

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 9

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 oktober 2016

Inleiding

Met deze brief melden wij u de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT van dit najaar en een aantal relevante ontwikkelingen¹.

In deze brief gaan we eerst in op de wijze waarop wij invulling willen geven aan de vrije ruimte van het Infrastructuurfonds (IF) en Deltafonds (DF) met de verlenging naar 2030. Daarbij heeft uw Kamer met de moties Visser/Hoogland (Kamerstuk 34 300 A, nr. 77) en Hoogland/De Boer (Kamerstuk 34 300 A, nr. 97) ook gevraagd voor een aantal regionale wensen waarvan regionale financiering aanwezig was nut en noodzaak af te wegen tegen de prioriteiten van het Rijk.

Per regio wordt kort ingegaan op hetgeen besproken en besloten is tijdens de regionale bestuurlijke overleggen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Tevens gaan we daar in op – voor zover aan de orde – de voortgang van toezeggingen, uitvoering van (andere) moties en andere verzoeken van uw Kamer.

Voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT op 28 november zullen wij in een volgende brief onder meer de geactualiseerde MIRT-spelregels aanbieden. Daarin zal ook worden aangegeven hoe we met duurzaamheid in het MIRT willen omgaan en zullen eventueel andere voor het MIRT relevante ontwikkelingen worden genoemd.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Resultaten

Ook de afgelopen periode is weer een groot aantal besluiten genomen en projecten gerealiseerd.

Tijdens de hiervoor genoemde bestuurlijke overleggen zijn startbeslissingen voor de A6 Lelystad en de A67 afgesproken. Hierover is uw Kamer separaat geïnformeerd. Daarnaast zijn het Tracébesluit voor de A16 Rotterdam, een bestuursovereenkomst voor de A58 Aansluiting Goes en een voorkeursbeslissing (en bestuursovereenkomst) voor N65 Vught-Haaren getekend. Deze zomer zijn de A12 Ede-Grijsoord en N50 Ens-Emmeloord opengesteld.

Tevens is een aantal spoorprojecten gerealiseerd, zoals de spoorverdubbeling aan de zuidkant van Amsterdam (OV SAAL korte termijn) waardoor de spoorverbindingen tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad worden verbeterd. Recent werd het HSE (Haags Startstation Erasmuslijn) in gebruik genomen. Hiermee zijn twee perronsporen voor het begin- en eindpunt van metrolijn E vanuit Rotterdam gerealiseerd. Daarnaast is station Utrecht Vaartsche Rijn aangesloten op het spoornet. Ook is met vaststelling van het ontwerp-Tracébesluit Theemswegtracé een belangrijke stap gezet richting de realisatie van deze voor het goederenvervoer belangrijke verbinding in het havengebied van Rotterdam.

Op het gebied van vaarwegen is op 7 september jl. het startschot gegeven voor de bouw van de zeesluis bij IJmuiden. Eind juni is het provinciaal inpassingsplan voor de overnachtingshaven Lobith genomen. In augustus is er voor het Wilhelminakanaal een voorlopige beslissing genomen voor de herbouw van sluis II voor klasse IV scheepvaart. Een definitieve beslissing volgt begin 2017 als het onderzoek is afgerond naar twee alternatieve oplossingen, die parallel worden onderzocht aan de voorbereidingen voor de herbouw van sluis II.

Gebiedsgerichte programma-aanpak Bereikbaarheid

De afgelopen jaren hebben we gewerkt aan het op orde brengen van de netwerken. Besluitvorming over ontbrekende schakels heeft plaatsgevonden en structurele knelpunten worden met het MIRT tot en met 2028 aangepakt. In 2013 hebben we op basis van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) echter ook geconstateerd dat hiermee nog niet alle knelpunten zijn aangepakt. Op langere termijn (2030) zien we een opgave ten aanzien van de goederencorridors en zien we dat met name de bereikbaarheid van en naar de grote steden onder druk komt te staan.

Verdere verstedelijking en concentratie van economische activiteiten zorgen ervoor dat de toekomstige woningbouw-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgaven zich vooral rond de grote steden zullen manifesteren. Uit de brede MIRT Onderzoeken – waar Rijk en regio momenteel aan werken – blijkt dat deze opgaven zo op elkaar ingrijpen en veranderlijk zijn in de tijd dat we ze effectiever gebiedsgericht en in samenhang kunnen aanpakken. Daarom is het verstandig om in deze gebieden te gaan werken met gebiedsprogramma's van waaruit de gezamenlijke opgaven op een slimme manier kunnen worden aangepakt met (een mix van) concrete maatregelen op korte en lange termijn.

Bij structurele knelpunten kan de aanpak bestaan uit de aanleg of aanpassing van infrastructuur, oplossingen anders dan infrastructuur of een combinatie van beide. Wij werken deze programma's de komende tijd samen met de regio concreet uit met heldere (wederkerige) afspraken en spelregels tussen Rijk, regio en andere partijen. De opgaven en oplossingsrichtingen die de MIRT Onderzoeken opleveren bieden hiervoor de bouwstenen.

In de bestuurlijke overleggen MIRT hebben we afgesproken om gezamenlijk onderstaande programma's op te starten. In deze gebieden zijn met de NMCA van 2013 al bij lage economische groei bereikbaarheidsknelpunten geconstateerd. Daarmee wordt de lijn doorgezet die we het afgelopen jaar in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland met elkaar zijn ingeslagen. Dit zijn programma's voor:

- de regio Amsterdam;
- de regio Rotterdam–Den Haag;
- de goederencorridor Oost;
- de goederencorridor Zuid.

In het voorjaar verwachten we te beginnen met een concreet programma voor de regio Amsterdam. De Gebiedsverkenning Utrecht Oost biedt een kansrijk perspectief voor de verdere ontwikkeling van Utrecht. Op basis van de verkenning wordt door Rijk en regio voor de komende jaren de inhoud van een programma voor de regio Utrecht in kaart gebracht gelet op urgente opgaven die hier gaan spelen.

In lijn met de kabinetsreactie op het IBO flexibele planning infrastructuur (Kamerstuk 34 550 A, nr. 5) krijgen de programma's een adaptief en voortrollend karakter. Dit betekent dat per regio gekeken wordt wat op welk moment de beste oplossing is voor gesignaleerde opgaven: is de opgave nog actueel en zijn de maatregelen passend. De programma's zullen worden gemonitord en zo nodig geactualiseerd. Opgaven kunnen door toekomstige ontwikkelingen veranderen en er kunnen maatregelen en middelen aan een programma worden toegevoegd. Natuurlijk werken we ieder vanuit eigen kracht en verantwoordelijkheid. We zoeken de samenwerking en spreken elkaar aan op gemaakte afspraken. Wanneer binnen de programma's majeure beslissingen te nemen zijn, kan dat aan de tafel van het Bestuurlijk Overleg MIRT.

In het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek van 12 oktober is gevraagd om toelichting op de definitie van het programma-instrument zoals gehanteerd door IenM. Hierover informeren wij u in de brief over onder meer de geactualiseerde MIRT-spelregels.

Binnen de vijf genoemde programma's alsook in de andere landsdelen moet een gerichte aanpak voor de korte termijn (2018–2021) een bijdrage leveren aan de oplossing van de stedelijke bereikbaarheidsvraagstukken (inclusief de toegang tot de stad vanuit het achterland), bijdragen aan de transitie naar duurzame mobiliteit van morgen en aan de ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten. Samen met de partners in de regio's onderschrijven wij daarbij het belang van publiek-private samenwerking zoals die onder andere is ontstaan binnen Beter Benutten om tot een dergelijke korte termijn aanpak te komen. De komende maanden gaan wij hiervoor in gesprek met alle partners. De resultaten daarvan melden wij u in de MIRT-brief van voorjaar 2017. Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende Kabinet.

Verlenging Infrastructuurfonds

Bij de ontwerpbegroting 2017 zijn de fondsen verlengd tot en met 2030. Hierbij zijn met voorrang de middelen voor beheer en onderhoud veiliggesteld. Voor dit kabinet heeft dit op het Infrastructuurfonds geleid tot € 1,4 miljard investeringsruimte voor nieuwe ambities en risico's. Deze middelen willen we, naast het dekken van risico's binnen het huidige MIRT, inzetten voor de gezamenlijke ambitie van Rijk en regio om de internationale concurrentiepositie verder te versterken op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Ruimtelijk-

Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS); dit vereist onder meer een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede bereikbaarheid van deur-tot-deur. In de kabinetsreactie op het IBO flexibele planning infrastructuur (Kamerstuk 34 550 A, nr. 5) is bepaald dat de budgettaire horizon van het Infrastructuurfonds en Deltafonds met ingang van ontwerpbegroting 2018 jaarlijks met een jaar zullen worden verlengd.

Uit de MIRT Onderzoeken naar de knelpunten uit de NMCA van 2013 is geconstateerd dat deze knelpunten structureel zijn en zich bevinden in de voor Nederland belangrijke economische locaties. Deze opgaven kunnen alleen integraal met een programma-aanpak en slimme mobiliteitsmaatregelen effectief worden opgepakt. Daarom reserveren we nu € 600 miljoen vanuit de verlengde ruimte op wegendeel van het IF voor bovengenoemde programma-aanpak (zie tabel). Het gaat om indicatieve reserveringen en geen vastgelegde verplichtingen aan specifieke projecten; ze zijn heralloceerbaar.

Reservering budgetten voor programma-aanpak

Programma	Reservering Rijk
Regio Amsterdam	€ 200 mln
Regio Rotterdam–Den Haag	€ 200 mln
Goederencorridor Oost	€ 200 mln

Voor de Goederencorridor Zuid reserveren we op dit moment geen extra middelen. Op basis van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek zal dit programma begin 2017 verder worden vormgegeven. Ook zal worden gezien of in relatie tot lopende activiteiten en de NMCA van 2017 een aanvullende reservering nodig is.

In totaal was vanuit de verlenging op het wegendeel zo'n € 700 miljoen beschikbaar. De overige € 100 miljoen wordt gereserveerd voor andere maatregelen verderop in deze brief (o.a. Vervolg Meer Veilig en A4 Leiden). Op basis van de NMCA van 2017 kan gekeken worden welke investeringen op langere termijn verder nodig zijn.

Voor OV en Spoor betekent de verlenging van het Infrafonds vooral dat ruimte ontstaat om risico's op te kunnen vangen. Uw Kamer is eerder al geïnformeerd over noodzakelijke reserveringen voor beheer, onderhoud en vervanging en het Programma Hoogfrequent Spoor. De beperkte resterende financiële ruimte vraagt om scherpe keuzes. Binnen de beperkte ruimte zijn inmiddels middelen gereserveerd voor de verbetering van het station Schiphol Plaza en het aanpassen van de infrastructuur voor Heerlen–Aken. Deze investeringen worden gedaan bovenop de € 11 miljard die de komende jaren al wordt geïnvesteerd in het spoor, zowel ten behoeve van het personen- als het goederenvervoer. De verbetering van het station Schiphol Plaza zal onderdeel uitmaken van de programmatische aanpak in de regio Amsterdam zoals hiervoor genoemd. Dit betekent eveneens dat voor een programma in de regio Utrecht op dit moment geen middelen beschikbaar worden gesteld.

Eerder is uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 34 300 A, nr. 72) dat het belangrijk is om budget beschikbaar te houden voor urgente opgaven die binnen enkele jaren om besluiten vragen en te zorgen dat investeringen niet onnodig vooruit geschoven worden naar een volgend kabinet. Daarom zullen de resterende middelen van het IF in de periode 2028–2030 beschikbaar worden gehouden voor projecten als de aanpak van verstoringen op de HSL, overwegen, meer plekken om treinen op te

stellen en de aanpak van suicide. Daarnaast zijn wij voornemens om middelen beschikbaar te stellen om de meest urgente knelpunten rondom fietsparkeren bij stations aan te pakken. Daarover hebben we in een bestuurlijk overleg fietsparkeren op 14 september 2016 met decentrale overheden, consumentenorganisaties en vervoerders een eensluidend beeld vastgesteld. U wordt op korte termijn geïnformeerd over de manier waarop wij, samen met alle partijen die bij fietsparkeren bij stations betrokken zijn, dit beeld concreet willen gaan invullen.

Verlengde middelen DF

De beschikbare investeringsruimte op het Deltafonds zal worden ingezet voor de prioriteiten van het Deltaprogramma en voor waterkwaliteit. De uitwerking van het Deltaprogramma is in volle gang. Gedurende de lopende trajecten, zoals de beoordeling op basis van de nieuwe waterveiligheidsnormen, de verkenning van de lange termijn ambitie rivierverruiming en het Deltaplan zoetwater en de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater, zullen de komende jaren deze investeringsmiddelen op adaptieve wijze nader worden geprogrammeerd. De middelen die vrijkomen door de verlenging van het Deltafonds worden bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidige areaal.

Vervolgprogramma Meer Veilig

Het programma Meer Veilig is erop gericht om met relatief kleine, niet MER-plichtige, infrastructurele maatregelen de verkeersveiligheid op het rijkswegennet zo veel mogelijk te verbeteren. Dit betreft zowel de snelwegen als N-wegen in rijksbeheer. Er wordt € 30 miljoen gereserveerd voor een vervolgprogramma Meer Veilig. Wij hechten grote waarde aan de verkeersveiligheid. Ook op het hoofdwegennet liggen hier nog kansen om dit te verbeteren. Zoals gemeld in de begroting van 2017 zal in het komend jaar dit vervolgprogramma nader worden uitgewerkt. Gelet op het aanhoudende hoge aandeel van enkelzijdige ernstige ongevallen zal de focus van het uit te werken vervolgpakket liggen op veilige inrichting van bermen. Hierbij kan worden gedacht aan het verwijderen van obstakels in de berm of het afschermen daarvan door middel van geleiderails.

Motie Visser

Bij motie van het lid Visser (Kamerstuk 34 300 A, nr. 76) heeft uw Kamer verzocht om binnen het DF onder de noemer meekoppelkansen na te gaan of het mogelijk is een landelijke bijdrage aan het regionale project Sluizen Kornwerderzand te leveren. Zoals u weet is er € 20 miljoen gereserveerd voor een bijdrage aan regionale ambities rond de Afsluitdijk. Conform de afspraken in de bestuursovereenkomst kan de regio nog tot eind dit jaar een aanvraag doen voor een bijdrage. Er is daarnaast geen apart budget voor «meekoppelkansen» op het Deltafonds gereserveerd. Dit budget is nagenoeg uitgeput.

In het AO Water en het AO MIRT is gesproken over de € 200 miljoen die gereserveerd is voor een bijdrage aan de meerkosten van rivierverruiming op basis van de deltabeslissing Waterveiligheid. Hiervan is € 100 miljoen gereserveerd voor de Rijntakken en € 100 miljoen voor de Maas.

Motie Visser/Hoogland

In de motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34 300 A, nr. 77) heeft u gevraagd om de regionale wensen A1/A30, N35, N50, N57/N59, Hooipolder, oeververbinding Rotterdam en A8/A9 te scoren ten opzichte van de

prioriteiten van het Rijk. In de overleggen met de regio is dit besproken. Wij kunnen u melden dat wij met de provincies Noord-Brabant en Overijssel in gesprek zijn over de mogelijkheden voor aanpassing van het Knooppunt Hooipolder en de N35 bij Raalte. Het streven is u hierover nog voor het Notaoverleg MIRT van 28 november a.s. nader te informeren. Uit deze regionale overleggen kwam ook de wens van de provincie Zeeland voor een financiële bijdrage van € 5 miljoen voor de Sloeweg (N62) naar voren; deze wens is gehonoreerd vanuit de resterende middelen in het Mobiliteitsfonds Zeeland. Gegeven de omvang van de prioriteiten van het Rijk (knelpunten NMCA 2013 bij lage groei) en de beperkte investeringsruimte kiezen wij niet voor de reservering van middelen van de andere regionale wensen. Voor de overige in de motie Visser/Hoogland genoemde projecten wachten we de NMCA van 2017 af of er ook sprake is van een rijksknelpunt. Specifiek voor de oeververbinding Rotterdam en de verbinding A8–A9 geldt, dat de achterliggende opgaven in de lopende MIRT Onderzoeken in samenhang worden bekeken.

Motie Hoogland/De Boer

Aan de OV- en Spoor tafels en in de bestuurlijke overleggen MIRT hebben we ook gesproken over de investeringsvoorstellen die door de regio zijn gedaan in het kader van de motie Hoogland/De Boer (Kamerstuk 34 300 A, nr. 97). U heeft gevraagd in kaart te brengen welke investeringsbehoefte bestaat bij decentrale overheden ten aanzien van twee programma's (fietsparkeren bij stations en aanpak overwegenproblematiek) en vier regionale projecten en deze te scoren ten opzichte van de prioriteiten van het Rijk: 4-sporigheid Delft–Rotterdam, op- en overslagpunt Valburg, verdubbeling spoorbrug Ravenstein en station Eindhoven Airport.

Ten aanzien van de twee genoemde programma's kan op basis van onze inzichten over nut en noodzaak worden aangegeven dat wij, zoals hiervoor reeds gezegd, voor fietsparkeren bij stations meer middelen ter beschikking willen stellen om de grootste nood te lenigen onder voorwaarde van een bijdrage van alle betrokken partijen. Voor de overwegenproblematiek is er in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) reeds een selectie gemaakt. Wij vinden het vooruitlopend op de NMCA niet reëel nu een extra lijst met LVO-projecten te gaan beoordelen.

Ten aanzien van de vier regionale projecten is de investeringsbehoefte afzonderlijk in kaart gebracht. Voor de vier regionale projecten is de bandbreedte van de totale investeringsbehoefte ruwweg € 300–600 miljoen. Kijkend naar nut en noodzaak, kiezen wij op dit moment niet voor een investeringsbijdrage. Wel zetten wij voor het Railterminal Gelderland (RTG, overslagpunt Valburg) in op het verlenen van zoveel mogelijk medewerking. Afgesproken is dat internationale status van de RTG wordt onderbouwd. De regie en financiering ligt bij de regio. Voor deze projecten geldt dat we een stapsgewijze aanpak willen volgen. Eind dit jaar stellen wij gezamenlijk het Toekomstbeeld OV vast. Begin 2017 ontstaat daarnaast een beeld van de opgaven die uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) naar voren komen. Op grond hiervan kan worden bepaald welke vervolgstappen ten aanzien van deze investeringsvoorstellen nuttig en noodzakelijk zijn.

Een aantal regio's heeft daarnaast ook andere OV- en spoorwensen naar voren gebracht. Daarbij zijn ambities onder de aandacht gebracht, waarvoor we begrip hebben. We willen echter geen onjuiste of onrealistische verwachtingen wekken. Er is niet meer geld beschikbaar en we willen ook niet beslissen over onderwerpen waar onze opvolgers over moeten besluiten. Wij vinden het belangrijk nieuwe opgaven integraal te

bekijken. Nieuwe opgaven dienen bekeken te worden in het licht van het Toekomstbeeld OV en het daaropvolgende proces van de NMCA.

Consequentie beleidsdoelen: temporisering vijf projecten

In het WGO begrotingsonderzoek is door het lid Belhaj (D66) aandacht gevraagd voor de consequenties op de beleidsdoelen van IenM vanwege het temporiseren of niet versnellen van vijf projecten in de begroting van het Infrastructuurfonds. In de ontwerpbegroting 2017 hebben we de gevolgen voor deze projecten inzichtelijk gemaakt (Begroting IF pag. 12). Met een uitvoeringsprogramma op het Infrastructuurfonds van € 82 miljard tot en met 2030 werken we aan de beleidsambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze doelen, in termen van vlot, veilig en leefbaar, zijn geformuleerd voor 2040. De temporisering van deze projecten heeft geen effect op het behalen van de ambities uit de SVIR. Voor de wegenprojecten geldt wel dat de filedruk op deze trajecten iets later wordt aangepakt wat een beperkte invloed heeft op de indicator voor acceptabele reistijden (begroting Hf XII, pag. 58). Deze trajecten hebben immers slechts een gering aandeel in het gehele wegennetwerk waar deze indicator op van toepassing is. Voor OV-SAAL/ERMTS geldt dat in de nieuwe uitrolstrategie van het programma ERTMS de OV SAAL corridor gepland is in 2027. Deze planning voor de indienststelling van ERTMS op OV SAAL in 2027 is afgestemd met de meest actuele planning van PHS. Na afronding van de PHS projecten op deze corridor zal de ERTMS uitrol plaatsvinden. Vooralsnog worden door de verschuiving in de tijd geen capaciteitsproblemen op deze corridor verwacht. Voor de vaarweg Lemmer–Delfzijl wordt de verbetering van enkele bruggen twee jaar later gerealiseerd en daarmee laat het streefbeeld voor 4-laagscontainervaart hier langer op zich wachten. In overleg met de regio wordt voor dit project gezien of in aanloop naar de volgende begroting de consequenties beperkt kunnen worden.

SAA A9 Amstelveen

In de begroting is, als onderdeel van de vijf projecten, gemeld dat de kasreeks van het project SAA A9 bij Amstelveen niet versneld kan worden. De consequentie van deze aangepaste planning is extra aanleg hinder, omdat de realisatie samenvalt met ZuidasDok en diverse regionale projecten. Uw Kamer heeft eerder zorgen geuit over de hinder bij de gelijktijdige realisatie van projecten in de Amsterdamse regio. Het beperken van de hinder tijdens de realisatie is ook voor ons belangrijk. Daarom is alsnog gekeken hoe op een andere wijze het project eerder kan worden uitgevoerd dan de opgenomen mijlpaal van 2026. De financieringskosten zijn in dat geval circa € 13 miljoen hoger. Hierbij blijkt dat de baten van eerdere openstelling daar tegen op wegen en daarom willen we deze mogelijkheid benutten. Daarnaast vragen we ook aan de regio om te kijken welke maatregelen zij kunnen treffen om de hinder verder te beperken. Daarvoor hebben Rijk en regio een overlegstructuur.

Landsdelen MIRT

Regio Noord-Nederland

In het BO MIRT Noord-Nederland is geconstateerd dat onder meer door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn vele goede en belangrijke projecten in Noord-Nederland op de rol staan. Tegelijkertijd is geconstateerd dat er nog tal van maatschappelijke uitdagingen zijn die gezamenlijk moeten worden opgepakt. Bijvoorbeeld de klimaatverandering, de effecten van groei van de steden en krimp in de landelijke gebieden en de opgaven van het aardbevingen dossier in Groningen.

Verlenging Infracfonds

Naar aanleiding van de keuzen voor bestemming van de middelen die beschikbaar komen door de verlenging van de looptijd van het Infracfonds is door de bestuurders van Noord het vraagstuk op tafel gelegd of het blijvend investeren in gebieden waar de ruimtedruk hoog is, op den duur het meest verstandig is. Een meer gespreide ruimtelijke ontwikkeling zou mogelijk welvaartswinst opleveren, zowel lagere overheidsuitgaven als niet-materiële zaken zoals lagere milieubelasting en hoger woongenot. Een middel om dit te realiseren is de maatschappelijke kosten van overconcentratie door te berekenen aan de veroorzakers. Dit vraagstuk kan een rol spelen in de totstandkoming van de Nationale Omgevingsvisie. De keuzen die in deze brief zijn verwoord zijn gebaseerd op het huidige beleid om in gebieden waar de problemen het grootst zijn weg te nemen.

Verbreding sluisen Kornwerderzand

Zoals bekend heeft de regio de wens om een nieuwe, bredere, sluis aan te leggen bij Kornwerderzand. In het BO MIRT 2013 is afgesproken dat de meerkosten gedragen dienen te worden door andere partijen dan het Rijk. De regio heeft het Rijk in het BO MIRT 2016 een financieel aanbod gedaan voor de verbreding van de sluis Kornwerderzand. Het voorstel bevat nog veel onzekerheden en vergt nader overleg voordat een besluit genomen kan worden over een eventuele rijksbijdrage. Afgesproken is dat de regio, in goede afstemming met het Rijk, werkt aan een robuust voorstel, waarbij alle inhoudelijke vragen zijn beantwoord en helder is gemaakt wie garant moet staan voor de dekking van welke kosten.

Marktwerking regionale spoorlijnen

Noord heeft aandacht gevraagd voor beperking van de marktwerking bij de aanbesteding van de concessies voor het regionaal treinvervoer door het terugtrekken van de NS van de Nederlandse regionale spoormarkt. Dit zou kunnen leiden tot aanbestedingsresultaten die niet optimaal zijn en risico's met zich mee brengen in financieel opzicht en qua voorzieningenniveau.

Holwerd aan Zee

In het BO MIRT 2015 is besloten te starten met het MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee. De bedoeling was de uitkomsten van het integrale MIRT Onderzoek in het BO MIRT van het najaar 2016 te presenteren. De resultaten van het onderzoek worden echter pas later dit jaar verwacht. Daarna zal op basis van de uitkomsten van het onderzoek voor het eind van dit jaar een besluit worden genomen.

Wunderline en herstel Friesenbrücke

Er is duidelijkheid gekomen over de hersteltijd van de Duitse Friesenbrücke na de aanvaring eind 2015. De hersteltijd bedraagt maximaal 5 jaar. Deze hersteltijd heeft geen negatieve impact op de realisatieplanning van het project Wunderline.

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)

Zoals afgesproken treft u in de bijlage de achtste voortgangsrapportage van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn aan².

Regio Oost-Nederland

Goederencorridor Oost

De regio gaat samen met de overige betrokken regio's voor de Goederencorridors Oost en Zuid (t.w. Oost, Zuid en Zuid-West) meedoen in het programma rond de goederencorridors. Begin 2017 zal er in overleg tussen Rijk betrokken regio's nadere invulling van het programma worden gegeven.

Specifiek voor de Railterminal Gelderland is afgesproken de internationale status daarvan binnen de goederencorridor te onderbouwen (zie hiervoor over de motie Hoogland/De Boer).

Basisnet

De eerder geconstateerde overschrijdingen van risicoplafonds op de Bentheimroute (Kamerstuk 30 373, nrs. 60, 61, 62 en 63) zijn door de verplaatsing van een belangrijke goederenstroom teruggedrongen. Met de provincies Overijssel en Gelderland is daarnaast een integraal pakket aan maatregelen afgesproken dat de komende jaren wordt gerealiseerd en dat bijdraagt aan het verbeteren van veiligheid, het afnemen van omgevingshinder en het terugdringen van de barrièrewerking van het spoor.

Beter Benutten Regionaal Spoor

Rijk en regio betalen € 14 miljoen om twee extra treinstellen in de spits voor de Valleilijn mogelijk te maken.

Spitsmijden Waalbrug (Slim uit de spits)

In het kader van Beter Benutten zegt het Rijk cofinanciering toe voor de maatregel voor spitsmijden bij renovatie Waalbrug Nijmegen.

MIRT Onderzoek Corridor A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught

Dit MIRT Onderzoek is dit jaar gestart met een probleemanalyse en wordt volgend jaar afgerond.

Deltaplan Rijn

Rijk en regio verkennen welke combinaties van ruimtelijke en waterveiligheidsmaatregelen er benut kunnen worden.

Regio Zuid-Nederland

Deltaprogramma Maas: systeemherstel en koploperprojecten
De regio heeft een samenhangend voorstel gedaan met 3 rivierverruimende maatregelen en 5 systeemmaatregelen. Het Rijk draagt € 100 miljoen bij aan dit pakket en de gezamenlijke regionale overheden € 47 miljoen. Daarnaast draagt Natuurmonumenten via een revolving fund € 26 miljoen bij aan de realisatie van natuurontwikkeling gecombineerd met rivierverruiming in het project Ravenstein-Lith. Dit pakket kent

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

nog een tekort van € 23,5 miljoen. Door Rijk en regio zal gezamenlijk in de vervolgfase tot een sluitend financieel beeld worden gekomen, bijvoorbeeld door kostenbesparing, aanpassing van de scope, aanvullende financiële bijdragen of nadere prioritering. Met dit pakket worden nationale waterveiligheidsdoelen verbonden aan regionale ruimtelijk-economische doelen, natuur en recreatie waardoor meerwaarde in het gebied wordt gecreëerd. Dit is precies de manier van werken die ik nastreef: opgavengericht, samen met maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers, zoeken naar meekoppelkansen en co-financiering.

Voor de Maasvallei geldt nu nog de benadering dat alle dijken bij de maatgevende afvoer overstroombaar moeten zijn. Die benadering zal bij het toegroeien naar de nieuwe normering komen te vervallen, onder voorwaarde dat compenserende maatregelen worden uitgevoerd (Kamerstuk 31 710, nr. 45). Uit rivierkundig onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat op 12 locaties de gebieden achter de keringen een belangrijke bijdrage leveren aan de bergings- en afvoercapaciteit van de Maas (Kamerstuk 34 550 A, nr. 4). Door uitvoering van compenserende maatregelen op deze locaties, wordt de bergings- en afvoercapaciteit behouden en wordt een robuust systeem gecreëerd. Deze zogenaamde systeemmaatregelen betreffen dijkverleggingen en retentie-maatregelen. Vijf systeemmaatregelen vallen samen met urgente HWBP-dijkversterkingen die op korte termijn verkend gaan worden. Het nu aanpakken van deze vijf systeemmaatregelen is effectief en efficiënt, omdat de dijken op die manier in één keer op de goede locatie worden aangelegd met de nieuwe veiligheidsnorm. De systeemmaatregelen worden daarom meegenomen in de vijf HWBP-verkenningen, en Rijk en regio spreken af om hiervoor middelen te reserveren uit de € 100 miljoen. Voor de andere systeemmaatregelen, die op een later moment spelen, dienen nog nadere afspraken gemaakt te worden mede in het licht van de «lange termijn ambitie rivieren tot 2050» waar op dit moment door Rijk en regio gezamenlijk aan wordt gewerkt.

Grenslandagenda

Met de provincies Limburg en Noord-Brabant hebben we afgesproken de wenselijkheid van een bestuurlijk grenslandoverleg te gaan verkennen. Het doel van een grensland overleg is het scheppen van de mogelijkheid om een strategisch gesprek te voeren ten aanzien van infrastructuur, water en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkelingen met onze buurlanden. De agenda van dat overleg wordt in samenspraak met de buurlanden vastgesteld, waarbij we ook de andere grensprovincies betrekken.

Programma SmartwayZ.NL

Vorig jaar bent u geïnformeerd over het bereikbaarheidsprogramma Zuid-Nederland. Op 20 juli 2016 is de programmaraad en het programma SmartwayZ.NL officieel van start gegaan. Als eerste resultaat van de samenwerking is tijdens het Bestuurlijk Overleg Zuid de startbeslissing voor de MIRT Verkenning A67 van knooppunt Leenderheide tot knooppunt Zaarderheiken getekend. Deze is separaat aan uw Kamer verstuurd. SmartwayZ.NL is een goed voorbeeld van hoe we als Rijk, regio, bedrijfsleven en kennisinstellingen samen werken aan adaptief programmeren om te komen tot slimme en duurzame bereikbaarheidsoplossingen.

Programmatische aanpak Rotterdam–Den Haag

Rijk en regio hebben besloten om gezamenlijk invulling te geven aan een programmatische aanpak voor dit gebied. De resultaten van de NMCA, de resultaten van het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en het investeringsprogramma Zuidelijke Randstad zullen door Rijk en regio worden benut om de inhoudelijke prioriteiten vast te stellen. Het regionale Investeringsprogramma Zuidvleugel is door de regionale Zuidvleugelpartijen opgesteld, met als ambitie uit de Zuidelijke Randstad te halen wat er in zit. Het Rijk waardeert de samenwerking tussen de regionale Zuidvleugelpartijen en gaat er vanuit dat intensivering van deze samenwerking binnen de regio voor de programmatische aanpak meerwaarde zal hebben. De regio heeft aangegeven dat 4-sporigheid Den Haag–Rotterdam, aanpakken van enkele aansluitingen HWN/OWN, de nieuwe oeververbinding in Rotterdam en de N59 voor de regio prioriteit hebben.

A4 ter hoogte van Leiden

Voor de A4 ter hoogte van Leiden reserveren wij vanuit de verlenging van het IF € 50 miljoen om tot een structurele verbetering van de doorstroming te komen op het traject Burgerveen–Leiden. Met deze studie beogen wij het proces zo snel als mogelijk te laten verlopen. Zoals eerder gemeld worden momenteel de effecten onderzocht van een 3^e rijstrook op de hoofdrijbaan.

A20 Nieuwerkerk Gouwe

Voor de A20 is de gezamenlijke wens om tempo te maken bij het verbeteren van de doorstroming op de A20 tussen Nieuwerkerk en Knooppunt Gouwe en in die zin uitvoering te geven aan motie Hoogland/Visser hierover van 23 november 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 29). Daarom hebben Rijk en regio afgesproken in het eerste kwartaal van 2017 een Startbeslissing te nemen en staat het Rijk open voor een eerdere start van de werkzaamheden als de regio bereid is tot voorfinanciering. Hierover zullen dan aparte afspraken dienen te worden gemaakt.

Nieuwe Waterweg

Het Rijk maximaal € 35 mln. beschikbaar als concurrentieversterkende maatregel zeehavens uit de onvoorziene middelen van Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam (PMR). In samenwerking met de initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zullen nadere afspraken worden gemaakt over de uitvoering en financiering.

Greenports

In het kader van het MIRT Onderzoek Greenports en samenwerking met de Mainports is afgesproken dat overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen zich gezamenlijk gaan inzetten om de samenhangende versdraaischijf van Europa verder te versterken. Daartoe worden in de volgende fase afspraken gemaakt om het instrumentarium optimaal in te zetten voor het realiseren van de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht.

Aanpassing emplacement Schiedam

Rijk en regio hebben afgesproken dat spoedig na publicatie van het Tracébesluit de besluitvorming over aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam wordt gestart.

MIRT Onderzoek corridor Rotterdam–Antwerpen

Rijk en regio starten een MIRT Onderzoek op deze corridor naar de ontwikkelkansen, zowel op economisch gebied, wat betreft duurzaamheid en innovatie en als op de verschillende modaliteiten en de wisselwerking daartussen, waarbij verder gebouwd wordt op de conclusies uit de MIRT verkenning Antwerpen–Rotterdam uit 2011 en de 4 is, naast de i van investeren als uitgangspunt worden gekozen.

Wielingen

Voor het project maatwerkgeul Wielingen vervolgen wij met een positieve insteek het overleg met Zeeland Seaports met als doel financiële middelen voor dit project te vinden. Er wordt toegewerkt naar een besluit in het voorjaar van 2017.

Regio Noordwest-Nederland

In dit landsdeel zijn het BO MIRT en de landsdelige OV- en Spoortafel als pilot gecombineerd. Daarvoor hebben NS en Prorail aan het overleg deelgenomen. Deze verbreding is door alle partijen als positief ervaren.

Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Zoals hiervoor reeds aangegeven is tijdens het BO MIRT met de regio afgesproken te komen tot een breed Programma Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Doel van het programma is het versterken van de economie in deze belangrijke regio door focus op de deur-tot-deur bereikbaarheid met prioriteit voor de economische toplocaties en in samenhang met de verstedelijkingsopgave. Het programma kijkt naar alle modaliteiten en combinaties daarvan en alle niveaus van infrastructuurnetten (Rijk, regio en lokaal), onderlinge aansluitingen/afstemming, bijbehorende voorzieningen en smart oplossingen. Als eerste concreet resultaat van het programma is tijdens het BO MIRT de startbeslissing voor de MIRT Verkenning A6 Almere Buiten-Oost–Lelystad getekend. Deze is separaat aan uw Kamer verstuurd. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het verbeteren van de bereikbaarheid van Lelystad (Airport) met de regio. Rijk en regio gaan aan de hand van het nog op te stellen regionale OV Streefbeeld 2040 verkennen of en hoe dit streefbeeld voldoende handvatten kan bieden om de (toekomstige) OV component binnen het Programma Bereikbaarheid vorm te geven.

Gebiedsverkenning Utrecht Oost

Conform de besluitvorming in het BO MIRT vorig jaar is door Rijk, regio en private partijen gewerkt aan de Gebiedsverkenning Utrecht Oost als voorhoedeproject van Meer Bereiken. Uitkomsten van de gebiedsverkenning bevestigen het beeld van onder andere de Ruimtelijke Economische Ontwikkelingstrategie (REOS), dat de Utrechtse stad en regio een belangrijke bijdrage levert aan de internationale concurrentiepositie. Ontwikkeling van deze regio laat grote groei zien. Op basis van de scenario's van de planbureaus zal deze groei de komende periode doorzetten. De Gebiedsverkenning beschrijft een kansrijk perspectief hoe

de Utrechtse regio verder kan groeien, daarbij de internationale concurrentiekracht kan versterken en zich verder kan ontwikkelen als topregio op het gebied van Healthy Urban Living. Dit perspectief gaat uit van een samenhangende economische, verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie. We hebben besloten om een gezamenlijk vervolg te starten. Rijk en regio stellen daarvoor een plan van aanpak op voor een programma aanpak van samenwerkende overheden, maatschappelijke partijen en bedrijfsleven. In het BO MIRT van 2017 zijn mogelijke ontwikkelpaden uitgewerkt.

Tot slot

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

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

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