

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 19

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 november 2016

In onze brief van 14 oktober (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) waarin wij u de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO MIRT) hebben gemeld, hebben wij deze brief aangekondigd. Met deze brief bieden wij u de geactualiseerde MIRT-spelregels aan. We gaan daarnaast in op (de voortgang van) een aantal toezeggingen en moties en andere voor het MIRT relevante zaken.

MIRT-spelregels

In de bijlage treft u de geactualiseerde «Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport», de MIRT-spelregels¹. Deze vervangen de spelregels, die in werking traden op 1 januari 2012 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 20). De reden van de actualisatie is het opnemen en doorvertalen van de keuzes die zijn gemaakt over de nieuwe Werkwijze MIRT (Kamerstuk 34 000 A, nr. 15) en de gekozen inzet van het kabinet naar aanleiding van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek «Flexibiliteit in de infrastructurale planning» (Kamerstuk 34 550 A, nr. 5). De voorliggende Spelregels MIRT zijn een uitwerking van deze beleidswijzigingen.

De essentie van de Spelregels MIRT: de drie fasen, de vier bestuurlijke beslismomenten en de rol van kabinet en Kamer blijft ongewijzigd. De provincies, het IPO, VNG, de Vervoerregio's en Unie van Waterschappen zijn betrokken geweest bij de actualisatie van deze Spelregels MIRT. Met het IPO is afgesproken om na 2 jaar met een evaluatie van deze spelregels te beginnen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Belangrijkste veranderingen in de spelregels

De belangrijkste wijzigingen die voortkomen uit de keuzes die in het kader van de nieuwe werkwijze MIRT en de kabinetsreactie op het Interdepartementaal Beleidsonderzoek «Flexibiliteit in de infrastructurele planning» zijn:

- **Breed verkennen vanuit de opgave:**
Als een (gebiedsgerichte of thematische) opgave, scope en de betrokken partijen nog onvoldoende helder zijn, kan een MIRT Onderzoek worden ingezet om dit helder in kaart te brengen. In de MIRT Verkenning wordt een opgave breed onderzocht, geanalyseerd en een inzichtelijke afweging gemaakt met als doel om tot een slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossingen te komen. Door een meer zuivere toepassing van «MIRT Verkenning» en «MIRT Onderzoek» zal als gevolg hiervan in de toekomst minder gebruik worden gemaakt van het instrument «MIRT Onderzoek».
- **75% Zicht op financiering**
Voor alle nieuw te starten MIRT Verkenningen waarover thans nog geen bestuurlijke afspraken zijn vastgelegd en waarvoor in de ontwerpbegroting 2017 nog geen budget is gereserveerd, geldt dat bij de Startbeslissing zicht moet zijn op 75% financiering. Bij de Voorkeursbeslissing moet de financiering inclusief de mogelijke cofinanciering duidelijk zijn. Niet alle opgestarte MIRT Verkenningen zullen door kunnen gaan naar de Planuitwerking. Daarover wordt elk jaar in het MIRT-proces met de regio's en de Tweede Kamer een afweging in gemaakt.
- **Adaptief programmeren**
Een adaptieve programma aanpak is nodig als er onzekerheden zijn of als de uitvoering op de lange termijn is gepland (meer dan 10 jaar vanaf de Voorkeursbeslissing). Dit houdt in dat slim wordt omgegaan met onzekerheden en kansen, door deze te onderkennen en transparant mee te nemen in de besluitvorming. Zo kan worden meebewogen met ontwikkelingen.
- **Korte termijn maatregelen**
Voor mobiliteitsopgaven wordt het middels een wetswijziging mogelijk gemaakt om maatregelen die niet alleen klassieke infrastructuur betreffen maar wel direct bijdragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur (Beter Benutten maatregelen zoals inzetten op slimme mobiliteitsoplossingen bijvoorbeeld spitsmijden, stimuleren van andere modaliteiten, aanbieden van ICT-informatie voor reizigers en/of weggebruikers) mede te bekostigen uit het Infrafonds. Hiermee zal de werkwijze zoals ontwikkeld met korte termijn maatregelen in de MIRT-spelregels worden verankerd.
- **Duurzaamheid gekoppeld aan MIRT-opgaven**
MIRT-opgaven kunnen waar dat wenselijk is gekoppeld worden aan opgaven voor duurzaamheid. In MIRT Onderzoeken kan duurzaamheid als onderdeel van de scope van een verkenning worden bekeken. Duurzame ambities kunnen worden doorvertaald in doelstellingen op het gebied van duurzame bereikbaarheid, duurzaam waterbeheer, energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie en een gezonde stad c.q. leefomgeving voor zover er een relatie met infrastructuur is. De bekostiging van duurzaamheidsdoelen kan alleen binnen de fondsen voor zover het direct aan infrastructuur gerelateerde opgaven betreft (zoals inpassing, geluid en luchtkwaliteit). Er is een aantal MIRT Voorloper projecten benoemd, zoals MIRT Onderzoek Den Haag Rotterdam, MIRT Verkenning Schiphol Plaza en de MIRT planuitwerking InnovA58. Dit zijn projecten waar duurzaamheid al is verankerd in de opdracht en waarvan we leren ten behoeve van andere, nieuw te starten MIRT Onderzoeken, Verkenningen en Planuitwerkingen.

Meekoppelkansen Infrastructuurfonds en Deltafonds

In het WGO Water van 14 november jl. is uw Kamer toegezegd nadere informatie te geven over «meekoppelkansen» in relatie tot het Infrastructuurfonds en Deltafonds. Zoals hiervoor aangegeven naar aanleiding duurzaamheidsdoelen is de bekostiging van ook andere meekoppelkansen binnen de fondsen alleen mogelijk voor zover het direct aan infrastructuur gerelateerde opgaven betreft (zoals inpassing, geluid en luchtkwaliteit). De scope van het Infrastructuurfonds is beperkt tot infrastructurele maatregelen op het gebied van mobiliteit over wegen, vaarwegen en spoor. De scope van het Deltafonds beperkt zich tot waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. Voor meekoppelkansen voor andere doelen moeten andere financieringsbronnen gevonden worden.

Programma aanpak

In het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek van 12 oktober is gevraagd om toelichting op de definitie van het programma-instrument zoals door ons gehanteerd (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 11).

Naast landelijke verbeterprogramma's per thema zoals voor lucht, geluid of vereenvoudiging van de regelgeving, is programmasturing een instrument dat we al langer gebruiken om individuele projecten of opgaven in samenhang aan te sturen. Waar relevant doen we dit gezamenlijk met andere partijen (medeoverheden en bedrijfsleven). Voorbeelden hiervan zijn ERTMS, programma Beter Benutten en Ruimte voor de Rivier. Door de opgaven en projecten binnen het programma in samenhang te bekijken krijg je een beter resultaat dan wanneer losse projecten worden uitgevoerd. Dit biedt de mogelijkheid om af te stemmen en integrale keuzes te maken. In een programma wordt gestuurd op specifieke programmadoelen (of acties) en op de samenhang daartussen.

Naar aanleiding van de kabinetsreactie IBO Flexibiliteit in infrastructurele planning, verankerd in de nieuwe spelregels, starten we nu met meer adaptieve, gebiedsgerichte programma's. Deze programma's hebben tot doel de opgaven in een gebied in samenhang te bezien. En, in samenwerking met alle betrokken stakeholders, te onderzoeken wat de beste mix van maatregelen is om de geconstateerde opgaven aan te pakken. Onderdelen van een programma kunnen dan ook in verschillende MIRT-fasen zitten. Deze aanpak biedt de (bestuurlijke) flexibiliteit om in de loop van de tijd de samenstelling van het programma aan te passen en deze zo nodig met het oog op de opgaven nader te concretiseren.

Onze inzet is dat de programma's een organisatiestructuur krijgen die licht, flexibel en efficiënt is en die aansluit bij de opgaven en de werkwijze van de deelnemende partijen.

Gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's

Zoals in onze brief van 14 oktober j.l. (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) aangegeven hebben wij in de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO MIRT) afgesproken om gezamenlijk een aantal programma's op te starten. SVIR en REOS bieden hiervoor focus. In de BO MIRT's van 2017 zal samen met de regio nadere invulling gegeven worden aan de programma's. De uitkomsten hiervan worden aan de Tweede Kamer voorgelegd. Doel van de programma's is de internationale concurrentiepositie van de grootstedelijke regio's en goederenvervoercorridors verder te versterken met focus op een soepele deur tot deur bereikbaarheid van de economische toplocaties (inclusief de first and last mile). Daarbij wordt door Rijk, regio en bedrijfsleven integraal naar het mobiliteitssysteem en

ruimtelijk economische ontwikkeling gekeken. Dit biedt zicht op een breder palet aan maatregelen en effecten.

Bij het inrichten van deze programma's zullen wij aandacht besteden aan:

- Het maken van wederzijdse afspraken over de samenwerking en inzet van middelen, rekening houdend met de bestaande afspraken en ieders eigen verantwoordelijkheid;
- Met elkaar vaststellen van doelen, opgaven, governance structuur, (financiële) beleidsinzet en afweegcriteria voor het toedelen van de programmamiddelen;
- De mogelijkheid inbouwen om gedurende de looptijd extra opgaven, doelen, oplossingen of middelen toe te voegen, te stoppen of te heralloceren;
- Het invullen van de korte en lange termijn-aanpak; dit betekent dat wij de Beter Benutten-werkwijze en de uitkomsten van de MIRT Onderzoeken een vervolg willen geven in de programma's.

Op de specifieke activiteiten in programma's zijn en blijven de reguliere kaders voor besluitvorming en begrotingsregels van toepassing, ook in relatie tot uw Kamer. Tot nu toe spreken we incidenteel op strategisch niveau aan de hand van MIRT-Gebiedsagenda's, NMCA en beleidsdocumenten als REOS over gebiedsgerichte ambities en opgaven in het ruimtelijk-economisch domein. In de halfjaarlijkse MIRT-overleggen met uw Kamer spreken we op operationeel niveau aan de hand van projectbesluiten over de concrete realisatie van projecten en maatregelen. De programma-aanpak biedt de mogelijkheid om daarnaast ook op tactisch niveau met elkaar van gedachten te wisselen aan de hand van gebiedsprogramma's over de samenhang opgaven en oplossingsrichtingen.

Zoals in onze brief van 14 oktober j.l. (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) aangegeven gaan wij in gesprek met onze partners over een gerichte aanpak voor de korte termijn bereikbaarheidsvraagstukken (2018–2021), zowel binnen de genoemde programma's alsook in de andere landsdelen. Afspraken over financiering van korte termijn maatregelen worden uiterlijk tijdens de BO's MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.

Stand van zaken Beter Benutten

Voor een toelichting op de behaalde resultaten in de eerste fase van het Beter Benutten programma verwijzen wij naar het «Programmaboek Beter Benutten», die u als bijlage bij de brief van 2 juni 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 66) heeft ontvangen.

Het streven voor het Vervolgprogramma is een vermindering van de reistijd van deur tot deur in de spits met tenminste 10% op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017 alsmede het verder versterken van duurzame samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven gericht op het oplossen van concrete mobiliteitsproblemen. Het Vervolgprogramma Beter Benutten wordt geïntegreerd in de MIRT-werkwijze.

Regionale programma's

In samenwerking met regionale overheden, werkgevers, vervoerders en verladers worden in 12 regio's concrete maatregelenpakketten uitgevoerd. Bij de keuze en uitwerking van deze maatregelen is gebruik gemaakt van de leerervaringen opgedaan in de eerste fase van Beter Benutten. Zo worden infrastructurele aanpassingen gecombineerd met maatregelen gericht op het vergroten van keuzemogelijkheden voor de reiziger en

innovatieve oplossingen voor mobiliteit (intelligente transportsystemen, inzet van in-car technologie).

Inmiddels is het Vervolgprogramma flink op stoom en zijn in de 12 regio's in totaal ruim 160 maatregelen in uitvoering genomen, onderverdeeld in ruim 400 projecten. Deze projecten op het gebied van infrastructurele wegaanpassingen (9%), logistiek (12%), ITS/incidentmanagement (9%), fiets (33%) en OV (17%) worden waar mogelijk in samenhang geïmplementeerd. Bijvoorbeeld een capaciteitsuitbreiding aan een op-en afrit van een bedrijfsterrein, gekoppeld aan de verbetering van de fietsvoorzieningen naar en op het terrein en mobiliteitsafspraken met werkgevers. Daarnaast zijn er ook multimodale maatregelen die bestaan uit diverse, gecombineerde en op elkaar afgestemde deelprojecten binnen een gebiedsaanpak (20%). Veelal zijn hierin ook infrastructurele aanpassingen opgenomen. De maatregelpakketten zijn in elke regio afgestemd op de specifieke problematiek van de betreffende regio. Dit leidt tot onderlinge verschillen tussen de regio's in het aantal en tempo van het te behalen spitsmijdingen. Zo kent het regionale programma Haaglanden een stevig accent op OV-maatregelen, het regionaal programma Brabant een focus op innovatieve ITS maatregelen en het regionaal programma voor Midden-Nederland relatief veel stimulering van fietsgebruik en afspraken met werkgevers. Komend jaar zullen wij u in het kader van het MIRT-proces nader informeren over de bereikte resultaten. Over de wijze waarop door mij opvolging wordt gegeven aan de door de Kamerleden Hoogland en Visser ingediende moties op het gebied van Spitsmijdenprojecten bent u reeds geïnformeerd (Kamerstuk 29 398, nr. 538). Hiermee is tevens invulling gegeven aan de toezegging in het WGO Begrotingsonderzoek van 12 oktober jl.

(Regionaal) spoor

Op het gebied van regionaal spoor wordt samengewerkt met meerdere decentrale overheden, onderwijsinstellingen en vervoerders in Noord en Oost Nederland en in Limburg. Het doel is om problemen met de capaciteit in de spits of met de punctualiteit op diverse gedecentraliseerde spoorlijnen op te lossen. Op verschillende trajecten rijden inmiddels meer en/of langere treinen en worden pilots uitgevoerd met spitsmijdenapps waarbij reizigers punten kunnen sparen als zij buiten de spits reizen. Verder worden maatregelen uitgevoerd speciaal gericht op studenten en scholieren, zoals het aanpassen van lestijden, het stimuleren van het gebruik van e-bikes en het lesgeven op afstand. De focus voor de komende jaren ligt op het realiseren en optimaal benutten van aanvullende materieelinzet, het realiseren van de geplande infrastructurele maatregelen, het doorontwikkelen en waar wenselijk breder inzetten van de vraagbeïnvloedingsmaatregelen en het meten van effecten van de maatregelen. Medio 2017 zal de eerste effectmeting van het programma beschikbaar zijn. Voor de besluiten die dit jaar zijn genomen in het kader van Beter Benutten Regionaal Spoor verwijzen wij naar de bijlage bij onze brief van 14 oktober jl. (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) over de uitkomsten van de BO's MIRT.

Ook op het Hoofdrailnet worden maatregelen genomen om reizigers te stimuleren meer buiten de spits te reizen. Zo heeft NS sinds begin dit jaar op verschillende trajecten een pilot met eenzelfde spitsmijdenapp als Arriva en Connexxion lopen. In november heeft NS besloten om het aantal pilottrajecten uit te breiden. Verder neemt NS maatregelen om het treingebruik tijdens de spitsuren door haar eigen kantoorpersoneel te beperken. Wij vinden dat een goed initiatief en zijn binnen ons eigen departement in gesprek gegaan om dit voorbeeld te volgen om medewerkers te verleiden structureel de spits te ontlasten. De aanstaande

verhuizing van ons departement, waarbij plaats- en tijdonafhankelijk werken centraal staat, geeft hieraan een positieve prikkel.

Intelligente transport Systemen (ITS)

Aanvullend op de ITS projecten in de 12 regionale programma's worden binnen het Vervolgprogramma Beter Benutten op ITS gebied vervolgstappen gezet op landelijk schaal. De plannen voor Supermarktlogistiek, Data ontsluiting en IMMA zijn inmiddels gestart en in uitvoering. Tevens is een aanvullend plan voor Fiets-ITS gestart. De plannen voor Evenementen en Incidenten worden dit najaar in uitvoering genomen.

Reisinformatiediensten, Data Ontsluiting en C-ITS worden als onderdelen van het innovatiepartnership Talking Traffic uitgevoerd. Dit is een co-investeringsprogramma van de Beter Benutten regio's, het Ministerie van IenM en 20 bedrijven waarbij overheden en bedrijfsleven een publiek private samenwerking aangaan. IenM en regio's investeren € 55 miljoen tot en met 2020; de bedrijven eveneens enkele tientallen miljoenen. Zo worden in het gehele land nieuwe generatie stoplichten in bedrijf genomen die beter inspelen op de het verkeer. Groentijden en prioriteitsverlening worden aangepast en weggebruikers krijgen tijdig de tijd-tot-rood en tijd-tot-groen doorgegeven inclusief een persoonlijk snelheidsadvies. Dit voorkomt, bijvoorbeeld, dat een automobilist op een leeg kruispunt nodeloos voor een rood licht staat te wachten. En zorgt er ook voor dat fietsers voorrang kunnen krijgen en wordt onnodig stoppen en optrekken van zware vrachtwagens in de steden voorkomen. Dat verbetert de doorstroming, vermindert het brandstofgebruik en verlaagt emissies.

De aanpak is erop gericht om nieuwe technieken en diensten versneld te introduceren en bedrijven de mogelijkheid te bieden op commerciële basis te opereren. De overheid is cofinancier, samenwerkingspartner vanuit haar rol als wegbeheerder, dataleverancier, maar is ook regisseur en biedt bedrijven de ruimte om met elkaar te innoveren.

Borgen van effectieve randvoorwaarden als business rules (privaat en publiekprivaat), privacy en security zijn integraal onderdeel van het BB-programma. Daarnaast worden externe stakeholders zoals werkgevers, verzekeraars, lease- en transportmaatschappijen en anderen bij projecten betrokken. Met deze projecten zet BBV-ITS een stap richting connected cars en zelfrijdende voertuigen, Mobility as a Service, Internet of Things en Smart Cities. Voor private partijen liggen er marktkansen en voor overheden ontstaat een nieuw samenwerkingsverband en wenkt een kosteneffectieve verbetering van de beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid die aansluit bij autonome maatschappelijke ontwikkelingen. Nederland versterkt op deze wijze zijn koploperspositie in ITS en Smart Mobility.

Grote projecten

Naar aanleiding van het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek op 12 oktober jl. hebben wij toegezegd terug te komen op de criteria die kunnen worden gehanteerd bij het beëindigen van de grootprojectstatus in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten. Vertrekpunt hierbij zijn de criteria die een project tot groot project maken, zoals benoemd in de Regeling Grote Projecten, te weten:

- Er is sprake van een niet routinematige, grootschalige en in de tijd begrensde activiteit;
- Het Rijk draagt alleen of grotendeels de verantwoordelijkheid voor het project;

- Er zijn substantiële financiële gevolgen en/of aanmerkelijke uitvoeringsrisico's aan het project verbonden;
- Er zijn belangrijke gevolgen voor de samenleving of de rijksdienst aan verbonden;
- Er is sprake van toepassing van nieuwe technologieën of financieringsconstructies;
- Er is sprake van een in organisatorisch opzicht complex besturing en uitvoeringsproces.

Het is voor ons evident dat een grootprojectstatus niet voor beëindiging in aanmerking kan komen indien nog sprake is van substantiële risico's of complexe besturing of uitvoeringsvraagstukken. De grootste risico's treden op in de realisatiefase. De grootste onzekerheden, keuzes en daarmee risico's, beleidsmatige en financiële consequenties in de verkenning en planstudiefase liggen hieraan ten grondslag. Doorgaans kan pas na gunning worden vastgesteld of nog sprake is van restrisico's of andere onzekerheden. Het is daarom moeilijk vaste criteria vast te stellen die voor alle grote projecten van toepassing zijn. Er zal van geval tot geval moeten worden bekeken. Het is in ieder geval zinvol om het gesprek over beëindiging van de groot projectstatus aan te gaan indien er sprake is van één van de volgende criteria:

1. De geprognosticeerde uitgaven zijn voor 75% gerealiseerd en de prognose eindstand binnen de budgettaire randvoorwaarde past;
2. Het grootste deel (circa 90%) van het doelbereik (bij programma's) dan wel de scope (bij projecten) is gerealiseerd;
3. Het risicoprofiel geeft geen aanleiding meer tot substantiële impact op tijd en geld.

Er kan hierbij een regime worden toegepast van «beëindiging, tenzij». Dit wil zeggen dat de grootprojectstatus afloopt, tenzij uit de verplichte (eind)evaluatie op dat moment blijkt dat er nog substantiële risico's resteren, bijvoorbeeld op het vlak van ICT, tunnels of inpassing. In aanvulling op deze criteria zou in het geval een programma met een looptijd langer dan 5 jaar kunnen worden overwogen om periodiek, elke 5 jaar, een evaluatiemoment in te bouwen of de groot project status nog van kracht moet blijven.

Als bovenstaande criteria worden gehanteerd bij de projecten die op dit moment nog de grootprojectstatus hebben, komen de projecten HSL-Zuid, Maaswerken, Ruimte voor de Rivier en RRAAM voor beëindiging in aanmerking. Voor RRAAM zijn eerder met uw Kamer met betrekking tot de rapportage maatwerkafspraken gemaakt (zie hierna). Daarnaast kan HWBP2 hiervoor in aanmerking komen op het moment dat de realisatie van de twee nog resterende grote projectonderdelen, Houtribdijk en Markermeerdijken, geen risico's meer kennen. Voor specifiek HSL-Zuid geldt overigens dat u via de 39e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr 489) reeds het verzoek is gedaan om tot beëindiging over te gaan van de grootprojectstatus. Bij een besluit tot beëindiging van de grootprojectstatus van een project of programma zou de informatievoorziening over de voortgang in het vervolg (weer) via het jaarlijkse MIRT Overzicht verlopen net als bij andere MIRT projecten en programma's of zoals bijvoorbeeld in het geval van HSL-Zuid via separate brieven.

Volledigheidshalve merken wij op dat u in reactie op de brief van 9 november 2015 (Kamerstuk 24 691, nr. 125) en 13 januari 2016 (Kamerstuk 24 691, nr. 126) over de rijksrol in het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) reeds hebt ingestemd met een eenvoudiger governance structuur voor het project. Er is overeengekomen dat de jaarlijkse rapportage in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten met de bijbehorende Auditrapportage kan komen te vervallen.

Deze rapportage wordt vervangen door de jaarlijkse monitorinformatie ten aanzien van het Afsprakenkader Borging PMR (de Tafel van Borging). U hebt aangegeven de grootprojectstatus voorlopig te willen handhaven, vanwege de resterende aandachtspunten voor het gebruik van de Tweede Maasvlakte, de natuurcompensatie en de kwaliteit van de leefomgeving.

Wij hechten er aan uw Kamer adequaat te informeren omtrent de voortgang van gezichtsbepalende programma's en projecten met een hoog risicoprofiel en een groot belang voor de samenleving. De structurende en disciplinerende werking van de groot project status kan van meerwaarde zijn om complexe technische, financiële, organisatorische en uitvoeringstechnische vraagstukken tot een beheerst resultaat te brengen.

Mede gelet op het feit dat er mogelijk een aantal programma's voor beëindiging in aanmerking zouden komen, willen wij uw Kamer in overweging geven de programma's Digitaal Stelsel Omgevingswet (Eenvoudig Beter) en Programma Hoogfrequent Spoor (bij dit programma rapporteert het ministerie reeds als ware het een groot project op basis van de Procedureregeling Grote Projecten) de groot project status toe te kennen. Voor beide programma's geldt dat de Kamer deze al met extra aandacht volgt vanwege de complexiteit, grote financiële risico's, de vele stakeholders en het grote belang voor de samenleving als geheel. Met betrekking tot het HWBP blijkt uit de evaluatie van de hoogwaterbeschermingsprogramma's, dat de grootprojectstatus duidelijke voordelen heeft. Het geeft gestructureerd inzicht en overzicht en houdt de waterveiligheid op de politieke agenda. Er zal worden verkend hoe dit, gegeven de alliantie van het programma HWBP en de gedeelde verantwoordelijkheid van Rijk en waterschappen, ingericht zou kunnen worden.

Separaat ontvangt u de Voortgangsrapportage RRAAM 2016 in het kader van de Regeling Grote Projecten (Kamerstuk 31 089, nr. 121). De rapportage gaat over RRAAM in de context van de ontwikkeling van de Noordvleugel en over de voortgang in de ontwikkeling van de drievoudige ambitie uit de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer.

Evaluatie code Maatschappelijke Participatie

Tijdens het notaoverleg MIRT najaar 2015 is toegezegd om de toepassing van de Code Maatschappelijk Participatie (hierna: Code) in het MIRT te evalueren. Zoals toen reeds aangegeven, is de onderzoeksmassa tot aan de invoering van de Omgevingswet beperkt. Hiervoor zijn twee redenen:

(1) De Code is een uitwerking van de spelregels voor het MIRT. Deze worden gelijktijdig met het versturen van deze brief geactualiseerd. Daarin wordt de Code actiever onder de aandacht gebracht dan tot nu toe het geval is geweest.

(2) De Code is in de Omgevingswet opgenomen als handvat voor de vormgeving van participatie en de omgang met participanten. De Omgevingswet treedt naar verwachting pas begin 2019 in werking. Om toch voldoende onderzoeksmassa te krijgen, zal de evaluatie ingaan op de vormgeving en aanpak van participatie in de lopende MIRT-trajecten die gestart zijn na de invoering van de Code (13 juni 2014). Hierin wordt onderzocht of er participatie heeft plaatsgevonden, en of de Code hierin bewust is meegenomen, of dat participatie op een andere manier (al dan niet in de geest van de Code) is ingevuld.

Uw Kamer zal over de resultaten van dit onderzoek voor het notaoverleg MIRT van najaar 2017 worden geïnformeerd.

Filebestrijding

De Nederlandse snelwegen behoren tot de meest intensief gebruikte wegen ter wereld. Dag in dag uit vinden vele verplaatsingen van mensen en vervoerders plaats. Het verkeer groeit elk jaar verder. We komen uit een lange periode waarin de files zijn afgenomen wat voor het 48% verzorgd werd door de aanleg van extra rijstroken. Zo wordt deze kabinetsperiode in totaal 717 kilometer aan extra rijstroken opgeleverd. Hieronder ook de eerste delen van het grootste wegenproject in tien jaar: de wegverbreding van de A6, A1, A9, de corridor tussen Almere en Schiphol.

We zien nu echter dat onder invloed van een aantrekkende economie en lage brandstofprijzen de files sinds anderhalf jaar weer toenemen. Het KIM voorspelt voor de periode 2016–2021 een stijging van 38%. Dit is reden te meer om vaart te zetten achter de nieuwe wegenprojecten. Om de files te beperken wordt ingezet op onder meer beheer en onderhoud, op aanlegprojecten waar onder de zogenaamde ontbrekende schakels (de verbinding A13-A16, het doortrekken van de A15, ring Utrecht), op de inzet van ITS-middelen en op een lokale aanpak met regionale partners binnen Beter Benutten. Zo is verder € 600 miljoen ingezet voor de programma's Amsterdam, Rotterdam-Den Haag en de goederen corridor oost, waar zich de meest urgente knelpunten bevinden, en wordt nog € 100 miljoen vrijgemaakt voor andere maatregelen zoals onder andere de A4. Daarnaast is Rijkswaterstaat gevraagd maatregelen te nemen in het dagelijkse verkeersmanagement. Het gaat om verbeteringen in bestaande werkprocessen en het uitbreiden van dienstverlening. Voorbeelden zijn de inzet van wegininspecteurs op specifieke locaties voor het versneld afwikkelen van incidenten, spitsstroken versneld openen en het doorlopend (24/7) geven van actuele reisinformatie aan weggebruikers over incidenten en omleidingen. Deze maatregelen worden al in 2017 binnen bestaande budgetten ingezet. Daarnaast wordt onderzocht of dit type maatregelen voor de jaren daarna verder kan worden uitgebreid.

A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen

Op 19 oktober 2016 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State – naar aanleiding van een aantal beroepen – beslist dat de reconstructie van de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen definitief doorgang kan vinden. Met de aanpassing van de zuidelijke ring wordt de bereikbaarheid van de regio Groningen verbeterd en de verkeersveiligheid bevorderd.

De Afdeling heeft in haar beslissing het eerder – naar aanleiding van een tussenuitspraak – gewijzigde – tracébesluit voor een beperkt deel aangepast door het opleggen van de verplichting tot het gebruik van stil asfalt bij de verlegging van de afrit van het Hoornsediep.

De realisatie kan thans van start. De openstelling vindt plaats in de periode tussen 2019 en 2021.

N35 Raalte

In de afsprakenlijst van onze brief van 14 oktober jl. (bijlage bij Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) is opgenomen dat met de provincie Overijssel overleg gaande was over knooppunt Raalte. Met de provincie zijn hierover nadere afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn als volgt:

- De provincie wenst knooppunt Raalte ongelijkvloers uit te voeren, start realisatie in 2022;
- Het Rijk zegt een financiële bijdrage toe vanuit de eventuele meevallers op de N35 en kijkt welke bijdrage mogelijk is voor de aanpassing van de kruising met het spoor;

- De bijdrage van het Rijk is 25% van de totale kosten met een maximum van € 12,5 miljoen;
- Gelet de fase waarin de N35 projecten zich nu bevinden is nog onvoldoende zicht op de hoogte van de meevaller;
- Daarnaast is de bandbreedte op de door de provincie opgestelde raming nog erg groot en zal worden gekeken welke ruimte dit biedt.
- Op basis van de huidige inzichten zien Rijk en Provincie voldoende mogelijkheden om tijdig concrete afspraken te maken zodat start realisatie in 2022 mogelijk is.

Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht Sliedrecht

In de afsprakenlijst BO's MIRT 2016 (bijlage bij Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) is aangegeven dat Rijk en regio de voorkeur geven aan een (volwaardige) 3e rijstrook (met vluchtstrook) op de zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht (in plaats van doortrekken van de spitsstrook) en dat het project daarmee in totaal € 15,4 miljoen zal kosten. Over de verdeling van de meerkosten van € 7,2 miljoen zijn Rijk en regio nog in gesprek. U wordt begin volgend jaar over de afspraken geïnformeerd.

Voortgang tolheffing

Vorig jaar is de Wet Tijdelijk Tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aangenomen door zowel de Eerste als Tweede Kamer. Bij brief van 17 september 2015 (Kamerstuk 34 189, nr. 21) is uw Kamer de resultaten toegezegd van het onderzoek naar de mogelijke inzet van private incassobureaus voor inning van tol bij buitenlandse kentekenhouders. Wij hebben door KPMG een onderzoek laten uitvoeren naar de juridische, operationele en financiële aspecten hiervan. KPMG heeft daarnaast onderzocht welke mogelijkheden er bestaan voor publieke organisaties zoals de RDW om persoonsgegevens te verkrijgen in het buitenland voor de inning van niet-betaalde tol. Conform toezegging, treft u hierbij het rapport met de uitkomsten van dit onderzoek².

Uit het onderzoek blijkt dat het voor zowel publieke- als private organisaties mogelijk is om, namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, persoonsgegevens in het buitenland te verkrijgen ten behoeve van het innen van niet-betaalde tolheffing. Veertien landen (ca. 75% van het verwachte aantal passages door buitenlandse weggebruikers op de ViA15 en de Blankenburgverbinding) mogen deze gegevens op basis van nationale wet- en regelgeving verschaffen. Deze landen zijn hiertoe echter niet juridisch verplicht.

Gezien het feit dat er persoonsgegevens worden verwerkt hebben wij voorkeur voor uitvoering van de gegevensuitwisseling en handhaving door publieke partijen (in dit geval RDW en CJIB). Dit levert synergievoordeel op doordat deze partijen nu al een grote hoeveelheid boetes van buitenlandse voertuigen afhandelen, bijvoorbeeld voor snelheidsovertredingen. Daarom zal de RDW de opdracht krijgen om de uitwisseling van persoonsgegevens met het buitenland ten behoeve van het innen van niet betaalde tolheffing in de praktijk mogelijk te maken. Dit vereist maatwerk en er zal per land onderzocht worden onder welke voorwaarden deze gegevensuitwisseling op termijn mogelijk is. Mocht blijken dat RDW om enige reden slechts een beperkt deel van de uitwisseling mogelijk kan maken, dan zal het inzetten van private incassokantoren alsnog worden overwogen. In de tussentijd zullen wij ons blijven inzetten voor de totstandkoming van een juridische basis binnen Europa, zodat met alle relevante landen in de Europese Economische Ruimte kan worden

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

uitgewisseld. In dat licht hebben wij hier in de recente raadpleging elektronische tolheffing (herziening richtlijn 2004/52/EC en besluit 2009/750/EC) ook voor gepleit (Kamerstuk 22 112, nr. 2242).

Zoals opgenomen in de wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, werken wij de handhaving en het toezicht verder uit in een handhavingsplan. Bij publicatie van het handhavingsplan tolheffing, waarin onder andere wordt beschreven hoe de boete wordt opgelegd en geïnd, en hoe het toezicht op het netwerk georganiseerd is, zal uw Kamer worden geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de gegevensuitwisseling. Dit plan zal tegelijkertijd met het uitvoeringsplan en vóór de gunning van eventuele aanbestedingen bij uw Kamer worden voorgehangen. Het uitvoeringsplan bevat onder andere een algemene beschrijving van het tolsysteem, de registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice.

«Contouren voor een nieuw Nederlands Mobiliteitsplan» van de gemeenschappelijke vervoerders³

Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg Spoor 7 juli 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 106, item 42) ontvangt u hierbij een appreciatie van het Nederlands Mobiliteitsplan dat in juli door de vervoerders is gepresenteerd.

In het Mobiliteitsplan geven de vervoerders aan dat het essentieel is dat Nederland mobiel en bereikbaar blijft, zowel vanuit economisch perspectief als maatschappelijk belang. In en tussen de grote steden zal, zo stellen de vervoerders, de capaciteit op een toenemende vraag naar mobiliteit moeten worden aangepast. Daar waar de vervoersvraag beperkt is, zullen meer vraaggerichte vervoersconcepten de mobiliteitsvraag moeten verzorgen. In het plan wordt verder benadrukt dat het openbaar vervoer naadloos moet aansluiten bij andere mobiliteitsopties voor reizigers, zoals de auto en de (e-)fiets. Dat vraagt onder andere om goed inzicht in de reisopties, snelle en gemakkelijke overstappunten en goed voor- en natransport. Tot slot zet het plan in om het openbaar vervoer koploper te laten blijven op het vlak van duurzaamheid. Om de ambities uit het Mobiliteitsplan waar te maken, wordt door de vervoerders een investeringsagenda gepresenteerd van circa € 12,5 miljard bovenop de reeds geplande investeringen. Daarnaast vergen maatregelen om het OV flexibeler, gemakkelijker en duurzamer te maken ook om ruwweg een additionele investering van € 2,5 miljard. Daarmee komen de totale voorgestelde investeringen de komende twintig jaar neer op één miljard euro per jaar. De vervoerders verwachten dat deze investeringen resulteren in maatschappelijke baten van circa € 2 tot 4 miljard per jaar.

Wij onderschrijven de brede analyse van de vervoerders over toekomstige trends en ontwikkelingen en het inzicht dat duurzaam openbaar vervoer in de toekomst een grote bijdrage levert aan het bereikbaar houden van Nederland. Met het oog daarop investeert het kabinet ook de komende jaren met ongeveer € 11 miljard fors in belangrijke projecten zoals ERTMS, capaciteitsuitbreidingen, maar ook zaken zoals fietsparkeerplaatsen op stations, veilige overwegen en maatregelen gericht op de betrouwbaarheid van diverse regionale spoorlijnen.

Het kabinet ziet het Mobiliteitsplan vooral als een agenderende visie. Het is te vroeg om uitspraken te doen over de invulling en omvang van potentiële toekomstige additionele investeringen. Om meer inzicht te

³ Nederlandse Spoorwegen, GVB Amsterdam, RET, HTM en Qbuzz

krijgen op de potentie van het openbaar vervoer in de toekomst en de wijze waarop deze ten volle benut kan worden, stelt het Ministerie van IenM samen met decentrale overheden, vervoerders en infrabeheerder sectorbreed het Toekomstbeeld OV op. Het Mobiliteitsplan levert hier een waardevolle bijdrage aan. In de NMCA analyse wordt doorgerekend wat de effecten van Toekomstbeeld OV zijn qua reizigersgroei en bereikbaarheidsopgaven. In 2017 zal mede op basis van de NMCA-uitkomsten verder worden gezien welke opgaven nader bekeken moeten worden met betrokkenen. Het Toekomstbeeld OV en het Mobiliteitsplan van de vervoerders, helpen bij het verder onderbouwen van de scherpe keuzes, fasering en prioritering in het toekomstig mobiliteitsbeleid.

Over de voortgang en het beeld dat zich aftekent, heb ik u eerder geïnformeerd in de brief over de landelijke OV en Spoortafel die is gehouden in oktober 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 687). Het Toekomstbeeld OV zal tijdens een extra Landelijke OV en Spoortafel in december worden gepresenteerd en met Uw Kamer worden gedeeld.

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

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