

Bijlage moties en toezeggingen

A1/A35

In navolging van de moties van zowel dhr. Von Martels (Kamerstuk 34775 A, nr. 38) als van dhr. Van Aalst (Kamerstuk 35000 A, nr. 6) hebben wij in het Bestuurlijk Overleg MIRT de afspraak gemaakt dat de regio gezamenlijk met het Rijk een verkort MIRT-onderzoek zal starten naar de integrale bereikbaarheidsopgave van Twente, inclusief de A1/A35 (Azelo-Buren). Onderzoek zal moeten uitwijzen of er sprake is van een knelpunt en wat dan de omvang en urgentie is. Op basis van dit onderzoek zal worden gekeken of het nodig is om aanvullende middelen te reserveren.

Regionale knelpunten op het spoor

Op 19 december 2017 heeft uw Kamer via de motie van de heer Sienot c.s. (Kamerstuk 34 775 A nr. 47) verzocht om een actueel overzicht van knelpunten op het regionale spoor en hier de Kamer in het najaar van 2018 over te informeren. In de bijlage treft u deze informatie aan. Met het in kaart brengen van de knelpunten op het regionale spoor is voldaan aan deze motie.

Aanvullend op de motie hebben wij in de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 21 en 22 november afspraken gemaakt over de aanpak van een aantal van de geprioriteerde regionale knelpunten. Reductie van spitsproblematiek en toename van capaciteit op het spoor waren belangrijke indicatoren voor de selectie. Ook is gekeken of de maatregelen een positief effect hebben op het hoofdrailnet en de internationale treinverbinding. De afspraken betreffen bijvoorbeeld de realisatie van de kwartierdienst Sneek-Leeuwarden in de spitsrichting, de aanvullende financiering van de perronfasering van station Arnhem en de nadere uitwerking door ProRail van mogelijke maatregelen voor een snellere rijtijd op Zwolle-Enschede (waaronder perrons Heino en Raalte) en de uitbreiding van de perroncapaciteit op station Heerlen. De afspraken zijn gemaakt op basis van cofinanciering. Voor de concrete afspraken per regio wordt verwezen naar de bijlage.

Spoorproject Leiden - Utrecht

In de brief over de voortgang van het spoorproject Leiden-Utrecht (Kamerstuk 34775 A, nr. 76) heb ik, de staatssecretaris, toegezegd u voor het notaoverleg MIRT de laatste stand van zaken te geven. Het ministerie van IenW werkt samen met de provincies Zuid-Holland en Utrecht, de gemeenten Leiden en Utrecht, ProRail en NS aan het provinciale MIRT-project Leiden-Utrecht. Op het Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik, de staatssecretaris, met de regio afgesproken om een onderzoek te starten naar het verder doortrekken van de spitspendel Leiden-Alphen naar Utrecht. Voor de zomer hopen wij dit onderzoek af te kunnen ronden. Onze intentie is om deze doortrekking zo snel mogelijk in te voeren. Daarnaast onderzoeken we samen de langetermijnperspectieven, waarbij zowel naar het belang van de bereikbaarheid van de regio als het landelijke netwerk wordt gekeken. Hiertoe wordt bijvoorbeeld het reeds uitgevoerde onderzoek naar de baanstabieleit gevalideerd door experts. Hiermee beschouw ik de toezegging als afgedaan.

Spoorverbinding Dordrecht-Brabant

Mede naar aanleiding van de motie Jetten en Van der Graaf (Kamerstuk 29 984, nr. 746) ben ik, de staatssecretaris, met de regionale overheden en NS in overleg over het optimaliseren van de verbinding tussen Dordrecht en Brabant. Zoals ik heb toegezegd in de Kamerbrief over de dienstregeling 2019 (Kamerstuk 29984, nr. 769) zal ik uw Kamer informeren wanneer bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Sluizen Kornwerderzand

In het notaoverleg MIRT van 11 december 2017 is de motie Van der Graaf c.s. aangenomen. In september 2018 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over het financieringsvoorstel voor de sluis bij Kornwerderzand. Tijdens dit overleg is geconstateerd dat er nog een aanzienlijk gat bestaat tussen de kosten voor een bredere sluis en de beschikbare financiële middelen. Mogelijkheden om het financiële gat (verder) te dichten liggen onder andere in het indienen

van een aanvraag voor de 3^e tranche van de Regio Envelop en verder onderzoek naar het versoberen of optimaliseren van projectonderdelen. Ook zal nader onderzoek plaatsvinden naar mogelijke verdringingseffecten van een grotere sluis bij Kornwerderzand op de werkgelegenheid elders in Nederland. Regio en Rijk hebben afgesproken de komende periode samen te werken aan deze actiepunten.

Geluidsproblematiek Coenbrug

Uw Kamer heeft verzocht geïnformeerd te worden over de voortgang van onderzoek naar de geluidsproblematiek rond de Coenbrug, de uitkomsten daarvan en het overleg daarover met de gemeente en de bewoners. Dit conform Kamermotie 34300-A-79 van de leden Smaling en Visser dd. 7 juli 2016 en Kamermotie 34775-A-32 van de leden Laçin en Dijkstra dd. 11 december 2017.

De afgelopen tijd heeft onderzoek plaatsgevonden. Tevens heeft meermaals overleg plaatsgevonden met de gemeente Zaanstad en bewoners.

Uit onderzoek blijkt dat op de betreffende locatie de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Door de constructie van de brug is wel sprake van geluidhinder door het 'bonken' van de brug. Door Rijkswaterstaat is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de hinder hiervan te beperken. Inmiddels is het onderzoek afgerond en blijkt een maatregel mogelijk om deze hinder te beperken. Besloten is tot het nemen van een maatregel waarbij een geluiddempende laag aan de onderzijde van de brug wordt aangebracht. De gemeente Zaanstad en de bewoners worden hierover geïnformeerd.

CO²-neutraliteit

In het licht van de motie Van Brenk (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 60), over de CO²-negatieve provinciale weg die in Zuid-Holland is gerealiseerd, hebben rijk en regio het belang gewisseld van kennisontwikkeling met het oog op CO² neutraliteit als factor bij infrastructurele aanbestedingen.

Cofinanciering

Tijdens het AO MIRT van 27 juni 2018 hebben wij de toezegging gedaan om een nadere reactie te geven op de door Von Martels aangereikte cijfers ten aanzien van regionale cofinanciering en toepassing van criteria.

Het huidige beeld van cofinanciering per regio is tot stand gekomen op basis van besluitvorming in het verleden. Hierin hebben verschillende facetten een rol gespeeld, bijvoorbeeld de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA), de uitkomsten van de MKBA, of er sprake was van inpassing van bovenwettelijke maatregelen of politiek en bestuurlijke afwegingen. Deze besluitvorming heeft zorgvuldig, volgens de MIRT - systematiek in overleg met regionale overheden en uw Kamer, plaatsgevonden en is doorgaans vastgelegd in bestuurlijke afspraken. Hierdoor is het beeld per regio en per project anders. Door op basis van geaggregeerde cijfers per regio het gesprek met elkaar te voeren, worden zaken vergeleken die moeilijk te vergelijken zijn. Bovendien zijn de uitkomsten van deze geaggregeerde cijfers afhankelijk van welk tijdspanne gekozen wordt. De projecten die wel of niet worden meegenomen in een dergelijk onderzoek zijn van grote invloed op de uitkomst. Dat neemt niet weg dat elke regio natuurlijk liever zou zien dat het Rijk meer investeert.

Het huidige regeerakkoord geeft aan dat nieuwe investeringen worden gebaseerd op de uitkomsten van de NMCA en geprioriteerd naar de meest rendabele projecten en de beschikbaarheid van cofinanciering vanuit regio's. Hiermee heeft cofinanciering een explicietere plek gekregen in de afweging. De NMCA geeft de meest urgente knelpunten op nationaal niveau aan. Aangezien deze knelpunten op nationaal niveau niet evenredig over de provincies verdeeld zijn, wordt niet in iedere provincie evenveel geïnvesteerd. Dit is ook niet de ambitie. De NMCA dient als objectieve onderbouwing van de prioritering van investeringen in infrastructuur.

Over de precieze invulling van nieuwe investeringen worden jaarlijks afspraken gemaakt met de regionale bestuurders in de Bestuurlijke Overleggen MIRT en daarna met u, Tweede Kamer. Cofinanciering is daarbij, conform de opdracht van het regeerakkoord, nadrukkelijk onderdeel van het

gesprek. De ambities van een regionale overheid en de financiële mogelijkheden van een regionale overheid bepalen in welke mate deze overheid bij wil dragen aan investeringen in de Rijksinfrastructuur. Dit vraagt om maatwerk. Projecten, steden en provincies verschillen te veel van elkaar om te kunnen werken met vaste criteria of percentages. Voorkomen moet worden dat er een keurslijf ontstaat, bijvoorbeeld in de vorm van een vast percentage bij de aanleg van infrastructuur, waardoor enerzijds relevante projecten geen doorgang kunnen vinden omdat sommige overheden onvoldoende geld hebben en anderzijds meer cofinanciering wenselijk zou zijn geweest zonder een vast percentage.

Tenslotte is het van belang op te merken dat, naast directe cofinanciering in infrastructuur, het vaak voorkomt dat regio's bereid zijn om mitigerende of samenhangende maatregelen te bekostigen of op andere manieren kansen zien om lokale projecten mee te koppelen. Bijvoorbeeld in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's maken wij hierover afspraken. Veel taken en bevoegdheden in het fysieke domein zijn immers decentraal belegd (bijvoorbeeld woningbouw, stedelijke inrichting en parkeerbeleid). Het kan ook zijn dat de regio beter in staat is dan het Rijk om *commitment* van regionale stakeholders (bijvoorbeeld werkgevers) te regelen voor maatregelen die van invloed zijn op de mobiliteit. Dit type van maatregelen door de regio is in het algemeen niet terug te vinden in de cijfers in het MIRT-overzicht.