

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 62

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2021

De rijksoverheid werkt samen met andere overheden aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland. Er wordt geïnvesteerd in betere wegen, het spoor en waterwegen. Alle investeringen hiervoor zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Met deze brief informeren wij u, mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over de voortgang van het MIRT en over de stand van zaken van moties en toezeggingen. Uw Kamer wordt tweemaal per jaar via een brief hierover geïnformeerd.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft u op 7 juni jl., mede namens ons, over de uitkomsten van de landsdelige Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving geïnformeerd. In deze brief gaan wij in dat kader nog specifiek in op de uitkomsten uit het Bestuurlijk Overleg Goederenvervoercorridors.

Voordat wij overgaan tot het informeren over de voortgang van de projecten en de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg Goederencorridors, schetsen wij een aantal belangrijke ontwikkelingen die de context bepalen waarbinnen deze projecten worden uitgevoerd.

Instandhoudingsopgave en Mobiliteitsfonds

De afgelopen jaren hebben wij fors meer middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken. Wij hebben uw Kamer daarbij geïnformeerd dat de kosten voor instandhouding ook de komende jaren een steeds grotere druk legt op de beschikbare investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds¹. Er zijn meerdere factoren die hiertoe leiden. Het areaal dat beheerd en onderhouden moet worden is verouderd en is in omvang

¹ Kamerstuk 35 300 A, nr. 94.

toegenomen. Ook moet er rekening worden gehouden met hogere kwaliteitseisen – onder meer cyberveiligheid, klimaatadaptatie en duurzaamheid – bij de aanleg en instandhouding van onze netwerken.

Verder is de verwachting dat, op basis van de Kerncijfers Mobiliteit 2020² van het KIM, als gevolg van demografische en economische ontwikkelingen de druk op het mobiliteitssysteem verder toeneemt. Hierbij wordt al rekening gehouden met de mogelijke lange termijneffecten van COVID-19 zoals meer thuiswerken.

Om Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden én onze infrastructuur in stand te houden, is het noodzakelijk dat er wordt geïnvesteerd in zowel beheer en onderhoud, vervanging en renovatie én de doorontwikkelingen en innovatie van de netwerken. Het kabinet heeft de afgelopen jaren diverse stappen gezet om naast investeringen in nieuwe opgaven ook extra middelen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van de instandhouding. Uw Kamer wordt binnenkort geïnformeerd over de stand van zaken instandhouding Rijksinfrastructuur. De bestaande budgetten voor instandhouding zijn ontoereikend voor de forse toekomstige opgave. Het is thans zeer onzeker wat de mogelijkheden zijn tot het maken van nieuwe (financiële) afspraken in de bestuurlijke overleggen MIRT welke in het najaar plaats zullen vinden.

Nationaal Groeifonds

Het Nationaal Groeifonds (NGF) richt zich op het versterken van het duurzaam verdienvermogen van Nederland. Voorstellen moeten additioneel zijn ten opzichte van reguliere middelen. Het kabinet heeft op 9 april 2021 laten weten dat voor drie infrastructuurprojecten een voorwaardelijke reservering is gemaakt vanuit het NGF. Het gaat om de volgende projecten:

- de «Oude Lijn»; uitbreiding van de spoorcapaciteit tussen Delft en Schiedam-Centrum en het aanpakken van het NMCA-knelpunt op de Randstadrail nabij station Laan van Nieuw Oost-Indië;
- doortrekken Noord-Zuid lijn van Amsterdam-Zuid naar Schiphol-Hoofddorp;
- innovatieprogramma Brainport Eindhoven; ontwikkelen van een *green en smart* vervoersysteem.

We zien de forse reservering van € 2,53 miljard voor de pijler infrastructuur in het advies van de beoordelingsadviescommissie als herkenning en erkenning van het belang van fysieke infrastructuur voor de Nederlandse economie. Op dit moment wordt samen met de regio's hard gewerkt om de benodigde informatie beschikbaar te krijgen (onder andere een nieuwe MKBA, cofinanciering van 50% en openstaande vragen te bezien), opdat de voorstellen begin volgend jaar aan de commissie kunnen worden voorgelegd voor definitieve toekenning. Vanwege bovenstaande omschreven druk op het Mobiliteitsfonds, is het onwaarschijnlijk dat het benodigde bedrag in het huidig Mobiliteitsfonds kan worden gevonden.

De beoordelingsadviescommissie van het NGF geeft aan: *«Een bijdrage uit het NGF kan grote infrastructuurprojecten versnellen maar niet volledig bekostigen. (...). Het NGF kan onderdelen bekostigen die de meest cruciale knelpunten oplossen, randvoorwaardelijk zijn voor de rest van de schaa sprong, en/of een innovatieve oplossing voorstaan. Aange toond moet worden dat er sprake is van een positieve MKBA-score, een positieve impact op het verdienvermogen, en van de meest*

² Kamerstuk 31 305, nr. 320.

geëigende en kostenefficiënte oplossing. Met een financiële bijdrage kan het NGF dit soort grote projecten versnellen. De omvang en de daaraan verbonden kosten van de «schaalsprongen» op het gebied van infrastructuur gaan de reikwijdte en het budget van het NGF te boven. Gezien het belang van een integrale aanpak van wonen, werken, scholing en reizen adviseert de commissie het kabinet hiervoor in de reguliere begroting voldoende middelen uit te trekken, en te bezien in welke mate deze projecten door medeoverheden, en/of door andere middelen (zoals gebruikersvergoedingen of private co-bekostiging of financiering) bekostigd kunnen worden.³»

Vertraging MIRT-projecten vanwege stikstof

Wij hebben uw Kamer eerder aangegeven dat de stikstofproblematiek voor vertraging op onderdelen van het MIRT-programma kan zorgen⁴. Er is sinds 2019, onder andere door middel van het stikstof registratiesysteem (SSRS) hard gewerkt aan mogelijkheden om de ruimtelijke ontwikkeling op gang te houden, zodat Nederland veilig en bereikbaar blijft. Het SSRS is momenteel alleen te gebruiken voor woningbouw en zeven MIRT-projecten. Daarom blijven we per project zoeken naar aanvullende maatregelen in de vorm van mitigatie of compensatie. Voorts zal de Wet stikstofreductie en natuurverbetering binnenkort de bouw-/aanlegfase van bouwactiviteiten vrijstellen van de Natura 2000-vergunningplicht. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het op peil houden van de werkgelegenheid in deze bouw- en infrasector, maar is geen oplossing voor eventuele stikstofdepositie in de gebruiksfase van projecten.

Op 20 januari 2021 heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan in de procedure over het Tracébesluit voor de ViA15⁵. Daarin oordeelt de Raad van State dat onduidelijk is of er een volledig beeld is van de stikstofdepositie die als gevolg van het project neerkomt op Natura 2000-gebieden; omdat de stikstofuitstoot van een project op meer dan 5 km afstand van de weg niet wordt meegenomen. De Raad van State heeft mij opgedragen om binnen 26 weken het Tracébesluit beter te motiveren of aan te passen. Alle projecten waar wegverkeer onderdeel van uitmaakt, maken voor stikstofberekeningen gebruik van Standaard Rekenmethode 2 in AERIUS Calculator dat rekent met een maximale rekenafstand van 5 km. Het gaat hierbij dus niet alleen om wegprojecten, maar ook om woningbouw, industrie, bedrijventerreinen, landbouw, et cetera.

Onder coördinatie van het Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit wordt onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Dit onderzoek vindt plaats naar aanleiding van de bevindingen van het Adviescollege Meten en Berekenen en wordt uitgevoerd in samenwerking met ons ministerie, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat en het Interprovinciaal Overleg. Dit onderzoek geeft ook invulling aan de toezegging naar aanleiding van het Adviescollege Stikstofproblematiek over het oplossen van de zogenaamde «dekenproblematiek»; onderzoeken hoe in het kader van toestemmingverlening omgegaan moet worden met de berekende, zeer kleine depositiebijdragen op grote afstand van projecten en op welke wijze generiek beleid hiervoor een oplossing kan bieden. De resultaten van het

³ P.17 «Adviescommissie Nationaal Groeifonds, rapport eerste beoordelingsronde (maart 2021)» bijlage bij Kamerstuk 35 570 XIX, nr. 28.

⁴ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57.

⁵ ECLI:NL:RVS:2021:105 (Uitspraak 201702813/1/R3).

onderzoek worden ook gebruikt om het Tracébesluit voor de ViA15 nader te motiveren. Uw Kamer is toegezegd om voor de zomer de resultaten van het bovengenoemde onderzoek te delen.

Totdat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, zullen er geen tracébesluiten vastgesteld worden waar de maximale rekenafstand van 5 km een rol speelt in de berekende depositiebijdrage. Projecten die op de nadere onderbouwing wachten, zullen daarom vertraging oplopen. Het gaat naast de ViA15 om de volgende projecten: A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdal-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid. Op het moment dat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, kan in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn voor de planning van deze en eventueel andere projecten. Vanzelfsprekend zal uw Kamer via de gebruikelijke lijnen over (eventuele) aanpassing van plannings worden geïnformeerd.

Gevolgen COVID-19 bij projecten en onderhoud

De COVID-19 crisis en de aanpak ervan hebben, zoals reeds aan uw Kamer gemeld, uiteraard ook effect op Rijkswaterstaat, de Grond-, weg- en waterbouw en de installatiebranche, en op ProRail en de spooraan-nemers⁶. Er zijn negatieve gevolgen voor projecten door bijvoorbeeld uitstel van zittingen van de Raad van State, problemen met leveranties uit het buitenland, tekort aan personeel bij de aannemer door reisbeperkingen naar Nederland en preventieve quarantaine/coronagevallen en inefficiënter werken ten gevolge van RIVM-richtlijnen. Bij sommige projecten heeft dit tot vertragingen geleid. Voor Rijkswaterstaat wordt ca. € 95 miljoen aan extra kosten verwacht. Deze kosten kunnen nog oplopen afhankelijk van de duur van de pandemie. Door het kabinet is inmiddels € 22,5 miljoen beschikbaar gesteld om te voorzien in de extra kosten. De COVID-19 crisis heeft geen directe negatieve gevolgen voor de uitvoering van projecten en onderhoud op het spoor. Wel is het effect van COVID-19 merkbaar in de ontvangen gebruiksvergoeding van vervoerders. Voor 2020 ontving ProRail ca. € 30 miljoen minder ontvangsten ten opzichte van de begroting voor 2020 (€ 24 miljoen ten opzichte van geheel 2019). De omvang is beperkt gebleven door de uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding OV aan onder meer de spoorvervoerders in Nederland. Of er ook in 2021 sprake zal zijn van minder ontvangsten moet de toekomst uitwijzen en is afhankelijk van het verdere verloop van COVID-19 en de hierbij behorende maatregelen die mogelijk genomen worden.

PFAS

Bij diverse projecten zijn extra kosten gemaakt voor aanvullend bodemonderzoek naar de aanwezigheid van PFAS en het afvoeren van de met PFAS vervuilde grond en baggerspecie. De verwijdering van die sterk met PFAS vervuilde grond/baggerspecie beperkt verdere verspreiding naar bijvoorbeeld grond- of oppervlaktewater. Dit heeft in de periode tot maart van dit jaar geleid tot ca. € 32 miljoen aan extra kosten die binnen de projecten niet voorzien waren. Ook de aankomende periode worden extra kosten verwacht.

Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Goederenvervoer

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Goederenvervoercorridors van 19 mei jl. is het goederenvervoer op de corridors integraal gekoppeld

⁶ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45.

aan andere grote maatschappelijke opgaven. De landsdelige Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving zijn opgenomen in de NOVI-brief aan de Kamer.

De verwachte groei van het goederenvervoer, de woningbouwopgaven en het faciliteren van economische groei geeft spanning op de beschikbare ruimte en de leefbaarheid. Hierbij de belangrijkste uitkomsten uit dit overleg:

- *Goederenvervoer en woningbouw.* Op basis van de geprognoseerde verdere groei van het goederenvervoer worden nieuwe bereikbaarheidsknelpunten verwacht; deze vallen deels samen met de plekken waar ook extra woningbouw gepland staat. De ruimtelijke verwevenheid en de noodzaak van een geïntegreerde aanpak hiervan wordt door Rijk, provincies en andere corridorpartners⁷ onderkend. Er is afgesproken te bekijken hoe de dossiers woningbouw en goederenvervoer in de toekomst beter op elkaar afgestemd kunnen worden, ook tussen betrokken ministeries.
- *Logistiek vastgoed en ruimte.* De vraag naar logistiek vastgoed is groter dan het beschikbare aanbod van bedrijvenlocaties. De marktvraag doet zich ook voor op plekken waar het maatschappelijk minder gewenst is. Het gaat er om locatiekeuzes voor bedrijvigheid in samenhang met andere ruimtelijke aspecten te bezien (wonen, duurzame energie, veiligheid, kwaliteit leefomgeving). De urgentie voor een duidelijkere, gecoördineerde aanpak van bedrijventerreinen zal in de toekomst toenemen vanwege aanhoudende groei van de economie en de noodzaak tot klimaatadaptatie. Ruimtelijke concentratie en aandacht voor watergebonden bedrijvigheid zijn belangrijke aandachtspunten op de goederenvervoercorridors. Vanuit meerdere betrokken provincies wordt gevraagd de markt (o.a. innovaties in bouwproces) bij de oplossing van het probleem te betrekken. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft toegezegd de beleidslijn die in de NOVI is opgenomen verder uit te werken en te agenderen voor het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoer in het najaar 2021 en de Landsdelige Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar. Belangrijke aspecten van die beleidslijn zijn regionaal ruimtelijke concentratie van (logistieke) bedrijvigheid en selectiviteit van het lokaliseren van grote logistieke bedrijven op de goederenvervoercorridors.
- *Buisleidingentraject Rotterdam – Chemelot.* Met betrokken provincies is in het haalbaarheidsonderzoek buisleidingentracé Rotterdam – Chemelot geïnventariseerd welke (provinciale) fysieke kansen er bestaan om op dit tracé aan te sluiten. Alle partijen ondersteunen de wens voor snelheid. De oproep is om de kansen gezamenlijk te wegen en deze binnen een eenduidige regie te verkennen en uit te werken. Daarbij zijn transport van waterstof naar de energiecentrales en het afvangen van CO₂ genoemd. Besloten is om de samenhang te onderzoeken met lopende infrastructuurprojecten, zoals de aanpak van de A2 in Limburg. Het haalbaarheidsonderzoek geeft aan dat een tracé Rotterdam – Chemelot haalbaar is, mits voldoende volume wordt aangeboden en het tracé fysiek wordt doorgetrokken naar Duitsland.⁸ Partijen onderstrepen het belang en de meerwaarde van buisleidingentransport en zien kansen voor vervoer van gevaarlijke stoffen en de energietransitie. De rol die buisleidingen kan spelen in samenhang met andere grote maatschappelijke opgaven zoals bouwen langs spoor, leefbaarheid, bereikbaarheid en energietransitie/duurzaamheid wordt door corridorpartijen breed gedragen. Samen met de betrokken

⁷ De corridorpartners binnen het samenwerkingsverband Oost en Zuidoost bestaan uit: de Ministeries van IenW en BZK, de provincies Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg, het Havenbedrijf Rotterdam, Prorail en Rijkswaterstaat, en de Topsector Logistiek.

⁸ Kamerstuk 33 473, nr. 10.

provincies, het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal een governancestructuur worden ingericht voor een vervolg op het buisleidingentraject Rotterdam – Chemelot en zal de haalbaarheid van fysieke aantakkingen vanuit de provincies op het traject met urgentie worden onderzocht.

Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Regio overstijgende onderwerpen

Fietsparkeren stations

Vanuit het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 193) is een bedrag van € 75 miljoen aanvullend ter beschikking gesteld aan het programma Fietsparkeren bij Stations. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2020 zijn daar projecten uit toegewezen. Zo zijn bijvoorbeeld het afgelopen jaar uitbreidingen opgeleverd op Driebergen-Zeist en Zwolle, alsmede op Utrecht Overvecht en Etten-Leur. Verder werken we in het kader van fietsparkeren aan ontwikkeling van innovaties, kennis en duurzaamheidsmaatregelen.

Toegankelijkheid stations

Het Programma Toegankelijkheid Stations loopt tot 2030. Aan het einde van de looptijd zullen alle stations toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. In 2021 worden 28 treinstations toegankelijk gemaakt. In het afgelopen halfjaar zijn op negen stations de perrons aangepast voor een toegankelijke instap voor mensen met een beperking, onder meer op stations Bergen op Zoom en Amsterdam Sloterdijk. Op zeven stations is een drempelvrije route gerealiseerd of verbeterd door de bouw van liften of hellingbanen. Voor station Castricum, dat op 20 mei jl. in gebruik is genomen, heeft dit geleid tot een complete vernieuwing van het station dankzij een bijdrage van de gemeente, de provincie en de NS. In de komende periode wordt het vernieuwde station Alkmaar Noord opgeleverd. Op dit station is het Programma Toegankelijkheid ook de aanjager geweest voor een complete station vernieuwing die samen met de gemeente Alkmaar is gerealiseerd. Door deze samenwerkingen worden stations verbeterd voor alle reizigers.

Bij het aanpassen van de perrons wordt gewerkt met een hoge duurzaamheidsambitie. Zo worden bijvoorbeeld de oude perrontegels hergebruikt als grondstof om nieuwe perrontegels te maken. Dit resulteert in een besparing van benodigde grondstoffen (76%) en CO₂-reductie. Ook is op steeds meer stations de verlichting verduurzaamd.

Innovatieagenda trillingen spoor

In december 2020 is het Innovatieprogramma Spoortrillingen in het MIRT opgenomen met een reservering van € 20 miljoen voor de periode 2020–2025. Deze is opgedeeld in twee tranches. De eerste tranche van de innovatieagenda is inmiddels opgestart door ProRail. De volgende innovaties zullen de komende tijd worden uitgewerkt:

- Het ontwikkelen van een model SpoorTrillingen EmissieModel samen met kennisinstituten (TU Delft, Deltares, TNO). Hiermee kunnen de trilling emissies worden bepaald van de bron, maar zal ook nauwkeurig bepaald kunnen worden welke ingrepen een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van trillingen.
- Twee innovaties aan de infrastructuur:

- o Een STRAIL-overweg in Dorst waar een betonnen overweg vervangen wordt door een rubberen overweg.
- o Het plaatsen van ondersleeper-pads (rubberen matten die trillingen absorberen als een trein over het spoor rijdt) in Oisterwijk.
- Twee innovaties met goederenmaterieel die in samenwerking met vervoerders en verladers worden opgepakt:
 - o Een innovatie richt zich op het optimaliseren van het beheer en onderhoud van wielen van goederenwagens.
 - o Een innovatie (Y25+) gericht op reductie van omgevingstrillingen van goederenwagens.

Daarnaast zal de komende tijd samen met relevante kennishouders onderzocht worden welke innovatieve proeven in de praktijk kunnen worden uitgevoerd in de tweede tranche.

Goederenvervoer

Modal shift regeling t.b.v. binnenvaart en spoor

Op 26 maart 2021⁹ is de tijdelijke subsidieregeling modal shift van weg naar binnenvaart en/of spoor gepubliceerd. Met deze regeling wordt gekozen voor het stimuleren van de structurele verplaatsing van doorgaand goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Dit om de weg als transportmodaliteit te ontlasten en congesties op de belangrijkste doorgangsroutes voor het goederenvervoer terug te dringen.

Truckparkings

Samen met de sector, provincies en gemeenten wordt hard gewerkt aan het terugdringen van het tekort aan beveiligde truckparkings. Mede met inzet van Europese cofinanciering (CEF) zijn de eerste truckparkings de afgelopen jaren opgeleverd. Op de Maasvlakte Plaza zijn in 2020 ruim 200 extra beveiligde parkeerplekken beschikbaar gekomen. Inmiddels is ook in een tweede Nederlandse aanvraag voor CEF-cofinanciering toegekend voor de realisatie van ongeveer 1600 beveiligde truckparkeerplaatsen. De realisatie van deze plekken staat uiterlijk in 2024 gepland. Verplaatsing van vrachtvervoer van de weg kan de kosten voor het beheer en onderhoud van het hoofdwegennet in de toekomst mogelijk reduceren.

Noord-West Nederland

Zeesluis IJmuiden – Selectieve Onttrekking

Als gevolg van de nieuwe, grotere zeesluis bij IJmuiden neemt de verzilting in het Noordzeekanaalgebied toe. Met het deelproject Selectieve Onttrekking wordt deze verzilting bij de bron tegengegaan en gemitigeerd. Eerder is uw Kamer geïnformeerd dat door vertraging in de aanbesteding het contract voor Selectieve Onttrekking in 2021 wordt verplicht¹⁰. Inmiddels is de aanbesteding in een afgeronde fase. Gebleken is dat de benodigde constructie complexer (dieper en groter) is dan eerder werd voorzien. Daarnaast ligt de constructie op een locatie met een grote gevoeligheid voor zettingsvloeiingen; verschuivingen als gevolg van instabiliteit van de ondergrond. Dit vraagt om extra maatregelen, zoals een trillingsarme bouwmethode om dit risico te beheersen, zeker gezien de nabijheid van het Windpark Spuisluis. Indien de aanbesteding wordt

⁹ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 24 maart 2021, nr. IenW/BSK/2021/52913.

¹⁰ Kamerstuk 35 650 A, nr. 2.

afgerond, wordt openstelling voorzien in Q4 2024. De periode tussen de oplevering (januari 2022) en volledige ingebruikname van de nieuwe zeesluis zal door de latere ingebruikname van Selectieve Onttrekking (Q4 2024) toenemen. Dit betekent dat, afhankelijk van het zoutgehalte in het Noordzeekanaal en het scheepsaanbod, in de periode tot aan de ingebruikname van Selectieve Onttrekking de nieuwe zeesluis niet volledig benut zou kunnen worden. Om ervoor te zorgen dat de scheepvaart zo min mogelijk hinder ondervindt zal Rijkswaterstaat met de regionale partijen in gesprek gaan over operationele maatregelen, zoals het langer in gebruik houden van de huidige Noordersluis.

Galecopperbrug (A12) i.v.m. aanpak A27/A12 Ring Utrecht

Renovatie van de Galecopperbrug moet versneld plaatsvinden vanwege de staat van de brug. Omdat de planning van de Ring Utrecht is vertraagd vanwege de uitspraak van de Raad van State inzake stikstof, is het niet mogelijk de renovatie mee te laten lopen in de realisatie A27/A12 Ring Utrecht. De kosten stijgen hierdoor met € 27 miljoen welke worden ingepast binnen bestaande budgetten.

Rozenoordbrug

Bij de zuidelijke Rozenoordbrug op de A10-zuid bij Amsterdam is in november vorig jaar scheurvorming geconstateerd, hierover is uw Kamer eerder geïnformeerd¹¹. Daarbij is gemeld dat nadere inspectie heeft aangetoond dat de weg veilig in gebruik kan blijven. Wel wordt de brug intensief gemonitord.

Om de brug zonder beperkingen beschikbaar te houden worden in 2021 versterkingsmaatregelen uitgevoerd. Er vindt onderzoek plaats naar een structurele oplossing. Om dit uit te kunnen voeren, is € 15 miljoen gereserveerd voor benodigde aanpassingen.

Zuid-West Nederland

CID Binckhorst

Onlangs is het startdocument voor de MIRT-Verkenning CID (Central Innovation District) Binckhorst ondertekend door de zes betrokken partijen; Gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De MIRT-verkenning onderzoekt welke mobiliteitsmaatregelen er mogelijk zijn om de bereikbaarheid van het CID – Binckhorst te verbeteren.

De verkenning richt zich op drie samenhangende centrale opgaven:

- Het mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocatie CID Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende en duurzame mobiliteit aan te bieden;
- Het voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet;
- Het bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke OV- en fietsambities.

In deze fase heeft consultatie van de omgeving plaatsgevonden. Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid heeft dit ertoe geleid dat selectie van de diverse tracés nog eens nader wordt onderzocht.

¹¹ Kamerstukken 35 570 A, nrs. 45 en 46.

De planuitwerking is onlangs succesvol aanbesteed, nadat de eerste aanbesteding niet was geslaagd. Als gevolg van de hernieuwde aanbestedingsprocedure is de planning substantieel verschoven. Het ontwerpTracébesluit is nu voorzien in 2023 en het Tracébesluit in 2024.

Tijdens het Algemeen Overleg MIRT van 25 juni 2020 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 115) is het lid Schonis toegezegd om te bezien of het mogelijk is om warmte te winnen uit het asfalt op dit deel van de A20. De warmte die vrijkomt zou benut kunnen worden voor het verwarmen van woningen in de nieuwbouwwijk Westergouwe in Gouda. We concluderen op advies van Rijkswaterstaat dat dit deel van de A20 op dit moment, met de huidige kennis en ervaring, geen geschikt traject is voor warmte-winning uit het asfalt. Een belangrijke reden is dat de bodemgesteldheid in het gebied niet geschikt is voor het benodigde gesloten buizensysteem. De bodemgesteldheid vergroot de kans op lekkages in het systeem door de ongelijke zettingen en vormt hiermee een groot afbreukrisico. Rijkswaterstaat doet onderzoek naar warmtewinning uit asfalt bij andere projecten om zo meer kennis en ervaring te verkrijgen. Wellicht kan in een later stadium opnieuw worden bezien of warmtewinning hier mogelijk is.

Suurhoffbrug

Eerder dit jaar is het Voorkeursalternatief voor de Suurhoffbrug vastgesteld. Hiermee is de MIRT-Verkenning afgerond. Het project Suurhoffbrug gaat verder binnen het kader van het programma Vervanging en Renovatie. De oplevering is voorzien omstreeks 2030. De tijdelijke Suurhoffbrug is recent naar de plaats van bestemming gevaren.

Haringvlietbrug

Het beweegbare deel van de Haringvlietbrug wordt vanaf begin 2023 buiten gebruik gesteld. Het beweegbare deel is dan einde levensduur en kan dan niet meer veilig bediend worden. Dit betekent dat de brug conform de huidige planning vanaf 1 januari 2023 tot en met het herstel van de brug in medio 2024 niet gebruikt kan worden. Scheepvaartverkeer dat niet onder het vaste deel van de brug kan varen (tot 13 meter) zal tijdens de stremming gebruik moeten maken van de omleidingsroute via het Spui, Oude Maas en Dordtse Kil. Dit leidt tot een extra reistijd van minstens 3 uur. Voor het auto- en fietsverkeer op de A29 zal de weg tijdens de vervanging van het beweegbare deel van de brug (klep) ook tijdelijk – gedurende meerdere weken – niet beschikbaar zijn. Er zullen passende maatregelen worden genomen om de hinder voor de gebruikers te beperken. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om de renovatie te versnellen. Zodra er meer duidelijkheid is over een versnelde vervanging wordt uw Kamer hierover geïnformeerd.

Project A16 Rotterdam

Bij het project A16 Rotterdam wordt gewerkt aan de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16). De extra rijbanen in noordelijke en zuidelijke richting bij het Terbregseplein maken gebruik van een bestaand viaduct, dat voldoende ruimte biedt voor de nieuwe extra rijbanen. Hoewel eerdere analyses aangaven dat de rijbanen aan het viaduct konden worden toegevoegd zonder dat aanpassingen aan de dragende constructies van het viaduct nodig waren, is eind 2020 uit onderzoek gebleken dat het toevoegen van de extra rijbanen toch tot een te grote belasting van het viaduct leidt. Zonder aanpassingen aan het viaduct kan de nieuwe weg

niet veilig opengesteld worden. Om die reden worden de huidige dekken van het viaduct vervangen. Deze extra werkzaamheden worden aan de scope van het project toegevoegd. Als gevolg hiervan wordt het projectbudget van A16 Rotterdam opgehoogd met € 32 miljoen uit het Mobiliteitsfonds.

MIRT- onderzoek A12 Gouda-Utrecht

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest Nederland 2020 was het ontwikkelen van korte termijn maatregelen één van de onderwerpen van gesprek. Rijk en regio hebben begin dit jaar gezamenlijk vastgesteld dat een korte termijn aanpak niet mogelijk is. De effectiviteit van de mogelijke maatregelen is te beperkt.

Zuid-Nederland

A2 Deil-Den Bosch-Vught

Voor de MIRT-Verkenning A2 Deil-Vught zal uw Kamer op zeer korte termijn nader geïnformeerd worden over de ontwerpstructuurvisie en het bijbehorende plan MER. Deze stukken liggen vanaf 11 juni tot en met 22 juli ter inzage voor het publiek. De planning is om komend najaar de definitieve Structuurvisie vast te kunnen stellen.

InnovA58 St. Annabosch Galder

Op 20 november 2019 is uw Kamer geïnformeerd dat het voor InnovA58, deeltraject St. Annabosch-Galder lastig is om een sluitende beoordeling op stikstof rond te krijgen¹². Mitigatiemaatregelen zoals snelheidsverlaging of extern salderen bieden onvoldoende stikstofruimte. Ook compensatiemaatregelen voor de prioritaire habitats zijn beperkt. Inmiddels is duidelijk geworden dat het voortzetten van de planuitwerking met het huidige ontwerp voor St. Annabosch Galder niet haalbaar is. Daarom is in de programmaraad SmartwayZ van 3 juni besloten om een aantal alternatieve mogelijkheden nader te onderzoeken.

SmartwayZ

Rijk en regio besloten in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 21 april 2021 om het programma SmartwayZ te verbreden van (auto)mobilititeit naar verstedelijking en mobiliteit. Met dit besluit wordt ook het thema Verstedelijking toegevoegd aan het programma SmartwayZ.NL. De programmaraad SmartwayZ is vanaf juni 2021 uitgebreid met drie bestuurlijke vertegenwoordigers voor het thema Verstedelijking vanuit Rijk, provincie en gemeente. Hiermee kunnen de bereikbaarheids- en verstedelijkingsvraagstukken voortaan integraal worden opgepakt binnen het programma SmartwayZ.

Tracébesluit A67/A73 knooppunt Zaarderheiken

In lijn met de afspraak uit het Bestuurlijk Overleg over het Knooppunt A67-A73 Zaarderheiken¹³ is de Bestuursovereenkomst A67 A73 Zaarderheiken gewijzigd zodat het financiële risico van overschrijding van het projectbudget gelijkmatig wordt verdeeld over Rijk en Provincie Limburg.

¹² Kamerstuk 35 300 A, nr.58.

¹³ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57.

Maasroute

In het programma Maasroute werkt Rijkswaterstaat aan de uitvoering van enkele projecten voor het Julianakanaal om de eindmijlpaal op 31 december 2023 te kunnen halen. Eind 2020 werd duidelijk dat Rijkswaterstaat bij de uitvoering van de laatste onderdelen rekening moet houden met een hogere prognose van € 10,8 miljoen op het totale programma-budget. Op basis van het bodemonderzoek is gebleken dat de verruiming ter plaatse deels in een bouwkuip dient te worden uitgevoerd vanwege het plaatselijk ontbreken van een waterremmende kleilaag in de bodem. Door het verdiepen binnen bouwkuipen wordt het risico op vernatting van de omgeving en een mogelijke instabiliteit van de kanaaldijken tijdens en na de uitvoering aanzienlijk verkleind.

Oost-Nederland

A1-A30 Barneveld

Eerder dit jaar is het Voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld vastgesteld en de bestuursovereenkomst met regionale partijen getekend. Hiermee is de MIRT Verkenning A1/A30 Barneveld afgerond. Naar verwachting zal het Ontwerp Tracébesluit in 2023 of 2024 worden vastgesteld. Het projectgebied overlapt 2,5 km. met het projectgebied A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. Uitgangspunt in het vastgestelde Voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld is een gerealiseerd project Knooppunt Hoevelaken; wijzigingen in de planning van één van deze projecten kan dus effect hebben op de voortgang in het andere project.

Afronding spoorvernieuwing Zwolle-Herfte

Op 24 juli worden de spoorwerkzaamheden tussen Zwolle en Herfte opgeleverd en geopend. ProRail heeft het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte uitgebreid van twee naar vier sporen, inclusief de aanleg van een vrije kruising. De treinen naar Emmen en Groningen/Leeuwarden hebben zo elk een «eigen» spoor en hoeven deze niet meer op elkaar te wachten. Ook kunnen de treinen richting Deventer en Enschede gelijk met de treinen naar Emmen, Groningen en Leeuwarden vertrekken. Hiermee is een belangrijke stap gezet in snellere en betere verbindingen naar en van Noord-Nederland. De reiziger profiteert van deze verbeteringen zodra de nieuwe dienstregeling in december ingaat.

Opening Sluis Eefde

Op 1 juli a.s. zal de opening van Sluis Eefde plaatsvinden. Op 20 april 2020 is reeds de nieuwe tweede sluiskolk in gebruik genomen, waarna de eerste sluiskolk gestremd is voor groot onderhoud. Ter afronding van dit onderhoud vinden er de komende periode testen plaats. Naar verwachting kunnen vanaf 1 juli 2021 beide sluiskolken gebruikt worden en is de capaciteitsuitbreiding voltooid.

Noord-Nederland

Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl/bruggen

Momenteel onderzoekt Rijkswaterstaat in hoeverre de Gerrit Krolbrug gerepareerd kan worden en weer kan worden teruggedeld. Zodra hier duidelijkheid over is zullen wij u hierover informeren. De loopbruggen bij de Gerrit Krolbrug zijn weer in gebruik. Tijdelijk helpen verkeersbegeleiders mensen naar de overkant en er is vervoer geregeld voor mindervaliden. Het autoverkeer wordt omgeleid en de omleidingsroutes worden

gemonitord. Met betrekking tot de motie over de varianten voor lage en beweegbare bruggen van het lid Laçin¹⁴ kan worden meegedeeld, dat we samen met de gemeente en de provincie Groningen, in gesprek zijn met de bewoners en de andere belanghebbenden, zoals de vaarweggebruikers. In die gesprekken delen we de beschikbare informatie en bespreken we de zorgen en wensen voor het vervolg van het proces van alle betrokkenen.

ERTMS Noordelijke spoorlijnen

Zoals per brief¹⁵ aan u gemeld, is het voornemen de uitrol van ERTMS op de Noordelijke lijnen toe te voegen aan de scope van het Programma ERTMS. Dit op verzoek van de provincies Groningen en Fryslân (ERTMS past bij hun ambities om stappen te maken met bijvoorbeeld Automatic Train Operation (ATO)), ProRail en de rest van de spoorsector. Investeren in het oude systeem dat op den duur alsnog zal moeten worden vervangen door ERTMS, kunnen worden vermeden door vervroegd ERTMS aan te leggen. Daarnaast biedt een vroege uitrol van ERTMS op de Noordelijke lijnen de kans om op een eenvoudig baanvak buiten de Randstad te starten en het proefbaanvak Hanzelijn te ontlasten, zodat het risico op het niet bijtijds gereed krijgen van het proefbaanvak en daardoor later kunnen starten met het proefbedrijf verlaagd wordt. Hierdoor wordt het mogelijk in een eerder stadium, meer beheerst en in kleinere stappen te leren. ProRail kan deze scope-uitbreiding meenemen in de lopende ERTMS-aanbesteding van het centrale systeem voor de infrastructuur. Parallel hieraan worden de komende periode de afspraken met de provincies Groningen en Fryslân vastgelegd en kan de benodigde besluitvorming binnen de provincies plaatsvinden. Nadat de besluitvorming bij de provincies is afgerond wordt besloten over het uitbreiden van de scope van het Programma ERTMS door het vaststellen van de bestuursovereenkomst. Over de voortgang van de uitrol op deze lijnen wordt uw Kamer vanzelfsprekend geïnformeerd via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages van het Programma ERTMS

Moties en toezeggingen

Stand van zaken uitvoering motie van de leden De Pater-Postma en Remco Dijkstra over de aanhoudende ongevallen N9

De Kamer heeft bij motie van de leden De Pater-Postma en Remco Dijkstra¹⁶ de regering verzocht om een onderzoek uit te voeren naar de aanhoudende ongevallen op de N9 en te bezien welke infrastructurele maatregelen genomen zouden kunnen worden. Het verkeersveiligheidsonderzoek N9, waar delen van de N99 en de N250 aan zijn toegevoegd, is afgerond. Uit de probleemanalyse blijkt dat de N9 tussen Alkmaar en Den Helder en de westelijke N99 een bovengemiddeld risico hebben op (ernstige) verkeersgewonden en verkeersdoden. Bijgevoegd bij deze brief treft u het eindrapport aan¹⁷. Hiermee is de motie de Postma/Dijkstra afgerond. In de eindrapportage is op basis van de probleemanalyse een eindbeeld opgesteld.

Omdat het een eindbeeld betreft, zijn maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn opgesteld. Ook worden niet-infrastructurele maatregelen uitgewerkt.

Omdat het een eindbeeld betreft, zijn maatregelen voor de korte (o.a. verbeteren van de veiligheid van de kernen), middellange (o.a. aanleg

¹⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 30.

¹⁵ Kamerstuk 33 652, nr. 80.

¹⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 33.

¹⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

turborotondes, aanleg fysieke rijrichtingscheiding i.c.m. bermverharding en ribbelmarkering) en lange (omlegging tracé om Burgervlotbrug en Sint Maartensbrug) termijn opgesteld. Ook worden niet-infrastructurele maatregelen uitgewerkt. Aan de hand van het eindbeeld is ook bekeken of per direct maatregelen (bijvoorbeeld waarschuwborden) getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar deze maatregelen leiden helaas niet tot een significante verbetering van de verkeersveiligheid. Rijk en regio gaan nu in gesprek over mogelijke vervolgstappen. Dit zal verder besproken worden op het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar 2021.

Stand van zaken motie van de leden De Pater Postma en Schonis geluidsbelasting en geluidwerende maatregelen

In de tijdens het notaoverleg van 7 december 2020 ingediende motie van de leden Postma en Schonis, wordt de regering verzocht de stand van zaken te geven over de toekomstige geluidsbelasting en de geluidwerende maatregelen¹⁸. Op grond van diverse bestaande wettelijke instrumenten gelden verplichtingen voor Rijk als lokale overheden om de toename van geluid in de omgeving te beheersen.

Onbeheerste toename van geluid afkomstig van rijkswegen wordt effectief voorkomen via de nalevingsplicht van de geluidproductieplafonds (GPP's). Deze nalevingsplicht heeft betrekking op het gecumuleerde geluid van alle rijkswegen tezamen en is in de openbare jaarlijkse nalevingsverslagen van de beheerder (Rijkswaterstaat) voor eenieder te volgen. Als nieuwe ontwikkelingen aan rijkswegen (zoals bijvoorbeeld de A4

Haaglanden-N14) tot meer geluid in de omgeving leidt, dan worden in het betreffende Tracébesluit de nodige maatregelen getroffen op grond van het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium.

Wat betreft het in kaart brengen van de bestaande geluidssituatie is tevens de Europese richtlijn omgevingslawaaï van belang. In 2022 zal de vierde tranche van de vijfjaarlijkse Geluidsbelastingkaarten rijkswegen in het kader van deze richtlijn worden gepubliceerd. In deze landelijke kaart wordt dan ook de geluidsbelasting van de rijkswegen op de agglomeratie Den Haag inzichtelijk. De gemeenten binnen de agglomeratie maken dan ook een vergelijkbare kaart van al het geluid binnen hun grondgebied (rijkswegen en andere bronnen).

In 2024 zal de vierde tranche van het vijfjaarlijkse landelijke Actieplan geluid rijkswegen in het kader van deze richtlijn worden gepubliceerd, hierin zal dan ook worden vooruitgekeken, en worden aangegeven of en welke (extra) maatregelen voor de bescherming tegen (toekomstig) geluid van rijkswegen door het Rijk worden getroffen. De gemeenten binnen de agglomeratie Den Haag zullen dan ook zelf een actieplan geluid (moeten) publiceren, waarin eventueel aanvullende maatregelen kunnen worden opgenomen, ook aan andere bronnen dan rijkswegen.

Met bovenstaande zal de motie invulling krijgen via de bestaande verplichting voor het Rijk om in 2022 de landelijke geluidsbelastingkaart van rijkswegen te publiceren. Via dezelfde verplichting zullen de gemeenten van de agglomeratie Den Haag dan tevens hun eigen geluidsbelastingkaarten publiceren, die betrekking zullen hebben op al het geluid binnen hun grondgebied. Tevens zullen de gemeenten van de agglomeratie Den Haag dan hun eigen actieplannen publiceren voor al het geluid binnen hun grondgebied.

¹⁸ Motie 35 570 A, nr. 24.

Naar aanleiding van de motie van het lid Laçin¹⁹, waarin wordt opgeroepen dat met de komst van het Mobiliteitsfonds de infrastructuur voor voetgangers en fietsers meer gestimuleerd moet worden, het volgende. Op 8 maart jl. is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen gelanceerd en naar uw Kamer gestuurd²⁰. In het Toekomstbeeld gaat het om een eerste inventarisatie van de opgave van fietsmaatregelen vanuit provincies, vervoerregio's en gemeenten. De opgaven betreffen een nieuwe fietsinfrastructuur en het wegnemen van capaciteits- en verkeersveiligheidsknelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. In de uitwerking wordt een verbinding gelegd met andere maatschappelijke opgaven zoals de Verstedelijkingsopgave. Er is nog een aantal vervolgstappen en keuzes te maken, op weg naar een definitief Nationaal Toekomstbeeld Fiets en een concrete uitvoeringsagenda. Nieuwe investeringen zijn uiteraard aan het nieuwe Kabinet. Hiermee wordt invulling gegeven voor het onderdeel fiets in de motie Laçin.

Toezegging situatie fietsers Jan Blankenbrug

Tijdens het Algemeen Overleg MIRT van 25 juni 2020 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 115) is uw Kamer toegezegd om te kijken naar de mogelijkheden om de situatie voor de fiets op de Jan Blankenbrug te verbeteren. Rijkswaterstaat heeft hiernaar een onderzoek uitgevoerd. Momenteel wordt dit onderzoek beoordeeld. Uw Kamer wordt hierover binnenkort geïnformeerd.

Motie van het lid De Pater-Postma Zuidelijke Ringweg Groningen, N33 en Wunderline

De Kamer heeft met de motie van het lid De Pater-Postma c.s.²¹ verzocht in gesprek te gaan met betrokken partijen bij de Zuidelijke Ringweg Groningen om te bezien hoe de dreigende impasse kan worden doorbroken om tot een structurele oplossing te komen voor de realisatie van de ZRG. Per brief van 19 januari 2021²² is uw Kamer geïnformeerd over de nadere (financiële) afspraken die zijn gemaakt tussen de gezamenlijke opdrachtgever Aanpak Ring Zuid (ARZ)²³ en opdrachtnemer Combinatie Heerepoort (CHP), waarmee een hernieuwde basis is gelegd om het project af te kunnen ronden.

Onderdeel van de afspraken is dat zowel opdrachtnemer CHP als opdrachtgever ARZ een deel van de verliezen in het project voor hun rekening moeten nemen. De provincie Groningen heeft besloten haar deel te dekken uit de budgetten die voor de RSP-projecten N33 Zuidbroek-Appingedam en het spoorproject Wunderline stonden gereserveerd. We zijn met de provincie in overleg om te bezien wat de consequenties hiervan zijn voor deze projecten. Zodra er meer bekend is zal uw Kamer geïnformeerd worden. Wat betreft de Wunderline kan nu al worden aangegeven dat de eerste bouwstap wordt gerealiseerd doordat de provincie een deel van het ontstane tekort alsnog (tijdelijk) heeft aangevuld. Dit betekent dat er 17 minuten reistijdwinst wordt gerealiseerd op het moment dat de Friesenbrücke in 2024 is gerepareerd.

¹⁹ Kamerstuk 35 426 XII, nr.16.

²⁰ Kamerstuk 31 305 A, nr. 326.

²¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 23.

²² Kamerstuk 35 570 A, nr. 47.

²³ Aanpak Ringweg Zuid is een samenwerking tussen Rijk, provincie Groningen en gemeente Groningen.

Motie lage en beweegbare bruggen

Met betrekking tot de motie over de varianten voor lage en beweegbare bruggen van Kamerlid Laçin²⁴ kunnen we u meedelen, dat we samen met de gemeente en de provincie Groningen, in gesprek zijn met de bewoners en de andere belanghebbenden, zoals de vaarweggebruikers. In die gesprekken delen we de beschikbare informatie en bespreken we de zorgen en wensen voor het vervolg van het proces van alle betrokkenen. We hebben er vertrouwen in dat we op die manier een zorgvuldige belangenafweging kunnen maken en tot een goede keuze kunnen komen. De verwachting is dat uw Kamer in het najaar hierover nader wordt geïnformeerd.

Toezegging Scharsterrijnbrug en aanleg aquaduct

Tijdens het Notaoverleg MIRT van 7 december 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 44) is uw Kamer toegezegd een schatting toe te sturen van de kosten van het beheer en onderhoud van de Scharsterrijnbrug en deze af zetten tegen de kosten van de aanleg van een aquaduct. Om een goede vergelijking te kunnen maken zijn de totale investerings- en onderhoudskosten over de komende 100 jaar in kaart gebracht voor beide opties. Voor de berekening van de investeringskosten van de brug is als uitgangspunt gehanteerd dat de brug wordt vervangen in 2048, dit is de einde levensduur van de huidige brug. De berekening laat zien dat de totale kosten voor het aquaduct circa € 87 miljoen bedragen en voor de beweegbare brug circa € 34 miljoen (prijspeil 2021, inclusief BTW). Zoals is aangegeven, is er geen bereikbaarheidsknelpunt bij de Scharsterrijnbrug. De kosten voor de totale vervanging van de brug door een aquaduct wegen niet op tegen de beperkte reductie van oponthoud en de kosten van de huidige brug. We zien daarom ook geen noodzaak de huidige brug te vervangen door een aquaduct.

Stand van zaken motie van de leden De Pater- Palland en Amhaouch over instellen raildenktank

Naar aanleiding van de motie van de leden De Pater-Palland en Amhaouch²⁵ die oproept tot het instellen van een raildenktank vindt er op dit moment een verkenning plaats welke opgave binnen het spoordomein zich hier het beste voor leent. Dit zodat een raildenktank een duidelijk doel heeft en hiervoor een heldere opdracht kan worden geformuleerd. Uw Kamer wordt later dit jaar nader geïnformeerd.

Stand van zaken gewijzigde motie van het lid Remco Dijkstra c.s. inzake Europese middelen en TEN-T

Uw Kamer heeft middels gewijzigde motie van het lid Remco Dijkstra c.s.²⁶ in het MIRT debat van 20 november 2020 gevraagd inzichtelijk te maken welke mogelijkheden er Europees zijn om personenvervoer over spoor te financieren en recent is toegezegd terug te komen op de invulling van de gewijzigde motie van het lid Dijkstra c.s. naar Ten-T. Met onderstaande toelichting wordt invulling gegeven aan de motie over Europese medefinanciering en de recente toezegging.

Investerings in infrastructuur op het Europese TEN-T netwerk kunnen met voorrang vanuit de EU meegefinancierd worden via de financiële pijler van het EU TEN-T-beleid: CEF (Connecting Europe Facility). Daarbij

²⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr.30.

²⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 913.

²⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 120.

gaat het nadrukkelijk om medefinanciering tot maximaal 50% van de in aanmerking komende kosten. Spoortrajecten die onderdeel zijn van het TEN-T netwerk dienen op termijn – 2030 voor het kernnetwerk en 2050 voor het uitgebreid netwerk – aan verschillende vereisten te voldoen, wat extra investeringen met zich mee kan brengen.

Met de lopende herziening van het Europese TEN-T beleid en netwerk, waar in de beantwoording van vragen voor de Transportraad van 3 juni 2021 op in is gegaan, wil de Europese Commissie onder meer de TEN-T-verordening beter aan laten sluiten bij de doelen van de EU Green Deal (Kamerstuk 35 377, nr. 1). Nederland zal deze herziening aangrijpen om in het TEN-T-beleid meer aandacht te vragen voor verdere ontwikkeling van het personenvervoer per spoor, ook internationale verbindingen. Daarbij zal Nederland zich blijven inzetten op investeringen op de reeds aangewezen corridors en wordt daarnaast bekeken op welke wijze Nederland verder kan aansluiten op het Europese spoornetwerk, bijvoorbeeld via een hoogwaardige verbinding naar Duitsland. Bij de afweging tussen de mogelijke corridors wordt de gewijzigde motie van het lid Dijkstra over een verbinding met Scandinavië betrokken. Hierbij worden verschillende corridors tegen elkaar afgewogen. Eind dit jaar wordt het voorstel van de Europese Commissie voor het herziene TEN-T beleid en netwerk verwacht, waarna onderhandelingen tussen Raad en het Europees Parlement uiteindelijk tot een definitieve tekst moeten leiden. Uw Kamer zal voorafgaand aan de start van de onderhandelingen via de gebruikelijke BNC-procedure over de Nederlandse positie worden geïnformeerd.

Tot slot

De afgelopen jaren is hard gewerkt aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland. De komende decennia blijven de uitdagingen fors. De aandacht voor duurzame investeringen en de bekostiging hiervan zal onverminderd zijn. Dit geldt zowel voor nieuwe mobiliteitsopgaven als de instandhoudingsopgave.

Om Nederland op een toekomstbestendige manier bereikbaar te houden werken we ook aan de multimodale Mobiliteitsvisie 2040. Deze integrale visie wordt onder andere onderbouwd met het Toekomstperspectief Automobilititeit, het Toekomstbeeld OV, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Goedervervoersagenda. We kijken met een brede blik naar opgaven en oplossingsrichtingen om afspraken te kunnen maken met onze omgevingspartners in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Met deze aanpak hebben we een stap «van modaliteit naar mobiliteit» gezet en geven we invulling aan het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.

Ook is de afgelopen periode gewerkt aan de actualisatie van de MIRT-spelregels. Deze regels beschrijven de vereisten en het proces van start tot realisatie van een project of programma. Doel van de actualisatie is om de regels in lijn te brengen met de Wet Mobiliteitsfonds en de Omgevingswet. Tijdens het Notaoverleg MIRT in december 2020 is toegezegd de actualisatie van de MIRT spelregels vóór de zomer van 2021 aan uw Kamer te zullen sturen. Op een aantal onderdelen is echter nog nadere uitwerking en tijd nodig. Zo wordt met de regionale partners

overleg gevoerd over o.a. de besluitvorming bij faseovergangen.
Besluitvorming over de geactualiseerde versie van de MIRT spelregels is
aan een volgend kabinet.

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

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