

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 63

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2017

Met deze brief melden wij u de voortgang van enkele projecten en programma's, onderzoeken en een aantal relevante ontwikkelingen voor de infrastructurele planning. We zullen ingaan op de oplevering of ingebruikstelling van een aantal wegen -, water - en spoorprojecten en - programma's. Kort wordt ingegaan op de nieuwe werkwijze met de strategische werkbezoeken en duurzaamheid in de infrastructurele planning. Daarna komt de voortgang van een aantal wegenprojecten aan bod, waar onder de A4 bij Leiden, een aantal vaarwegonderwerpen en het eindrapport van het MIRT-onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost wordt aangeboden. Tot slot komt ook een aantal wateronderwerpen aan de orde.

In het komende najaar zullen wij u in een MIRT-brief de uitkomsten van de BO's MIRT melden, waar we onder meer de voortgang van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's bespreken.

Resultaten

Opgeleverde wegenprojecten

Bij het aantreden van dit kabinet was de verwachting dat aan het einde van deze kabinetsperiode 717 km. aan extra rijstroken zou zijn opengesteld. Met de recente openstelling van de A50 Ewijk - Valburg, inclusief de renovatie van de brug, hebben wij deze mooie mijlpaal gerealiseerd. In de afgelopen maanden zijn ook andere wegprojecten opengesteld. Eind 2016 is de A2 passage Maastricht geopend. Hiermee zijn verkeerslichten op de A2 definitief verleden tijd. Het verkeer op de A2 kan nu zonder hindernissen van Amsterdam direct door naar België en verder zuidwaarts. In april van dit jaar is de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp opengesteld. De reconstructie van het knooppunt

Badhoevedorp is afgerond; de verkeersafwikkeling daar is aanzienlijk verbeterd. Beide projecten dragen ook bij aan verbetering van de leefbaarheid in de kern Badhoevedorp.

Voortgang besluitvorming wegenprojecten

Ook blijven wij bezig met toekomstige extra rijstroken op het wegennet. In de 1^e helft van 2017 hebben wij voor twee belangrijke wegenprojecten Tracébesluiten vastgesteld: voor de draaischijf van Nederland, de Ring Utrecht, en voor de nieuwe verbinding A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15), de ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam – Duitsland. Daarmee brengen wij ook voor de toekomst het wegennetwerk verder op orde.

Deltaprogramma en uitvoeringsprogramma's waterveiligheid

De opgave van het Deltaprogramma (DP) is om te zorgen dat waterveiligheid en zoetwatervoorziening in 2050 duurzaam en robuust zijn en ons land zo is ingericht dat het de grotere extremen van het klimaat veerkrachtig kan blijven opvangen. Het DP 2018 zal de voortgang en de mijlpalen voor de komende tijd rapporteren. Naast de Deltaplannen Waterveiligheid en Zoet Water zal dit jaar voor het eerst het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie onderdeel uitmaken van het DP. Het DP 2018 wordt zoals gebruikelijk met Prinsjesdag aan het parlement aangeboden.

In de eerste helft van dit jaar zijn in de lopende uitvoeringsprogramma's (Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier) enkele projecten opgeleverd. Mooi voorbeeld hiervan is de flexibele waterkering in Bunschoten-Spakenburg die op 10 april jl. werd opgeleverd. Deze unieke, innovatieve kering komt vanzelf omhoog bij opkomend water en beschermt de historische stadskern. Een ander voorbeeld is de oplevering van de hoogwatergeul Veessen-Wapenveld. Hiermee is ruimte voor de IJssel ontstaan waardoor de waterveiligheid is toegenomen en de ruimtelijke kwaliteit is verbeterd.

Conform het verzoek van de Kamer is gestart met het opstellen van de eindevaluatie, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten, voor de projecten Ruimte voor de Rivier en Zandmaas/Grensmaas (onderdeel van Maaswerken). Dit met het oog op beëindiging van de grootprojectstatus van beide projecten. Het streven is uw Kamer uiterlijk 1 april 2018 te informeren over de uitkomsten van de beide eindevaluaties.

Opgeleverde spoorprojecten

In Utrecht, de centrale spoorknoop van ons land, zijn twee belangrijke projecten in dienst gesteld: het Doorstroomstation Utrecht (DSSU) en de OV terminal Utrecht Centraal. Dankzij deze projecten kan Utrecht CS meer treinen en reizigers vlotter afhandelen en is deze spoorknoop gereed voor het rijden voor een hoogfrequente dienstregeling (PHS). De eerste stap met PHS wordt eind dit jaar, met de ingang van de dienstregeling 2018, gezet wanneer tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven 6 intercity's per uur zullen gaan rijden en in de spits meer sprinters in de spitsrichting tussen Houten Castellum en Utrecht Centraal.

Met de opening van het nieuwe Utrecht Centraal station, na de eerdere oplevering van de stations in Rotterdam, Arnhem, Breda en Den Haag, is voorlopig het laatste NSP station (Nieuw Sleutelproject) opgeleverd. Hiermee zijn deze belangrijke OV-knooppunten in het spoornet en internationale poorten klaar voor de toekomst.

Op de Zuidtak in Amsterdam is in het kader van OV SAAL korte termijn spoorverdubbeling gerealiseerd en in Almere zijn keevoorzieningen

gebouwd. Daarmee was met ingang van de dienstregeling 2017 een verbetering van de dienstregeling mogelijk met meer treinen en met een betere betrouwbaarheid en robuustheid van het netwerk. In 2028 volgt als onderdeel van het project Zuidasdok, als laatste NSP, een vernieuwd station Amsterdam Zuid. Voor dit project is recent de aanbesteding succesvol afgerond.

Op 6 april 2017 is de nieuwe grensoverschrijdende treindienst Arnhem – Emmerich – Düsseldorf feestelijk geopend met een eerste treinrit tussen Duisburg en Arnhem voor bestuurders en pers. Deze treindienst verbindt de beide nationale netwerken en maakt grensoverschrijdend reizen per spoor makkelijker. Via het spoor zijn de inwoners van Nederland straks beter verbonden met de inwoners van Nordrhein-Westfalen.

Spoorprojecten in uitvoering

Bij station Driebergen-Zeist is de schop de grond ingegaan voor de grootschalige vernieuwing van het station en het stationsgebied. Ook zijn tracébesluiten vastgesteld voor het 4-sporig maken van het traject Rijswijk-Delft Zuid (ten behoeve van PHS) en voor de aanleg van het Theemswegtracé. Deze zal een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid per spoor en vaarweg van het Rotterdamse Havengebied.

Voor het project Emplacement Den Haag Centraal, waarbij het gehele emplacement opnieuw wordt ingericht, inclusief het weer aansluiten van de perrons 11 en 12, is een nieuw meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp gemaakt. Daardoor kunnen meer treinen sneller en met meer betrouwbaarheid over het emplacement rijden. Uitgangspunt is oplevering in 2023. Het streven is dat delen van het project eerder beschikbaar zullen zijn voor verbetering van de dienstregeling.

Om de Eurostar op een goede plek in Rotterdam te laten aanlanden, zijn aanpassingen aan spoor 1 en perron 1 nodig, zodat de trein vanaf de HSL over de volle lengte aan het perron kan staan. Ook andere internationale treinen, zoals Thalys, kunnen na de aanpassing van perron 1 gebruik maken. Voor de aanpassingen is een budget van € 6,5 mln. gereserveerd. Bij de eerstvolgende voortgangsrapportage HSL-Zuid (rond 1 oktober a.s.) wordt uw Kamer nader geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de introductie van de Eurostar.

Spooronderzoeken

In het BO MIRT van najaar 2016 is afgesproken dat een onderzoek zal plaats-vinden naar integratie van railmodaliteiten op het spoor tussen Amsterdam en Schiphol. Het Rijk, de vervoerregio Amsterdam en NS zijn de opdrachtgevers voor deze studie. In mei 2017 is een studieopdracht verleend. De verwachting is dat de resultaten tijdig beschikbaar zijn voor het BO MIRT van najaar 2017, zodat dan een besluit genomen kan worden over een eventueel vervolg. Om de samenloop op het spoor tussen Zwolle en Enschede te kunnen faciliteren en een gedegen inpassing van alle treinen te blijven garanderen, is een aanpassing op station Almelo noodzakelijk. Met het elektrificeren van het zogenoemde zakspoor in Almelo kan dit worden gerealiseerd. De provincie Overijssel is bereid de kosten van de elektrificatie van dit zakspoor – tot in ieder geval een maximum van € 1,1 mln. – te dragen. Hiermee worden de problemen van samenloop op het traject Wierden – Enschede voor de toekomst definitief opgelost. ProRail zal deze aanpassing in de komende periode in een verkenning nader uitwerken.

Nieuwe werkwijze

Strategische werkbezoeken MIRT

Tussen 30 maart en 26 juni 2017 hebben de vijf strategische werkbezoeken plaatsgevonden. De werkbezoeken zijn een vervolg op de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) van het afgelopen najaar. De strategische werkbezoeken komen voort uit de nieuwe werkwijze van het MIRT en hebben als doel opgaven uit het MIRT in kaart te brengen en op een strategische en gelijkwaardige manier te bespreken. Ze worden geïllustreerd met een bezoek aan de regio. Nieuw aan de werkbezoeken dit jaar is, dat bestuurders uit andere regio's aan kunnen sluiten. Gesproken is over vraagstukken rondom stedelijke bereikbaarheid, Smart Mobility, regionale ruimtelijke visie in Oost-Nederland («Kracht van Oost»), circulaire havens en klimaatadaptatie en ruimtelijke adaptatie.

Duurzaamheid in het MIRT

In MIRT-trajecten wordt meer aandacht gegeven aan duurzaamheid (Kamerstuk 34 550 A, nr. 19). Zo wordt de A6 Almere als een energieneutrale weg aangelegd. Energieneutraliteit speelt ook in het kader van waterveiligheid gerelateerde projecten, zoals bijvoorbeeld IJsseldelta fase 2. Het streven is om de Reevesluis, die onderdeel is van dit project, energieneutraal te maken.

Implementatie kabinetsreactie IBO «Flexibiliteit in infrastructurele planning»

In de kabinetsreactie IBO «Flexibiliteit in infrastructurele planning» (Kamerstuk 34 550 A, nr. 5) is onder meer aangekondigd de reikwijdte van het Infrastructuurfonds te verbreden. Hiervoor is een wijziging aangekondigd van de Wet op Infrastructuurfonds die erop gericht zal zijn, dat ook niet-investeringsuitgaven (zoals Beter benutten) die direct bijdragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur bekostigd kunnen worden uit het Infrastructuurfonds. De werkwijze die we bij beter benutten hebben ontwikkeld, is structureel verankerd in de nieuwe werkwijze van het MIRT maar wordt nu uit de beleidsbegroting bekostigd. Met de wetwijziging kunnen uitgaven als hiervoor bedoeld worden bekostigd uit het Infrastructuurfonds. Bij de uitwerking van de wetwijziging komen complexe vraagstukken op ten aanzien van de uitvoerbaarheid die meer tijd vergen. Daardoor zal het in gang zetten van de wetwijziging dit najaar van start gaan, dat later is dan eerder voorzien (namelijk dit voorjaar). Over een eventuele verdere verbreding van de reikwijdte van het Infrastructuurfonds tot uitgaven die op een doelmatige wijze bijdragen aan de oplossing van bereikbaarheidsopgaven voeren wij een verkenning uit naar de voor- en nadelen van een zogenaamd «Bereikbaarheidsfonds». Toezending aan uw Kamer van de uitkomsten van deze verkenning, zal na de zomer plaatsvinden.

Wegen

A1/A30 Barneveld

In het NO MIRT van 28 november 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 52) is een (gewijzigde) motie van de leden Bisschop e.a. aangenomen die maatregelen bepleit bij de aansluiting A1/A30 Barneveld (Kamerstuk 34 550 A, nr. 51, Handelingen II 2016/17, nr. 33, item 35). Daarbij is verzocht in te stemmen met de start van een MIRT-onderzoek door de regio en in het kader van de uitkomsten daarvan en de uitkomsten van het NMCA 2017

tot een overwogen beslissing te komen voor de realisatie van structurele maatregelen voor het hele knooppunt.

De voorbereidende werkzaamheden voor het regionale MIRT-onderzoek zijn, met medewerking van het ministerie, inmiddels gestart. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het najaar van 2018 verwacht. Het is aan een nieuw kabinet om hierover vervolgbesluiten te nemen, mede op basis van de NMCA 2017.

N36 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Eerder was gebleken, dat verbreding van de rijbaan N36 als op zichzelf staande veiligheidsmaatregel duur is en niet doelmatig. Zoals toegezegd in reactie op de motie van het lid Visser (Kamerstuk 29 398, nr. 551), heeft Rijkswaterstaat nu de doelmatigheid van een verbreding met circa 50 centimeter in combinatie met het reeds geplande groot onderhoud (Almelo-west -Witte Paal) in beeld gebracht. Hieruit is gebleken dat de extra kosten voor deze verbreding, samen met een aantal aanvullende maatregelen (zoals beperken van hoogteverschillen, akoestische markering), in combinatie met groot onderhoud beperkt zijn. Hierdoor kan dit binnen de bestaande kaders en middelen van het programma Meer Veilig wel doelmatig worden uitgevoerd. Daarom zullen deze maatregelen samen met het voor 2018 geplande groot onderhoud worden uitgevoerd.

A15 Papendrecht – Sliedrecht

In de brief aan uw Kamer (bijlage bij Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) is aangegeven dat Rijk en regio nog in gesprek zijn over de verdeling van de meerkosten van € 7,2 mln., die ontstaan doordat Rijk en regio de voorkeur geven aan een (volwaardige) 3e rijstrook (met vluchtstrook) op de zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht (in plaats van doortrekken van de spitsstrook). Inmiddels is hierover een aanvullende bestuurlijke overeenkomst gesloten. Het Rijk is bereid om het voordeel op beheer en onderhoud van € 2,2 mln. dat ontstaat door realisatie van een permanente rijstrook in te brengen als projectbudget. De resterende € 5 mln. wordt naar rato verdeeld.

Het taakstellend budget voor A15 Papendrecht – Sliedrecht bedraagt daarmee nu € 15,4 mln. Het Rijk betaalt hiervan € 8,8 mln., de Provincie Zuid-Holland € 5,3 mln. en de Drechtsteden € 1,3 mln.

A2 Weert-Eindhoven

In het Nota-overleg MIRT van 23 november 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 58) is de toezegging gedaan u te informeren over de uitkomsten van het MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven. Dit MIRT-onderzoek is in het afgelopen jaar uitgevoerd, in nauwe samenwerking tussen de betrokken regiopartijen en het Rijk. Uit de probleemanalyse komt naar voren dat op werkdagen in de ochtendspits structureel files staan op de A2 in de richting Eindhoven. Op het onderliggend wegennet en in de woonkernen in de omgeving van de A2 is daardoor sprake van sluipverkeer. Op de A2 gebeuren ook meer ongelukken dan op een aantal vergelijkbare snelwegen. In de Oplossingenfase van het MIRT-onderzoek zijn 4 maatregelpakketten samengesteld, waarvan de effecten en de kosten in beeld zijn gebracht. Conform de toezegging in de brief van 5 november 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16). bevat één van deze pakketten een volwaardige verbreding van de A2 (verbreding naar 2x3 rijstroken op het hele traject tussen Weert en Eindhoven). Op 14 juni 2017 heeft de Programmaraad van SmartwayZ.NL besloten dat het zogenaamde No Regret Pakket verder wordt uitgewerkt en op korte termijn wordt uitgevoerd. Budget hiervoor wordt vrijgemaakt binnen het Programma SmartwayZ.NL. Het No Regret Pakket bevat een aantal redelijk gemak-

kelijk op de korte termijn te realiseren maatregelen die de problematiek van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A2 verbeteren en het sluipverkeer rondom de A2 verminderen.

Uit de NMCA 2017 blijkt dat er (landelijk) grotere mobiliteitsknelpunten zijn dan de A2 tussen Weert en Eindhoven, ook in de regio Zuid-Nederland. Daarom zal nu geen verkenning worden gestart voor een verdergaand maatregelenpakket op de A2. Aan de hand van de landelijke mobiliteitsontwikkeling en de periodieke monitoring van de economische en mobiliteit binnen het programma zal worden gezien of op termijn verdere maatregelen prioriteit moeten krijgen.

A4 Passage Den Haag

De Planuitwerking van de A4 Passage Den Haag is inmiddels van start gegaan. Met het sluiten van het «Bestuursakkoord inzake uitvoering van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers» is overeengekomen, dat deze Planuitwerking uiterlijk eind 2019 gereed zal zijn. Het gaat om de nadere uitwerking van de Voorkeursbeslissing uit de «Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers» uit 2012 naar aanleiding van de MIRT-Verkenning Haaglanden. De financiële middelen voor dit project zijn beschikbaar vanaf 2023.

A4 Leiden

Naar aanleiding van de verkeersproblemen op de A4 bij Leiden (na de openstelling van het project A4 Burgerveen-Leiden) en de motie van de leden Visser en Hoogland (Kamerstuk 34 300 A, nr. 75), is onderzoek verricht naar de effecten van het doortrekken van de 3e rijstrook op de hoofdrijbaan. Ook is gestudeerd op de vraag of een verlaging van de maximumsnelheid de problematiek kan verlichten. Hierbij wordt u geïnformeerd over de resultaten van deze onderzoeken en de conclusies op grond van de bevindingen.

De conclusie is dat de problemen alleen goed aangepakt worden als het hele traject tussen Burgerveen en Leidschendam in beide richtingen wordt verbreed met extra rijstroken. Het doortrekken van de 3e rijstrook op de hoofdrijbaan van de A4 ter hoogte van Leiden verplaatst het probleem alleen naar het punt waar de weg terug gaat naar twee rijstroken per richting.

Wij hebben opdracht gegeven tot het opstellen van een Startbeslissing voor het uitvoeren van een MIRT-Verkenning, gezien de forse problemen op de A4, de verkeerskundige effecten van de lange variant en de aangenomen motie. In deze MIRT-Verkenning zal verder worden gestudeerd op de vraag wat nodig is om de diverse fileklemmen op het traject A4 Knooppunt Burgerveen-Den Haag effectief aan te pakken, waarna een Voorkeursbeslissing kan worden genomen.

Voor de problematiek is € 50 mln. gereserveerd vanuit de middelen die zijn vrijgekomen bij de verlenging van het IF van 2028 naar 2030.

Een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur leidt eerder tot verslechtering van de doorstroming. Een snelheidsdeken van 90 km/uur heeft hooguit een marginaal effect. Een verlaging van de maximumsnelheid op dit traject zal daarom niet worden doorgevoerd.

De hiervoor genoemde motie van de leden Visser/Hoogland is hiermee uitgevoerd.

Naar aanleiding van overleg met de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude is geconcludeerd dat geen sprake is van restcapaciteit op het betreffende deel van het onderliggend wegennet en dat belangrijke verbindingen bij (grootschalige) incidenten vastlopen. Afgesproken is dat

met name moet worden gewerkt aan enkele zogenoemde «regelscenario's» voor de momenten waarop sprake is van een incident op de A4 en het onderliggend wegennet als gevolg daarvan dreigt vast te lopen.

Het pakket van korte termijnmaatregelen waarover de Kamer eerder is geïnformeerd (Kamerstuk 34 300 A, nr. 61) is uitgevoerd, behoudens het opschuiven van het punt waarop de hoofdrijbaan van 3 naar 2 rijstroken gaat. De hiervoor benodigde Omgevingsvergunning is inmiddels afgegeven. De uitvoering zal nog dit jaar plaatsvinden.

Tenslotte kunnen wij u mededelen dat is besloten om de capaciteitsuitbreidingen van de A4, die momenteel in het kader van de RijnlandRoute worden gerealiseerd, met voorrang uit te voeren. Dit betreft de verbreding van de A4 tussen de N14 en het nieuwe knooppunt Hofvliet in 2018/2019. De exacte fasering wordt momenteel door het project Rijnlandroute uitgewerkt. Door de verbreding wordt de flessenhals bij Leiderdorp in noordelijke rijrichting, waar de rijbaan in de huidige situatie overgaat van 3 naar 2 rijstroken, opgeheven.

A27 Houten-Hooipolder

In februari 2017 is uw Kamer geïnformeerd over de vervanging van de bruggen op het traject A27 Houten-Hooipolder (Kamerstuk 34 550 A, nr. 57). De aanpak hiervan wordt opgenomen binnen het project A27 Houten-Hooipolder. Bij de vervanging van de bruggen moet rekening worden gehouden met internationale eisen wat betreft hoogte en afstand tussen de pijlers. Dit vergt nader onderzoek en overleg. De exacte vertraging voor het project A27 Houten-Hooipolder is daarom nu nog niet bekend. Wij kunnen uw Kamer dan ook nog niet, zoals in bovengenoemde brief beloofd, voor de zomer informeren, maar zullen dit zo spoedig mogelijk na de zomer doen.

Vaarwegen

Sprong over het IJ

Tijdens het VAO Scheepvaart van 21 juni jl. (Handelingen II 2016/17, nr. 90, item 12) heeft u verzocht om het tijdspad van de besluitvorming van de Sprong over het IJ van de gemeente Amsterdam. De planning, voor zover ons nu bekend, is op hoofdlijnen:

15 juni 2017 Definitief voorkeursbesluit IJ-oeververbinding oostkant door B&W Amsterdam

19 juli 2017 Definitief voorkeursbesluit IJ-oeververbinding oostkant door Gemeenteraad Amsterdam

2017–2024 Planfase: diverse afstemmings-, inspraak- en bezwaarmogelijkheden tijdens ontwerp, bestemmingsplanprocedure en vergunningentrajecten (van gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat) en definitief besluit 2024–2025 Realisatie IJ-oeververbinding oostkant voor SAIL 2025

Wij hechten evenals de gemeente Amsterdam aan een goede oeververbinding voor binnenstedelijk verkeer. Wij zien daarbij op dit moment meer voordelen voor een oplossing in de vorm van een tunnel dan een brug. Zoals in het debat is aangegeven, zullen wij, als de gemeente definitief kiest voor een brug, de gemeente binnenkort berichten over onze randvoorwaarden (zoals de doorvaarthoogte van 11.35 m.), en zullen we (via Rijkswaterstaat) het gesprek voeren over een nautisch veilige inpassing.

Voortgang stremming Delden-Hengelo

In de motie Jacobi-De Boer (Kamerstuk 31 409, nr. 97) heeft uw Kamer verzocht «om bij de aanbesteding van de renovatiewerkzaamheden een verkorting van de stremmingsduur zwaarder mee te laten wegen als leidend criterium, rekening houdend met de financiële kaders, dan wel gefaseerd, en bij het zoeken naar creatieve oplossingen om de stremmingsduur te beperken de getroffen bedrijven te betrekken».

Wij kunnen u melden dat de gunning van de renovatie van Sluizen Delden en Hengelo in maart 2017 heeft plaatsgevonden. Bij de gunning hebben criteria inzake het beperken van de stremmingsduur een belangrijk onderdeel gevormd. Binnen de gunningscriteria (EMVI) is opgenomen dat potentiële opdrachtnemers worden beloond indien de stremmingsduur wordt verkort. Daar waar het contract uitging van een maximale stremmingsduur van 35 werkdagen heeft de opdrachtnemer aangeboden de werkzaamheden te realiseren in maximaal 30 werkdagen. Voor de sluis bij Delden is in afstemming met de opdrachtnemer gekozen voor het vervangen in plaats van renoveren van de deuren bij sluis Delden. De stremming van deze sluis neemt zo verder af tot 27 werkdagen. Met de bedrijven langs het kanaal is intensief afgestemd en het voorgestelde moment van stremming heeft ook hun voorkeur.

Wij realiseren ons dat de stremmingsduur voor de Twentekanaal fors is en gevolgen heeft voor de gebruikers van het kanaal. Deze gevolgen kunnen niet geheel worden weggenomen, maar we blijven ons inzetten voor het beperken van de hinder door goede informatievoorziening en voortdurende afstemming met onder andere het bedrijfsleven. Hiermee is invulling gegeven aan de aangenomen motie.

Wilhelminakanaal

In de MIRT-brief van 14 oktober 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) is gemeld dat in overleg met de regio begin 2017 een definitieve oplossing voor de opwaardering van het Wilhelminakanaal zou komen. Op basis van het lopende onderzoek heeft het Rijk, gezien de positieve tussenresultaten, in afstemming met de regio besloten nog enkele maanden extra te nemen om de onderzoeken goed af te ronden. Streven is om in juli 2017 een besluit over de definitieve oplossing te nemen.

Goederenvervoer

MIRT-onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost

In het BO MIRT van eind 2013 hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan de MIRT-Onderzoeken voor de Goederencorridors Oost (Rotterdam-Arnhem/Nijmegen-Duitsland) en Zuidoost (Rotterdam-Brabant/Limburg-Duitsland). Deze onderzoeken waren gericht op het slimmer en duurzamer benutten van deze multimodale logistieke corridors en het verzilveren van de economische meekoppelkansen in de periode tot 2030. Een cruciaal onderdeel hierbij betreft de gezamenlijke visie op een selectief aantal bovengemiddelde multimodale logistieke knooppunten op deze corridors om flexibeler tussen modaliteiten te kunnen schakelen.

Met het toezenden van het eindrapport Goederencorridors Oost en Zuidoost (bijlage 5)¹, waarin de gezamenlijke visie, doelen en brede inventarisatie van mogelijke optimalisatieacties voor de corridors in beeld zijn gebracht, is de onderzoeksfase afgerond. De belangrijkste corridorpartijen hebben aangegeven voor de komende jaren een gezamenlijk

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

gebiedsgericht Goederencorridor programma op te starten, waarbij de contouren voor een programma-aanpak in het komende BO-MIRT zullen worden besproken.

Het Corridorprogramma dient bij te dragen om de in de periode 2005–2014 geconstateerde verschuiving van het Nederlandse goederenvervoer van weg naar binnenvaart en spoor ook voor de toekomst te kunnen continueren. Zie voor een analyse van deze verschuiving het KIM-rapport «Ontwikkeling van de modal split in het goederenvervoer» (bijlage 4)².

Water

MIRT-onderzoek Integrale Veiligheid Oosterschelde

Afgelopen voorjaar is de eindrapportage opgeleverd van het MIRT-onderzoek Integrale Veiligheid Oosterschelde (IVO). Dat onderzoek is door Rijkswaterstaat uitgevoerd, samen met waterschap Scheldestromen en de provincie Zeeland. Centrale vraag van IVO is of aanpassing van het veiligheidssysteem, bestaande uit de Oosterscheldekering en de Oosterscheldebijkten, nodig is vanwege de verwachte zeespiegelstijging. De conclusie is dat de komende decennia het huidige veiligheidssysteem met relatief beperkte aanpassingen goed functioneert. De omliggende gebieden blijven dus afdoende beschermd tegen overstromingen. Een van de aanpassingen is dat, vooral na 2050, de kering vaker dicht moet. Dit jaar wordt onderzoek gestart voor de verbinding met de zandhonger van de Oosterschelde en met economische gebruiksfuncties, ecologie en landschap.

Tot slot

Jaarverslag MJPO

Conform onze toezegging in de beantwoording van vragen over het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2016, zenden wij u hierbij het Jaarverslag 2016 van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (bijlage 3)³ Dit verslag geeft de stand van zaken weer van de uitvoering van het MJPO in het afgelopen jaar.

Voortgangsrapportage tracéwetplichtige projecten

Bij deze brief voegen wij ook de Voortgangsrapportage van de tracéwetplichtige projecten. Deze rapportage geeft het overzicht over de periode van 1 juli tot en met 31 december 2016. Ze bestaat uit een tekstgedeelte (bijlage 1)⁴ en uit tabellen (bijlage 2)⁵. Het tekstgedeelte gaat in op de bereikte resultaten.

De stappen die in de infrastructurele planning zijn en worden gezet door het Rijk in samenwerking met andere overheden en bedrijfsleven, leveren goede bijdragen aan een duurzame economische groei voor dit land.

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

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

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl