

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 36

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 april 2022

Op 28 maart en 4 april jl. hebben we, samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening een «ronde door Nederland» gemaakt om kennis te maken met de regionale bestuurders in de verschillende landsdelen en in de goederenvervoercorridors. We hebben gesproken over de gezamenlijke opgaven en ambities, met name op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid. Met deze brief informeren we u op hoofdlijnen over deze kennismakingsgesprekken. Tevens informeren we u over de stand van zaken van het project ZuidasDok. Dit conform de toezegging in het Hoofdlijnen debat van 16 februari 2022.

De kennismakingsgesprekken hebben een rijke oogst opgeleverd aan beelden over opgaven, kansen, aandachtspunten en ambities in alle regio's. Zo worden nieuwe verbindingen uit het Deltaplan voor het Noorden gezien als een kans om de brede welvaart in het Noorden te vergroten. Tijdens het overleg in Emmen is daarnaast stil gestaan bij woningbouw en kansen voor waterstof en circulariteit als dragers van economische versterking van de regio gekoppeld aan grensoverschrijdende verbindingen. In Delft, waar het overleg was met de bestuurders uit Zuidwest, zagen we de ambitie om gezamenlijke opgaven op het gebied van bereikbaarheid, wonen, werken en innovatie voortvarend en integraal samen met andere gemeenten aan te pakken als onderdeel van de doorontwikkeling van «de Oude Lijn», de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. In Zeeland ligt de focus op integrale grensoverschrijdende havenontwikkeling, innovatieve mobiliteitsconcepten en het versterken van vervoer over het spoor.

Amersfoort heeft laten zien hoe een gebied met een rijk industrieel verleden wordt ontwikkeld tot een duurzaam, divers en hoogstedelijk gebied, als voorbeeld dat er in de regio Noordwest niet alleen woningen worden gebouwd, maar complete en duurzame steden en samenlevingen

in een aantrekkelijk en vitaal landschap tot stand komen. In Nijmegen is gesproken over kansen voor bereikbaarheid en verstedelijking, en over het belang van klimaatadaptatie bij ruimtelijke inrichting in Oost Nederland.

In Zuid Nederland ging het gesprek in Veldhoven over de synergie tussen verstedelijking, een aantrekkelijk vestigingsklimaat en (internationale) bereikbaarheid. Met de bestuurders uit de goederenvervoercorridors lag de focus in Moerdijk op ruimtelijke economische ontwikkeling door vervoerscorridors, het belang van verduurzaming en digitalisering van de logistieke- en transportsector.

Bovenstaande voorbeelden betreffen slechts een selectie en illustreren de opgaven die breder spelen in de regio en de daarin gelegen steden en landelijke gebieden.

De voorbeelden laten de kracht van de verschillende regio's zien en benadrukken ook dat elke regio zijn eigen kenmerken en identiteit heeft, waarmee met maatwerk naar toekomstige ontwikkelingen wordt gekeken. Ook werd duidelijk dat goede bereikbaarheid en infrastructuur daarbij een sturende kracht heeft.

In de overleggen werd door de regio's benadrukt dat intensief samenwerken tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties noodzakelijk is om complexe opgaven zoals mobiliteit, woningbouw, energie, water, klimaatadaptatie, stikstof en natuur in samenhang aan te pakken. De behoefte is uitgesproken om tempo te houden in de besluitvorming, maatregelen af te spreken om zo bij te dragen aan een passend antwoord gezien de opgaven.

In de kennismakingsgesprekken is gesproken over het Coalitieakkoord en over hoe modernisering van het MIRT een verdere impuls kan geven aan het goede gesprek tussen Rijk en regio. Dat ondersteunt de noodzakelijke samenwerking tussen alle overheidslagen. Regie op de opgaven in het ruimtelijke domein is bij dit alles noodzakelijk. Daarnaast hebben we de eerste contouren geschetst hoe we uitwerking willen geven aan de gezamenlijke opgave om de bereikbaarheid van de nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden op orde te hebben.

In het Coalitieakkoord is veel geld vrijgemaakt om door te pakken en werk te maken van deze opgaven. Zo biedt de € 7,5 miljard voor goede ontsluiting van nieuwe woningen een unieke kans om voor zowel de korte als de lange termijn te komen tot robuuste en toekomstbestendige oplossingen voor de bereikbaarheid van nieuw te bouwen woningen. Onze inzet is om daarbij breed te kijken naar kansrijke mobiliteitsoplossingen: slimme, toekomstvast en duurzame oplossingen met alle modaliteiten van kleinschalige tot aan majeure projecten. Ten slotte is de prioritering rond stikstof aan de orde geweest.

Coalitiemiddelen in relatie tot het financieel beeld

In de Bestuurlijke Overleggen Verstedelijking en Financieel Beeld van het najaar van 2021 is gesproken over de dilemma's die zich voordoen bij een aantal samenhangende onderwerpen rondom het financieel beeld. Uw Kamer is hierover geïnformeerd met de MIRT brief van december 2021¹. Met het Coalitieakkoord zijn middelen beschikbaar gekomen voor onder andere ontsluiting van woningbouwgebieden, instandhouding, de Lelylijn, twee infrastructuurprojecten uit het Nationaal Groeifonds en verkeersvei-

¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24

ligheid. De komende jaren groeien bijvoorbeeld de budgetten voor instandhouding stapsgewijs toe naar € 1,125 mld. extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor en vaarwegen. We investeren ook extra in het Deltafonds (€ 250 mln. structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken. Hiermee kunnen we een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. Ondanks de extra middelen moeten er nog steeds scherpe keuzes gemaakt worden binnen de financiële mogelijkheden van het Mobiliteitsfonds. Dit geldt zowel voor instandhouding, lopende projecten als nieuwe aanleg. Onze aandacht zal zich de komende jaren richten op de basis op orde houden (dit geldt bv. voor het vervoerssysteem en watersysteem), toekomstbestendigheid en daarbij inzetten op haalbare en duurzame oplossingen zowel voor de korte als lange termijn alsook het waarmaken van ambities, bijvoorbeeld om zo snel mogelijk te kunnen voldoen aan de vraag naar nieuwe, goed bereikbare woningen.

Uw Kamer is eerder gemeld dat er gewerkt wordt aan verbetering van de beheersing, op zowel project- als programmaniveau.² Onder de noemer van Modernisering van het MIRT kijken we naar de haalbaarheid van de ambities, scherpere prioritering, de gezamenlijke inzet op kostenbeheersing en hoe we als Rijk en regio hierin samenwerken. Immers, veel projecten worden geconfronteerd met forse kostenstijgingen en risico's. Dit bemoeilijkt het besluitvormingsproces over de majeure opgaven waar we voor staan op het gebied van de bereikbaarheid. In de kennismakingsgesprekken is van alle zijden benadrukt dat goede afspraken over het zicht op financiering van projecten noodzakelijk is om de bestuurlijke besluitvorming adequaat te ondersteunen. Door goede afspraken hieromtrent vooraf moet de kans op teleurstellingen – vroeger of later – worden voorkomen. Over de manier waarop dat het best vorm kan worden gegeven worden nadere afspraken gemaakt tijdens de komende Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving. Over de Modernisering van het MIRT en de verbetering van de kostenbeheersing zal uw Kamer rond de zomer van 2022 nader geïnformeerd worden.

Bereikbaarheid van nieuwe woningbouwgebieden

Met de regio is specifiek ingegaan op de € 7,5 miljard uit het Coalitieakkoord voor de goede ontsluiting van nieuwe woningen. Op 11 maart jl.³ is het programma woningbouw door de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening namens het kabinet naar uw Kamer gestuurd. Hierin staat beschreven hoe wij samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening de komende periode stapsgewijs te werk zullen gaan om goed ontsloten woningbouw in Nederland te realiseren.

In de brief van de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is aangekondigd dat we ten eerste versnellingsafspraken introduceren voor woningbouwplannen die bijna hard zijn⁴. Regie op de ruimtelijke ontwikkeling en het maken van keuzes is nodig voor een versnelling van de woningbouwopgave. Locaties en gebieden waar, met een passende investering in de ontsluiting of met een bereikbaarheidspakket, een flink aantal woningen bereikbaar gemaakt kan worden zullen we ondersteunen. Uit de € 7,5 mld. die beschikbaar is voor goede ontsluiting van nieuwe woningen, zal een bedrag voor een eerste tranche als onderdeel van de versnellingsafspraken op korte termijn ingezet worden. De omvang van het totale bedrag voor de versnellingsafspraken is afhankelijk van wat op

² Kamerstuk 35 925 A, nrs. 14 en 24

³ Kamerstuk 32 847, nr. 87

⁴ Kamerstuk 32 847, nr. 878

korte termijn gerealiseerd kan worden. Daarover kan zowel tijdens het BOL als tijdens het BO MIRT in het najaar besloten worden. De middelen zullen daarnaast ook worden ingezet om de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in de 15 grootschalige woningbouwgebieden en daarbuiten te kunnen realiseren. De € 7,5 mld. voor ontsluiting van nieuwe woningen is toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds en komen in overleg tussen de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de regionale overheden en ons tot besteding. Het MIRT proces en de MIRT systematiek zijn hierbij leidend. We kijken zo naar heel Nederland, naar alle modaliteiten en slimme, toekomstvaste en duurzame oplossingen. We gaan daarmee in goede samenwerking en voortvarend aan de slag.

De belangrijke criteria voor het beoordelen van de plannen die mogelijk in aanmerking komen voor versnellingsafspraken zijn⁵:

- Binnen 3 tot 5 jaar moet er daadwerkelijk worden gestart met de bouw (schop de grond in) van een substantieel aantal woningen.
- Gemeenten of regio's nemen hun verantwoordelijkheid door, naast het realiseren van de geplande woningen, bijvoorbeeld aansluitende plannen te maken rondom de «last mile». Hierover maken we wederkerige afspraken. We nemen geen financiële verantwoordelijkheden van provincies en gemeenten over en zetten alleen in op het stimuleren en versnellen van woningbouw waar deze anders geen doorgang had gevonden.
- De verhouding tussen investering en het aantal woningen. Het inzetten op bestaande plannen waar reeds voorzieningen zijn, zoals onderwijs en zorg, dan wel, waar ruimte op het mobiliteitsnetwerk is, vergen minder investeringen dan bij nieuwe locaties waar deze (mobiliteits)voorzieningen nog ontbreken. Deze plannen kunnen ook eerder worden gerealiseerd. Het ondersteunen van dergelijke plannen heeft bij versnellingsafspraken de voorkeur.
- De effecten op de robuustheid van het totale hoofdwegen- en spoornet zijn minimaal.
- We streven naar de bouw van twee derde betaalbare woningen die aansluiten bij de woningbehoefte in de regio.
- Urgentie van de woningbouwopgave in de betreffende regio en de mate van passendheid binnen de prestatieafspraken.
- Klimaatadaptatie, energie, groen, natuur inclusief, waterrobuustheid, een evenwichtige balans tussen wonen en werken en wettelijke eisen ten aanzien van luchtkwaliteit, stikstof, natuur, externe veiligheid, gezondheid en geluid zijn toetsingscriteria bij de keuze en de inrichting van de locaties.

We doen hiervoor het volgende:

- IenW en BZK doen in april een aanvraag naar regio's of gemeenten om een propositie in te dienen voor kansrijke versnellingslocaties, waarbij we uitgaan van cofinanciering.
- IenW, EZK en BZK inventariseren op basis van bestaande woningbouwplannen (harde plancapaciteit) waar kansen liggen vanuit de ruimte op de nationale infrastructuurnetwerken (zowel op de weg als in het OV). Het realiseren van woningbouw op die plekken of de transitie van gebieden naar woningbouw op dergelijke plekken is gezien vanuit benutting van bestaande investeringen, kosteneffectief. Naar dergelijke mogelijkheden gaan wij actief op zoek. Met de medeoverheden gaan we in overleg om de kansen voor versnelling te bezien.

⁵ Kamerstuk 35 925 VII, E

Tegelijkertijd werken we verder aan het gezamenlijk afweegkader om de middelen in het Coalitieakkoord voor de goede ontsluiting van nieuwe woningbouwgebieden, zowel in de 15 grootschalige woningbouwgebieden als daarbuiten, zorgvuldig en kosteneffectief in te zetten. Het streven is dit afweegkader in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL) – na overleg met het IPO, VNG,

vervoerregio's en de Unie van Waterschappen – in juni met de regionale bestuurders te bespreken en vast te stellen. We denken op hoofdlijnen aan de volgende criteria: woningbouwwaarde, mobiliteitswaarde, ruimtelijke kwaliteit, de toekomstige draagkracht van het water- en bodemsysteem en een goede balans tussen werken en wonen met bereikbare banen.

Tijdens de kennismakingsgesprekken is daarbij onder meer besproken dat «water en bodem» steeds meer sturend zijn bij locatiekeuzen en kwamen het belang van nabijheid van voorzieningen, het slim combineren van OV en fiets, het belang van hubs en de noodzaak om op sommige plaatsen corridors c.q. het hoofdnetwerk te versterken aan de orde. Het kan daarbij nadrukkelijk ook gaan om reeds lopende MIRT-projecten die een bijdrage leveren aan ontsluiting van nieuwe woongebieden.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving nemen we besluiten over financiële bijdragen aan kleinschalige bereikbaarheidsmaatregelen in te versnellen locaties of gebieden. Met behulp van het afweegkader kunnen we in de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar de volgende set aan investeringsafspraken gemaakt worden over de verdere inzet van de € 7,5 mld. voor de goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 15 grootschalige woningbouwgebieden. Zoals aangekondigd zullen we in het beleidsprogramma lenW van medio mei ook breder ingaan op keuzes en afwegingen ten aanzien van bereikbaarheidsopgaven⁶.

Het streven is deze kabinetsperiode zo snel mogelijk sluitende afspraken te maken over de volledige € 7,5 mld. voor het ontsluiten van nieuwe woningen en de daarbij passende bereikbaarheidsoplossingen.

Prioritering projecten stikstof

Eerder is uw Kamer gemeld dat de stikstofproblematiek voor vertraging op onderdelen van het MIRT-programma kan zorgen.⁷ In de MIRT-brief van 15 december 2021⁸ bent u daarnaast geïnformeerd dat door de maximale rekenafstand van 25 km voor een aantal projecten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen moeten worden gedaan. Het gaat daarbij om een grotere onderzoekslast, omdat sprake is van een ruimere maximale rekenafstand dan voorheen. De beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen is beperkt, waardoor een prioritering van projecten onvermijdelijk is. Dat betekent dat een aantal projecten in planning naar achter schuift of tijdelijk «on hold» wordt gezet. Tijdens de bestuurlijke overleggen in november 2021 zijn afwegingscriteria voor de prioritering van projecten gedeeld en besproken met de regionale bestuurders. Ook is hen gevraagd mee te denken over kansrijke oplossingen. We zijn hierover met de regio in gesprek. Nadat de uitkomsten van deze gesprekken zijn verwerkt, zal de prioritering van projecten met uw Kamer worden gedeeld.

⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr. 32

⁷ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57

⁸ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24

Zuidasdok

Tijdens het commissiedebat Hoofdlijnen debat IenW op 16 februari 2022 is toegezegd om uw Kamer te informeren voor het Notaoverleg op 11 april a.s. over het proces rondom het overleg over het Zuidasdok. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de regio zijn in gesprek over een bijdrage voor het tekort op het project Zuidasdok. Na aantreden van een nieuw college van BenW vindt hierover bestuurlijk overleg plaats met de gemeente Amsterdam. Daarna wordt uw Kamer nader geïnformeerd over dit project.

Correctie op Kamerbrief Voortgangrapportage Tracéwetplichtige projecten

In de Kamerbrief «Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2021» van 28 maart 2022⁹ is abusievelijk een verkeerde voetnoot opgenomen. Voetnoot 1 in die brief moet zijn: «Het gaat om de volgende projecten: A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 knooppunt Hoevelaken, A6 Almere Buiten-Oost-Lelystad, A4 Haaglanden-N14, InnovA58 Tilburg-Eindhoven, A27 Houten-Hoopolder en InnovA58 Annabosch-Galder.»

Vervolgproces en planning MIRT

Jaarlijks kent het MIRT-proces twee bestuurlijke overlegmomenten met de regio. Het eerste is het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in juni waarin de nadruk ligt op onderwerpen op het gebied van ruimte en wonen. Het tweede is het Bestuurlijk Overleg MIRT in november waarin vooral onderwerpen op het gebied van bereikbaarheid en water worden besproken en investeringsbeslissingen kunnen worden genomen. Zoals hiervoor aangegeven willen we in het voorjaar in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving de eerste concrete versnellingsafspraken met de regio's maken voor de korte termijn ten behoeve van de bereikbaarheid van de woningbouw. Na de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en MIRT zullen wij u nader informeren.

We hebben tijdens de gastvrije kennismakingsgesprekken heel veel energie en enthousiasme bij de regiopartners gezien om samen aan de versnelling van de urgente woningbouw en de goede ontsluiting daarvan te werken. Met deze inspirerende kennismakingsgesprekken is een goede basis gelegd voor de samenwerking tussen Rijk en medeoverheden in deze kabinetsperiode.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 34