

Van:

Verzonden: zaterdag 20 juni 2020 9:59

Onderwerp: Uitkomsten BO-MIRT en quickscan op motie Schonis(snelle treinen)

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Op 19 juni 2020 heeft het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat de uitkomsten van het BO-MIRT met de landsdelen gepubliceerd. Hierin staan een aantal interessante dingen benoemd maar ook per onderwerp zijn er interessante dingen te vinden. Misschien ook handig als u het gelezen hebt hier uw partijgenoten en woordvoerders in de Tweede Kamer aan te spreken? Voordat zij hierover gaan praten met de minister en staatssecretaris. Zelf zal ik er de voor mij opvallende punten even uitlichten. Als eerste de algemene punten:

1. **Goederenvervoer Corridors** *In het BOL goederenvervoercorridors is afgesproken om samen actiever te gaan sturen op clustering van (grootschalige) logistieke bedrijvigheid, inclusief uitwerking van de instrumenten hiervoor. Deze corridoraanpak vormt daarbij input voor nationale afspraken. In de recente NOVI-brief heeft het kabinet een landelijke strategie aangekondigd om logistieke functies te concentreren op bestaande terreinen en langs (inter-)nationale corridors.* Opvallend is dat de corridors A28 - A37 en A6-A7 altijd ontbreken op de kaartjes bij het ministerie aan de Tweede Kamer, terwijl het vanuit de Randstad veel gebruikte routes zijn naar Noord-Duitsland en Scandinavië. Ook is opvallend genoeg nooit de Hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl structureel onbenoemd in tal van documenten van het Ministerie als het goederenvervoer per binnenvaart gaat. Dit is merkbaar in de middelen die beschikbaar komen voor projecten.
2. **Herziening MIRT-spelregels** *De spelregels van het MIRT beschrijven het proces, de rollen en besluitvormingsvereisten om te komen tot investeringen in het ruimtelijk domein. Dit jaar worden de spelregels herzien, onder meer vanwege de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds. Ook wordt al zoveel mogelijk rekening gehouden met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1-1-2022. Daarnaast is er ook een aantal inhoudelijke wijzigingen en aanvullingen voorzien zoals het verder uitwerken van de programma-aanpak. Bij de herziening worden de evaluatie van de MIRT-spelregels, die eind 2019 is afgerond (bijlage bij Kamerstuk 35 300-A, nr. 57), en de resultaten uit de proeftuinen van*

het Mobiliteitsfonds meegenomen. Naar verwachting worden de nieuwe MIRTspelregels in het voorjaar van 2021 naar uw Kamer gestuurd. Dit document hoort u ook via uw colleges te ontvangen anders kan u nooit op de juiste wijze de politieke opdracht geven.

3. **Een andere kijk op bereikbaarheid** *Op 21 november 2019 is het onderzoek 'Een nieuwe kijk op bereikbaarheid – duurzaam, persoonlijk en multimodaal' gepubliceerd. In het afgelopen Nota Overleg MIRT is toegezegd u een reactie op dit rapport te sturen. In dit onderzoek is een instrument ontwikkeld om ketenreizen met verschillende vervoerswijzen te modelleren en de effecten van mobiliteitsmaatregelen voor verschillende doelgroepen in kaart te brengen. Het onderzoek zoomt in op twee gebieden. De conclusies kunnen daarom niet gegeneraliseerd worden naar landelijk niveau. We onderschrijven dat er voor OV en fiets vaak meer winst te behalen is voor bereikbaarheid in binnenstedelijke infra. De autobereikbaarheid is daar al relatief goed en investeringen om die te verbeteren zijn relatief hoog, vanwege o.a. de beperkte ruimte. De onderzoekers zijn nu samen met verschillende decentrale overheden het instrument verder aan het ontwikkelen. Zo wordt het interessant om hiermee op regionaal niveau aan bereikbaarheidsopgaven en –oplossingen te kunnen rekenen. Samen met IenW wordt verkend hoe het instrument ook voor anderen beschikbaar kan worden gesteld.* Dit is zeer interessant vooral in context met de Regio Groningen - Assen, Regio Zwolle of Regio Twente. Ook voor het uitoefenen van uw functie is het krijgen van deze stukken vanuit het college van belang. Hoe staan wij als regio in deze wedstrijd?

Opvallende details in de landsdelen:

- *Daarnaast gaan partijen zich inzetten voor maatregelen gericht op vraagbeïnvloeding (zoals een werkgeversaanpak en logistieke aanpak), openbaar vervoer, fiets en ketenmobiliteit, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe. Ook komt er een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Tenslotte is geconcludeerd dat de ontwikkelingen op de A28 worden gemonitord door Rijkswaterstaat. Tijdens het BO MIRT van dit najaar zullen afspraken over de financiering van de verschillende maatregelpakketten worden gemaakt.* Dit raakt ook het landsdeel Noord; opvallend ontbreekt er dus iets over de storingsgevoeligheid op het spoor tussen Zwolle - Meppel. Bij vraag beïnvloeding zullen er ook voldoende alternatieven voorhanden moeten zijn om het aantrekkelijk te maken om de auto te laten staan. Kijkend naar de Randstad en OV dichtheid en kwaliteit?

- *Op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl wordt tot 2028 binnen het MIRT een aantal belangrijke knelpunten aangepakt*. en een paar regels verderop: *Parallel hieraan is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar het vervangen van de bruggen Schuilenburg en Kootstertille door een aquaduct. Over de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek en het vervolgproces wordt in het BO MIRT van dit najaar besloten.* In context met de N33 -Midden mis ik de *Eelwerderbrug* aangezien deze ook naar voren gehaald kan worden in BO-MIRT en zeker een aquaduct op zijn plaats is. Is de provincie Groningen niet op haar strepen gaan staan?
- *IenW en de provincie Groningen hebben in het eerste kwartaal van 2020 een succesvolle pilot gedaan met een waterstof reizigerstrein. Ook is onderzocht of het mogelijk is om goederenvervoer zero emissie te laten rijden zonder de aanwezigheid van bovenleiding, zoals de motie Van Dijk (kamerstuk 29 984, nr. 876) heeft verzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat dit technisch mogelijk is, maar dat er nog diverse uitdagingen zijn om tot een pilot te kunnen komen. Deze worden de komende maanden in kaart gebracht. U wordt voorafgaand aan het Nota Overleg MIRT van dit najaar over de laatste stand van zaken geïnformeerd.* In dit citaat staat iets waarbij de alarmbellen af horen te gaan: *Ook is onderzocht of het mogelijk is om goederenvervoer zero emissie te laten rijden zonder de aanwezigheid van bovenleiding, zoals de motie Van Dijk (kamerstuk 29 984, nr. 876) heeft verzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat dit technisch mogelijk is, maar dat er nog diverse uitdagingen zijn om tot een pilot te kunnen komen.* Hier wordt de werkelijkheid van het zware spoorgoederenvervoer verdraait. Aangezien de zeehavens van 'Nationaal belang' conform TEN-T spoor eisen ontsloten moeten worden. Inzake de zogenaamde interoperabiliteit van het spoorweg materieel. Dat betekent dat vanaf de havens Delfzijl/Eemshaven zware goederentreinen van 740 meter mogelijk moeten worden. Aangezien de Eemshaven ook nog een haven is met een personenvervoer station. Als u daar hetzelfde mogelijk maken wil als bij Norddeich-Mohle met de trein uit München ontkomt u niet aan bovenleiding.

In deze brief aan de Kamer zijn dit de kritische punten waar zeker ook in de gemeenteraden en provinciale staten extra aandacht geschonken moet worden. Bij landsdeel oost ontbrak ook de discussie over de internationale trein Amsterdam - Berlijn? Waarom is dat?

Hoop dat u nuttig gebruik maakt van deze informatie.

Met vriendelijke groet,

.....