen in de NS-dienstregeling 2019. De gehele OV knoop inclusief de verlenging van de Randstadrail naar dit nieuwe station en de aansluiting op het busnetwerk is op 17 mei jl. geopend. Station Lansingerland Zoetermeer draagt bij aan een betere afstemming tussen het regionaal OV en het hoofdrailnet als nieuw vervoerknooppunt tussen trein, Randstadrail, bus, fiets en auto.

In lijn met Kamermotie Jetten en van der Graaf (Kamerstuk 29 984, nr. 746) is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, de gemeenten Dordrecht en Breda en NS in overleg getreden over mogelijke verbeteringen van de verbinding tussen Dordrecht en Brabant voor de periode 2020 t/m 2024. Van de verschillende door NS onderzochte varianten is één kansrijk gebleken. Dit betreft een viermaal daagse Intercityverbinding tussen Dordrecht en Eindhoven. Met deze verbinding wordt de reistijd tussen Dordrecht en Eindhoven met ruim 10 minuten verkort. Recentelijk is overeenstemming bereikt over de realisatie en bekostiging van deze verbinding. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal de exploitatiekosten van deze verbinding bekostigen, met een beperkte financiële bijdrage van de NS. Deze kosten voor het ministerie zijn geraamd op circa € 7 miljoen voor de periode 2020 t/m 2024. Onderdeel van deze afspraak is dat de regionale partijen een extra bijdrage leveren aan de realisatie van keerspoeren op Rotterdam Centraal en het 4^{de} perronspoor Tilburg. Deze projecten worden uitgevoerd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en dragen bij aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Deze extra bijdrage bedraagt éénmalig € 1,72 miljoen per provincie. De afspraken worden momenteel uitgewerkt in een bestuursovereenkomst die naar verwachting deze zomer wordt vastgesteld. Zoals gebruikelijk is de realisatie van de verbinding tussen Dordrecht en Eindhoven onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail, en zijn de afspraken die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de regio overeen zijn gekomen onder voorbehoud van besluitvorming in de gedeputeerde staten.

In Zeeland (Oosterschelde, Westerschelde) is er als gevolg van de stroming een tamelijk grote oevererosie. Door het herstellen van de steenbekleding, alsmede steenbestortingen om zettingsvloeiing tegen te gaan, worden de vooroevers versterkt. Het op deze manier tegengaan van oevererosie levert een adequate bescherming op tegen overstromingen. Het project Vooroeververdediging heeft de afgelopen jaren te maken gehad met een aantal tegenvallers, waaronder een arbitragetraject met de aannemer en het uitvoeren van een door de Raad van State verplichte compensatiemaatregel. Dit leidt tot een vertraging van twee jaar waarbij oplevering wordt verwacht in 2023. Daarnaast hebben verschillende kostenstijgingen plaatsgevonden van materiaal, specialistische onderzoeken en monitoring. Door het optreden van vertraging en genoemde kostenstijgingen is besloten om € 7,8 miljoen extra budget toe te kennen.

In 2018 is het Kierbesluit van de Haringvlietsluizen inwerking gesteld. Hierdoor kunnen trekvisserij de Haringvlietsluizen weer passeren en de stroomgebieden van de Rijn en de Maas weer bereiken. Door het Kierbesluit kan het westelijke deel van de Haringvliet verzilt. De daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf zijn de afgelopen jaren naar het oosten verplaatst, zodat zoetwater voor landbouw, drinkwater en industrie beschikbaar blijft. Deze compenserende maatregelen zijn in 2018 opgeleverd.

Bij een lage afvoer van de rivier gaan de sluizen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet «zoetgespoeld». De komende jaren zal het Kierbesluit door middel van «lerend implementeren» stapsgewijs worden ingevoerd. Daarbij wordt praktijkkennis over zoutverspreiding opgedaan en de visintrek geoptimaliseerd.

Landsdeel Noordwest

In het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma van de metropoolregio Utrecht, U Ned, werken wij samen met de regio aan het verbeteren van de bereikbaarheid en gezonde groei. Dit krijgt vorm in verschillende trajecten, zowel op de korte als de lange termijn. Zo werken we *no-regret* maatregelen uit om op korte termijn de bereikbaarheid van Utrecht Science Park te verbeteren en de OV-terminal op Utrecht Centraal te ontlasten. Tevens worden maatregelen uitgewerkt om op korte termijn de Merwedekanaalzone beter per OV te ontsluiten. Reizigers zullen hierdoor verleid worden om meer gebruik te maken van de Randstadspoorstations, zoals Lunetten en Overvecht. Op dit moment worden kansrijke maatregelen voor bereikbaarheid in relatie tot woningbouw voor de middellange- en lange termijn verder onderzocht en uitgewerkt, zowel voor wegen als het openbaar vervoer. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van dit najaar worden de resultaten en vervolgstappen besproken.

In het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma van de metropoolregio Amsterdam, «Samen Bouwen aan Bereikbaarheid» (MRA), werken wij samen met de regio aan bereikbaarheidsoplossing in relatie tot de verstedelijking. Dit krijgt vorm in verschillende trajecten, zowel op de korte als de lange termijn. Onder andere is een MIRT-Verkenning gestart over het Rottepolderplein en wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd naar *quick wins* op de A27. Eind dit jaar worden er richtinggevende keuzes gemaakt ten aanzien van de lange termijn aanpak. Daarbij staat de hoofdvraag centraal hoe binnen de MRA 250.000 extra woningen gebouwd kunnen worden met een goede bereikbaarheid van economische toplocaties. Tegelijkertijd willen Rijk en regio de concurrentiepositie versterken, de leefbaarheid verbeteren en klimaatdoelen realiseren. Het MIRT-onderzoek naar stedelijke ontwikkeling en daarbij horende bereikbaarheid van Zuidwestkant Amsterdam Schiphol–Hoofddorp zal aan het eind van dit jaar een ontwikkelstrategie opleveren, waarbij ook de lange termijn van de Multimodale knoop Schiphol wordt betrokken. Voor het hele MRA-gebied zal gekeken worden naar verstedelijkingslocaties, welk type vervoersmodel daarbij past en hoe we daar stapsgewijs naartoe werken (ontwikkelpad).

Ook de komende jaren wordt het OV al op veel plaatsen in de Metropoolregio Amsterdam flink verbeterd. Op dit moment lopen studies naar verschillende (PHS-)corridors en stations. Hieronder vallen ook de studies Airportsprinter (hoogfrequente «city shuttle» op de westtak van het hoofdspoor) en het derde perron voor Amsterdam Zuid, die volgen uit het Groot-Amsterdambesluit van vorig jaar. Samen met de gemeente Amsterdam, de vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail streven wij er naar één variant van de Airportsprinter verder uit te werken en om – zo mogelijk al per dienstregeling 2023 – een hoogfrequente city shuttle (uiteindelijk acht keer per uur) tussen Hoofddorp en Schiphol te laten rijden. Dat maakt het bovendien mogelijk tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een betrouwbaar aanbod voor de reiziger te handhaven. In de Amsterdamse regio wordt de Amstelveenlijn – inmiddels omgedoopt tot Amsteltram – op dit moment gerealiseerd. Gewerkt wordt onder meer aan een aantal ongelijkvloerse kruisingen. De Amsteltram zal worden doorgetrokken naar Uithoorn.

Nog dit jaar verwachten wij een voorkeursbeslissing te nemen over de aanpassingen op de Multimodale Knoop Schiphol om de veiligheid en capaciteit voor de middellange termijn te borgen. Over de PHS-projecten bent u separaat geïnformeerd met de basisrapportage PHS (Kamerstuk 32 404, nr. 92). Met partijen in de metropoolregio en uit de sector zijn werkafspraken gemaakt om de voortdurende samenhang tussen de verschillende projecten te bewaken en deze expliciet te bespreken in komende MIRT-overleggen.

Over het project Zuidasdok bent u geïnformeerd met Kamerbrief 32 668, nr. 12.

Op 6 februari j.l. is de 3^e kolk van de Prinses Beatrixsluis in gebruik genomen.

Dit sluizencomplex is een belangrijk verbindingspunt in de hoofdvaarwegen tussen de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Met de nieuwe kolk is de capaciteit aanzienlijk vergroot en kunnen tegelijkertijd meerdere grote binnenvaartschepen door de sluis.

Niet regio-specifieke onderwerpen

Korte termijn aanpak files

Uw Kamer is in december 2018 geïnformeerd over de tweede tranche van de Korte termijn aanpak files (Kamerstuk 31 305, nr. 270). Rijkswaterstaat is hard aan de slag gegaan om deze maatregelen zo spoedig mogelijk te realiseren. Inmiddels is gestart met de inzet van extra bergers en wegininspecteurs op strategische locaties langs de snelwegen. Dit zorgt voor een kortere aanrijtijd, waarmee de afhandeling van een incident sneller kan starten en de doorstroming sneller weer op gang komt. De maatregel om de aansluiting bij Castricum op de A9 te verbeteren is inmiddels gereed. Ook zijn dit voorjaar de eerste slimme stoplichten (iVRI's) vanuit de korte termijn aanpak files opgeleverd. Het doel is dat alle maatregelen van de korte termijn aanpak files uiterlijk in 2021 worden uitgevoerd.

Veiligheid, programma Meer Veilig

Vanuit het programma Meer Veilig wordt € 50 miljoen geïnvesteerd in veilige berminrichting van N-wegen. Daarvan is € 25 miljoen aan provincies beschikbaar gesteld in de vorm van cofinanciering. De provincies hebben inmiddels voorstellen ingediend voor de uitvoering van maatregelen om de verkeersveiligheid op provinciale N-wegen te verbeteren. Voor 1 juli 2019 wordt hierover een besluit genomen. Ook op Rijks-N-wegen worden maatregelen voorbereid. Op autosnelwegen in beheer van het Rijk is, eveneens in het kader van Meer veilig, gestart met de uitvoering van de eerste tranche van nieuwe maatregelen voor veilige inrichting van bermen. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de nu beschikbare middelen (€ 40 miljoen) en op de kansen bij het combineren met andere projecten. 110 van de 390 maatregelen zijn in uitvoering of al gerealiseerd. Het overige deel is in voorbereiding en zal voor 2022 in uitvoering worden genomen.

Aanpak overwegen

De aanpak van overwegen, in samenwerking en met cofinanciering van decentrale overheden, is voortgezet. Van de overwegen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), wordt het grootste deel met generieke maatregelen aangepakt. Voor een beperkt deel worden specifieke maatregelen getroffen. Nieuw zijn onder andere Hilversum,

Castricum, Renkum en Apeldoorn. Hier worden verbeteringen gereali-seerd, variërend van optimalisaties van overwegen tot het opheffen van overwegen en het realiseren van onderdoorgangen.

In het kader van het programma voor niet actief beveiligde overwegen (NABO) waren aan het eind van het eerste kwartaal van 2019 23 overwegen definitief aangepakt (of met een tijdelijke maatregel volledig afgesloten) en zijn er vier van tijdelijke maatregelen voorzien in afwachting op de definitieve maatregel (saneren). De ambitie is om uiterlijk in 2023 alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's te hebben aangepakt.

Binnenkort ontvangt u een brief over spoorveiligheid waarin een meer gedetailleerd beeld van de voortgang van de aanpak van overwegen wordt gegeven.

Securitymaatregelen op stations

Eenmalig wordt een bedrag van € 3,5 miljoen geïnvesteerd om de *security* op een zestal stations te verbeteren. Op deze stations worden maatregelen getroffen die passen bij het actuele dreigingsniveau. De uitvoering van de fysieke maatregelen zal dit jaar starten en zoveel mogelijk worden gecombineerd worden met lopende projecten.

Internationaal spoorvervoer

Over de ontwikkelingen op het dossier van het internationaal spoor-vervoer ontvangt u rond de zomer een separate brief. Wel kunnen wij u nu reeds mededelen dat de overeenkomst met *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* (VRR) over de vanaf eind 2025 aan te bieden treindienst Eindhoven–Düsseldorf op 9 mei 2019 is ondertekend. De overeenkomst zorgt voor een doorgaande treinverbinding van Eindhoven naar Düsseldorf in plaats van een verbinding met een overstap te Venlo.

Fiets

In de MIRT-brief van november 2018 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 78) is aangekondigd dat de in het Regeerakkoord gereserveerde € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur heeft geleid tot meer dan een verdrievoudiging van deze middelen: € 345 miljoen. Voor vijftien snelfietsroutes is cofinanciering beschikbaar gesteld. Naar verwachting start de aanleg van acht routes van de in totaal 15 snelfietsroutes dit jaar. De start van de aanleg van de andere routes is voorzien in de loop van 2020. Voor fietsparkeren bij stations zijn bij het Bestuurlijk Overleg MIRT 2018 middelen voor de realisatie van circa 25.000 fietsparkeerplaatsen toegezegd (4 complexe ingebouwde voorzieningen en 29 maaiveldstal-lingen). Ook is aan 17 complexe locaties een rijksbijdrage voor het opstellen van voorbereidingsplannen toegezegd. In tranche II (Bestuurlijk Overleg MIRT 2019) kan naar verwachting aan enkele daarvan onder voorwaarden een toezegging voor de realisatie worden gedaan. Ook is recentelijk drie miljoen euro subsidie beschikbaar gesteld vanuit een Europees fonds (CEF). Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 75.000 fietsparkeerplekken in Amsterdam, Rotterdam en Utrecht.

Naast investeringen in infrastructurele maatregelen is het van belang dat ingezet wordt op fietsstimulering. Daarom wordt ingezet op samen-werking binnen de regionale werkgeversnetwerken via een korte termijn aanpak. Fietsstimuleringsmaatregelen zijn een onderdeel binnen deze werkgeversaanpakken. Zo worden er bijeenkomsten georganiseerd om informatie rond fietsregelingen breed te delen. Tevens zetten diverse regio's in op uitbreiding met het MKB. Vanuit het Rijk is een netwerk van inmiddels dertien fietsambassadeurs opgezet, een selecte en diverse

groep van betrokken bedrijven, van de Efteling en de Nationale Politie tot drukkerij Zalsman. Allen stimuleren meer fietsen richting hun werknemers en inspireren werkgevers in hun regio en/ of branchegenoten.

Klimaatbestendige netwerken

Conform het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie, wordt er door RWS en ProRail gewerkt aan stresstesten voor hoofd-, spoor- en vaarwegen en hoofdwatersysteem. Deze testen moeten inzicht geven in de kwetsbaarheden van de Rijksinfrastructuur. Voor het hoofdwegennet is dit beeld na de zomer gereed. De andere volgen kort erna.

Brandwerendheid tunnels

Op 9 oktober 2018 is uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken over de verminderde brandwerendheid van beton bij vier wegtunnels die na 2008 zijn opgeleverd en één tunnel in aanbouw (Kamerstuk 29 296, nr. 34) en de besluiten die ik genomen heb. Het betreft de Salland-Twentetunnel (N35), de Ketheltunnel (A4), de Tweede Coentunnel (A10) en de Koning Willem Alexandertunnel (A2) en de Gaasperdammertunnel (A9).

Momenteel zijn de herstelwerkzaamheden in de Gaasperdammertunnel in volle gang. Deze werkzaamheden kunnen relatief eenvoudig worden uitgevoerd omdat deze tunnel nog in aanbouw is. Voor de vier bestaande tunnels vinden er voorbereidende werkzaamheden plaats, waaronder het uitvoeren van hitteproeven. Inmiddels zijn de hitteproeven in de Koning Willem-Alexandertunnel uitgevoerd. Op basis van de brandwerendheidseis en de daarop gebaseerde hitteproeven is een herstelplan opgesteld. Dit herstelplan wordt momenteel besproken met de gemeente Maastricht (Bevoegd Gezag). Het herstel van de tunnel zal hinder voor het verkeer met zich mee brengen, het zoveel mogelijk beperken van de hinder is een belangrijk aandachtspunt. De hitteproeven in de andere drie tunnels vinden de komende periode (mei tot en met augustus) plaats, waarbij de hitteproeven als eerste plaatsvinden in de 2^e Coentunnel. Op basis van de hitteproeven wordt per tunnel de precieze hittewerende bekleding bepaald. Hierna wordt per tunnel een herstelplan en realisatieplanning opgesteld. Dit gebeurt in overleg met het betreffende Bevoegd Gezag. De herstelplannen voor de vier tunnels zijn naar verwachting eind 2019 gereed. Herstel van de eerste bestaande tunnel zal naar verwachting starten in 2020.

De vervolgonderzoeken die in gang zijn gezet lopen nog. Tot nog toe geven deze onderzoeken geen aanleiding om het eerder aan uw Kamer geschetste beeld bij te stellen.

Smart mobility

In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2018 zijn afspraken gemaakt om de digitale vernieuwing in mobiliteit versneld vorm en inhoud te geven. Daarbij is afgesproken om overheidskrachten te bundelen. Onder andere door het verbeteren van data, in te zetten op een tweede tranche iVRI's (slimme stoplichten) en samen te werken in MaaS-pilots. Op deze manier zorgen wij voor verkeer dat veiliger, vlotter en duurzamer wordt, onze steden en buitengebieden bereikbaar en leefbaar blijven en mobiliteitsdiensten die de persoonlijke behoeften goed bedienen. Beoogd wordt om in het Bestuurlijk Overleg MIRT van dit najaar verdere concrete afspraken te maken over een aantal gezamenlijke ambities, als onderdeel van een bredere set aan afspraken over slimme en duurzame mobiliteit.

Op 2 mei 2017 heeft u een kosten-batenanalyse ontvangen over de verhoging van bruggen over Rijksvaarwegen vanwege het toenemende aandeel hogere (high cube) containers in het vervoer over water. Tevens is toen toegezegd om nog een gedetailleerdere MKBA te laten uitvoeren voor vier kansrijke vaarwegcorridors. Dit aanvullende onderzoek is inmiddels afgerond en wordt u met een separate brief aangeboden.

Evaluatie Tijdelijke Regeling Quick Wins binnenvaart

Bijgevoegd vindt u de door Panteia uitgevoerde eindevaluatie die is opgesteld ter afronding van de Tijdelijke Regeling Quick Wins Binnenvaart². Deze in 2008 opengestelde regeling kwam voort uit de Rijksambitie om decentrale overheden te stimuleren om hun binnenhavens en vaarwegen op te waarderen en hiermee een modal shift richting de binnenvaart te stimuleren. In drie tranches zijn uiteindelijk 59 projecten gerealiseerd met een rijksbijdrage van € 76 miljoen. Door de cofinanciering door decentrale overheden is er in totaal € 150 miljoen geïnvesteerd. De conclusie is dat de Quick Wins-regeling in veel gevallen succesvol lijkt te zijn, ook al moet een deel van de baten in sommige gevallen nog worden gehaald. De grootste maatschappelijke baten zijn geboekt bij de projecten gericht op uitbreiding van containeroverslag. Deze is in de periode 2011–2016 met 40% gegroeid in die gemeenten waar Quick Win-projecten zijn uitgevoerd. Dit terwijl de containergroei in gemeenten zonder Quick Wins-project op 10% is uitgekomen. De 3^e tranche was dan ook gericht op het versterken van containerfaciliteiten. Bij de bulkprojecten kan worden geconstateerd dat de binnenvaart-overslag op peil is gebleven door het mogelijk maken van schaalvergroting, waardoor de bereikbaarheid van deze havens is veiliggesteld.

Door deze projecten is het netwerk van binnenhavens vooralsnog voldoende op peil gebracht. Als vervolg wordt in het MIRT-programma Goederencorridors nu vooral gekeken naar mogelijk kansrijke kadeprojecten in lijn met motie De Boer (Kamerstuk 34 550 A, nr. 50) om meer vervoer over water te genereren. Hierbij zullen de leerpunten van de Quick Wins-regeling worden meegenomen. Verdere initiatieven voor versterking van de modal shift zullen in het kader van de Goederenvervoeragenda worden opgepakt.

MIRT-onderzoek duurzame bodemligging Rijntakken

In 2018 is het MIRT-onderzoek Duurzame bodemligging Rijntakken opgeleverd. Als bijlage bij de MIRT-brief treft u dit MIRT-onderzoek aan³. Uit het onderzoek blijkt dat de doorgaande bodemerosie leidt tot problemen voor verschillende rivierfuncties waaronder scheepvaart. De combinatie van droogte en bodemerosie heeft een acuut knelpunt laten zien voor de scheepvaart bij de vaste laag bij Nijmegen. Zoals ook beschreven in het MIRT-onderzoek zal dit knelpunt op de korte termijn aangepakt moeten worden zodat de rivierbodem ook op de langere termijn en duurzaam kan worden gehandhaafd. De heer Stoffer heeft hier eerder ook Kamervragen over gesteld. De afgelopen periode heeft RWS in samenwerking met Deltares onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om via een pilootaanpak op korte termijn het urgente knelpunt bij Nijmegen aan te pakken. Hiertoe hebben wij besloten. De pilot moet via drie afzonderlijke maatregelen (aanpassen harde laag, egaliseren bodem en suppleren bij kribben) op de korte termijn zichtbaar resultaat opleveren

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

voor de scheepvaart. De pilot zal daarnaast meer inzicht geven over hoe waterstanden op de vaste laag in de toekomst bij laag water zijn te beïnvloeden, zodat er geleerd kan worden voor de langere termijn aanpak in verband met Integraal Riviermanagement.

Vereisten TEN-T-verordening

Op grond van de TEN-T-verordening (Verordening 1315/2013) is Nederland gehouden om uiterlijk in 2030 passende maatregelen voor het in de verordening gespecificeerde «kernnetwerk» te nemen. Voor het benoemde «uitgebreide netwerk» moet dat uiterlijk in 2050 het geval zijn. De maatregelen worden deels al in lopende projecten genomen. Waar dit nog niet voldoende blijkt te zijn, wordt samen met bestuurlijke partners bezien wat nodig is om aan de verplichtingen te voldoen. Zo onderzoekt ProRail momenteel waar het spoornetwerk nog niet in staat is om treinen van 740 meter lengte te accommoderen. Voor het zomerreces wordt u hier nader over geïnformeerd in de brief over de voortgang in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer.

Moties en toezeggingen

N35, actualisatie Marsroute

Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2018 heeft de provincie Overijssel de «Actualisatie Marsroute» aangeboden. Het betreft het ontwerp, inclusief kostenraming, dat de provincie heeft laten opstellen om de gehele N35 te verbreden naar 2 x 2. Afgesproken is toen dat Rijk en regio deze actualisatie in 2019 met elkaar bespreken. Tijdens het Nota Overleg MIRT van 29 november 2018 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 80) heeft uw Kamer twee moties (Kamerstuk 35 000 A, nr. 44 en Kamerstuk 35 000 A, nr. 31) aangenomen met betrekking tot de Marsroute N35. Op 11 februari 2019 is uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 35 000 A, nr. 84) over de stand van zaken van deze moties. RWS heeft de afgelopen maanden de uitgangspunten getoetst voor het ontwerp, de maakbaarheid, en de mogelijke financiële consequenties van de voorstellen in de «Actualisatie Marsroute». Dit rapport is in mei 2019 opgeleverd en onderschrijft dat de huidige vorm van de weg onvoldoende aansluit bij de functie als stroomweg. De afgelopen jaren is er al veel in de weg geïnvesteerd en ook momenteel staan er nog maatregelen gepland om de verkeersveiligheid op het traject te vergroten. Desondanks constateert het rapport dat er aandachtspunten blijven op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Daarnaast concludeert het rapport dat de «Actualisatie Marsroute» nog punten bevat die nader onderzoek behoeven omdat de aangedragen oplossingen niet allemaal doelmatig lijken en ook de kosten nog beter in beeld moeten worden gebracht. Vandaar dat momenteel gesprekken gevoerd worden over denkbare vervolgstappen. In het najaar wordt uw Kamer hier verder over geïnformeerd en worden naar verwachting ook de twee bovenstaande moties beantwoord.

Onderwijsaanpak en monitoren effecten Beter Benutten-maatregelen Noordelijke Maaslijn

Motie Amhaouch/Paternotte (Kamerstuk 35 000 XII nr. 34) verzoekt de positieve effecten van het verschuiven van college tijden in beeld te brengen en op meer locaties toe te passen en motie Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 15) verzoekt om de effecten van de Beter Benutten-maatregelen op de Noordelijke Maaslijn die per september 2018 zijn ingegaan te monitoren en de Kamer hierover in de MIRT-voorjaarsronde 2019 te informeren.

Wij vinden het belangrijk dat alle mogelijkheden worden benut om investeringen in het openbaar vervoer optimaal te laten renderen. Eerdere proeven met vraagsturing laten zien dat soms kleine aanpassingen, substantieel kunnen bijdragen aan het verminderen van de piekdruk. Zo blijkt uit de evaluatie van de gemeente Nijmegen dat daar door een aantal kleine aanpassingen in de collegetijden de piekdruk in de trein met 22 procent afgenomen en op de Maaslijn met 41%. Ook in de bus (10%) is de drukte op de piekmomenten fors naar beneden gebracht. Het aanpassen van collegetijden vraagt grote inzet, vasthoudendheid en samenwerking van een groot aantal partijen, waaronder regionale overheden, vervoerders, onderwijsinstellingen en studentenmedezeggenschapsorganisaties. Om tot (implementatie van) goede maatregelen te komen is lokaal maatwerk nodig, omdat er grote verschillen zijn in doelgroepen, reisgedrag en geografie. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT is een optimale benutting van de bestaande capaciteit, met een onderwijsaanpak voorop, een belangrijk onderwerp. Met verschillende grote steden en regio's worden afspraken gemaakt om de mogelijkheden in kaart te brengen.

De effecten van de Beter Benutten-maatregelen op de Noordelijke Maaslijn zijn gemonitord en de effecten zijn beschreven in een rapportage in het kader van Beter Benutten Decentraal Spoor. Het conceptrapport wordt voor eventueel commentaar nog voorgelegd aan de betrokken decentrale overheden. Zodra het rapport definitief is (verwachting: rond de zomer van 2019) wordt uw Kamer geïnformeerd over de geconstateerde effecten. De Minister van OCW heeft aangegeven deze resultaten te willen betrekken bij het vervolg van de aanpak van het beter benutten in het onderwijs waarover zij de Kamer volgend jaar wil informeren.

Mobiliteit en uitbreiding steden

Motie Smeulders (Kamerstuk 32 847, nr. 425) verzoekt om samen met gemeenten te onderzoeken hoe efficiënte, duurzame en ruimtebesparende mobiliteit die goed aansluit op de uitbreiding van de steden kan worden gewaarborgd. Wij onderkennen volledig het belang van de samenhangende aanpak van verstedelijking en mobiliteit voor een duurzame ontwikkeling van de steden. De ontwerp NOVI schetst het kader voor zo'n duurzame ontwikkeling. Naast dit nationale perspectief zijn wij met deze opgaven ook gebiedsgericht aan de slag samen met gemeenten, maar ook op regionaal niveau, zoals met de metropolen Amsterdam, Rotterdam Den Haag, en Utrecht. Begin dit jaar heeft met de G4 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de integrale verstedelijkingsopgave waarover u per brief d.d. 18 januari 2019 bent geïnformeerd (Kamerstuk 34 682, nr. 8). Daarnaast zijn, zoals eerder in deze brief gemeld, in het strategische bestuurlijke overleg MIRT op 23 mei jl. afspraken gemaakt tussen Rijk en de metropoolregio's Amsterdam, Rotterdam Den Haag en Utrecht over het gezamenlijk opstellen van integrale verstedelijkingsstrategieën. In de metropoolregio's worden wonen, werken en voorzieningen nabij bestaande en nieuwe knooppunten in het mobiliteitsnetwerk geconcentreerd en worden bestemmingen dichter bij elkaar gebracht.

De fiets speelt een belangrijke rol bij een efficiënte en duurzame inrichting van het mobiliteitssysteem. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT 2018 hebben wij hierover met de regio's afspraken gemaakt. De afgelopen tijd hebben wij verdere stappen gezet. Tenslotte kan ook het beter benutten van bestaande infrastructuur en het inzetten op de digitale vernieuwing van mobiliteit (*smart mobility*) bijdragen aan efficiënte, duurzame en ruimtebesparende mobiliteit. Beoogd wordt om in het Bestuurlijk Overleg van dit najaar verdere concrete afspraken te maken,

als onderdeel van een bredere set aan afspraken over slimme en duurzame mobiliteit.

NMCA

Motie Van der Graaf (Kamerstuk 35 000 A, nr. 9) verzoekt om binnen de NMCA- en MIRT-systematiek en bij de vorming van het Mobiliteitsfonds de niet-stedelijke regio's een prominente plek te geven. Vanwege de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds onderzoeken we hoe het huidige instrumentarium optimaler kan aansluiten bij de beoogde werkwijze en investeringsprincipes. We verkennen of en hoe de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) kan worden aangepast of aangevuld. De NMCA brengt opgaven in heel Nederland in beeld. Daarnaast actualiseren we bij de volgende NMCA de grensoverschrijdende verkeersstromen. Tot slot worden de MIRT-spelregels in de loop van 2019 geëvalueerd. Uw Kamer is recent geïnformeerd over de voortgang van de vorming van het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 35 000 A, nr. 94).

Ter afsluiting

In het najaar zullen wij tijdens de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen MIRT, samen met onze regionale partners, naar verwachting nadere beslissingen nemen. Over de uitkomsten wordt u, zoals te doen gebruikelijk, geïnformeerd.

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

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

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