Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/236124

Bijlage(n)
8

Datum 26 november 2020
Betreft Bestuurlijke Overleggen MIRT 25 en 26 november 2020, voortgang MIRT, moties en toezeggingen

Geachte voorzitter,

Op 25 en 26 november 2020 hebben de Bestuurlijke Overleggen MIRT plaatsgevonden. Met deze brief melden wij u per regio wat besloten is en informeren wij u over de voortgang van lopende projecten. In de bijlagen zijn de integrale besluiten van de Bestuurlijke Overleggen opgenomen en, voor zover deze al niet in deze brief zijn aangegeven, de stand van zaken met betrekking tot moties van uw Kamer alsmede toezeggingen.

De afspraken in de Bestuurlijke Overleggen zijn gemaakt tegen de achtergrond van een aantal ontwikkelingen. Zo is de verwachting dat de mobiliteit per saldo blijft groeien. Uit het meest recente mobiliteitsbeeld van het Kennisinstituut Mobiliteit (KIM) blijkt dat we straks méér gebruik maken van de (water)wegen, het spoor, het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur. We werken als gevolg van COVID-19 weliswaar meer thuis, een ontwikkeling die we stimuleren. Daartegenover staan factoren die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de bevolkingsgroei en woningbouw. Het is dus van groot belang om te blijven investeren in infrastructuur, in een veilig en robuust mobiliteitsnetwerk en innovatie.

Daarnaast ontbreekt de financiële bewegingsruimte om alle knelpunten aan te pakken. De kosten voor instandhouding nemen de komende jaren toe. Aan het eind van het jaar zal uw Kamer geïnformeerd worden over de budgetbehoefte voor instandhouding. Naast de middelen die in de begroting zijn vrijgemaakt en naar voren zijn gehaald is met de minister van Financiën besloten om € 700 miljoen voor het beheer en onderhoud van wegen, vaarwegen en watersystemen te versnellen. Ook wordt voor spoor € 90 miljoen voor beheer en onderhoud bestemd voor risico’s die zich in de jaren 2020-2025 voor kunnen gaan doen.

Ook is er sprake van forse kostenstijgingen bij lopende projecten. Deze kostenstijgingen moeten worden opgevangen om te voorkomen dat deze projecten vertragen. De realisatie van deze projecten is nodig om de verwachte mobiliteitsgroei te kunnen accommoderen. We hebben dit najaar investeringsbeslissingen genomen voor de meest urgente knelpunten ten laste van

het Infrastructuurfonds met een totale omvang van ca. € 1,5 miljard. Daarnaast zijn er besluiten genomen over de inzet van de resterende middelen uit het Regeerakkoord.

Het kabinet heeft besloten tot oprichting van het Nationaal Groeifonds. Infrastructuur is één van de drie pijlers van het Nationaal Groeifonds die bijdraagt aan economische groei en welvaart op de langere termijn. Met het Nationaal Groeifonds wil het kabinet daarom investeren in infrastructuurprojecten. Het gaat om opgaven die zich richten op maatschappelijke transities en die een schaalsprong in infrastructuur mogelijk maken. Bijvoorbeeld op de plekken waar veel woningen (moeten) worden gebouwd, rond en tussen grote steden en (lucht)havens en in verbinding met alle landsdelen en onze buurlanden. Maar ook de opgave om te komen tot het verknopen van modaliteiten en ontvlechten van personen en goederenvervoer, alsmede het faciliteren van een modal shift. Kansen hiervoor zijn breed aanwezig in verschillende regio's. Besluitvorming over de eerste tranche vindt naar verwachting in het voorjaar plaats.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Noordwest-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland is gesproken over het breed gedragen gezamenlijk beeld van de opgaven in dit gebied en de grote uitdagingen om deze opgaven op kortere en langere termijn te realiseren. Bij het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) afgerond en is gesproken over het vervolg. Daarnaast is de voortgang besproken van het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, is afgesproken te starten met een MIRT-verkenning A27 knooppunt Eemnes-Almere en zijn (financiële) afspraken gemaakt over de herontwikkeling van station Amsterdam Lelylaan. Voor de Verstedelijkingsstrategie MRA zijn nadere afspraken gemaakt over de evenwichtige ontwikkeling van de polycentrische metropoolregio tot 2030, onder meer waar het gaat om versnelling van de woningbouw en daarvoor noodzakelijk randvoorwaarden. Bij het programma U Ned is het MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht vastgesteld met de daarin opgenomen verstedelijkingstrategie met adaptief ontwikkelpad en zijn afspraken gemaakt over het vervolg. Voor de MIRT-verkenning Noord-Hollandse Markermeerkust is de startbeslissing genomen in het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW).

Betrouwbaar en robuust spoor

In 2019 is de Contourennota Toekomstbeeld OV 2040 vastgesteld. De contourennota beschrijft de gezamenlijke ambitie voor het OV richting 2040 en dient daarbij als kader voor de stappen die dit MIRT in het OV zijn gezet. De verdere uitwerking van het Toekomstbeeld wordt vormgegeven in de ontwikkelagenda, die op korte termijn afgerond wordt en daarna aan uw Kamer aangeboden zal worden.

Het afgelopen jaar is stapsgewijs gewerkt aan de verbetering van de robuustheid en betrouwbaarheid van de treindienst in lijn met dit toekomstbeeld door aanpassingen in de infrastructuur. Zo is dit jaar gewerkt aan de verbetering van de energievoorziening van de bovenleiding naar Zandvoort en het verlengen van het perron van Santpoort Noord. Ook tijdens de afgelopen Bestuurlijke Overleggen

MIRT is gewerkt aan verdere stappen. Zo wordt in Noordwest Nederland de punctualiteit van de treinen bij Amsterdam Sloterdijk verbeterd door de positie van de seinen aan te passen.

Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp
Ook in het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is onderzoek gedaan naar de uitwerking van de doelen van het Toekomstbeeld OV. Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) is dit najaar afgerond.[1] In dit MIRT-onderzoek is gekeken naar internationale, nationale en lokale bereikbaarheid in relatie tot woningbouw en werkgelegenheid aan de (zuid)westkant van de metropoolregio Amsterdam. Daarbij is breed gekeken naar verschillende bereikbaarheidsmaatregelen. De Schipholspoortunnel vormt naar verwachting in de toekomst een knelpunt in de landelijke dienstregeling. Gelet op de centrale ligging van de tunnel zal dit ook consequenties hebben voor de dienstregeling op andere plekken in het land, en op de mogelijkheden tot uitbreiding van de dienstregeling.

Uit het onderzoek komen het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de kleine metroring Isolatorweg-Amsterdam Centraal als effectieve opties naar voren. Deze opties dragen bij aan zowel de grote verstedelijkingsopgave als aan de verwachte mobiliteitsgroei na COVID-19. Door het scheiden van het regionale (metro) en bovenregionale verkeer (trein), komt ruimte vrij in de Schipholtunnel. Hierdoor kunnen er meer intercity's rijden naar noord, oost en zuid Nederland, waardoor er baten zijn voor heel Nederland. Ook biedt de metro meer ruimte voor internationale treinen rondom Amsterdam. Het aanpassen van de Schipholtunnel om zo extra perronsporen te maken of het bouwen van een nieuwe Schipholtunnel blijkt technisch te complex en kent minder baten voor het lokale bereikbaarheidssysteem, daarom is die optie afgevallen. Voor een vervolgstap in het MIRT is nu nog geen zicht op de benodigde 75% financiering.

Ook op de weg is er een opgave in deze corridor. Om deze opgave beter in beeld te brengen wordt een aanvullend onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid gestart, waarin gekeken wordt naar het herontwerp van het wegennetwerk. De ontwikkeling van de luchtvaartcijfers is een belangrijke component binnen de ZWASH-corridor en wordt daarom expliciet meegenomen in het onderzoek, zoals ook aangegeven in de luchtvaartnota.

Amsterdam Bay Area
Daarnaast wordt gewerkt aan een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area aan de oostkant van Amsterdam. Hier wordt toegewerkt naar het afronden van een ontwikkelstrategie eind volgend jaar. De MRA heeft voor hetzelfde gebied het Handelingsperspectief Oostflank aangeboden tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT.[2]

MIRT-verkenning Amsterdam Zuid
Er ligt een voorkeursalternatief voor dat aanlanding van internationale treinen mogelijk maakt. Hiermee is de MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid afgerond. De definitieve voorkeursbeslissing zal in het najaar van 2021 genomen

[1] De resultaten van het MIRT-onderzoek zijn gepubliceerd op de website van het bereikbaarheidsprogramma https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/
[2] Te vinden op https://almere20.nl/handelingsperspectief

worden. Daarvoor is ook verdere uitwerking nodig van governance, eigendom en financiering van de voorzieningen voor internationale treinen (terminal, beveiliging, logistiek). Daarnaast heeft de MIRT-verkenning een samenhang met de voortgang ten aanzien van Zuidasdok. Na de definitieve besluitvorming over de voorkeursbeslissing in het najaar van 2021 kan de planuitwerking starten.

Station Amsterdam Lelylaan
Met de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is vorig jaar afgesproken om onderzoek te doen naar station Amsterdam Lelylaan. Het station scoort slecht op sociale veiligheid en stationsbeleving. Om dit aan te passen hebben Rijk en regio nu een integraal plan opgesteld, waarbij de sociale veiligheid voor de reiziger voorop staat. De regio draagt het grootste deel van het project van in totaal € 71 miljoen. Het ministerie van IenW draagt via cofinanciering € 15,8 miljoen bij aan de opgaven voor sociale veiligheid en reizigersknelpunten op het station. Rond het station ontstaan door de herontwikkeling de komende jaren kansen voor verdere verstedelijking.

Fietsparkeren en Amstelstram
Binnen de MRA heeft het ministerie van IenW eerder bijgedragen aan de realisatie van een fietsenstalling met 7000 plekken voor het station Amsterdam Centraal en aan de Amsteltram naar Amstelveen en Uithoorn. De fietsenstalling is momenteel in volle realisatie, de Amsteltram zal nog in 2020 gaan rijden tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk. Deze tramlijn zal in 2024 verder rijden naar Uithoorn.

A9 Gaasperdammertunnel (SAA)
De A9 Gaasperdammertunnel maakt onderdeel uit van het weguitbreidingsprogramma Schiphol-Amsterdam-Almere en is vanaf 23 november 2020 helemaal opengesteld voor verkeer. De eerste vijf rijstroken werden begin juli al geopend. De tunnel bestaat uit 5 tunnelbuizen met in totaal 11 rijstroken, waaronder een wisselstrook. De tijdelijke A9 is sinds de openstelling niet meer in gebruik en wordt de komende maanden helemaal afgebroken. Bovenop het dak van de tunnel is al gestart met de aanleg van een park dat de wijken in Amsterdam Zuidoost met elkaar verbindt en dat park wordt in 2021 opgeleverd. Met de ingebruikname van de tunnel verbetert ook de leefbaarheid in de aangrenzende wijken.

A7/A8
De vaststelling van het ontwerp-Tracébesluit wordt voorzien in 2023 (was 2021) en de vaststelling van het Tracébesluit in 2025 (was 2022). De risico’s en uitwerkingen die spelen rondom stikstof zijn verwerkt in de planning. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat meer tijd genomen voor de aanbesteding van ingenieursdiensten en de markt meer tijd gegund voor de uitvoering van deze diensten. Dit is gedaan naar aanleiding van een eerdere aanbesteding voor een ander project die geen inschrijving opleverde. De regionale partners in het programma Corridor Amsterdam-Hoorn zijn hierover geïnformeerd.

Startbeslissing Noord-Hollandse Markermeerkust
Om in het Markermeer toe te werken naar robuuste natuur met een goede ecologische waterkwaliteit is de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning Noord-Hollandse Markermeerkust. Vanuit de PAGW is voor dit project een

totaalbudget van € 20 miljoen gereserveerd. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 19 november 2019 (Kamerstuk 27625, nr. 488).

Rozenoordbrug
Diverse bruggen in Nederland maken deel uit van een verhoogd inspectieprogramma, zo ook de Rozenoordbrug (ring A10). Tijdens een inspectie is scheurvorming geconstateerd in het zuidelijke deel van de Rozenoordbrug. Hiervoor zijn nu geen directe veiligheidsmaatregelen noodzakelijk. Rijkswaterstaat onderzoekt samen met TNO de oorzaak, verdere ontwikkelingen en mogelijke beheersmaatregelen. Partners van Rijkswaterstaat in de omgeving van de brug zijn hierover geïnformeerd.

Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma U Ned
Op 30 juli 2020 is de Startbeslissing van de MIRT-verkenning "OV en wonen in de regio Utrecht" gepubliceerd. Doel van de verkenning – waarvoor in totaal € 380 miljoen is gereserveerd – is het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) per openbaar vervoer, het ontlasten van de Multimodale Knoop Utrecht Centraal (MKUC), het per openbaar vervoer bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen op locaties die tot 2030 aan de orde zijn. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 23 juli 2020 (Kamerstuk 35300 A, nr. 116).

Als uitkomst van het MIRT-Onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht hebben Rijk en regio de verstedelijkingsstrategie *Utrecht Nabij* vastgesteld.[3] In de strategie is nabijheid het leidend principe voor de ontwikkeling van de leefomgeving voor de middellange termijn. Daarom zal de verstedelijking in de regio Utrecht met name plaatsvinden op knooppunten en in de gebieden Utrecht Science Park-Lunetten/Koningsweg, de A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Bij deze verstedelijking wordt ook gekeken naar een versterking van de bereikbaarheid door een multimodaal mobiliteitspakket. Rijk en regio geven vervolg aan *Utrecht Nabij* met het opstellen van verdiepende gebiedsonderzoeken en een mobiliteitsstrategie voor de regio. De resultaten van de gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie worden geagendeerd op het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021.

Ontwikkelbeeld Amersfoort
Over het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort 2040 is afgesproken om op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in het voorjaar 2021 op basis van het definitieve rapport te spreken over de te kiezen richting en vervolgacties.

Ring Utrecht
Het Tracébesluit voor de Ring Utrecht is ondertekend. De stikstofopgave is ingepast nadat het vorige Tracébesluit is vernietigd vanwege het wegvallen van de PAS-regeling. We zijn voornemens het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht op 2 december 2020 te publiceren. Op basis van de integraal geactualiseerde kostenraming bij het Tracébesluit is het taakstellende budget voor de realisatie vastgesteld op € 1.490 miljoen (dit was € 1.225 miljoen).

[3] De resultaten van het MIRT-onderzoek zijn gepubliceerd op de website van het Programma Uned: https://programma-Uned.nl

Noordelijke Randweg Utrecht
Voor het gemeentelijke project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is overleg met de gemeente Utrecht en provincie Utrecht. De gemeente heeft aangegeven dat er een tekort is van € 94 miljoen (excl. btw) en dat de gemeente het financiële risico van een project met een dergelijke financiële omvang niet kan dragen. Vooralsnog is er geen zicht op een sluitende dekking. Er wordt gezocht naar een oplossing hiervoor. Daarbij worden er alternatieve oplossingen verkend die passen binnen het beschikbare budget.

A27 Almere Haven-knooppunt Eemnes
Voor het oplossen van het bereikbaarheidsknelpunt op de A27 Almere Haven-knooppunt Eemnes zal een MIRT-verkenning worden gestart naar capaciteitsuitbreiding als onderdeel van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Een capaciteitsuitbreiding zal tevens bijdragen aan een betere betrouwbaarheid van het HOV De investeringskosten voor een verbreding zijn geraamd op € 29 miljoen (inclusief btw). De regiobijdrage bedraagt 25%. Als eerste stap zal de startbeslissing worden opgesteld.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Zuid-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid Nederland is gesproken over de start van de MIRT-verkenning Hub 's-Hertogenbosch en over het nemen van een voorkeursbeslissing voor de A2 Deil - 's-Hertogenbosch – Vught. Bovendien zijn afspraken gemaakt over het vervolg van het MIRT-Onderzoek naar verstedelijking en bereikbaarheid in de Brainportregio, onder andere over het starten van een studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland. Tot slot is vanuit het Deltaprogramma Maas afgesproken te starten met zes pilots voor Integraal Riviermanagement.

Brainport
Het integraal MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport is afgerond. Rijk en regio zijn eensgezind over de koers en zullen gezamenlijk inzet plegen om de Brainportregio richting 2040 verder te ontwikkelen.
Binnen het Stedelijk Gebied Eindhoven is er richting 2040 sprake van een woningbouwopgave van ca. 62.000 woningen en ca. 72.000 potentiele werkplekken. Partijen onderschrijven dat de keuze voor binnenstedelijk verdichten een toekomstvaste richting is, die verder de agglomeratiekracht versterkt.
Bij deze opgaven hoort een passend, veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Er zal worden ingezet op een verregaande mobiliteitstransitie naar meer OV, fiets, slimme mobiliteit, parkeerbeleid, alsook toekomstvaste en robuuste oplossingen voor de systeemopgaven op het wegennet. De ontwikkeling van de verstedelijking en de bereikbaarheid zijn wederzijds afhankelijk. Rijk en regio spreken af dat de inzichten uit het MIRT-onderzoek, het adaptief ontwikkelpad op hoofdlijnen en de no-regret maatregelen zoals bij het multimodaal knooppunt rondom station Eindhoven Centraal, een belangrijke basis vormen voor de gezamenlijke nadere uitwerking en onderzoek het komend jaar. Partijen spreken af om de diverse afgesproken uitwerkingen tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2021 te agenderen, om op basis daarvan vervolgstappen te kunnen zetten ten aanzien van de invulling van de opgaven, meerjarige samenwerking en daarbij gezamenlijk te stellen prioriteiten en

financiële afwegingen. Partijen dragen daartoe (inclusief btw) ieder € 1 miljoen aan onderzoeksgeld bij.

Integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland
De integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland wordt gestart om toekomstvaste oplossingen voor spoorknopen Eindhoven, Helmond en Venlo uit te werken in een adaptief ontwikkelpad. Hiertoe behoort de lopende integrale studie emplacement Venlo en de integrale studie emplacement Eindhoven waarbij ook het baanvak Eindhoven-Venlo en station Helmond worden betrokken. Gebaseerd op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport en Toekomstbeeld OV, is de studie voor een toekomstvast emplacement Eindhoven gericht op bestaande en toekomstige opgaven met betrekking tot de spoor- en perroncapaciteit. Voor het ondervangen van de meest urgente opgaven op emplacement Eindhoven – o.a. emplacement westzijde – wordt aanvullend € 50 miljoen geïnvesteerd. De genoemde investering in urgente opgaven is noodzakelijk voor het vergroten van de capaciteit op emplacement Eindhoven (o.a. Eindhoven-West) voor het rijden van meer treinen, waaronder (maar niet uitsluitend) voor vervolgstappen voor een intercityverbinding naar Heerlen en Aken.

Op basis van onderzoek door ProRail is een toekomstvast maatregelenpakket voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf uitgewerkt. Naast de eerder gereserveerde € 10 miljoen wordt op basis van dit onderzoek € 15 miljoen extra geïnvesteerd in benodigde infrastructuurmaatregelen in Eindhoven en Venlo. Uitgangspunt daarbij is het gelijktijdig uitbreiden van het aantal treinen, doordat de internationale trein niet in plaats van, maar als extra trein zal rijden. Daardoor behouden Deurne, Blerick en Horst-Sevenum het huidige bedieningsniveau, verbetert het IC-product voor Helmond en draagt dit bij aan de oplossing voor NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond. De resterende opgave t.a.v. het NMCA-knelpunt en de uitkomsten van de nadere verkenning voor een IC-verbinding naar Heerlen en Aken zullen bij de integrale studie worden betrokken. Daarmee geef ik invulling aan de motie-Jetten c.s. (Kamerstuk 35000 A, nr.10) over het verbeteren van de dienstregeling Helmond-Eindhoven. Daarnaast wordt voor emplacement Venlo een reservering à € 25 miljoen gedaan voor de aanleg van een spanningssluis ter vervanging van de schakelbare bovenleiding die uiterlijk rond 2028 het einde van zijn levensduur bereikt. De oplossing van een spanningssluis heeft baten voor zowel het (grensoverschrijdend) personen- als het goederenvervoer en zorgt voor een betere benutting van het emplacement Venlo.

Randstad/Eindhoven-Heerlen-Aken
In de brief van 7 september jl. (Kamerstuk 35300 A, nr. 119) over de intercityverbinding Randstad/Eindhoven-Heerlen-Aken heb ik uw Kamer geïnformeerd over de nadere verkenning door ProRail voor een verdiepingsslag op de beschikbaar gestelde informatie uit de plannen van NS en Arriva, conform de motie Postma c.s. (Kamerstuk 35300 A, nr.104). Eveneens is aangegeven dat ProRail hiervoor minimaal zes maanden nodig denkt te hebben. Conform mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg Spoorordening (d.d. 9 september 2020), deel ik in deze brief versneld de tussenstand van deze verkenning, zoals reeds besproken tijdens de stuurgroep van 19 november jl. met provincies Limburg en Noord-Brabant.

De nadere verkenning heeft als doel om de alternatieve voorstellen van NS en Arriva voor een intercityverbinding naar Heerlen en Aken (resp. vanuit Den Haag en Eindhoven) te toetsen aan de voorgenomen gefaseerde verbetering van de verbinding (Kamerstuk 29984, nr. 897) met als eerste stap de frequentieverhoging van de huidige sneltrein naar Aken twee keer per uur. ProRail is gevraagd de consequenties van de plannen van de vervoerders te toetsen op o.a. het netwerk (Toekomstbeeld OV), inpasbaarheid van dienstregeling in Nederland en Duitsland, benodigde inframaatregelen, betrouwbaarheids- en punctualiteitsrisico's en kosten en baten voor de reiziger.

Op basis van de eerste inzichten (bijgaand de brief van ProRail hierover) blijkt dat aan de inpassing van beide alternatieve voorstellen op het al druk bereden spoor, haken en ogen zitten. Het is dan ook aannemelijk dat er aanpassingen aan de infrastructuur voor nodig zijn. In de stuurgroep (provincie Noord-Brabant, provincie Limburg en Infrastructuur en Waterstaat) is gewisseld dat voor de exploitatie naar verwachting geldt dat daarnaast in beide varianten rekening moet worden gehouden met extra kosten vergelijkbaar met de eerder verwachte kosten voor een mogelijke IC vanuit Amsterdam naar Aken.

Mede gelet op te verwachten noodzakelijke inframaatregelen is dit BO MIRT afgesproken om een integrale studie toekomstvaste spoorknoop Eindhoven te starten voor het ondervangen van de meest urgente opgaven op emplacement Eindhoven. Aanvullend wordt € 50 miljoen geïnvesteerd voor deze studie en hieruit volgende maatregelen. De investering is noodzakelijk voor het vergroten van de capaciteit op emplacement Eindhoven voor het rijden van meer treinen, waaronder (maar niet uitsluitend) voor vervolgstappen voor een intercityverbinding naar Heerlen en Aken. Daarom zullen ook de uitkomsten van de nadere verkenning worden betrokken bij de integrale studie en zullen (tussentijdse) uitkomsten van de integrale studie worden betrokken bij een uiteindelijke afweging over een intercityverbinding naar Aken.

Samen met een afweging over maatschappelijke kosten, tijdigheid en de wijze van organiseren, vormen de definitieve resultaten van de nadere verkenning de beslisinformatie voor een afweging voorjaar 2021. Om tot goede beslisinformatie te komen zal ProRail de komende maanden de resultaten van de nadere verkenning verder uitwerken. Om tot een definitieve afweging te komen zullen, zoals eerder met uw Kamer gedeeld, de resultaten van de marktverkenning internationale verbindingen en de voortgang van de integrale studie toekomstvaste spoorknoop Eindhoven worden betrokken. Daarnaast zal ook met betrokken Duitse partijen tot overeenstemming moeten worden gekomen. Hierover zal ik uw Kamer aankomend voorjaar informeren.

Betrouwbaar en robuust spoor
In landsdeel Zuid wordt onder andere bij Tilburg de energievoorziening en op diverse plaatsen de overwegen verbeterd. Teneinde een robuuste dienstregeling te rijden tussen Breda en Eindhoven worden verbetermaatregelen getroffen en is extra aandacht voor incidentenbestrijding.

Start MIRT-verkenning Hub 's-Hertogenbosch
In lijn met de afspraak uit het Bestuurlijk Overleg MIRT 2019 en op basis van een uitgewerkt handelingsperspectief knooppunt 's-Hertogenbosch wordt een MIRT-

verkenning gestart naar de integrale knooppuntontwikkeling station ’s-Hertogenbosch. De verkenning richt zich op de integrale ontwikkeling van een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt waarbij de multimodale reis wordt vergemakkelijkt en de verblijfskwaliteit van het station sterk wordt verbeterd. Hierin worden de noodzakelijke oplossingen voor de transferknelpunten, die met de toevoeging van extra treinen waaronder de tienminutentrein steeds nijpender worden, meegenomen. Voor de verkenning wordt door het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant en de gemeente ’s-Hertogenbosch in totaal € 85 miljoen gereserveerd. In aanvulling op bestaande budgetten voor PHS-project transfer ’s-Hertogenbosch en reservering voor vervanging van € 45 miljoen, reserveert het ministerie van IenW € 25 miljoen en de regio € 15 miljoen extra. De verkenning richt zich op maatregelen op en rond het station: investeringen in een nieuw (zij)perron, de vernieuwing van de traverse, vernieuwing van de stationshal centrum, realisatie van een stationshal en ontvangstdomein aan de Paleiskwartierzijde, een upgrade van het busstation inclusief wachtvoorzieningen en aanpassing van de voorpleinen. Een volgende fase biedt kansen voor verdere opschaling en verdichting, waarbij ook de verstedelijkingsopgave een grotere rol zal spelen.

A2 Deil- ’s-Hertogenbosch - Vught
Met de provincies Noord-Brabant en Gelderland, gemeente ’s-Hertogenbosch en Regio Rivierenland is inmiddels bestuurlijke overeenstemming bereikt over de inhoud van de concept-voorkeursbeslissing voor dit project. De concept-voorkeursbeslissing bestaat uit een voorkeursalternatief voor de A2 en een regionaal pakket aan zowel brede mobiliteitsmaatregelen (met diverse maatregelen op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, verkeersmanagement e.d.) als diverse flankerende maatregelen gericht op het mobiliteitssysteem rond de A2 voor de periode 2021-2030. Het Rijk stelt voor het te realiseren voorkeursalternatief € 830 miljoen (inclusief btw) beschikbaar. Voor de pakketten met mobiliteitsmaatregelen stelt de provincie Noord-Brabant € 32,5 miljoen ter beschikking. De provincie Gelderland heeft toegezegd zich in te spannen om nadere financiële bijdragen ter beschikking te stellen.

A27 Houten Hooipolder
Onlangs is het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder, met nog een kleine uit te voeren herstelactie, onherroepelijk geworden. Dat is goed nieuws omdat de aanbesteding van dit project hiermee in gang gezet kan worden. Om de realisatie van dit project mogelijk te maken hebben we de middelen met € 248 miljoen aangevuld tot € 1.718 miljoen**.** De noodzaak van het ophogen van het projectbudget heeft een drietal oorzaken. Ten eerste blijkt uit areaalonderzoeken, die ter voorbereiding van de aanbesteding zijn uitgevoerd, dat de bodemgesteldheid en de toestand van de kunstwerken en wegverharding op dit traject slechter zijn dan waar eerder vanuit werd gegaan. Ten tweede worden de engineeringkosten hoger geraamd door marktontwikkelingen. En ten derde is er op 28 april 2020 aan uw Kamer toegezegd (aanhangsel Tweede Kamer, 2019/2020-2620) de doorvaarthoogte van de nieuwe Merwedebruggen in het project A27 Houten Hooipolder opnieuw af te wegen. Mede op basis van de belangen voor de scheepvaart en de geldende CCR-eisen is besloten om de brug hoger aan te leggen dan waarvan in het Tracébesluit werd uitgegaan, waarmee deze op gelijke hoogte komt met de huidige Merwedebrug.

Vanwege de landelijke stikstofproblematiek is het Tracébesluit later onherroepelijk geworden dan waarmee in de eerdere MIRT-planning rekening was gehouden. En door de complexiteit en omvang van het project vergt de aanbesteding meer tijd. Dit project is één van de vier pilotprojecten voor wat betreft de tweefasenaanpak en beoogt daarmee op de lange termijn een beheersbaar en voorspelbaar verloop van het project te realiseren met minder kans op vertraging en vertragingskosten. Op 3 maart 2020 is uw Kamer geïnformeerd over de tweefasenaanpak (Kamerstuk 29385, nr. 107). De projectmijlpalen zijn om bovengenoemde redenen als volgt aangepast: de MIRT mijlpaal 'Start realisatie' wordt 2023, openstelling tracé Zuid (Everdingen Hooipolder) wordt 2029-2031 en de openstelling tracé Noord (Houten Everdingen) wordt eveneens 2029-2031.

De John S. Thompsonbrug (N324)
Sinds eind juli 2020 is het gebruik van de Thompsonbrug voor voertuigen zwaarder dan 10 ton niet meer toegestaan. Deze beperking is ingesteld om veilig gebruik van de brug te kunnen blijven garanderen. De brug, gebouwd in de jaren '20 van de vorige eeuw, is sterk verouderd en kan in de huidige staat de toegenomen belasting niet langer op een verantwoorde manier aan. Mogelijkheden om de brug te versterken om weer tot regulier gebruik zonder beperking te komen, worden in beeld gebracht. De verwachting is dat begin 2021 de herstelmogelijkheden en de daarmee samenhangende kosten inzichtelijk zijn.

Bus Rapid Transit Breda-Gorinchem-Utrecht
Om de ambities van het samenwerkingsverband Breda-Gorinchem-Utrecht voor een Bus Rapid Transit-verbinding op langere termijn kracht bij te zetten wordt er voor de kortere termijn tussen de samenwerkende partijen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en Provincie Zuid-Holland een Taskforce Minder Hinder OV op de A27 ingesteld. Doel van deze Taskforce is om aanvullende (innovatieve) mogelijkheden te onderzoeken die de hinder kunnen verminderen die de busreizigers ondervinden tijdens de werkzaamheden aan de A27 en om daarmee de basis te leggen voor een schaalsprong op langere termijn. Parallel vindt er een uitwerking van maatregelen voor de middellange/lange termijn plaats waarover op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2021 nadere afspraken worden gemaakt.

Wilhelminakanaal herbouw Sluis II
De voorbereiding voor de aanbesteding van de herbouw Sluis II en afbouw Sluis III zijn in volle gang. De planvoorbereiding voor de bouw van de nieuwe Sluis II kost meer tijd door de stikstofproblematiek. Daarnaast is uit een marktconsultatie met bouwende partijen gebleken dat de uitvoeringsperiode vanwege de complexiteit van het project langer moet zijn. Op basis van beide nieuwe feiten is de planning geactualiseerd, waarbij de ingebruikname verschuift van eind 2023 naar 2025. Ten slotte is het bestaande budget opgehoogd met € 5 miljoen voor dekking van de verwachte kostenstijging als gevolg van indexering en nieuwe eisen aan de stikstofberekening.

Maaslijn
Rijk en regio zijn in gesprek over de uitwerking van maatregelen die nodig zijn voor de elektrificatie van de Maaslijn, alsmede maatregelen voor verbetering van de robuustheid van de dienstregeling op de Maaslijn. Conform de

bestuursovereenkomst blijven partijen met elkaar in gesprek om de maatregelen op de Maaslijn zo snel als mogelijk te realiseren.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Noord-Nederland

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Noord-Nederland is onder andere overleg gevoerd met de regio over ketenmobiliteit en hubs, de OV-verbinding Randstad – Noord-Nederland, de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, de internationale spoorverbinding Emmen-Rheine, decentralisatie van de sprinterdiensten en waddenveren, zero emissie goederenvervoer en over kleine infrastructurele knelpunten. Daarnaast is gesproken over een aantal projecten in het kader van de Programmatische aanpak grote wateren: Verzachten randen van het Wad Koehool-Lauwersmeer, Eemszijlen/Binnendijkse Slibsedimentatie, Friese IJsselmeerkust en Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard.

Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) is de belangrijkste hoofdvaarweg van Noord-Nederland en van groot belang voor de nationale en regionale economie. Dit belang is in 2018 onderstreept door met de regionale bestuurders afspraken te maken over fase 2 van de functionele opwaardering van de HLD naar een klasse Va vaarweg. In fase 2 worden acht bruggen vervangen en opgewaardeerd. Ook moet de industriële automatisering (IA) van de objecten op de HLD vervangen worden. Deze is einde technische levensduur en voldoet niet aan de Landelijke Brug- en Sluisstandaard. Hierdoor is de kans op storingen hoog, met stremming van het regionale verkeer tot gevolg. Besloten is tot het investeren in de vervanging van de industriële automatisering op de objecten op de HLD en hiervoor € 118 miljoen beschikbaar te stellen.

Met betrekking tot de Paddepoelsterbrug is bekend welke waarde de regio en de omgeving hechten aan een verbinding op de locatie van de oude Paddepoelsterbrug. Met de regio is afgesproken om een financiële bijdrage van € 8,6 miljoen te leveren voor de herbouw van de Paddepoelsterbrug als vaste brug op 9,1 meter MHWS (exclusief toeslagen) door de gemeente Groningen. Voor de Gerrit Krolbrug is er door diverse bewonersorganisaties een bewonersvariant ingediend met het verzoek om deze mee te nemen in de MIRT-planuitwerking. Deze variant voldoet echter niet aan de Richtlijn Vaarwegen. Daarom is in samenspraak met de regionale bestuurders besloten om de bewonersvariant Gerrit Krolbrug niet alsnog mee te nemen in de verdere uitwerking. Er wordt gestreefd naar spoedige besluitvorming over de voorkeursvariant medio 2021 waarna de juridische procedures starten en de voorkeursvariant verder wordt uitgewerkt.

Pilot houten viaducten N7 Sneek

In 2008 en 2010 zijn twee viaducten met Accoya-hout uitgevoerd als duurzame pilot. Bij een onlangs uitgevoerde inspectie aan de viaducten is gebleken dat de beoogde levensduur van 80 jaar met de huidige of andere aanpak niet haalbaar is en dat het onderhoudsregime hierop aangepast moet worden. Er zijn scheuren in het houtwerk aangetroffen. Deze scheuren worden in 2021 hersteld. Beide bruggen zijn ondertussen veilig te gebruiken. De komende vijf jaar worden de

viaducten nauwlettend gemonitord zodat duidelijk wordt wat de maximale levensduur is, waarna de pilot wordt geëvalueerd.

Vaarverbinding Ameland
Begin 2020 heeft uw Kamer zowel de resultaten van de "Lange Termijn Oplossingsrichtingen bereikbaarheid Holwerd-Ameland" als het onafhankelijk onderzoek naar de verbinding Holwerd-Ameland ontvangen (Kamerstuk 23645, nr. 711). Vervolgens hebben Rijk en regio afgesproken een vervolgonderzoek te starten. In dit vervolgonderzoek worden samen met de bestuurlijke partners, natuurorganisaties, jongeren en de omgeving de verschillende bereikbaarheidsoplossingen voor Ameland uitgewerkt en tegen elkaar afgewogen. Het streven is om dit onderzoek in 2023 af te ronden, waarna besluitvorming kan plaatsvinden. Dit om ervoor te zorgen dat uiterlijk in 2029 een oplossing voor de lange termijn gerealiseerd is.

Voortgang spoorprojecten Noord-Nederland
In Noord-Nederland wordt het spoor verbeterd. Zo zal eind dit jaar de sneltrein Groningen-Winschoten gaan rijden, waarmee een belangrijke eerste stap wordt genomen in het project Wunderline. Zoals tijdens de begrotingsbehandeling is toegezegd, wordt contact opgenomen met Duitsland om het belang van het spoedig repareren van de Friesenbrücke bij Weener te benadrukken.
Met de verwachte realisatie van de ontvlechting van de sporen naar Emmen en naar Leeuwarden/Groningen in het project Zwolle-Herfte en een aantal maatregelen tussen Zwolle en Meppel zullen volgend jaar de sprinters Leeuwarden-Meppel door kunnen gaan rijden naar Zwolle. In 2022 zal daarnaast de spoorboog bij Hoogeveen worden opgeleverd waarmee de intercity's vanaf Zwolle eerder aan zullen komen op station Groningen. Daarmee ontstaat een betere aansluiting op de regionale lijnen. Daarnaast zal door infrastructurele aanpassingen vanaf de nieuwe dienstregeling tussen Leeuwarden en Groningen een extra sneltrein kunnen rijden.

Internationaal spoorvervoer Emmen-Rheine
Kort grensoverschrijdend spoorvervoer kan een essentiële bijdrage leveren aan het versterken van de ruimtelijk-economische relatie tussen grensregio's. Het ministerie van IenW zal actief deel gaan nemen aan het internationale project Emmen-Rheine om zo toe te werken naar een heractivering van het personenvervoer tussen Neuenhaus in Duitsland en Coevorden in Nederland richting 2024. Voor de benodigde aanpassingen aan het spoor in Noord-Nederland wordt door het ministerie van IenW € 10 miljoen gereserveerd.

Voortgangsrapportage Regio Specifiekpakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)
Zoals afgesproken met uw Kamer treft u hierbij in de bijlage de twaalfde en tevens laatste voortgangsrapportage van het Regiospecifiekpakket Zuiderzeelijn aan.

Voortgang Programmatische Aanpak Grote Wateren in Noord-Nederland
Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT hebben Rijk en regio de startbeslissing MIRT-verkenning Koehool-Lauwersmeer ondertekend. Doel van dit project is om de randen van het wad te verzachten door het terugbrengen van geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet- en zoutwater. Voor het realiseren van het PAGW-doel in de dijkversterkingsopgave Koehool-Lauwersmeer is een

rijksbudget van € 37,5 miljoen gereserveerd. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 19 november 2019 (Kamerstuk 27625, nr. 488). De versterking van natuur en dijk wordt tegelijkertijd uitgewerkt.
Daarnaast hebben Rijk en regio ook kennisgenomen van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV genomen:

- voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Pilot buitendijkse slibsedimentatie waarvoor een totaalbudget van € 10 miljoen is gereserveerd (Rijksbijdrage uit PAGW);
- startbeslissing Eemszijlen/Binnendijkse Slibsedimentatie (€ 15 miljoen Rijksbijdrage uit PAGW);
- ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust (IJsselmeergebied) (€ 8 miljoen Rijksbijdrage uit PAGW).

Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland en voortgang programma's en projecten Oost-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg over Oost-Nederland is gesproken over de N35, waar Rijk en regio elk € 100 miljoen voor reserveren. Ook is overlegd over de A28 waarvoor het Rijk € 30 miljoen beschikbaar stelt, over de strategische agenda A50 in relatie tot de MIRT-verkenning A50 en over het knooppunt A1/A30. Op gebied van spoor zijn afspraken gemaakt over het versnellen van de bestaande verbinding Amsterdam-Berlijn, waarvoor het Rijk € 50 miljoen reserveert. Ook zijn afspraken gemaakt over het stationsgebied Nijmegen en over het verbinden van Regio Achterhoek met stedelijke netwerken.

A50 Nijmegen-Eindhoven

Op de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven hebben Rijk en regio een strategische agenda met mobiliteitsaanpak vastgesteld. Hiervoor is conform de afspraak uit het Bestuurlijk Overleg 2019 € 26 miljoen gereserveerd. Daarnaast is recent de startbeslissing getekend voor de MIRT-verkenning A50 die zich richt op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven met daarin de op basis van het MIRT-onderzoek[4] opgenomen oplossingsrichtingen voor het deel Bankhoef-Paalgraven. Hiervoor is € 77 miljoen gereserveerd (75% van de geraamde kosten). De strategische agenda kan nu in samenhang met de MIRT verkenning tot uitvoering worden gebracht.

A1-A30

De MIRT-verkenning A1-A30 is besproken op het Bestuurlijk Overleg. Het Rijk en de regio hebben een voorkeur uitgesproken voor het Voorkeursalternatief A1-A30. Naar verwachting zal het Voorkeursalternatief in het eerste kwartaal van 2021 samen met de bestuursovereenkomst inzake de A1-A30 kunnen worden ondertekend. Het budget voor dit project bedraagt € 83,5 miljoen. De regionale partijen nemen hiervan in totaal € 11,5 miljoen voor hun rekening. De realisatie van dit project zal worden afgestemd op de realisatie van het MIRT project A28/A1 Hoevelaken.

A28 Amersfoort-Hoogeveen

Tijdens het Bestuurlijk Overleg zijn er financiële afspraken gemaakt met de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe over maatregelen die de doorstroming op de A28 de komende jaren op peil moeten houden. Het Rijk stelt

[4] https://www.gelderland.nl/A50

€ 30 miljoen beschikbaar om gerichte infrastructurele maatregelen te realiseren. Tijdens het Bestuurlijk Overleg is ook de stand van zaken besproken van het gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie. Dit onderzoek is dit voorjaar van start gegaan. Het streven is de uitkomsten op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2021 te bespreken.

N35 Marsroute
Met de provincie Overijssel heb ik afgesproken om de N35 aan te pakken.
We gaan een MIRT-verkenning starten om zo de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming op met name het traject tussen Wijthmen en Raalte en rond Mariënheem te verbeteren. Ook uw Kamer heeft hier de afgelopen jaren middels meerdere moties aandacht voor gevraagd[1]. Middels dit besluit beschouw ik de moties en de toezegging uit het Nota Overleg MIRT van 25 november 2019 als afgehandeld. Voor deze aanpak stelt het Rijk € 100 miljoen en de provincie Overijssel eveneens €100 miljoen beschikbaar. Daarbij wordt uitgegaan van het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij de aanpak een toekomstige uitbreiding naar een 2x2 nog mogelijk maakt. De verdere afspraken vindt u in de bijlage.

N35 Nijverdal-Wierden
Voor de N35 Nijverdal-Wierden is recent besloten de openstelling aan te passen naar 2023-2025. Dit was 2022-2024. Zoals uw Kamer op 4 november 2019 per brief (Kamerstuk 35300A, nr.12) reeds is medegedeeld, is de aanbesteding van dit project uitgesteld als gevolg van de negatieve uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). In het voorjaar van 2020 is eveneens de zitting bij de Raad van State verplaatst door de maatregelen rondom de COVID-19 crisis. De eerdere mijlpalen bleken daardoor niet meer haalbaar. Recent heeft de Raad van State aangegeven ernaar te streven voor het einde van dit jaar uitspraak te doen.

ViA15
Om de aanbesteding door te kunnen laten gaan is bij de Voorjaarsnota een reservering van € 154 miljoen opgenomen, aanvullend op het taakstellend budget voor de A12/A15 Ressen-Oudebroeken. Dit is ook in het MIRT overzicht 2021 verwerkt. De budgetspanning kwam naar voren tijdens de aanbesteding van het project en is enerzijds het gevolg van de marktsituatie met prijsstijgingen, anderzijds van het aanpassen van de risicoverdeling. Daarnaast is het budget geïndexeerd met de jaarlijkse IBOI. Met de regio zal na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit in gesprek worden gegaan over de definitieve oplossing voor het tekort. Daarnaast zijn de mijlpalen van het project aangepast. Openstelling van dit tracé stond gepland op 2022-2024, dit is aangepast naar 2023-2025. De reden voor deze verschuiving is de negatieve uitspraak over het PAS en het feit dat de behandeling van het Tracébesluit bij de Raad van State later plaats heeft gevonden door de COVID-19 crisis.
Aangezien de Raad van State nog geen uitspraak over het Tracébesluit heeft gedaan en de uitspraak mogelijk verdere gevolgen heeft voor de planning en

[1] Kamerstuk 35000 A, nr. 31, Kamerstuk 35000 A, nr. 44, Kamerstuk 35300 A, nr. 15, Kamerstuk 35300 A, nr. 34, Kamerstuk 35000 A, nr. 115

kosten van dit project, wordt uw Kamer na de uitspraak nader geïnformeerd over de mogelijke gevolgen.

A1 Apeldoorn-Azelo
Op 24 september jl. is het eerste stuk van de verbrede A1 tussen Apeldoorn en Azelo opengesteld. Het betreft de verbreding van het tracé tussen Twello en Rijssen dat 32 kilometer lang is. Naar verwachting zal het traject tussen Rijssen en Azelo volgend jaar ook gereed zijn. Het resterende gedeelte tussen Apeldoorn en Twello wordt versneld op de markt (Q4 2020) gebracht. Er is € 10 miljoen beschikbaar gesteld om deze versnelling mogelijk te maken. Dit wordt ook gedaan om de grond, weg- en waterbouw sector ook tijdens de COVID-19 crisis van voldoende werk te voorzien.

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
Over de gevolgen van stikstof op het project Hoevelaken is uw Kamer eerder geïnformeerd (Kamerstuk 35300A, nr. 69). Het Tracébesluit is voorzien de eerste helft van 2021. Wanneer het Tracébesluit ondertekend is kan dit project opnieuw aanbesteed worden. De verwachte openstelling van dit project is 2028-2030.

Betrouwbaar en robuust spoor
In Oost-Nederland wordt nu al onderzoek gedaan naar perronverlenging op onder andere de stations van Bilthoven en Den Dolder. Voor de komende jaren worden onderzoeken naar het verbeteren van de energievoorziening gestart rondom Almelo, Arnhem en Nijmegen en wordt onderzoek gedaan naar de benodigde aanpassingen in de baaninfrastructuur tussen Harderwijk en Amersfoort.

Versnellen Intercity Berlijn
In het Bestuurlijk Overleg MIRT is besloten tot het starten van de verkenning om de IC Berlijn met een half uur te versnellen op de huidige route per 2024. Een belangrijke en zeer concrete verbetering van de verbinding naar de Duitse hoofdstad. Dit besluit is genomen na zorgvuldige afstemming met de regio oost, ProRail, NS en de Duitse partners. Middels de brief van 16 november 2020 "Onderzoek versnellen IC Berlijn" (Kamerstuk 29984, nr. 905) is uw Kamer geïnformeerd over de aard van de versnelling en de maatregelen die worden verkend. De versnelling komt voort uit volwaardig onderzoek en kent een optimale combinatie van snelheid en hoeveelheid stops, conform de motie Amhaouch C.S. (Kamerstuk 29984 nr. 819). De routevarianten voor een nog snellere verbinding naar Berlijn via Arnhem of Zwolle zijn opties voor de langere termijn, want deze blijken op de middellange termijn niet haalbaar. Dit heeft te maken met beschikbare capaciteit en de benodigde grote infrastructurele werkzaamheden in zowel Nederland als Duitsland. Voor de langere termijn (na 2030) worden deze verbindingen richting Berlijn (al dan niet met overstap) in het Toekomstbeeld OV in samenhang met het nationale netwerk onderzocht. Een definitieve keuze voor de lange termijn vraagt om een zorgvuldige afweging op basis van volwaardig onderzoek, rekening houdend met aansluiting op het Duits spoornetwerk en afstemming met belangrijke stakeholders. Daarmee wordt opvolging gegeven aan motie Amhaouch C.S. die de regering verzoekt om de routevarianten op de korte, middellange- en lange termijn volwaardig te onderzoeken en te komen tot een optimale combinatie van snelheid en hoeveelheid stops.

Het Rijk reserveert € 50 miljoen voor de gemaakte afspraak. De infrastructurele aanpassingen die nader worden uitgewerkt betreffen snelheidsverhogende maatregelen tussen Hengelo en Oldenzaal grens en een extra perron in Oldenzaal en Deventer. Aangezien de huidige verbinding naar Berlijn aan beide zijden van de grens ook een nationale functie heeft, zijn de maatregelen *no-regret,* ongeacht de toekomstige route. De regio wordt goed betrokken bij de verkenning. Ondertussen worden eind dit jaar worden al enkele treinen met 10 minuten versneld door tijdelijke aanpassingen in de dienstregeling.

Verbetering stedelijke netwerken in Oost-Nederland
Met de regio is gesproken over het verbinden van de Achterhoek met de brede stedenring op het spoor, waarvoor Rijk en regio zich inspannen elk tot € 1,2 miljoen euro bij te dragen aan een extra perron op station Apeldoorn, waarmee de nader te onderzoeken doorkoppeling op Zutphen van de trein naar Winterswijk mogelijk wordt. Voor reizigers vanuit de Achterhoek kan dit een reistijdwinst van 13 minuten naar Apeldoorn en tot 30 minuten naar Amersfoort opleveren.

OV-Knooppunt Nijmegen
OV-knooppunten zijn belangrijke schakels in de mobiliteitsketen. In het Toekomstbeeld OV zetten we ons dan ook in om OV-knooppunten toekomstbestendig te maken. Bij het station Nijmegen ligt nu een kans om zowel een kwaliteits- als capaciteitssprong te maken. Samen met de provincie Gelderland, de gemeente Nijmegen, NS en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kiezen we voor een integrale aanpak van het station en het stationsgebied en realiseren we een innovatieve multimodale hub van de toekomst. De regio neemt daarbij de helft van de bekostiging voor haar rekening. Het ministerie van IenW investeert € 27 miljoen in het station en stationsgebied. Daarnaast wordt € 16 miljoen gereserveerd voor de realisatie van de fietsenstallingen rondom het station. De uitvoering van PHS Nijmegen biedt momentum om ook de ontwikkeling van het station op te pakken. Hiermee komt de kwaliteit van de infrastructuur beter in balans met de kwaliteit van het knooppunt. Ook zullen PHS-investeringen beter renderen. Daarnaast worden in de nabijheid van het station 2000 woningen gebouwd. BZK heeft Nijmegen als een van de 14 prioritaire woningbouwlocaties aangewezen en heeft een eerste tranche woningbouwimpuls toegekend.

Verduurzaming spoorlijnen
In aanloop naar de nieuwe regionale concessie heeft de provincie Overijssel het initiatief genomen de mogelijkheden te onderzoeken voor het verduurzamen van meerdere regionale spoorlijnen, waar nu nog dieseltreinen rijden. Na afronding van de studie van ProRail wordt in het licht van de bredere duurzaamheidsambities voor het spoor en de reizigersbaten met de regio besproken of en hoe hier verder invulling aan gegeven kan worden.

Snellere spoorverbindingen Zwolle-Enschede en Achterhoek-Arnhem/Apeldoorn
Een snellere verbinding van de landsdelen naar de Randstad en de stedenring uit het Toekomstbeeld OV is voor Rijk en regio een belangrijk onderwerp, waarbij gezamenlijk wordt opgetrokken. Voor de verbinding Zwolle-Enschede en vanuit verbindingen met de Achterhoek met respectievelijk Arnhem en Apeldoorn worden onderzoeken uitgevoerd om alle beslisinformatie beschikbaar te krijgen.

Fietsenstalling Zwolle
In Zwolle wordt op 4 december 2020 de nieuwe fietsenstalling met 5.800 plekken van het station geopend, waarmee weer een stap is gezet in de ontwikkeling van het stationsgebied. De Zwolse fietsenstalling is daarmee één van de grootste stallingen in Nederland. Iedereen die met de fiets via station Zwolle reist, kan vanaf dat moment de fiets makkelijk, veilig en droog stallen in een lichte en ruime stalling onder het Stationsplein. In 2021 wordt nog gewerkt aan de oostelijke ingang van de stalling en de nieuwe inrichting van het Stationsplein.

Verruiming Twentekanalen fase 2
Op woensdag 28 oktober 2020 is het contract ondertekend voor het project Verruiming Twentekanalen fase 2. Dit project is het sluitstuk in de opwaardering van de Twentekanalen door vergroting van de capaciteit, waar ook de ingebruikname van de tweede sluiskolk bij Eefde begin dit jaar aan bijdraagt. In deze laatste fase wordt het gehele Zijkanaal tot aan de haven van Almelo en het Hoofdkanaal vanaf Delden tot Enschede beschikbaar gemaakt voor klasse Va schepen. Naast de vernieuwing van 35 km damwanden en de baggeropgave gaat veel aandacht uit naar beheersing van de kwelproblematiek. Openstelling van het project is voorzien in 2023.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Zuidwest-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg is het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) besproken en zijn vervolgafspraken gemaakt.
In het Bestuurlijk Overleg is het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) besproken en zijn vervolgafspraken gemaakt.
Rijk en regio hebben hierbij herbevestigd mobiliteit en verstedelijking in samenhang te blijven ontwikkelen. Daarbij hebben Rijk en regio het startbesluit voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst genomen met een reservering van Rijk en regio van € 150 miljoen, rijksbijdrage € 50 miljoen Voor de ontwikkeling van het Entreegebied Zoetermeer reserveert het rijk samen met de regio € 10,5 miljoen (€ 4 miljoen Rijk) voor 1000 overdekte fietsstallingsplekken bij het station en een goede entree voor het station aan de noordzijde.
In de regio Zuidwest wordt in 2021 de robuuste samenwerkingsorganisatie 'Zuid-Holland bereikbaar' opgezet om de hinder van werkzaamheden op en om de infrastructuur te beperken en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. Hiervoor besluiten Rijk en regio voor de komende 5 jaar gezamenlijk € 4,9 miljoen aan financiële middelen op jaarbasis beschikbaar te stellen.
Rijk en regio hebben voor het project Rail Gent Terneuzen de intentie uitgesproken een adaptieve strategie uit te werken en een intentieverklaring te tekenen. Hierin zijn de afspraken van het compensatiepakket Zeeland (wind in de zeilen) verwerkt. De gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta is vastgesteld waarna het brede gebiedsproces verder wordt uitgewerkt in samenhang met de omgevingsagenda.

Betrouwbaar en robuust spoor
In de afgelopen periode is onderzoek gedaan naar verbetering van de energievoorziening tussen Dordrecht en 's-Hertogenbosch. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar benodigde aanpassingen van de perrons op de trajecten Lelystad-Rotterdam en Venlo-Schiphol-Dordrecht. Rondom Rotterdam wordt bekeken hoe de infrastructuur optimaal ingericht kan worden.

Bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)
Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)[5] is een samenwerkingsprogramma van Rijk, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Bij het programma zijn regionale vervoerders, NS, ProRail en de verstedelijkingsalliantie betrokken. Het programma bevat onder meer:

- Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV);
- MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en verkenning CID Binckhorst;
- Gebiedsuitwerking Voorne Putten en Rotterdamse Haven.

De preverkenning Schaalsprong MOVV heeft onderzocht wat op OV-mobiliteitsgebied nodig is om tot 2040 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen te realiseren, de agglomeratiekracht in de regio te versterken en NMCA-knelpunten op te lossen. Een belangrijk deel van deze opgave zal plaatsvinden in de zone Oude Lijn (Leiden-Dordrecht) en de 13 daaraan gerelateerde stationsontwikkellocaties, en langs enkele regionale OV-corridors (RandstadRail, metronetwerk). De Preverkenning heeft in beeld gebracht welke maatregelen op deze corridors nodig zijn, en welke fasering en prioritering op basis van de verstedelijking (waaronder de Woningbouwimpuls) nodig is. Voor de ruggengraat van het OV-systeem, de Oude Lijn Leiden-Dordrecht, zal komend jaar worden toegewerkt naar een mogelijk startbesluit voor een MIRT-verkenning. Nabij vier bestaande knooppunten op de Oude Lijn vindt komende jaren een grote verstedelijkingsinspanning plaats: Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht. Dit vraagt om een aanpak van stations en stationsomgeving om zowel de grotere reizigers- en overstappersaantallen als een goed investeringsklimaat te faciliteren. Gezien de directe samenhang tussen de infrastructurele opgave en de gebiedsontwikkeling op de vier knooppunten wordt een mogelijke MIRT-verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn voorbereid. Voor een vervolgstap in het MIRT is nu nog geen zicht op de benodigde 75% financiering. Voor de regionale railinfrastructuur (Rotterdamse Metronet en Randstadrail) worden maatregelen voorbereid om op middellange termijn de capaciteit te kunnen uitbreiden.

Oeververbindingen regio Rotterdam
De MIRT-Verkenning oeververbindingen regio Rotterdam richt zich op een zestal onderdelen, die ieder voor zich maar ook in samenhang bijdragen aan de hoofddoelen in deze regio. Het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg en het OV, het mogelijk maken van verstedelijking, het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen. De onderdelen richten zich op een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord, hoogwaardig OV-verbindingen, een treinstation Stadionpark, en maatregelen op de A16 en Algeracorridor.
Eind 2019 is de Startbeslissing genomen door de vier opdrachtgevers. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het milieueffectrapport (MER) is op 8 januari 2020 ter visie gelegd en de Nota van Antwoord is daarna gepubliceerd.

[5] De resultaten van het programma MoVe zijn te vinden op de website https://www.move-rdh.nl/

Alle contracten zijn gesloten voor de onderzoeken die nodig zijn voor zeef 1 (kansrijke oplossingsrichtingen) en de omgeving is inmiddels volop betrokken. De verwachting is dat de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (het resultaat van zeef 1 en de opdracht voor zeef 2) in het eerste kwartaal van 2021 wordt ontvangen en een Voorkeursbeslissing begin 2022 genomen kan worden.
In het Bestuurlijk Overleg MIRT is afgesproken om in het kader van deze MIRT-Verkenning de bijdrage van het HOV-pakket aan de ontwikkelmogelijkheden van de Oostflank Rotterdam nader uit te werken. De Oostflank Rotterdam is een van de 14 gebieden die in de NOVI is aangewezen voor grootschalige woningbouw. In 2021 is er meer inzicht hoe dat HOV-pakket er uit ziet, wat het gaat kosten en wat de financiële mogelijkheden zijn om het te realiseren. Bij de start van de verkenning hebben Rijk en regio afgesproken dat €200 miljoen wegenbudget IF ter beschikking staat voor oplossingen die bijdragen aan het aanpakken van het NMCA knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor. Uiteindelijk zal op basis van de eindresultaten van de MIRT-verkenning en de op basis daarvan voorgenomen Voorkeursbeslissing worden bepaald wat de bijdragen van Rijk en regio zullen worden.

Verkenning CID-Binckhorst
De ministeries van IenW en BZK en de regionale partners (Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Provincie Zuid Holland en MRDH) hebben in 2020 gewerkt aan de vervolgfase van de verkenning CID-Binckhorst. Centrale doelstelling is om de noodzakelijke verstedelijking in het gebied van 25.500 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen tot 2040, voortvarend op te pakken en de geplande ontwikkeling niet te laten stilvallen. Het ministerie van BZK heeft in 2020 in het kader van de Woonimpuls een 1e tranche van totaal € 45,6 miljoen toegekend om de woningbouw in de Binckhorst en het CID (HS kwartier) te versnellen. Het ministerie van IenW en de regionale partners reserveren nu gezamenlijk € 150 miljoen om voor dit gebied het startbesluit voor de MIRT-verkenning te kunnen nemen om zodoende zicht te houden om de grote woningbouwopgave in de Binckhorst in volle omvang te kunnen gaan realiseren. Het ministerie van IenW reserveert hiervoor € 50 miljoen. Deze stap wordt nu gezet om te voorkomen dat de woningbouw stagneert. In het vervolg van de MIRT-verkenning zal inzicht worden gegeven wat de verkeer- en vervoerseffecten en kostenramingen van de drie Kansrijke Alternatieven (HOV Tram, Lightrail of HOV Bus/ART/Tram) zijn. Naast de bijdrage aan de opgave van de woningbouw zal de MIRT-verkenning bijdragen aan het oplossen van NMCA OV-knelpunten, het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet en de gezamenlijke OV- en fietsambities. Het streven is om in 2021 op basis van de MIRT-verkenning het voorkeursalternatief vast te stellen.

Bereikbaarheid Rotterdamse Haven vanuit Voorne Putten
Dit jaar is onderzocht hoe de bereikbaarheid van de Rotterdamse Haven vanuit Voorne Putten verbeterd kan worden. De uitkomst van fase 1 van dit onderzoek is dat er een aantal (pakketten van) maatregelen kunnen worden genomen,, waaronder het partieel verbreden van de N57 in combinatie met het ongelijkvloers maken van een aantal kruisingen en het aanbrengen van een aantal verbeteringen op en aan bestaande infrastructuur[6]. In het komende jaar wordt fase 2 van deze

[6] https://move-rdh.nl/projecten/1315945.aspx?t=Gebiedsuitwerking-Voorne-Putten-en-Haven-Rotterdam

studie uitgevoerd, waarin het pakket van maatregelen zal worden bepaald en deze maatregelen nader zullen worden uitgewerkt.

Ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer
Zoetermeer is bezig met grootschalige stedelijke verdichting. In het zogenaamde Entree-gebied, aan weerszijden van de Afrikaweg en rond de Mandelabrug worden tussen 2021-2030 ongeveer 4500 woningen gerealiseerd. Voor de te bouwen woningen in de nabijheid van de Afrikaweg is het nodig om een langzaam verkeersroute richting het station te realiseren. Er komt een route zonder hoogteverschillen vanuit de nieuwe wijk en het centrum van Zoetermeer naar de Mandelabrug en het station. Tevens worden er 1000 overdekte fietsstallingsplekken bij het station gerealiseerd en krijgt het station aan de noordzijde een goede entree en aansluiting op de nieuwe woonwijk. Het geheel van mobiliteitsmaatregelen die aan deze gebiedsontwikkeling gaat bijdragen kost € 21,5 miljoen. Het Rijk reserveert daartoe € 4 miljoen.

Fietsenstallingen Den Haag centraal en vernieuwing Den Haag Hollands Spoor
Op station Den Haag Centraal is de op één na grootste fietsenstalling ter wereld geopend. De stalling biedt plek aan 8.000 fietsen, waarvan 700 OV-fietsen. Ook is er ruimte gereserveerd voor bakfietsen en fietsen met kratjes of kinderzitjes. Daarnaast is in september het vernieuwde station Den Haag Hollands Spoor en de bijbehorende nieuwe fietsenstalling voor 2.500 fietsen geopend. Het station heeft er een nieuwe volwaardige ingang bijgekregen met een nieuw stationsplein en winkels.

Spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent
Voor de verbeterde spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent hebben Rijk en regio ingestemd met het uitwerken van een adaptieve strategie en een intentieverklaring. Voor deze verbetering is € 15 miljoen gereserveerd vanuit het compensatiepakket Zeeland waarvan maximaal € 2 miljoen wordt ingezet voor de verdere uitwerking van het project (Kamerstuk 33358, nr. 28).

De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050
De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 is vastgesteld. De Gebiedsagenda geeft gebiedsgericht uitvoering aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het is het resultaat van een intensief gebiedsproces, waarbij voor de wateropgave de verbinding is gezocht met de regionale economie en met prioritaire opgaven uit de NOVI, zoals circulaire economie, energietransitie en klimaatadaptatie. Het uiteindelijke resultaat is een langetermijnperspectief 2050 voor de ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta, een kennis- en innovatieprogramma en een oriënterende uitvoeringsagenda 2030.[7] De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 is een inspiratiedocument als vertrekpunt voor verdergaande maatschappelijke en bestuurlijke samenwerking in de regio. Een eerste stap is de start van een brede verkenning om zowel voor de korte als de lange termijn in kaart te brengen welke gezamenlijke stappen gezet kunnen worden om te komen

[7] https://www.zwdelta.nl/sites/all/files/default/gebiedsagenda_zuidwestelijke_delta_2050_interactief.pdf

tot een klimaatrobuuste zoetwaterverdeling, een goede (ecologische) waterkwaliteit en hoogwaardige natuur in de Zuidwestelijke Delta.

A15 Maasvlakte-Vaanplein
In de MIRT-brief van 19 juni 2020 (Kamerstuk 35300 A, nr. 95) is aan uw Kamer gemeld dat de financiële spanning als gevolg van de afbouw van de Botlekbrug ingeschat werd tussen de € 60 miljoen en € 70 miljoen. Inmiddels is een groot deel van deze budgetspanning binnen het projectbudget opgevangen, waarmee de budgetspanning aanzienlijk lager vastgesteld kan worden op € 24 miljoen. In het huidige projectbudget zijn risicoreserveringen opgenomen waarvan de komende jaren moet blijken in hoeverre deze vrijvallen. Gedurende de looptijd tot 2035 kan de spanning daarmee mogelijk verder worden ingelopen of kan de risicoreservering worden aangesproken. Ophogen van het projectbudget wordt nu niet noodzakelijk geacht.

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel
De aanbesteding van de ingenieursdiensten voor het ontwerp Tracébesluit A20 Nieuwerkerk-Gouda eerder dit jaar heeft helaas niet geleid tot een inschrijving. Na consultatie van de markt heeft Rijkswaterstaat de aanbesteding met een aangepaste uitvraag opgestart met onder meer aanpassing van de risicoverdeling. De huidige planning gaat ervan uit in de zomer van 2021 de gunning te laten plaatsvinden, waarna de planuitwerking kan starten. Vooruitlopend op de planuitwerking en realisatie van dit project zijn er gesprekken met de betrokken regionale bestuurders gaande over het verbeteren van de bereikbaarheid op de korte termijn.

Verkeersstudie A12 Gouda-Utrecht
Uit de verkeersstudie A12 Gouda-Utrecht van 2020, dat een vervolg is op de studie van 2019 en als bijlage bij deze brief is toegevoegd, is gebleken dat het Utrechtse wegennet in 2030 verzadigd is. Om de extra verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van de woningbouwopgave te kunnen accommoderen zijn extra bereikbaarheidsmaatregelen nodig. Eén van de onderwerpen van gesprek is het ontwikkelen van een aanpak voor korte termijn maatregelen. Samen met de regio is de intentie uitgesproken om in april hierover een besluit te nemen.

In het kader van U NED moet integraal worden besloten over de woningbouw - aantallen, aard, locaties - en de daarvoor te nemen bereikbaarheidsmaatregelen. Dit betreft zowel mobiliteits- en verkeersmanagement als investeringen in HWN, OWN, OV en fiets, waarbij het voor wat betreft het HWN gaat om de Ring Utrecht (A2, A12, A27, A28) en om de A12 Gouda-Utrecht. Dit vergt nader overleg en overeenstemming met de regio in het kader van U NED. Voorts blijkt uit de verkeerstudie A12 Gouda-Utrecht dat er voor dit traject ook sprake zal zijn van een kostbare ingreep, gelet de fundering van de huidige rijbanen en de ondergrond. Er is dan ook geotechnisch onderzoek noodzakelijk om een betrouwbare inschatting van de kosten te kunnen maken. Dit is nodig met het oog op een te nemen besluit om een verkenning te starten.
Mede gezien de financiële situatie, de hoge kosten en de onzekerheden in de kostenraming is het nog niet mogelijk om een MIRT-verkenning te starten naar capaciteitsuitbreiding van de A12 in de richting van Gouda. Rijk en regio blijven in gesprek over het vervolg. Afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende

financiële middelen bij Rijk en regio wordt gestreefd naar een startbeslissing voor een MIRT-verkenning in het BO MIRT 2021.

A4 Knooppunt Burgerveen-N14 & A4 Haaglanden-N14
De opdracht voor de planuitwerking van de A4 knooppunt Burgerveen-N14, genoemd in het Regeerakkoord, is inmiddels gegund. Er wordt momenteel gewerkt aan het ontwerp Tracébesluit, welke in de tweede helft van 2022 wordt verwacht. Het ontwerp Tracébesluit A4 Haaglanden-N14 is begin dit jaar ter visie gelegd. De binnengekomen zienswijzen worden verwerkt in de Nota van Antwoord bij het Tracébesluit. Met de gemeente Rijswijk is overeenstemming bereikt over het realiseren van zowel een fiets- als ecoduct over de A4, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de 'meekoppelkansen' met de daarbij overeengekomen regionale bijdrage.

A16 Rotterdam
Project A16 Rotterdam heeft eind vorig jaar vertraging opgelopen bij het verkrijgen van de watervergunning. In eerste instantie was niet duidelijk of aan de vergunningsvoorwaarden kon worden voldaan. Oorzaak hiervan waren onzekerheden rond de omgang met chlorideconcentraties en PFAS in het projectgebied. Inmiddels is aan alle voorwaarden voldaan, zijn de benodigde vergunningen verleend en zijn de bouwactiviteiten in volle gang. Met de opdrachtnemer is een nieuwe planning opgesteld. De mijlpaal openstelling verschuift hierin met een jaar, naar 2025. Opdrachtnemer heeft zelf en voor eigen rekening versnellingsmaatregelen ingezet om de vertraging die in het domein van de opdrachtnemer liggen ongedaan te maken. De extra kosten voor het Rijk als gevolg van de vertraging bedragen ordegrootte € 115-130 miljoen. Hiervoor is een risicoreservering getroffen. Afspraken hierover worden de komende tijd contractueel uitgewerkt.

A16-N3
Begin november 2020 is het knooppunt A16-N3 volledig opengesteld. Met het realiseren van dit project is de doorstroming verbeterd en is voorzien in ontsluiting van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV. Het project is gerealiseerd in een samenwerkingsverband tussen Rijk, Provincie, gemeente Dordrecht en Wegschap Tunnel Dordtse Kil.

A24 Blankenburgverbinding
Het projectbudget van project Blankenburgverbinding wordt met € 18,7 miljoen verhoogd, voornamelijk als gevolg van extra gemaakte kosten voor de omgang van met PFAS vervuilde grond in het projectgebied (ca. € 14 miljoen) en maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en hiermee samenhangende nieuwe normering/wet- en regelgeving waterveiligheid (ca. € 3,5 miljoen).
De aanleg van de A24 Blankenburgverbinding tussen Vlaardingen en Rozenburg verloopt voorspoedig. De contouren van het tracé zijn buiten inmiddels duidelijk zichtbaar. Het tracé wordt al gebruikt door bouwverkeer, zodat het onderliggend wegennet zoveel mogelijk wordt ontlast. De funderingselementen voor de toeritten van de Maasdeltatunnel zijn inmiddels gereed, evenals de passage van de metroverbinding Hoekselijn met de Hollandtunnel, de landtunnel op de noordoever. De voorbereidende werkzaamheden voor de verbreding van de A20 zijn uitgevoerd, de daadwerkelijke verbreding start begin 2021. Daarnaast zijn in het najaar de funderingswerkzaamheden van Knooppunt Vlaardingen gestart.

Voor de verbinding van de A24 met de A15, knooppunt Rozenburg, worden komend jaar de fly-overs over de A15 gebouwd. De twee dekken die hiervoor nodig zijn worden boven de A15 gebouwd, terwijl het verkeer doorrijdt. Tevens realiseren de regionale partners in goede samenwerking met Rijkswaterstaat een impuls in het omliggend gebied. De projecten uit het Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland krijgen steeds meer vorm. Begin 2021 start de uitvoering van de eerste projecten gericht op verbetering van de waterkwaliteit, natuur en recreatie.

Goederenvervoercorridors
Op het Bestuurlijk Overleg Goederenvervoercorridors hebben partijen de contouren van een Toekomstagenda voor de corridors Oost en Zuidoost voor de periode 2020-2030 vastgesteld. Zij zetten in op versterking van robuuste achterlandverbindingen en het multimodaal knooppuntennetwerk, ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten, digitalisering en verduurzaming. Binnen dit kader starten onderstaande maatregelen op korte termijn.

Eén van de maatregelen om de robuustheid van de netwerken en knooppunten te vergroten is het realiseren van een structurele modal shift van weg naar water. Hiervoor start in 2021 een stimuleringsregeling van € 40 miljoen voor vervoerders en verladers, gericht op bundeling en verplaatsing van vrachten van de weg naar de binnenvaart en het opzetten van frequente bargelijndiensten. Verder wordt het vervoer over water aantrekkelijker gemaakt door het stimuleren van de aanleg van kademuren met een regeling van € 10 miljoen voor regionale initiatiefnemers. In het Bestuurlijk Overleg is door alle betrokkenen benadrukt dat ook een modal shift van weg naar spoor van belang is. In aanvulling op de regeling voor het stimuleren van modal shift van weg naar water wordt de inzet hierop in overleg met de spoorgoederenvervoersector, regio's en de Topsector Logistiek verder uitgewerkt.

Er worden verkenningen gestart naar welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn voor het faciliteren van 740 meter lange treinen naar Venlo en Bad-Bentheim en het toekomstbestendig maken van het spoor bij knooppunt Venlo.

Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem. Op basis van nieuwe inzichten blijken er ingrijpendere maatregelen noodzakelijk te zijn aan bestaande kunstwerken en het wegdek dan eerder verondersteld. Het traject A15 Papendrecht – Gorinchem vormt nu al een groot knelpunt en zonder maatregelen zal dit in de toekomst alleen nog maar toenemen. Vanwege het belang van een goede doorstroming op de A15 voor de bereikbaarheid en economie in Nederland, verhoogt het Rijk het beschikbare budget voor de A15 Papendrecht - Gorinchem op met € 375 miljoen zodat een effectieve voorkeursvariant uitgewerkt wordt.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors is het MIRT-Onderzoek Vergroten robuustheid vaarwegen vastgesteld (bijlage). Verschillende vervolgonderzoeken worden gestart naar maatregelen die bijdragen aan de robuustheid van de vaarwegen. Ook wordt het uitgesteld onderhoud op het (hoofd)vaarwegennetwerk verminderd en worden stresstesten uitgevoerd. In IRM-verband wordt gewerkt aan beleidsopties voor bodemligging. Er is in dit kader €

100 miljoen gereserveerd voor het aanpakken van bodemknelpunten voor de scheepvaart op de grote rivieren. Corridorpartijen zien kansen voor buisleidingen bij het (internationale) transport van grondstoffen. Er wordt een haalbaarheidsonderzoek voor een buisleidingtracé tussen Rotterdam en chemiecluster Chemelot (met internationale aansluiting) uitgevoerd.

Om landelijke sturing op de ontwikkeling van bedrijventerreinen en de vestiging van (grootschalige) logistiek te versterken start een onderzoek naar vraag en aanbod van bedrijventerreinen en het provinciale (beleids-) instrumentarium.
In het kader van digitalisering van de corridors wordt geïnvesteerd in het digitaliseren van processen en informatie-uitwisseling in het spoorgoederenvervoer. De corridors worden verder verduurzaamd door alle Rijksligplaatsen voor binnenvaart te voorzien van walstroom en het stimuleren van zero emissie laadinfrastructuur voor lange afstand goederenvervoer via weg en water als onderdeel van Clean Energy Hubs.

Ten slotte wordt de haalbaarheid van een integrale corridoraanpak voor het goederenvervoer op de route Amsterdam – Rotterdam - Antwerpen en verder (corridor Zuid) onderzocht.

Algemeen

Gevolgen COVID-19 bij projecten en onderhoud

De COVID-19 crisis en de aanpak ervan hebben uiteraard ook effect op Rijkswaterstaat, de Grond-, weg- en waterbouw en de installatiebranche, en op ProRail en de spooraannemers. De werkzaamheden buiten gaan zo veel mogelijk door mits de veiligheid en kwaliteit voldoende geborgd kunnen worden. Hiervoor is een protocol ‘Samen veilig doorwerken’ afgesproken met Bouwend Nederland. De projecten volgen de afspraken zoals aan uw Kamer bij brief van 21 april 2020 is gemeld over de aanpak infrasector tijdens de COVID-19 crisis (Kamerstuk 35300 A, nr. 86). Deze afspraken houden in dat Rijkswaterstaat en ProRail de meerkosten ten gevolge van RIVM richtlijnen in redelijkheid zullen vergoeden, waarbij deze meerkosten door de marktpartijen onderbouwd moeten worden. Negatieve gevolgen voor projecten door COVID-19 zijn opgetreden 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 inefficiënt werken ten gevolge van RIVM-richtlijnen. Tegelijkertijd heeft Rijkswaterstaat, samen met marktpartijen en brancheorganisaties, werk naar voren gehaald. Dit werd ten eerste gedaan om gebruik te kunnen maken van een periode waar er minder auto’s op de weg zijn en ten tweede om de vraaguitval bij andere opdrachtgevers te compenseren. Ook ProRail heeft de mogelijkheden om werkzaamheden naar voren te halen onderzocht. Zo zijn spoorwerkzaamheden aan de Schipholtunnel naar voren gehaald. ProRail is in voortdurend overleg met de spooraannemers om te borgen dat projecten en onderhoud zo adequaat mogelijk doorgang vinden.

Stikstof

Over de gevolgen van stikstof voor de zeven MIRT-projecten is uw Kamer eerder geïnformeerd (Kamerstuk 35300 A, nr. 92). In algemene zin kunnen wij daaraan toevoegen dat we alle mogelijkheden bezien om vertraging op projecten en bij instandhouding te voorkomen of te beperken.

We zijn hierbij vanzelfsprekend ook afhankelijk van de beschikbaarheid van stikstofruimte in bijvoorbeeld het stikstofregistratiesysteem of de stikstofruimte om extern te salderen.

Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit
De komende jaren wordt het meerjarige programma Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit (VSD) gestart. De aanpak heeft als doel om bij te dragen aan de transitie naar een veiliger, slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem. Zoals geformuleerd in de Schets Mobiliteit naar 2040, vraagt dit om een nieuwe manier van denken over het organiseren van mobiliteit. Het programma richt zich op maatregelen die binnen de capaciteit van de bestaande fysieke netwerken het gebruik van deze netwerken optimaliseren, op korte termijn realiseerbaar zijn en leiden tot structurele effecten. Het gaat daarbij om maatregelen op het gebied van smart mobility, doelgroepgerichte gedragsaanpak, logistiek/hubs, minder hinder en maatregelen die het fietsgebruik stimuleren. Maatregelen ook die opschaalbaar zijn en leiden tot versnelling van gewenste effecten. Het ministerie van IenW stelt voor het programma voor de komende vier jaar in totaal € 160 miljoen beschikbaar. Met de regio's zullen de meerjarige afspraken per gebied worden uitgewerkt, waarbij 50% medefinanciering wordt vereist. Het Rijk neemt het voortouw om kaders en uniforme standaarden te ontwikkelen. Dit najaar zijn de eerste concrete afspraken al gemaakt (voor circa € 29 miljoen totaal). Deze richten zich onder meer op het bestendigen van de positieve mobiliteitseffecten van de COVID-19 crisis door samenwerken met werkgevers en onderwijsinstellingen. Zo zijn er afspraken gemaakt om werkgevers te stimuleren en te helpen hun reisgedrag zoals nu tijdens de COVID-19 crisis te bestendigen; meer thuiswerken en meer flexibel werken. Ook zijn er afspraken gemaakt over een grotere rol van de fiets in het woon-werk verkeer. Met het onderwijs zijn afspraken gemaakt over het meer op afstand leren. Het doel van deze afspraken is om op structurele wijze filevorming aan te pakken. Dit geeft invulling aan de aankondiging in de brief van 10 juli 2020 over mobiliteit en de COVID-19 crisis (Kamerstuk 31305, nr. 315) en aan de motie Postma cs (35570 XII, nr. 27). Op het gebied van Smart Mobility wordt een versnellingsimpuls gegeven aan de reeds ingezette aanpak en werkwijze. Er wordt samen door overheid (Rijk-regio-gemeenten) en bedrijfsleven gewerkt aan het opschalen van Smart Mobility toepassingen zoals digitalisering van overheden, inkoop van data of expertise voor alle regio's ten behoeve van digitalisering uitvoeren, iVRI's en MaaS.

MaaS
In het kader van MaaS zijn afspraken gemaakt die bijdragen aan schaalvergroting waaronder het verplichten van de TOMP API als standaard voor data-uitwisseling binnen Mobility as a Service, het onderzoeken van een nationaal systeem voor deelmobiliteitsvergunningen en het inzetten op open en uniforme mobiliteitshubs voor deelmobiliteit.

Integraal Riviermanagement
Op het Deltacongres van 12 november 2020 is de intentieverklaring Integraal Riviermanagement (IRM) gepresenteerd. De verklaring is mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ondertekend samen met de Deltacommissaris en voorzitters van de Deltaprogramma's Rijn en Maas. Met deze

intentieverklaring verankeren we onze gezamenlijke ambities. We gaan regionale overheden, koepelorganisaties en andere stakeholders vragen om zich hierbij aan te sluiten om zo een brede basis te creëren voor het in ontwikkeling zijnde IRM. Ook hebben wij in het Infrastructuurfonds € 100 miljoen gereserveerd voor het aanpakken van laagwater/bodemknelpunten voor de scheepvaart op de grote rivieren. Deze reservering wordt nu verder uitgewerkt naar concrete projecten in IRM-verband vanwege de samenhang met andere opgaven in het rivierengebied. In Oost-Nederland wordt voortvarend gewerkt aan de in 2019 gestarte pilotprojecten IRM en in dit Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik met Zuid-Nederland afspraken gemaakt over de start van zes nieuwe IRM-pilots. Daarbij is gelet op mogelijkheden voor het opdoen van leerervaringen voor IRM, zodat ervaringen op projectniveau bijdragen aan de beleidsontwikkeling op programmaniveau. Het gaat om vijf onderzoeken, namelijk (1) Maasoevers Maastricht, (2) Samenhangende uitwerking ten noorden van Venlo, (3) Alem en St. Andries, (4) Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse Zijde A2 en (5) Hoogwaterveiligheid ’s Hertogenbosch (Crèvecoeur), en een bijdrage aan een concreet regionaal voorstel voor het verlagen van een dam in het rivierbed van de Maas nabij Roermond. Dat is goed voor de waterveiligheid en biedt ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatie-ondernemers.

Voor de verdere voortgang van de waterdossiers wordt verwezen naar de brief van 4 november 2020 die uw Kamer heeft ontvangen ten behoeve van het Wetgevingsoverleg Water (Kamerstuk 27625, nr.523).

Uw Kamer ontvangt hierbij het Eindboek Meerjarenprogramma Ontsnippering hierbij in een bijlage. Na de Tweede Wereldoorlog zijn veel wegen en spoorwegen aangelegd. Dat heeft ons land economisch vooruit geholpen, maar de keerzijde ervan was dat natuurgebieden versnipperd raakten. In de afgelopen 15 jaar zijn meer dan 500 maatregelen genomen om deze weer met elkaar te verbinden. Het eindboek toont de resultaten ervan, waardoor vele diersoorten weer veilig kunnen oversteken. Deze verbindingen verminderen daarnaast ook de kans op aanrijdingen. En dat is belangrijk, ten behoeve van zowel de verkeersveiligheid als de biodiversiteit in de natuurgebieden.

Betrouwbaar en robuust spoor
Stapsgewijs wordt gewerkt aan de verbetering van de betrouwbaarheid en robuustheid van de treindienst in lijn met het Toekomstbeeld OV. Naar aanleiding van de motie Amhaouch/Schonis (Kamerstuk 29984, nr. 875) is uw Kamer begin dit jaar geïnformeerd over de aanpak van aanvullende maatregelen aan het spoor richting 2030 (Kamerstuk 32404, nr.97). Onder de noemer Spoorcapaciteit 2030 worden urgente infrastructuurmaatregelen uitgevoerd, met als doel een robuust en veilig spoorsysteem voor verdere doorgroei en een nog beter reisproduct voor de reiziger. Hiervoor is €87 miljoen gereserveerd en hierboven in de brief wordt aangegeven welke maatregelen er per landsdeel worden uitgevoerd.

Overwegen
De afgelopen jaren zijn positieve resultaten geboekt ten aanzien van de aanpak van overwegen. Het aantal incidenten op overwegen op het hoofdspoor nam tussen 2000 en 2019 met 50% af en het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen is in deze periode met 70% gedaald. Dat goede vooruitgang met de overwegenaanpak wordt geboekt heeft ook de ILT in haar jaarverslag opgemerkt

door te melden dat in 2019 het grootste aantal overwegen zijn aangepakt sinds 2014. De ILT benadrukt tegelijkertijd dat de overwegenaanpak verder moet worden geïntensiveerd om ook in de toekomst de overwegveiligheid verder te verbeteren. Mede daarom is besloten om tot en met 2023 ca. € 37,5 miljoen per jaar extra te investeren in het NABO-programma. Uw Kamer wordt via de jaarlijkse brief over de veiligheid op het spoor nader geïnformeerd over onder andere de aanpak van overwegen.

Trillingen spoor
Er wordt € 20 miljoen euro beschikbaar gesteld voor extra onderzoek naar het tegengaan van spoortrillingen. Dat is op 17 november 2020 ook aangegeven in de Kamerbrief over de stand van zaken met betrekking tot spoortrillingen (Kamerstuk 29984, nr. 906).

Brede Doeluitkering
Naast de toename van de beheer en onderhoudskosten op de hoofdinfrastructuur, nemen ook de beheer, onderhoud- en vervangingskosten van de regionale railinfrastructuur (tram en metro) in gelijke mate toe. Daardoor is regionaal steeds minder bestedingsruimte voor de wettelijke verkeers- en vervoerstaken van de vervoerregio's Amsterdam en MRDH zoals duurzame bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid en nieuwe investeringen die voortkomen vanuit de bereikbaarheids- en gebiedsprogramma's. Daarom wordt bezien of en zo ja welke aanpassingen nodig zijn in de omvang en systematiek van de doeluitkering aan de vervoerregio's (BDU).

Programma Toegankelijkheid stations
In het Programma Toegankelijkheid stations werkt ProRail aan de bereikbaarheid van het perron en de trein, zodat een gelijkvloerse instap ontstaat. Daarnaast worden maatregelen genomen voor mensen met een auditieve of visuele beperking. Ieder jaar werkt ProRail aan diverse stations, zodat in 2030 alle stations toegankelijk zijn. In 2020 zijn nieuwe liften of hellingbanen geplaatst op acht stations zoals op Haarlem Spaarnwoude, Castricum, Deventer en Eijsden en is de perronhoogte op elf stations verhoogd, onder andere op Bergen op Zoom, Helmond Brandevoort, Zoetermeer en Nijkerk.

Tractie-energievoorziening
De tractie-energievoorziening is een belangrijk onderdeel van een robuust en toekomstbestendig spoorsysteem. Hierin past een systeemkeuze (doorontwikkelen huidig 1,5kV-systeem of overschakelen op bijvoorbeeld 3kV). De verdere uitwerking van ontwikkelagenda van Toekomstbeeld OV is het kader waarbinnen dit besluit verder beslag krijgt. Hiervoor loopt inmiddels een vervolgonderzoek zoals aangekondigd in de MIRT-brief van 19 juni jl. Daarbovenop is nu € 15 miljoen gereserveerd voor verdere voorbereidende stappen.

Meerjarenprogramma Geluidsanering
De maatregelen vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering worden bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Voor wegen zijn deze onderzoeken inmiddels afgerond, voor spoor nagenoeg. Met het in procedure brengen van de saneringsplannen is inmiddels ook gestart. Van de geplande 21 saneringsplannen voor wegen zijn er inmiddels

vier onherroepelijk vastgesteld. Voor spoor zijn er in totaal 41 saneringsplannen voorzien, waarvan er tot op heden tien onherroepelijk zijn vastgesteld. Door koppeling aan al geplande werkzaamheden wordt een deel van de uitvoering in latere jaren gerealiseerd. Voor de uitvoering van het programma is € 1 miljoen (begroting 2021) beschikbaar. De saneringsplannen moeten uiterlijk 31 december 2023 zijn ingediend.

Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV)
In 2008 is het actieprogramma regionaal openbaar vervoer (AROV) gestart. Projecten uit dit programma zijn bedoeld om het regionale openbaar vervoer te verbeteren. Over de uitvoering van het AROV zijn overeenkomsten met decentrale overheden/regio's gesloten. In de vorige MIRT-brief is uw Kamer geïnformeerd dat een zes projecten vertraagd zijn.

Met de Vervoerregio Amsterdam is afgesproken om de AROV-projecten die in Noord-Holland lopen éénmalig met vijf jaar te verlengen tot 31 december 2025, onder de voorwaarde dat het Rijk regelmatig updates krijgt. De vijf projecten zijn vertraagd, maar staan qua noodzaak niet ter discussie. Bovendien zijn alle projecten al aanbesteed of start de aanbesteding binnenkort.
Ook voor het AROV-project Tram Maastricht-Hasselt zal de termijn eenmalig verlengd worden tot 31 december 2026 onder scherpe voorwaarden over de voortgang. Indien de realisatietermijn niet wordt gehaald zal de Rijksbijdrage worden teruggevorderd, aanvullende financiering vanuit het Rijk is niet aan de orde en verantwoordelijkheid voor voortgang en financiering ligt bij de regio in samenwerking met de Vlaamse overheid. Hierover is tijdens het BO MIRT Zuid een afspraak gemaakt tussen Rijk en regio.

Korte termijn file-aanpak
De uitvoering van de korte termijn file-aanpak is volop bezig. Steeds meer maatregelen zijn afgerond zoals het beschikbaar stellen van *in-car* informatie over ingestelde omleidingen bij incidenten. Ook zijn er vanuit de eerste tranche met maatregelen 20 extra stand-by berger locaties gerealiseerd De zes extra stand-by berger locaties uit de tweede tranche zijn nog niet gerealiseerd (Kamerstuk 31305, nr.270). Vanwege juridische bezwaren is het niet mogelijk om deze toe te voegen aan de huidige contracten of extra op de markt te zetten naast de huidige contracten. Begin 2022 worden de contracten voor bergers opnieuw aanbesteed.

Fiets
Fietsmaatregelen leveren een belangrijke bijdrage aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De fiets kan voor afstanden tot 15 kilometer een geschikt alternatief zijn voor autogebruik. In de tijd van COVID-19 is actieve mobiliteit belangrijker geworden. Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Sinds het begin van de COVID-19 pandemie ligt het aandeel fiets in het woon-werkverkeer hoger, deze stijging willen we vasthouden. Rijk en regio hebben gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets, als volwaardige modaliteit en oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven, meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2020 hebben Rijk en regio procesafspraken gemaakt om middels regionale fietsnetwerkplannen te komen tot een 'Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)'. In maart 2021 wordt gestreefd naar een eerste

contourenschets en in september 2021 naar een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de moties Kröger/Schonis (Kamerstuk 35300 XII, nr.104), Kröger/Laçin/Schonis/Van Es (Kamerstuk 35300 A, nr.109) en Laçin (Kamerstuk 35426 A, nr.16).

Rijk en regio werken samen om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis te bevorderen. In de afgelopen periode is de stallingscapaciteit bij stations fors uitgebreid. Met de afspraken die bij het MIRT 2020 zijn gemaakt zal de capaciteit in 2025 ongeveer 600.000 kunnen zijn. Daarmee is een belangrijke bijdrage geleverd aan de uitvoering van het Bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations uit 2016. Hierbij is de afgesproken inhaalslag gemaakt om in de oplossing van de tekorten aan fietsparkeerplaatsen te voorzien. Dit jaar hebben provincies en vervoerregio's aanvragen gedaan voor een cofinancieringsbijdrage uit € 75 miljoen extra Rijksmiddelen vanuit het Klimaatakkoord. Bij de toekenning van bijdragen is het uitgangspunt dat aandacht wordt besteed aan een hogere benutting van bestaande capaciteit en innovaties in het fietsparkeren.

Minder Hinder
Minder Hinder gaat onderdeel uitmaken van de programmatische aanpak VSD (Veilig, Slim en Duurzaam) zodat ook met de hinderaanpak wordt bijgedragen aan de transitie naar een veiliger, slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem.
Het komend decennium is sprake van een grote opgave op het gebied van onderhoud en renovatie; zowel op en om het hoofdwegennet als op de hoofdspoorweginfrastructuur, het regionale wegennet en het regionale/lokale OV-net. Daarom is in 2020 zowel landelijk als regionaal gewerkt aan de uitwerking in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2019 gemaakte afspraken over Minder Hinder. Daarbij geven Rijk en regio aan dat de gezamenlijke hinder- en mobiliteitsaanpak, naast hinderreductie, mede gericht is op duurzame gedragsverandering en bewust mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven (werkgevers en publiekstrekker).
Om deze verandering te ondersteunen werken Rijk en regio in 2021 gezamenlijk aan een meer gecoördineerde inzet van nu nog afzonderlijke programma's en projecten bijvoorbeeld op het gebied van fiets, werkgevers- en onderwijsaanpak. Ook maken Rijk en regio uiterlijk in de eerste helft van 2021 afspraken over een landelijke communicatiestrategie, waaronder de mogelijke doorontwikkeling van "Van A naar Beter" en een landelijke campagne gericht op de gewenste gedragsverandering. Het streven is om uiterlijk ultimo 2021 in elk landsdeel een bindende meerjarige afspraak te maken over welke Rijks- en regionale budgetten langs welk tijdpad gecoördineerd kunnen worden ingezet voor de regionale en multimodale mobiliteitsaanpak.
Voorbeeld van de invulling van deze nieuwe aanpak is te vinden in de regio Zuidwest zoals aangegeven bij landsdeel Zuidwest.

Maatschappelijke kosten-batenanalyses
De maatschappelijke kosten-batenanalyse is een belangrijk instrument in het MIRT-proces en verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de brede welvaart in Nederland. De kaders van de maatschappelijke kosten-batenanalyses worden continu naar de laatste inzichten aangepast. Op deze wijze blijft het instrument actueel. Een interdepartementale werkgroep heeft bijvoorbeeld de discontovoet geactualiseerd die wordt toegepast in maatschappelijke kosten-batenanalyses. Daarnaast is naar aanleiding van de

motie van het lid Sneller de algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyses geëvalueerd vanuit het concept brede welvaart. Beide rapporten zijn dit najaar door de minister van Financiën naar uw Kamer verzonden. Tot slot worden de kengetallen in maatschappelijke kosten-batenanalyses actueel gehouden en worden waar nodig methodische aanvullingen gedaan.

NMCA
Zoals eerder aangekondigd (Kamerstuk 35000A, nr. 94) vullen we het instrument Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) aan, zodat in de opvolger van de NMCA-2017 de mobiliteitsopgaven in breder perspectief in kaart worden gebracht. Vanuit de ontwikkeling van de mobiliteit laat de opvolger van de NMCA zien hoeveel banen en voorzieningen men in Nederland kan bereiken per regio, en hoe zich dat ontwikkelt. Hierin ligt de verbinding tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. We nemen de ontwikkeling van verkeersveiligheid mee in de analyse, uitgesplitst naar vervoerswijze. Ook de effecten van mobiliteitsontwikkeling op duurzaamheid en milieu krijgen specifieke aandacht. Daarnaast blijven de capaciteit en robuustheid van de netwerken onderdeel van de analyse, en leggen we een directe relatie tussen deze opgaven met de ontwikkeling van bereikbaarheid in gebieden. De grensoverschrijdende verplaatsingen van en naar onze buurlanden worden meegenomen. Ook voor het goederenvervoer brengen we de opgave in kaart op de verschillende corridors, bekeken vanuit goederenstromen in plaats van per modaliteit. Hierin zal capaciteit en verdeling over de verschillende modaliteiten centraal staan.

Uiteindelijk brengt de opvolger van de NMCA hiermee de verschillende aan mobiliteit gerelateerde opgaven in beeld, en vormt het één van de informatiebronnen om vanuit een breder perspectief beslissingen te kunnen nemen. Omdat de toekomst onzeker is werken we onzekerheidsverkenningen uit. De mogelijke lange termijn effecten van COVID-19 op mobiliteit zal er daar één van zijn. Het doel van de analyse verandert niet: de NMCA identificeert de mobiliteitsontwikkeling en daaruit voortkomende mogelijke opgaven vanuit een nationaal perspectief. De NMCA brengt mobiliteitsontwikkeling in kaart zonder aanvullend mobiliteitsbeleid. Zo wordt duidelijk hoe de mobiliteit zich ontwikkelt wanneer na deze kabinetsperiode en na afronding van het MIRT-programma geen aanvullende beleidsmaatregelen en mobiliteitsprojecten worden uitgevoerd. De opvolger van de NMCA krijgt uw Kamer rond de zomer van 2021.

MIRT spelregels
In het voorjaar van 2021 zullen de geactualiseerde spelregels worden aangeboden, in lijn met de toezegging die is gedaan in het Wetgevingsoverleg Mobiliteitsfonds op 10 september 2020. De MIRT-spelregels schetsen het proces dat moet worden doorlopen bij investeringsbeslissingen en de informatie-eisen waaraan moet worden voldaan; het is geen inhoudelijk beleidsafweegkader. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de voorstellen. Doel is onder meer om de spelregels in lijn te brengen met de Wet Mobiliteitsfonds en de Omgevingswet en de daaraan gekoppelde formuleringen en werkwijze(n) en de spelregels te verhelderen en te vereenvoudigen. Daarbij wordt onder andere aandacht geschonken aan onderwerpen als verkeersveiligheid, programmatisch werken, verkeersveiligheid, kostenbeheersing, adaptiviteit en duurzaamheid. Over de aanpassingen zal ook met de regionale partners overleg worden gevoerd.

Op 1 januari 2020 is de Comptabiliteitswet 2016 inwerking getreden. Ingevolge artikel 3.1. van de Comptabiliteitswet 2016 dienen alle voorstellen, voornemens en toezeggingen een toelichting te bevatten waarin wordt ingegaan op (a) de doelstellingen, de doeltreffendheid en de doelmatigheid die worden nagestreefd; (b) de beleidsinstrumenten die worden ingezet; en (c) de financiële gevolgen voor het Rijk en, waar mogelijk, de financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren. Om hieraan te voldoen is deze in een bijlage aan de MIRT-brief toegevoegd. In deze bijlage worden onder andere de doelstellingen van het MIRT toegelicht en met een verwijzing naar het MIRT proces en de MIRT spelregels onderbouwd hoe de doeltreffendheid en doelmatigheid van de MIRT-projecten is gewaarborgd.

Slot
Wij kijken met voldoening terug op Bestuurlijke Overleggen MIRT, waarin we - ondanks de beperkte financiële ruimte - toch goede afspraken met alle landsdelen hebben gemaakt voor een bereikbaar, bewoonbaar, leefbaar en veilig Nederland. In het voorjaar 2021 vinden de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten wordt u, zoals te doen gebruikelijk, geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

drs. K.H. Ollongren

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer