

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 72

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2018

Met deze brief melden wij u, mede namens de Minister van BZK, de voortgang in het MIRT en een aantal voor het MIRT relevante ontwikkelingen. Tevens informeren wij u over de stand van zaken van een aantal moties en toezeggingen. In de bijlage is een tweetal voortgangsrapportages opgenomen¹.

In het regeerakkoord heeft het Kabinet € 2 miljard extra uitgetrokken voor een inhaalslag op infrastructuur. Ook is € 100 miljoen uitgetrokken voor de fiets. Deze middelen zijn recent via de Voorjaarsnota toegevoegd aan de begroting van het Ministerie van IenW. Daarnaast wordt het budget voor infrastructuur structureel jaarlijks met € 100 miljoen verhoogd. Sinds het aantreden van dit Kabinet, hebben wij stappen gezet om dit onderdeel van het regeerakkoord uit te voeren. Tegelijkertijd liggen er nog forse opgaven in het verschiet die, om concrete stappen te kunnen zetten, een nadere onderbouwing vergen.

Zoals aangegeven in eerdere MIRT-brieven wegen wij investeringen op het gebied van infrastructuur af op basis van de prioriteiten uit het regeerakkoord, de knelpunten uit de NMCA en de mate van cofinanciering. Binnen het Infrastructuurfonds zijn keuzes nodig om tot 2030 binnen het beschikbare budget te blijven. Ons beleid richt zich daarbij op het aanpakken van de huidige opgaven op het gebied van bereikbaarheid, het op orde houden van onze netwerken en het zoveel mogelijk voorkomen van toekomstige knelpunten. Daarom worden maatregelen op de korte, middellange en lange termijn genomen. Wij kijken daarbij niet alleen naar infrastructuuroplossingen, maar ook hoe we de bereikbaarheidsopgaven veiliger, slimmer en duurzamer kunnen oppakken. Ook waar zich geen urgente knelpunten voordoen vervult mobiliteit belang-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

rijke maatschappelijke functies. Daarom vraagt een toekomstbestendig systeem van mobiliteit in elke regio om gerichte aandacht.

Conform het regeerakkoord zal het Infrastructuurfonds na 2030 worden omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Het Mobiliteitsfonds geeft daarmee verder vorm aan de transitie die wij hebben ingezet naar programmatisch werken en het breed verkennen van de opgaven, met flexibiliteit in de oplossingsrichting.

Naast bereikbaarheid melden wij ook de voortgang van waterprojecten uit het MIRT.

In mei en juni hebben strategische Bestuurlijke Overleggen MIRT op locatie plaatsgevonden, onder regie van de Minister van BZK. Over de strategische Bestuurlijke Overleggen op locatie ontvangt u een separate brief van de Minister van BZK.

Voortgang projecten

Wegen

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van december 2017 hebben wij met onze regionale partners concrete afspraken gemaakt over extra investeringen. Als gevolg daarvan heb ik, de Minister, deze maand Startbeslissingen genomen voor twee MIRT-Verkenningen: de A2 Deil-'s-Hertogenbosch–Vught en de A58 Breda–Tilburg. In deze verkenningen wordt expliciet rekening gehouden met de komst van de zelfrijdende auto. Daarnaast is geld gereserveerd voor de N35 knooppunt Raalte en voor maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N59. Voor de N35 knooppunt Raalte en verkeersveiligheidsmaatregelen op de N59 zijn recent bestuursovereenkomsten gesloten. Onlangs bent u geïnformeerd over de besteding van € 50 miljoen op N-wegen (Kamerstuk 34 775 A, nr. 64), waarmee het Kabinet flinke stappen zet ter verbetering van de verkeersveiligheid, en over de korte-termijn-file-aanpak (Kamerstuk 31 305, nr. 240), waarin onder meer voorstellen zitten voor slimme handhaving door het sneller inzetten van bergers. Tevens worden voorbereidingen getroffen voor het maken van afspraken met de regionale partners over maatregelen aan andere wegen, zoals de A1/A30, de A12, de A28 en de A7. Op deze wijze wordt uitvoering gegeven aan het regeerakkoord. Met de extra aanvullende middelen die door dit Kabinet zijn vrijgemaakt kunnen echter niet alle wensen zoals in het regeerakkoord zijn genoemd volledig worden uitgevoerd.

Ook in projecten, die al langer lopen, zijn de afgelopen maanden mijlpalen bereikt. De N18 tussen Varsseveld en Enschede is op 2 mei jl. opgesteld. Voor de N33 Zuidbroek–Appingedam zal vlak na de zomer, gezamenlijk met de provincie, het definitieve Voorkeursbesluit worden vastgesteld. Wij zijn met de betrokken regionale partners in overleg over de wijze waarop we kunnen komen tot versnelling van de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel–Gouda en de voorbereiding van de realisatie van de A2 Het Vonderen–Kerensheide. Het Tracébesluit voor dit project zal in 2019 (in plaats van 2018) worden vastgesteld, maar omdat de realisatie van dit project in 2025/2026 staat gepland, heeft dit geen gevolgen voor mogelijkheden van versnelling van dit project. U wordt daarover uiterlijk voor het NO MIRT dit najaar nader geïnformeerd. Het Tracébesluit van het traject A1 Apeldoorn–Azelo heb ik, de Minister, eerder deze maand getekend.

In verband met beperkte capaciteit bij RWS en prioriteit voor andere projecten schuift de realisatie van het project Knooppunt Zaarderheiken A67/A73 helaas een jaar naar achteren.

Bij de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen is recent door de opdrachtnemer gemeld dat hij een vertraging in de openstelling verwacht van twee jaar. In overleg met de aannemer en de regionale partijen (provincie en gemeente Groningen) worden de consequenties en noodzakelijke vervolgstappen in kaart gebracht. Zodra hier meer over bekend is, wordt u daarover geïnformeerd.

Op 8 maart 2017 is het Tracébesluit van de A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) vastgesteld. De ingediende beroepen tegen het Tracébesluit zijn nog niet in behandeling genomen omdat de Raad van State prejudiciële vragen heeft gesteld aan het Europese Hof van Justitie over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De realisatie zal daarom van start gaan in 2020 in plaats van 2019 en de openstelling van het project is nu voorzien in 2022–2024. De aanbesteding van het project A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) is reeds gestart zodat de werkzaamheden tijdig van start kunnen gaan. De aangepaste planning wordt opgenomen in het MIRT Overzicht.

In december 2016 is het Tracébesluit voor de aanpassing van de A27/A12 Ring Utrecht vastgesteld. Dit besluit wordt op twee onderdelen gewijzigd. De wijzigingen betreffen een kleine versmalling van het Merwedekanaal ter hoogte van het A12-viaduct en het verwijderen en compenseren van bomen en struiken langs de snelwegen A27, A28 en A12 en in de knooppunten Rijnsweerd (A27/A28), Lunetten (A27/A12) en Oudenrijn (A12/A2). Het betreft geen bomen in de wandelgebieden of bos Amelisweerd. Om het project te kunnen uitvoeren moet direct langs het ruim 20 km lange traject 28 hectare meer groen worden verwijderd dan eerder was voorzien. Alle bomen en groenvoorzieningen worden 1 op 1 gecompenseerd in de directe omgeving van het project. Hier bovenop is nog een extra compensatie van 5,7 hectare opgenomen in Tracébesluit 2016, deze blijft gehandhaafd. De afspraken over de compensatieopgave en de verdeling van de compensatiegebieden zijn gemaakt met de bestuurlijke partners van de verschillende betrokken gemeenten in de regio. De aanpassing op het Tracébesluit 2016 heeft geen betrekking op het groen binnen het Natuur Netwerk Nederland, waaronder ook landgoed Amelisweerd valt. De wijzigingen worden opgenomen in het «Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2018» dat binnenkort zal worden vastgesteld en na de zomervakantie ter inzage wordt gelegd.

OV en Spoor

Onderdeel van het lopende MIRT-programma is een breed pakket aan maatregelen voor de korte en middellange termijn ten behoeve van de betrouwbaarheid en veiligheid van het spoorstelsel en om het spoor voor meer reizigers en verladers aantrekkelijk te maken. De afgelopen periode zijn een aantal verdere stappen gezet.

In mijn brief van 18 juni 2018 (Kamerstuk 32 404, nr. 86) bent u geïnformeerd over de afspraken die ik, de Staatssecretaris, met de regio heb gemaakt over het spoor van en naar Amsterdam. De samenhangende keuze geeft invulling aan de ambities in het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast maakt de aanleg van een vijfde en zesde spoor op station Amsterdam Zuid het mogelijk internationale treinen naar dit station te verplaatsen en hiermee creëren we ruimte voor een hoogfrequente stedelijke OV-verbinding in combinatie met woningbouw langs de verbinding Schiphol–Amsterdam Centraal. Dit draagt bij aan de mobiliteitsoplossingen gekoppeld aan de forse opgave om in de regio Amsterdam te voorzien in 230.000 extra woningen tot 2040.

In februari 2018 is de aanbestedingsfase afgerond voor het belangrijke spoorproject Zwolle–Herfte en zijn de eerste werkzaamheden, waaronder het plaatsen van de busbrug in opdracht van de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel, uitgevoerd. In deze zomerperiode worden de eerste functionaliteiten in gebruik genomen, zoals het tweede perronspoor voor de trein naar Enschede en verbeterde aansluitingen op het station. De komende jaren wordt gewerkt aan de uitbreiding van het opstel terrein, spoorverdubbeling en de dive-under bij Herfte.

Binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het Programma NABO² zijn diverse stappen gezet om de overwegveiligheid te verbeteren. Sinds 2017 zijn in het kader van het LVO met Venlo, Deurne (Vlierdenseweg) en Putten bestuursovereenkomsten gesloten. Op korte termijn worden bestuursovereenkomsten voorzien met Apeldoorn, Horst aan de Maas, Oisterwijk, Borne en Halderberge. Intussen wordt binnen het LVO ook hard gewerkt aan de planuitwerking van oplossingen in Deurne (Liesselseweg), Beek, Boxmeer, Castricum, Gilze Rijen, Nunspeet en Veenendaal, alsook aan generieke maatregelen.

Het Programma NABO is medio 2015 gestart en verloopt voortvarend. Er zijn tot nu toe al 11 NABO's – plus een particuliere NABO als bijvangst – aangepakt. ProRail heeft al voor ruim 100 NABO's verregaande afspraken gemaakt met regionale overheden, waarvan meer dan de helft al is neergeslagen in bestuurlijke overeenkomsten. Over de rest bestaan al principeakkoorden en wordt gewerkt aan de laatste randvoorwaarden, zoals cofinanciering. Naast deze meest risicovolle categorie zijn er ook nog circa 230 particuliere NABO's op het reizigersnet. Conform de motie Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 34 775 A, nr. 36) wordt bekeken hoe ook hier een slag kan worden gemaakt. Op korte termijn wordt uw Kamer over de resultaten van de inventarisatie geïnformeerd.

Via separate brieven heb ik, de Staatssecretaris, u recent geïnformeerd over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782) en zal ik u op zeer korte termijn informeren over internationaal treinverkeer.

Fiets

Voor de ambities om het fietsgebruik te bevorderen en over de acties die daaruit voortvloeien heb ik, de Staatssecretaris, u recent een separate brief gestuurd (Kamerstuk 34 775 A, nr. 70). Eén van de acties is de inzet van de extra middelen die dit Kabinet uittrekt voor fietsroutes en fietsenstallingen. Zoals eerder gemeld heeft het Kabinet hier in het regeerakkoord € 100 miljoen voor uitgetrokken. Deze middelen wil ik, de Staatssecretaris, deze regeerperiode inzetten om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Het budget wordt verdeeld in € 26 miljoen voor routes en € 74 miljoen euro stallingen. Om meer plannen mogelijk te maken, is cofinanciering van belang en worden werkgevers nauw betrokken. Dit najaar maak ik, de Staatssecretaris, op basis van de door de provincies en vervoerregio's ingediende plannen een voorstel voor de investeringen. Het streven is in deze kabinetsperiode zoveel mogelijk projecten te realiseren.

Vaarwegen

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van december 2017 hebben wij met de regionale partners afspraken gemaakt over investeringen in de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl en het Wilhelminakanaal.

² Niet Actief Beveiligde Overwegen.

De uitwerking hiervan vindt momenteel plaats, in overleg met de regionale partners.

Voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl wordt als onderdeel van fase 2 de versnelde uitvoering van de Gerrit Krolbrug reeds voorbereid. Voor de nieuwe bruggen Oudeschouw, Spannenburg en Uitwellingerga wordt momenteel de scope bepaald, evenals de benodigde procedures en stappen om deze bruggen in het MIRT op te nemen. Het streven is om in het najaar van 2018 een besluit te nemen. Door een vertraging in de bouw van de nieuwe brug Aduard verschuift de afronding van fase 1 naar eind 2019. Voor de nieuwe brug is verlegging van de weg nodig. Het is niet gelukt om benodigd terrein minnelijk te verwerven, hiervoor was onteigening nodig. Pas na de onteigening bleek de op het terrein aanwezige grond verontreinigd te zijn. De noodzakelijke sanering zorgt voor een vertraging. Door dit laatste vertraagt de aanleg van het aansluitende wegennet op de nieuwe brug, waardoor de oude brug nog niet kan worden verwijderd. Fase 1 is afgerond zodra de oude brug is verwijderd.

Voor het Wilhelminakanaal wordt met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg de resterende planvorming en uitvoering van de opwaardering en herbouw sluis II voorbereid. Het streven is om in het najaar te komen tot een vervolgopdracht hiertoe.

Met betrekking tot de zeetoegang IJmond ontvangt u voor het zomerreces, conform de toezegging in het AO Maritiem (van 17 mei 2018, Kamerstuk 31 409, nr. 191), een separate brief over de uitkomsten van de externe toetsing.

Zoals in de MIRT-brief van december 2017 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 56) vermeld zou bij het project Maasroute, deelproject verbreden en verruimen van het Juliana kanaal (JUKA) zich mogelijk een verschuiving van de mijlpaal «openstelling» gaan voordoen. Als gevolg van opgetreden vernatting van de omgeving is het werk stilgelegd. Het zoeken naar de oorzaak van de vernatting en het vinden van een technische oplossing om het werk verder uit te voeren heeft daarna veel tijd gevraagd. De opdrachtnemer heeft in najaar 2017 weliswaar aangegeven het werk te zullen voltooien maar heeft daar tot nu toe geen gevolg aan gegeven waardoor de vertraging is opgelopen en verder oploopt. Als gevolg van deze vertraging is het behalen van de mijlpaal «openstelling» niet meer haalbaar en momenteel wordt bezien welke planning mogelijk is. Ik, de Minister, hoop daarover in het najaar meer duidelijkheid te hebben. Om de scheepvaart zo spoedig mogelijk te bedienen wordt verkend of het mogelijk is om gedurende de komende jaren op onderdelen van de vaarroute al schepen met een grotere diepgang, met enkele restricties, toe te staan en in welke fasering dit mogelijk is.

Water

In de lopende uitvoeringsprogramma's (Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken, Ruimte voor de Rivier en het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren) is weer goede voortgang geboekt. Op 23 maart 2018 zijn de eindevaluaties van de grote projecten Ruimte voor de Rivier en Zandmaas/Grensmaas aan uw Kamer aangeboden (Kamerstukken 18 106 en 30 351, nr. 242). Deze staan geagendeerd voor het Algemeen Overleg Water van 28 juni 2018. Voor de voortgang van Ruimte voor de Rivier (Kamerstuk 30 080, nr. 88), Maaswerken (Kamerstuk 18 106, nr. 243) en het HWBP-2 (Kamerstuk 32 698, nr. 38) wordt verwezen naar de voortgangsrapportages die dit voorjaar aan uw Kamer zijn gestuurd. Bij het HWBP gaan nu steeds meer projecten uit het programma na een opstart- en verkenningsfase over naar de uitvoeringsfase. Het HWBP

wordt één van de grootste en belangrijkste uitvoeringsprogramma's voor waterveiligheid.

In februari is de Voorkeurbeslissing Krib- en Oeververlaging Pannerdensch Kanaal genomen als alternatief voor een eerder voorzien NURG (Nadere Uitwerking Rivierengebied) project. Het voorkeursalternatief bestaat uit een verlaging van een aantal kribben en oevers en scoort het beste op hydraulica, aanzanding, draagvlak en vergunbaarheid.

Het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren bevat maatregelen die bijdragen aan de doelen van de Europese Kaderrichtlijn Water. De eerste tranche van bijna 250 maatregelen is in 2017 afgerond. Als laatste maatregelen zijn de geulen langs de IJssel en de Klompenwaard langs de Waal opgeleverd. Door efficiënt te werken zijn in de eerste tranche vier extra vispassages en 13 kilometer meer geulen en natuurvriendelijke oevers aangelegd.

In 2017 zijn er in totaal 40 maatregelen van de tweede tranche afgerond. Zo is bijvoorbeeld bij Nijmegen de Stadswaard gereed gekomen, waarbij een meestromende nevengeul van ruim een kilometer is aangelegd. De Stadswaard is een samenwerking tussen de provincie Gelderland, gemeente Nijmegen, Staatsbosbeheer en Rijkswaterstaat. Met dit project is een recreatiegebied gerealiseerd dat voldoet aan KRW- en Natura 2000 doelen.

Voortgang gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's

In maart bent u geïnformeerd over de voortgang van de bereikbaarheidsprogramma's van de regio Amsterdam (MRA) en de regio Rotterdam Den Haag (MRDH), zie Kamerstuk 34 775 A, nr. 61. Dit jaar worden er binnen het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MRA 4500 spitsmijdingen per dag en een CO₂-reductie van 10 kiloton gerealiseerd. Daarnaast worden de plannen uitgewerkt om de groei van IJburg en de Sluisbuurt mogelijk te maken. Later dit jaar en in 2019 worden de resultaten van het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol verwacht en worden de toekomstscenario's voor de netwerken en ringen opgeleverd.

Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Rotterdam–Den Haag is gestart. Er wordt gewerkt aan twee pre-verkenningen voor Rotterdam en Den Haag. De pre-verkenningen hebben tot doel de scope en financiering van een mogelijke MIRT-verkenning helder te krijgen. De opbrengsten van de pre-verkenningen worden meegenomen in een brede en integrale afweging tot het mogelijk starten van een verkenning. De Werkplaats Metropoolitaan OV, ruimte en duurzaamheid zal in samenwerking met de Verstedelijkingsalliantie³ in het najaar 2018 een eerste beeld leveren van een adaptieve ontwikkelingsstrategie voor metropolitane bereikbaarheid en de verstedelijkingslocaties. Ook wordt op programma-niveau aandacht besteed aan alternatieve bekostiging. Voor het BO MIRT wordt daarnaast een pakket korte-termijnmaatregelen ontwikkeld.

Op 4 juni hebben wij in het strategisch Bestuurlijk Overleg MIRT van Noordwest Nederland met de Metropoolregio Utrecht afspraken gemaakt over het gebiedsgerichte programma U Ned. De Metropoolregio Utrecht is een erg aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. Dit resulteert in forse groei in de vraag naar woningen, het aantal arbeidsplaatsen en een sterke toename in de mobiliteit in, vanuit en door de regio. Met de bestuurders van de regio Utrecht hebben wij het programmaplan in hoofdlijnen «U Ned, Voor bereikbare, gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht» vastgesteld en is besloten om met dit programma te starten. De voortgang van programmaplan wordt geagen-

³ De Verstedelijkingsalliantie is een samenwerkingsverband van Provincie Zuid-Holland, Leiden, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam, Rotterdam, Dordrecht en Zoetermeer.

deerd voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2018. Onderdeel van de afspraken over het programma is om nu te starten met een aanpak voor de korte termijn, waar wij en de regio voor 2018–2019 een bedrag van totaal € 15 miljoen voor reserveren, volgens een verdeling 50–50. Daarnaast wordt een plan van aanpak voorbereid voor een breed gebiedsgericht MIRT-onderzoek «Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de MRU» en pakken we de OV-bereikbaarheid van de Uithof/Utrecht Science Park, mede ter ontlasting van Utrecht CS, op, zoals ook in het regeerakkoord is afgesproken. Als eerste stap ten behoeve van de bereikbaarheid wordt gestart met een pre-verkenning, waarin onder meer scope, fasering en kostenschatting nader worden uitgewerkt. Voor de precieze afspraken over U Ned wordt u verwezen naar de bijlage⁴.

Programma Goederenvervoercorridor

In het programma Goederenvervoercorridors werken wij aan de gezamenlijke aanpak van de goederencorridors Oost en Zuidoost. Dit doen wij samen met de provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek. Vervolgstappen zijn gezet in het maken van gezamenlijke sturingsafspraken voor het optimaliseren van de bovengemiddelde multimodale knooppunten. Beoogd wordt om tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT hierover besluiten te nemen. De knooppunten moeten de robuustheid van ons vervoerssysteem versterken en kunnen de modal shift van weg naar binnenvaart en spoor stimuleren. Voorbeelden van sturingsafspraken zijn het verbeteren van multimodale verbindingen, het organiseren van de afstemming over aanbod en functie van specifieke bedrijventerreinen en de mogelijkheid van clustering bij (re)locatie van bedrijven.

Recentelijk heb ik, de Staatssecretaris, samen met de leden van de Spoorgoederentafel een pakket aan maatregelen geformuleerd dat invulling geeft aan de ambities in het regeerakkoord met betrekking tot het spoorgoederenvervoer. Dit pakket heeft tot doel het goederenvervoer per spoor te stimuleren en de omgevingseffecten te verminderen. Met het pakket wil ik, de Staatssecretaris, het toenemend vervoer van goederen over de weg beperken en verladers verleiden meer gebruik te maken van het spoor (modal shift). In dit verband zal ook het bestaande beleidskader voor spoorgoederenknooppunten geactualiseerd worden. Het legt hiermee een goede basis voor een modal shift. Dit pakket is in lijn met de aanpak van het programma Goederenvervoercorridor. Het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer is op 19 juni 2018 aan uw Kamer verzonden (Kamerstuk 29 984, nr. 782).

Op basis van de uitkomsten van het verkeersonderzoek A15 is vastgesteld dat het knelpunt tussen Papendrecht–Gorinchem om grootschalige infrastructurele maatregelen vraagt. De Startbeslissing voor een MIRT-verkenning heb ik, de Minister, recentelijk genomen. In aanvulling op de Verkenning wordt beoogd voor het oplossen van de knelpunten op de A15 met de corridorpartijen een korte termijn maatregelenpakket op te stellen. In dit pakket worden oplossingen onder meer gezocht in slimme, duurzame of multimodale verbindingen. Daarover willen wij in het najaar afspraken maken met de corridorpartijen.

Voor wat betreft de Railterminal Gelderland (Valbrug) ben ik, de Staatssecretaris, nog met de regio in gesprek. Voordat tot besluitvorming gekomen kan worden, moeten er nog enkele zaken op een rij worden gezet. De verwachting is dat voor het MIRT-overleg van komend najaar de gesprekken afgerond kunnen worden.

De corridorpartijen zijn gestart met een plan van aanpak en bijbehorend onderzoek waarbij wordt nagegaan waar kansrijke plekken zijn om op beide corridors extra beveiligde truckparkings te realiseren en onder

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

welke condities het haalbaar is een netwerk te ontwikkelen dat de gewenste en noodzakelijke functionaliteit biedt. Indien voldoende beslisinformatie aanwezig is zullen wij in het najaar 2018 met de corridorpartijen afspraken maken over truckparkings en de benodigde handhaving. Ook is het de ambitie van de regionale corridorpartijen om in het najaar 2018 concrete afspraken te maken over de ontwikkeling van nieuwe truckparkings en mogelijk pilots te starten langs de corridors.

SmartwayZ.NL

Het programma SmartwayZ.NL loopt nu twee jaar. De drie hoofddoelstellingen van het programma zijn het verbeteren van de doorstroming, het stimuleren van innovaties en de goede procesvoering teneinde de economie in Zuid-Nederland te versterken, de internationale connectiviteit te verbeteren en een slimmer mobiliteitssysteem te realiseren. Om deze doelen te bereiken werkt het programma met een kompas dat is gebaseerd op vijf uitgangspunten: samen, duurzaam, learning by doing, adaptief en smart mobility waar kan.

Voor het programma SmartwayZ wordt halfjaarlijks een voortgangsrapportage opgesteld. De 3^e voortgangsrapportage kunt u vinden op <https://www.smartwayz.nl/media/1375/20180418-3e-voortgangsrapportage-smartwayznl.pdf>. Het programma ligt procesmatig en inhoudelijk op koers. Alle deelopgaven bevinden zich nu nog in de onderzoeks-of voorbereidingsfase, maar in de afgelopen periode is wel belangrijke voortgang geboekt. Zo zijn onder andere de volgende stappen gezet:

- Het ontwikkelen van een Smartbox om inzicht te kunnen verkrijgen in de mogelijke effecten van smart mobility en de mogelijke toepassing van smart mobilitymaatregelen in de deelopgaven;
- Het faciliteren van eerste uitrol van bewezen mobiliteitsdiensten binnen de deelopgave A2 Eindhoven-Weert;
- Binnen het onderdeel MobilitymoveZ.NL zijn tien voorstellen ingediend door marktpartijen voor het grootschalig testen van slimme mobiliteitsoplossingen in Helmond, Eindhoven en Tilburg;
- Start van een onderzoek naar de problemen en mogelijke oplossingsrichtingen voor de in de NMCA 2017 geconstateerde opgave op de Randweg Eindhoven. In deze deelopgave zal social design (hierbij doen vertegenwoordigers van bewoners en ander belanghebbenden mee in de planvorming) vanaf het allereerste begin een belangrijke rol spelen.

Ook de eerdergenoemde nieuw gestarte Verkenning A58 Tilburg-Breda maakt deel uit van het programma.

Mobiliteitsfonds

Conform het regeerakkoord zal het Infrastructuurfonds worden omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Vanaf 2030 gebruiken wij een nieuwe indeling die aansluit op de ambities op het terrein voor slimme en duurzame mobiliteit. De ontwikkeling naar een Mobiliteitsfonds sluit aan op de eerder ingezette transitie van de planningssystematiek van het MIRT en de fondsen, waarmee is het accent is verlegd naar programmatisch werken en breed verkennen van de opgaven, met flexibiliteit in de oplossingsrichting. De eerder, in dit kader, aangekondigde verbreding van het Infrastructuurfonds met beter benutten achtige maatregelen is als onderdeel meegenomen in het traject richting Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 34 550 A, nr. 5).

Het uitgangspunt bij de omvorming is dat niet op voorhand bij de verkenning de te kiezen modaliteit vaststaat. Dit sluit met name aan bij

complexe brede gebiedsopgaven in stedelijk gebied. Als eerste stap op weg naar het Mobiliteitsfonds wordt dit jaar artikel 20 in de begroting geïntroduceerd (Kamerstuk 34 775 A, nr. 67). In het nieuwe productartikel 20 «verkenningen, reserveringen en investeringsruimte» worden alle flexibele budgetten op één plek inzichtelijk gemaakt, waaronder nieuwe verkenningen. Dit sluit aan bij de inzet op verkenningen «nieuwe stijl», waarbij de MIRT-verkenning een brede verkenning is die de opgave (bijvoorbeeld bereikbaarheid, duurzaamheid en economie) breed onderzoekt en waarin breed afgewogen wordt tussen slimme, duurzame en doelmatige oplossingsrichtingen en tussen de verschillende modaliteiten (spoor, vaarwegen en wegen). Zoals eerder is aangegeven, is het ons voornemen om uw Kamer na de zomer uitgebreider te informeren over de werkwijze, doelen en planning met betrekking tot het Mobiliteitsfonds en hierbij te ontwikkelen spelregels.

Moties en toezeggingen

Landzijdige bereikbaarheid Schiphol

In deze brief informeren wij u, conform de toezegging van 11 december 2017, over de prioritering ten aanzien van de bereikbaarheid van Schiphol, binnen de bredere afwegingen in de metropoolregio Amsterdam. Bij Schiphol komen verschillende modaliteiten bij elkaar, zowel weg, openbaar vervoer en spoor. De druk op de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol neemt niet alleen toe door de toename van het vliegverkeer, maar ook door de algemene groei van de mobiliteit onder meer door de toenemende aantrekkelijkheid van de Amsterdamse regio voor wonen en werken. De multimodale knoop Schiphol speelt een belangrijke rol in de ontsluiting van Schiphol per spoor en OV. Tegelijkertijd is dit een belangrijk overstapstation, zowel voor de trein als voor de bus. Reeds eerder is gestart met een MIRT-verkenning, waarvoor lenW € 253 miljoen heeft gereserveerd. Daarnaast is, als onderdeel van het programma MRA, het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam–Schiphol gestart. Rijk en regio werken hierin samen met Schiphol om te bezien hoe de bereikbaarheid op de corridor Schiphol Amsterdam voor alle modaliteiten kan worden verbeterd in combinatie met de ruimtelijke ontwikkeling van de corridor tot internationale entree van Nederland.

Pompen bak A4 Midden-Delfland

Zoals toegezegd in het AO Water (21 juni 2017) informeren wij u over de kosten van het pompen bij de bak van de A4 in Midden-Delfland versus het waterdicht maken van de bodem van de bak. Het alsnog waterdicht maken van de tunnelbak zou destijds hebben geleid tot circa 2 jaar extra bouwtijd. De kosten van de extra bouwtijd en aanvullende investeringen zijn geschat op circa € 50 miljoen. De complexiteit van deze oplossing en daarmee de risico's werden als zeer hoog aangemerkt. Daarom werd een constructieve maatregel niet verantwoord geacht. De retourbemaling is op basis van doelmatigheid, bewezen techniek, technische haalbaarheid tegen acceptabele kosten en doorlooptijd verkozen boven het alsnog waterdicht maken van de tunnelbak. De investeringskosten voor de retourbemaling, inclusief monitoring, bedragen circa € 7 miljoen.

Verbreiding sluizen Kornwerderzand

In het Nota Overleg MIRT van 11 december 2017 is de motie Van der Graaf c.s. aangenomen, waarin de regering verzocht werd om de regio actief te ondersteunen bij het werken aan een nieuw projectvoorstel en een financieringsvoorstel en de Kamer hierover medio 2018 te informeren.

Door regio en Rijk wordt gezamenlijk intensief gewerkt aan de vele aspecten van een nieuw voorstel. Het Rijk heeft in lijn met de motie een CEF-subsidieverzoek van de regio ondersteund en doorgeleid aan de Europese Commissie. Uit overleg is gebleken dat er nog te veel werk ligt om voor de zomer al tot besluitvorming te kunnen komen. Er wordt na de zomer bestuurlijk overleg ter besluitvorming gepland.

Motie A27 Hilversum

Conform uw verzoek (Kamerstuk 34 775 A, nr. 450) ontvangt u hierbij het antwoord aan de gemeente Hilversum waarin ik, de Minister, mijn standpunt over een geluidscherm bij Hilversum en de motie hierover toelicht.

Motie overzicht N-wegen

In reactie op motie Von Martels c.s. inzake verkeersveiligheid (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 58) het volgende. De motie betreft het verzoek om een structureel overzicht en evaluatie op te stellen van de wegaanpassingen van N-wegen die in beheer zijn van het Rijk, waarbij inzichtelijk wordt of de aangepaste weginrichting in de praktijk ook zorgt voor meer veiligheid op de N-wegen. Het gevraagde overzicht wordt structureel opgenomen in de jaarlijkse rapportage Veilig over Rijkswegen. Het streven is dit al met ingang van komend jaar te realiseren.

Toezegging naar aanleiding van AO Spoor van 6 juni j.l.

In 2017 bent u geïnformeerd over de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Tijdens het AO Spoor van 6 juni j.l. heeft u mij, de Staatssecretaris, gevraagd om een overzicht van de verwachte knelpunten op het spoor en de mogelijkheden om deze op te pakken.

De NMCA laat de knelpunten zien na de uitvoering van het huidige MIRT-programma. Het is daarom belangrijk om dat programma onverkort uit te voeren. In de NMCA is aangegeven dat onderstaande knelpunten, na uitvoering van het MIRT-programma, in een vervolgstudie de meeste aandacht verdienen:

- Haarlem–Amsterdam Sloterdijk
- HSL-Zuid, tussen Schiphol en Rotterdam Centraal
- Utrecht Centraal–Amsterdam Amstel
- Woerden–Breukelen
- Arnhem–Zutphen
- Oss–’s-Hertogenbosch
- Helmond–Eindhoven

De wijze waarop knelpunten worden aangepakt, kan verschillen. Om de opgaven uit de NMCA op te pakken kan bijvoorbeeld gekeken worden naar inzet van langere treinen en hogere frequenties, maar is het ook mogelijk om te kijken naar het spreiden van de drukte over de spits of de aansluitingen tussen treinen. Bij mogelijke oplossingen wordt ook een koppeling gelegd met de ambities op het spoor, zoals verwoord zijn in het Toekomstbeeld OV. Eind dit jaar kan ik, de Staatssecretaris, u hierover meer inzicht geven. Hiervoor zijn we met de sector en decentrale overheden gezamenlijk aan het werk.

Aanvullende onderwerpen

Duurzaamheid/verduurzaming MIRT

Duurzaamheid is integraal onderdeel van het MIRT. Duurzaamheidsambities worden vanaf het begin meegenomen in de scope van – en afwegingen binnen – een MIRT-project. Daarbij speelt de ambitie om in

2030 energie- en klimaatneutraal te zijn (Kamerstuk 30 196, nr. 459). Inmiddels worden de eerste resultaten zichtbaar. Onlangs zijn bijvoorbeeld de bouwcontracten voor de Afsluitdijk en de A16 Rotterdam getekend. Beide projecten zullen na realisatie energieneutraal zijn. Daarnaast is de Keersluis Limmel in gebruik genomen als eerste van de zes sluizen binnen het sluizenprogramma. Door een slim ontwerp is 50% minder staal gebruikt.

Naast concrete projecten wordt momenteel aan het klimaatakkoord gewerkt waar de mobiliteitssector een onderdeel van uitmaakt. De indicatieve reductieopgave voor 2030 die door de Mobiliteitstafel ingevuld moet worden, bedraagt 7,3 Mton, waarvan een resultaatverplichting van 5,9 Mton. Daarmee wordt vastgehouden aan de afspraak uit het Energieakkoord dat de uitstoot in de mobiliteitssector in 2030 niet meer mag zijn dan 25 Mton. Van belang zijn de beschikbaarheid van voldoende hernieuwbare elektriciteit, waterstof en duurzame biomassa voor biobrandstoffen voor de vervoerssectoren. Het Kabinet wil daarbij alle segmenten van het mobiliteits- en transportsysteem in beschouwing nemen bij het invullen van de opgave en daarbij niet alleen kijken naar CO₂-reductie, maar ook naar duurzaamheid in den brede. Om in 2050 tot een emissieloze mobiliteit te komen die voor iedereen toegankelijk en betaalbaar is en waarbij ook ruimte blijft voor grote goederenstromen, zijn veranderingen nodig op alle onderdelen van het mobiliteitssysteem.

Spitsstrook A1

Het project A1 Apeldoorn–Azelo fase I is recent gegund en de aannemer start nog in 2018 met meegecontracteerde onderhoudswerkzaamheden. Bij de gunning is duidelijk geworden dat de daadwerkelijke verbreding start vanaf voorjaar 2019. Onderdeel van deze werkzaamheden is het omzetten van de spitsstrook tussen Twello en Deventer in een reguliere verbreding. In mijn brief over de kortetermijnaanpak files van 17 maart (Kamerstuk 31 305, nr. 240) schreef ik, de Minister, dat de spitsstrook op de A1 bij Deventer nog dit jaar permanent zou worden opgesteld voor verkeer, maar dit wordt 2019, voor de zomer. Hierna volgen nog enkele faseringen met versmalde rijstroken en lagere snelheid, tot de volledige oplevering van de verbreding in 2020–2022.

Aanduiding alternatieve brandstoffen langs Rijkswegen

Rijkswaterstaat heeft een pictogram laten ontwikkelen om aan te duiden op welke verzorgingsplaatsen langs rijkswegen alternatieve brandstoffen – zoals elektriciteit – te verkrijgen zijn. Vanwege de kosten worden niet in één actie alle bestaande borden aangepast, maar wordt werk-met-werk gemaakt: als bestaande borden worden vervangen vanwege einde levensduur, schade of herinrichting van de weg, wordt op het vervangende bord het pictogram aangebracht als op de betreffende verzorgingsplaats alternatieve brandstoffen verkrijgbaar zijn. Aan exploitanten van tank- en laadinfrastructuur biedt Rijkswaterstaat ook de mogelijkheid om op een onderbord van de reguliere bewegwijzering, op eigen kosten hun logo te laten bevestigen; hiermee hoeft niet gewacht te worden tot het moment van vervanging van het bord. Daarnaast zijn meerdere websites, apps en in-car systemen beschikbaar, waarmee de locaties waar alternatieve brandstoffen verkrijgbaar zijn, makkelijk vindbaar zijn. Deze worden bij automobilisten onder de aandacht gebracht.

Van Beter Benutten naar Slimme en Duurzame mobiliteit

Het regionale gebiedsprogramma Beter Benutten Vervolg nadert zijn afronding: medio 2018 is naar verwachting circa 90% van de maatregelen

gereed. In de tweede helft van 2018 wordt een eindevaluatie van het gebiedsprogramma opgesteld. De uitkomsten hiervan worden in het najaar via de MIRT-brief met u gedeeld.

Om Nederland bereikbaar te houden, blijft aanvullend op het aanleggen en uitbreiden van infrastructuur een daadkrachtige samenwerking tussen publieke én private partijen nodig. Daarom wordt de Beter Benutten werkwijze een integraal onderdeel van onze bereikbaarheidsaanpak. Hiertoe is een handreiking «Beter Benutten in MIRT» opgesteld. Deze handreiking helpt onder andere bij het onderdeel (gaan) laten uitmaken van (korte termijn) maatregelen van de bereikbaarheidsprogramma's MRA, MRDH, UNED, Brabant en, waar effectief, ook in andere regio's en in MIRT-projecten. De aanpak richt zich nadrukkelijk op de vraag naar mobiliteit en (bij voorkeur) opschaalbare innovaties met als doel een transitie naar een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem en een betere bereikbaarheid van de stedelijke gebieden. Onder andere door projecten te stimuleren die Nederland in positie brengen als koploper op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit en bijdragen aan de doelstellingen uit het Regeerakkoord. De thema's die hierbij terugkomen zijn: werkgevers-aanpak, fietsstimulering, smart mobility (ITS, data, MaaS, Connected en Automated Driving), parkeren en logistiek.

Meerjarenprogramma Geluidsanering voor rijks- en spoorwegen (MJPG)

Het Meerjarenprogramma Geluidsanering, dat in 2012 is gestart bij de inwerkingtreding van de geluidwetgeving SWUNG 1, heeft tot doel om bestaande te hoge geluidsbelastingen langs rijkswegen en spoor weg te nemen. Het programma is budget gestuurd, wat betekent dat het uitgangspunt is dat de kosten voor de saneringsaanpak de beschikbare middelen van € 898 miljoen niet te boven gaan. In de afgelopen jaren is uw Kamer geïnformeerd over de omvangrijke budgetspanning van ca. € 800 miljoen die in het programma is opgetreden, en over de wijze waarop deze wordt aangepakt (Kamerstuk 32 252, nr. 56). In eerste instantie is ingezet op het laten vervallen van minder effectieve maatregelen, zoals verwoord in Kamerstuk 32 252, nr. 58. Daarnaast is in de voorbereiding van de saneringsoperatie gestuurd op een sobere en doelmatige uitwerking. Tenslotte was voorzien om te prioriteren. De hoogste prioriteit zou daarbij worden gegeven aan de gevallen met de zwaarste geluidsbelastingen. Voor deze aanpak is een wetsvoorstel voorbereid dat in 2017 een internetconsultatie heeft doorlopen. In de tussentijd is de saneringsoperatie nader uitgewerkt en is gebleken dat de budgetspanning inmiddels sterk is teruggelopen tot minder dan € 200 miljoen. Dit komt onder meer door het gewijzigde doelmatigheidscriterium waarmee minder effectieve maatregelen zijn afgevalen, door ProRail ingeleverde geluidsruijnte, het uit de Raillijst verwijderen van reeds eerder gesaneerde woningen en het vervallen van geluidschermen als gevolg van landschappelijke en stedenbouwkundige bezwaren. Deze kostenreductie leidt ertoe dat voor een groot deel van de saneringssituaties bron- en overdrachtsmaatregelen haalbaar zijn binnen het beschikbare budget. Gegeven deze ontwikkeling is het invoeren van een wettelijke vorm van prioriteren een nogal zwaar instrument. Het wetsvoorstel wordt daarom nu niet in procedure gebracht. In plaats daarvan wordt de uitvoering van het programma gefaseerd aangepakt. In de eerste fase wordt de sanering van de hoogst belaste woningen uitgevoerd, waarna de balans wordt opgemaakt. Op basis daarvan zal voor aanvang van de tweede fase blijken of, en zo ja in hoeverre, de budgetspanning verder teruggebracht kan worden en of er aanvullende maatregelen nodig zijn.

Zoals aangegeven in het AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 18 januari 2017 (Kamerstuk 29 398, nr. 548) wordt de maximumsnelheid tussen Holendrecht en Maarssen overdag verhoogd naar 130 km/u na het aanbrengen van extra stil asfalt (dubbellaags ZOAB-fijn). Dit naar aanleiding van de aangenomen motie van de leden Visser en Hoogland (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 18). Het groot onderhoud waarbij dit extra stille asfalt zal worden aangebracht, is nu gepland voor 2019. Na uitvoering van deze werkzaamheden zal de snelheid worden verhoogd. De kosten bedragen ca € 12 miljoen en worden gedekt vanuit het budget voor Beheer en Onderhoud.

Mobiliteitsbeeld en Kerncijfers Mobiliteit

U ontvangt elk jaar het Mobiliteitsbeeld van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Vanaf dit jaar kiezen wij ervoor het Mobiliteitsbeeld af te wisselen met de Kerncijfers Mobiliteit. De verklaring van de mobiliteitsontwikkelingen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsbeeld, is bewerkelijk, maar verschilt weinig van jaar op jaar. Om het jaar volstaan we daarom met de Kerncijfers Mobiliteit, die wel een overzicht van de actuele ontwikkeling van de mobiliteit zullen geven, en een middellange-termijnprognose, maar geen verklaring. In het najaar van 2018 ontvangt u de Kerncijfers Mobiliteit 2018, in 2019 een Mobiliteitsbeeld.

Bijlagen⁵

Bijgevoegd de volgende bijlagen:

- Conform onze toezegging in het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2017, het Jaarverslag 2016 van het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Dit verslag geeft de stand van zaken weer van de uitvoering van het MJPO in het afgelopen jaar.
- De Voortgangsrapportage van de Tracéwetplichtige projecten. Deze rapportage geeft het overzicht over de periode van 1 juli tot en met 31 december 2017.
- De gemaakte afspraken voor het gebiedsgerichte programma U Ned.
- Brief inzake geluidsscherm Hilversum.

Ter afsluiting

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

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

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

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.