

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT EN VOOR VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2022

Goede mobiliteit zorgt ervoor dat er eten te koop is in de supermarkt, dat de arts in het ziekenhuis is, de leraar op school, de visite op een verjaardag en het bouw materiaal op de bouwplaats. Een land zonder mobiliteit is onmogelijk en ondenkbaar. Daarom investeren we in mobiliteit, juist nu Nederland voor grote uitdagingen staat.

We hebben te maken met verschillende crises: de stikstofproblematiek, de oorlog in Oekraïne en de gevolgen van de coronapandemie. Daarnaast wordt de uitvoering van onze plannen en ambities gehinderd door een groot gebrek aan arbeidskrachten. En tegelijkertijd willen we honderdduizenden nieuwe woningen bouwen, zorgen voor betere infrastructuur, gezonde wateren en binnen dertig jaar een klimaat- en energieneutraal land.

Met het aantreden van dit kabinet is er tot € 1,5 mld. per jaar extra toegevoegd aan het budget voor het onderhoud aan wegen, bruggen, spoor, tunnels, dijken, duinen en dammen. De basis op orde, dat is onze prioriteit. Daarnaast is in het Coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) aangekondigd dat het kabinet de komende tien jaar € 7,5 mld. beschikbaar stelt voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening besluiten in overleg met de regio over de besteding van deze middelen. Verder is € 3,4 mld. overgeheveld vanuit het Nationaal Groeifonds.

Het merendeel van de besluiten die wij in deze brief presenteren zijn bouwstenen voor een beter Nederland. Het zijn plannen voor de toekomst van Nederland. We staan voor grote uitdagingen die er in veel gevallen voor kunnen zorgen dat kostenramingen worden overschreden, plannings niet worden gehaald of projecten soms helemaal niet van start kunnen. Wij laten ons daar niet door ontmoedigen. We blijven ons onverminderd inzetten voor de bereikbaarheid en waterveiligheid van Nederland, omdat dit geen luxe is maar een voorwaarde voor een land waar het prettig wonen en leven is.

Hiervoor werken het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) samen met andere departementen, provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen. De langetermijninvesteringen in de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Samen met de vijf MIRT-regio's en de goederenvervoercorridorpartijen vinden elk najaar de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) plaats. De BO's MIRT vormen daarmee een belangrijk moment om opgaven te agenderen, te bespreken en afspraken te maken met regionale bestuurders alsook om (investerings)beslissingen te nemen over toekomstige projecten en programma's.

De BO's MIRT van dit najaar hebben plaatsgevonden op 9, 10 en 11 november jl. Een belangrijk resultaat zijn de wederzijds bindende afspraken die met de regio's zijn gemaakt over het bereikbaar maken en ontsluiten van 400.000 nieuwe woningen tot en met 2030. De investeringen die we doen in nationale en regionale bereikbaarheid op weg en spoor leveren baten op voor alle nieuwe woningen. Hiermee geeft het kabinet invulling aan de besteding van de aan het Mobiliteitsfonds (MF) toegevoegde € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de verstedelijkingsgebieden en daarbuiten.¹ Hierbij hebben de Ministeries van IenW en BZK samen met alle regio's een bijzondere aanpak gevolgd waarmee gebiedsgericht bereikbaarheid en woningbouw op elkaar zijn afgestemd. Hiermee zorgen we ervoor dat we in een vroeg stadium bereikbaarheids- en woningbouwmaatregelen gelijk op laten lopen. Dit komt zowel de woningbouw als de leefbaarheid van de gebieden ten goede, zodat mensen prettig en betaalbaar kunnen wonen. In aanvulling hierop zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt over de verdere aanpak van de verstedelijking in de 7 NOVEX-(verstedelijkings)gebieden. Verder zijn met alle MIRT-regio's afspraken gemaakt over verduurzaming van mobiliteit in het kader van het programma Veilig, Slim en Duurzaam.

De afgelopen periode zijn substantiële stappen gezet, zowel met de hierboven genoemde € 7,5 mld. als in andere projecten binnen het MIRT. Een kleine selectie uit de vele projecten: er wordt onder meer gestart met de MIRT-verkenning voor de Oude Lijn Leiden – Dordrecht, waardoor de doorstroming in de Zuidelijke Randstad verbetert en hier meer woningbouw mogelijk wordt. Door afspraken te maken over een mobiliteitspakket voor woningbouw in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone en voor netwerkeffecten in de regio Zwolle kan de regio tot en met 2030 verder verstedelijken. Met dit pakket verbetert ook de doorstroming op de A28 ter hoogte van Zwolle.

¹ Binnen de verstedelijkingsgebieden zijn 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties vastgesteld. Deze woningbouwlocaties liggen allemaal in de 7 NOVEX-(verstedelijkings)gebieden en zijn veelal de grootschalige, dragende gebiedsontwikkelingen in deze gebieden. Met de ontwikkeling van deze locaties wordt dus ook een belangrijke impuls aan de ontwikkeling van de NOVEX-gebieden gegeven.

Ook worden er binnen de versnellingsafspraken nieuwe fietsparkeerlocaties gerealiseerd op het Jaarbeursplein in Utrecht en bij station Goes. In totaal gaat het daarbij over circa 3.500 fietsparkeerplekken. Verder wordt met de afspraak om te starten met MIRT-verkenningen Venlo Vierwaarden en, volgend jaar, Maastricht Maasoevers ingezet op het verbeteren van de waterveiligheid, waarbij expliciet aandacht is voor andere ontwikkelingen op en rond de Maas (zoals ecologie, stadsontwikkeling, recreatie en bevaarbaarheid). Ook wordt met de start van het programma goederenvervoercorridor Zuid integraal gewerkt aan een robuuste, concurrerende, duurzame en veilige corridor voor goederenstromen vanuit Amsterdam en Rotterdam naar Antwerpen.

Hoewel dit kabinet miljarden ter beschikking heeft om te investeren in infrastructuur zijn deze middelen niet toereikend om al onze ambities (tegelijk) te realiseren. In deze kabinetsperiode zal daarom ook kritisch worden gekeken naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken en de keuzes die hierin te maken zijn. Hierover is uw Kamer op 11 november jl. geïnformeerd.² Dit alles speelt zich af in een steeds meer complexe ruimtelijke opgave waarbij bijvoorbeeld «water en bodem sturend» een belangrijke basis vormt. Over de uitwerking van deze uitgangspunten wordt uw Kamer binnenkort geïnformeerd.

Met deze brief informeren wij uw Kamer over de volgende zaken:

1. Stikstof
2. Afspraken Woningbouw en Mobiliteit
3. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's:
 - 3.1. Regio Zuid
 - 3.2. Regio Zuidwest
 - 3.3. Regio Oost
 - 3.4. Regio Noord
 - 3.5. Regio Noordwest
 - 3.6. Goederenvervoercorridors
 - 3.7. Algemeen
4. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

1 Stikstof

1.1 Inleiding

De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een grote beperkende factor. De schaarse stikstofruimte is nodig om bij te dragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland. Ook voor het realiseren van de ambities voor de ontsluiting van de woningbouw is stikstofruimte nodig. Op 5 oktober jl. heeft de heer Remkes zijn rapport «Wat wel kan – Uit de impasse en een aanzet voor perspectief» gepresenteerd.³ Op 14 oktober jl. heeft het kabinet een appreciatie van dit advies gegeven waarin de denklijnen en aanbevelingen uit het rapport worden omarmd.⁴ Het kabinet neemt het advies over om gericht en versneld de emissies van 500 tot 600 piekbelasters weg te nemen. Hiermee wordt op korte termijn bijgedragen aan natuurbehoud en -verbetering, worden zo min mogelijk ondernemingen geraakt en kan daarnaast ruimte worden gecreëerd voor het met voorrang vergunnen van PAS-meldingen. Omdat deze aanpak een grote impact heeft op de betrokkenen en de periode van een jaar erg ambitieus is, werkt het kabinet een goed gevulde gereedschapskist uit om de aanpak zo kansrijk mogelijk

² Kamerstuk 29 385, nr. 116.

³ Kamerstukken 30 252 en 35 334, nr. 34.

⁴ Kamerstukken 30 252 en 35 334, nr. 35.

te maken. De strategie ten aanzien van piekbelasters op basis van het advies van de heer Remkes wordt nu nader uitgewerkt.

Dankzij internationaal en nationaal bronbeleid wordt door de sector mobiliteit een evenredige en evenwichtige bijdrage geleverd aan de reductie van de totale stikstofdepositie in Nederland. Enkele voorbeelden hiervan zijn steeds strengere Europese eisen aan de stikstofuitstoot door wegverkeer, de landelijke verlaging van de maximumsnelheid op Rijkssnelwegen, inzet van stroom aan de wal voor zeeschepen en aanscherping van internationale emissienormen voor scheepvaart. Uit het advies van de heer Remkes blijkt evenwel dat er geen kortetermijnoplossing bestaat voor de toestemmingverlening voor MIRT-projecten.

1.2 Werkvolgorde

In de MIRT-brief van juni jl. is een werkvolgorde van 11 projecten gedeeld.⁵ Deze werkvolgorde is nodig omdat de onderzoekslast voor het aspect stikstofdepositie fors is toegenomen en niet alle projecten tegelijk van de beperkt beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kunnen maken. Daarnaast is capaciteit in brede zin een probleem, vanwege het stuwmeer aan lopende projecten dat is ontstaan als gevolg van de vertraging door de stikstofproblematiek en de grote Vervanging en Renovatie opgave.

In de brief is toegezegd om in het najaar de indicatieve planningen van deze projecten met uw Kamer te delen. De planningen zijn in onderstaande tabel opgenomen:

	Project	Besluit	Indicatieve planning
1	A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	TB	2025
2	Sluis II Wilhelminakanaal	PB	2024 ¹
3	A4 Haaglanden – N14	TB	2026
4	N35 Nijverdal – Wierden	TB	2025
5	Rotondes Zeeland	Wnb	2024 ¹
6	N50 Kampen – Kampen Zuid	OTB	2026
7	A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe	OPB	2026
8	A1/A30 Barneveld	OPB	2026
9	A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	TB	2027
10	Overnachtingshaven Giesbeek	OPB	2028 ¹

¹ Afhankelijk van het bevoegd gezag voor de vergunning Wet natuurbescherming (Wnb).

TB = Tracébesluit; PB = Projectbesluit; OTB = ontwerp-Tracébesluit; OPB = ontwerp-Projectbesluit.

De planningen betreffen het moment van vaststellen van de eerstvolgende toestemmingsbesluiten ((ontwerp-)Tracébesluit, (ontwerp-)Projectbesluit), en niet het moment van realisatie van het project. Het gaat om indicatieve planningen. Gerechtelijke procedures en nieuwe inzichten leiden voor het MIRT-programma immers tot onzekerheid en kunnen extra vertraging veroorzaken.

Eén project, Brug IJtteren, is uit de lijst gehaald, omdat bij nader inzien geen beroep op de stikstofdeskundigen zal worden gedaan. Vanwege de budgetspanning bij dit project wordt momenteel een alternatief overwogen. Hierover zal op korte termijn besluitvorming plaatsvinden.

⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

In de brief werd ook aangekondigd dat de lijst van projecten die als eerste worden voorbereid, in het najaar mogelijk zou worden uitgebreid. Het ging om projecten die, ondanks een hoge score op andere afwegingscriteria (zoals netwerkeffect en van belang voor de woningbouw), vanwege budgettaire tekorten niet op de lijst van prioritaire projecten konden worden geplaatst. Voor de projecten A7/A8 Amsterdam – Hoorn, A6 Almere Oostvaarders – Lelystad en A4 Burgerveen – N14 zijn middelen voor ontsluiting van woningbouw gereserveerd. Ook voor het project InnovA58 Eindhoven – Tilburg zijn nadere afspraken gemaakt om het ontstane budgettaire tekort weg te nemen. Daarom worden deze toegevoegd aan de lijst. Tot slot wordt ook het project Ligplaatsen Boven-Rijn – Waal Oost aan de lijst toegevoegd. Voor deze zes toegevoegde projecten zal nog een indicatieve planning worden opgesteld.

In de afgelopen maanden zijn gesprekken met de provincies Noord-Brabant en Flevoland gevoerd over hun aanbod om stikstofdeskundigen beschikbaar te stellen voor respectievelijk InnovA58 Eindhoven – Tilburg en A6 Almere Oostvaarders – Lelystad. Wij zijn beide provincies dankbaar voor hun aanbod om hierin mee te denken. Waar de gesprekken met de provincie Flevoland nog lopen, is met de provincie Noord-Brabant bij het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken dat de provincie stikstofdeskundigen voor het genoemde project levert.

1.3 Vervallen bouwvrijstelling

Op 2 november jl. heeft de Raad van State in een zaak over het project Porthos geoordeeld dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden.⁶ In Nederland kan nog gebouwd worden, maar voortaan moet per project weer bekeken worden of er in de aanlegfase stikstofeffecten zijn en moet zo nodig een natuurvergunning worden aangevraagd. De Minister voor Natuur en Stikstof stuurt de Kamer nog deze maand een nadere duiding over de uitspraak. Daarin zal zij ook ingaan op een handelingsperspectief. De verwachting is dat het vervallen van de bouwvrijstelling grote gevolgen gaat hebben voor de aanleg en instandhouding van spoor- en wegennetwerken, en daarmee de bereikbaarheid, de ontsluiting van woningbouw, verkeersveiligheid en waterveiligheid. Mogelijk kunnen projecten niet meer in de beoogde vorm doorgaan of komen ze (tijdelijk) stil te liggen. Daarnaast kan de uitspraak leiden tot een heroverweging van de hierboven genoemde werkvolgorde en bijbehorende indicatieve planningen, omdat mogelijk meer beroep op de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen zal worden gedaan.

De stikstofbeperkingen zijn niet alleen zichtbaar bij de bereikbaarheidsopgave: het vervallen van de bouwvrijstelling is een tegenslag voor de woningbouwopgave. Dit zal leiden tot vertraging en extra kosten. De maatschappelijke opgave voor het realiseren van voldoende betaalbare woningen blijft onverminderd groot; de kabinetsambitie van het realiseren van 900.000 woningen tot en met 2030 blijft dan ook overeind.

1.4 Financiële gevolgen stikstofproblematiek voor MIRT-projecten

In de MIRT-brief van juni jl. is toegezegd om een betere inschatting te maken van de te verwachten kosten als gevolg van de stikstofproblematiek.⁷ De stikstofkosten vallen uiteen in drie categorieën:

- uitvoeringstegenvallers en vertragskosten als gevolg van stikstof: ca. € 130 mln. met name voor ViA15 (€ 75 mln.) en A16 Rotterdam (€ 45 mln.)

⁶ Kamerstuk 35 334, nr. 208.

⁷ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

- maatregelen voor projectspecifieke mitigatie of compensatie: € 27,8 mln.
- capaciteit voor uitvoeren en beoordelen van stikstofonderzoeken: € 7,8 mln. voor stikstofdeskundigheid en € 36,1 mln. voor aanvullende onderzoeken in de planning- en studiefase bij de projecten uit de tabel hierboven.

De genoemde bedragen zijn al besteed en tellen op tot € 202 mln. Mogelijk zullen er meer kosten worden gemaakt door vertraging en het opnieuw uitvoeren van bepaalde onderzoeken voor de projecten in de planning- en studiefase. Hierbij is het niet altijd mogelijk om een directe relatie te leggen met de stikstofproblematiek. Indien dit wel het geval is wordt dit toegelicht op de begrotingsmomenten bij het betreffende project.

2 Afspraken woningbouw en mobiliteit

2.1 Inleiding

Om de druk op de woningmarkt aan te pakken, zet het kabinet in op de realisatie van 900.000 extra woningen tot en met 2030, waarvan twee derde betaalbaar. Grootschalige woningbouw is, zowel tot en met 2030 als in de periode daarna, nodig omdat in een aantal regio's het woningtekort zo hoog is dat alleen kleine en middelgrote locaties met betaalbare woningen onvoldoende zijn om te kunnen voldoen aan deze doelstelling. Het is van groot belang dat de bereikbaarheid van ons hoofdwegen- en spoorwegennet op orde blijft en deze locaties goed ontsloten en bereikbaar zijn. In het coalitieakkoord is daarom voor de komende 10 jaar € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Er is maximaal € 1,5 mld. gereserveerd voor versnelling van het realiseren van woningbouwlocaties door middel van kleinere bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen en € 6 mld. voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Om deze middelen op een doeltreffende en doelmatige manier te verdelen is er de afgelopen maanden overleg gevoerd met de regio's.⁸ Daarbij hebben de regio's de gelegenheid gekregen wensen en voorstellen naar voren te brengen en is gebruik gemaakt van vele onderzoeken, marktinformatie en studies die in de afgelopen jaren gezamenlijk zijn verricht.

2.2 Versnellingsafspraken (maximaal € 1,5 mld.)

In het programma Woningbouw⁹ van de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) zijn de versnellingsafspraken aangekondigd met daarin ook de criteria waar de versnellingsproposities aan moeten voldoen. Voor de versnellingsafspraken is een plafond van € 1,5 mld. ingesteld voor investeringen in ontsluiting en bereikbaarheid die de woningbouw versnellen. Van de eerste tranche versnellingsafspraken, waarover uw Kamer eerder is geïnformeerd,¹⁰ is één propositie ingetrokken: Weert Hornekwartier. In de afgelopen BO's MIRT zijn in de tweede ronde 35 proposities goedgekeurd (zie bijlage). In totaal worden 105 woningbouwplannen versneld, waarmee versneld 207.000 woningen kunnen worden gerealiseerd.

⁸ Deze gesprekken zijn gevoerd op basis van op basis van lopende MIRT-verkenningen, MIRT-onderzoeken, gezamenlijke rijk-regio verstedelijkings- en bereikbaarheidsprogramma's en de eerder opgestelde businesscases voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

⁹ Kamerstuk 32 847, nr. 878.

¹⁰ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

2.2.1 Criteria voor de versnellingsafspraken

De middelen ten behoeve van de versnellingsafspraken worden over locaties door heel Nederland verdeeld. Conform toezegging aan het lid Koerhuis¹¹ wordt hieronder meer inzicht geboden in de vraag hoe de besluitvorming omtrent de criteria voor de versnellingsafspraken tot stand zijn gekomen.

Op basis van de geformuleerde criteria heeft een eerste weging en selectie plaatsgevonden. Een aantal voorstellen is afgefallen omdat deze niet voldeden aan de criteria. Vervolgens is een aantal «zeven» toegepast, zodat de kwalitatief beste voorstellen overbleven. Er is achtereenvolgens beoordeeld op:

- De mate van koppeling tussen woningbouw en de gevraagde infrastructurele investeringen. Bij onvoldoende koppeling is het voorstel afgefallen.
- Kosteneffectiviteit, in de vorm van de infrastructurele investering per woning.
- Of het woningbouwplan nabij een IMA-knelpunt ligt in combinatie met beperkt flankerend beleid. Bij een matige score is het voorstel vooralsnog afgefallen.
- In hoeverre de start van de bouw binnen drie tot vijf jaar aannemelijk is. Indien de score dit onvoldoende aannemelijk kon worden gemaakt is het voorstel alsnog afgefallen.
- De mate van lokale/regionale cofinanciering.

Voor de versnellingsafspraken is gewerkt met bovenstaande criteria. Het afweegkader¹² is toegepast op de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

2.3 Ontsluiting grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (€ 6 mld.)

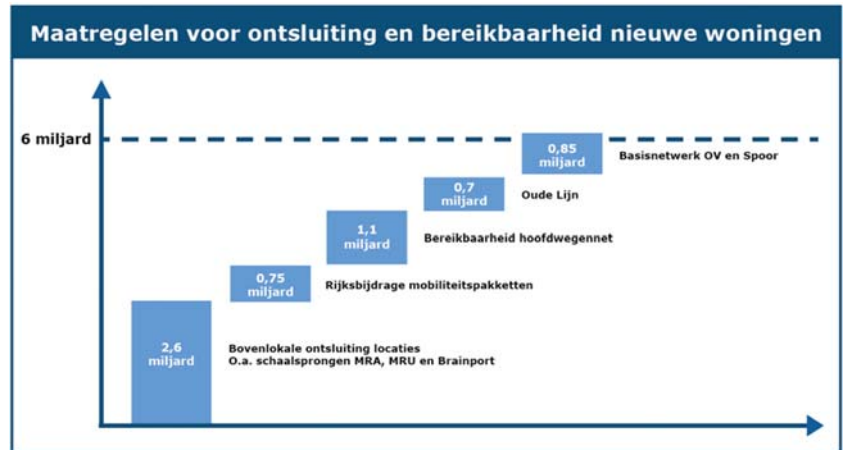
De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De lijst met definitieve grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is voor de zomer vastgesteld, net als het afweegkader voor de inzet van de middelen. Op basis van dit afweegkader, met daarin bereikbaarheidswaarde en woningwaarde als belangrijke criteria, is een gebalanceerd pakket van maatregelen voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties tot stand gekomen. Naast bereikbaarheid en woningbouw is – conform het afweegkader – een kwalitatieve toets gedaan op randvoorwaarden en de integrale ruimtelijke afweging binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het gaat erom dat woningbouw (op termijn) kan voldoen aan randvoorwaarden als water en bodem sturend, stikstof, geluid en externe veiligheid. Bij de verdere ruimtelijke integrale afwegingen rond de gebiedsontwikkelingen voor woningbouw gaat het over het verplaatsen van bedrijven, woon-werkbalans, ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en groen, energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuurinclusief bouwen, veilig leefmilieu/verkeersveiligheid en gezondheid. Er wordt daarbij zo nodig ook woon-werk-afspraken gemaakt. Al deze elementen worden bij de ontwikkeling van de 17 grootschalige woningbouwlocaties nader uitgewerkt en hierover zal in de BO's Leefomgeving van 2023 nadere besluitvorming plaatsvinden.

¹¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 81.

¹² Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

2.3.1 Toelichting maatregelen voor goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen

Onderstaand figuur bevat de hoofdlijnen van de reservering van de middelen voor de ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en maatregelen op de hoofdnetwerken.



De onderste drie blokken geven aan wat er nodig is voor de ontsluiting van de nieuw te bouwen woningen, zijnde de OV-schaalprongen en grote regionale bereikbaarheidsinvesteringen in de Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Utrecht, Metropoolregio Den Haag Rotterdam en Eindhoven. De Oude Lijn is apart weergegeven, aangezien deze Rijksinfrastructuur betreft. Daarnaast zijn mobiliteitspakketten opgenomen, die met name woningen ontsluiten in de regio's Noord, Oost en de Brabantse Stedenrij. Deze pakketten bestaan uit kleine bereikbaarheidsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen. Hiervoor geldt de voorwaarde van minimaal 50% cofinanciering door de regio. De komende periode worden de mobiliteitspakketten in afstemming met het Rijk uitgewerkt. Tenslotte zijn de laatste twee blokken investeringen om de bereikbaarheid via de nationale weg- en spoornetwerken tot 2030 op peil te houden.

2.4 Totaalbeeld

Met het totale investeringspakket van de € 7,5 mld. en de middelen uit het Nationaal Groeifonds worden tot en met 2030 ongeveer 400.000 woningen bereikbaar gemaakt. Deze woningen zijn direct te relateren aan de investeringen. Hiervan wordt 85% binnenstedelijk ontwikkeld en 15% op uitleglocaties. Met de investering van € 7,5 mld. wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de mobiliteit, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie in Nederland. Een deel van de middelen wordt besteed aan schaalprongen in het OV, het draaiend houden van de ringen rond de grote steden en netwerkversterking. De investeringen die we doen in nationale en regionale bereikbaarheid op weg en spoor leveren baten op voor alle nieuwe woningen. Daarnaast zijn de nieuwe woonwijken bereikbaar met OV, fiets en auto. Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt gezorgd voor een aantrekkelijk keuzepakket voor mobiliteit én daarnaast is er flankerend beleid, dat de gemaakte investeringen verder versterkt.

De afspraken over woningbouw en mobiliteit uit de BO's MIRT worden opgenomen in de regionale woondeals die eind dit jaar en begin volgend jaar gesloten worden. Deze afspraken moeten optellen tot de opdracht uit het coalitieakkoord om 900.000 woningen tot en met 2030 te realiseren, waarvan ten minste twee derde betaalbaar. Op basis van het afweegkader moet minimaal 50% van de grootschalige woningbouwlocaties en versnellingsafspraken in het segment betaalbaar vallen, met het streven om op regionaal niveau twee derde van de woningen in het betaalbare segment te realiseren.¹³

Om bij te dragen aan het realiseren van 900.000 woningen tot en met 2030 zijn ook andere instrumenten beschikbaar zoals de woningbouwimpuls, instrumenten voor tijdelijke huisvesting, transformatie en aandachts-groepen. Daarnaast is € 475 mln. beschikbaar voor het (deels) afdekken van het publieke tekort op de gebiedsontwikkeling. Voor het kunnen realiseren van een deel van de woningen is een bijdrage uit het gebieds-budget of de woningbouwimpuls nodig. Het Rijk en de regio's werken de afspraken voor het gebiedsbudget samen verder uit, zodat we afspraken kunnen maken in de BO's Leefomgeving van 2023. De vijfde tranche van de woningbouwimpuls opent begin 2023 voor alle gemeenten.

2.4.1 Verdeling over Nederland

Het kabinet kiest voor een evenwichtige spreiding van investeringen over het land, met nadruk op gebieden waar de druk op de woningmarkt het hoogst en de bereikbaarheidsopgaven het grootst en daardoor vaak het meest complex zijn.

Circa 65% van het investeringspakket van de € 7,5 mld. gaat naar de Randstad. Dit is in lijn met de woningbouwopgave: ongeveer 60% van de woningen wordt gerealiseerd in de vier Randstadprovincies. Circa 35% van de € 7,5 mld. is bestemd voor gebieden buiten de Randstad. Dit is exclusief de reservering van € 3 mld. voor de Lelylijn voor de regio Noord.

2.4.2 Verdeling over modaliteiten

Voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen staan de mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven van het gebied centraal; per project wordt ingezet op de meest geschikte verhouding van modaliteiten. Er wordt geïnvesteerd in zowel openbaar vervoer als auto en fiets, waarbij het accent in de grote steden meer zal liggen op openbaar vervoer en in de buitengebieden meer op de auto.

Landelijk zal ongeveer 46% van de beschikbare € 7,5 mld. naar openbaar vervoer gaan, 37% naar de auto, 10% naar de fiets en 7% naar mobility hubs. Onder de noemer «Spoorcapaciteit 2030» wordt ca. € 585 mln. geïnvesteerd in onder andere de baanstabielheid en geluidsmaatregelen voor omwonenden. Hiermee wordt stapsgewijs gewerkt aan het laten rijden van meer treinen en het toekomstbestendig maken en houden van het spoor netwerk. Ook zijn middelen gereserveerd om het hoofdspoor op enkele specifieke plekken aan te passen. Zo is er € 89 mln. gereserveerd voor de spoorverdubbeling en het station Suiker in Groningen. Dit zijn forse investeringen die inzetten op de kracht van het OV voor het verwerken van grote vervoerstromen en de bijdrage van het OV aan de verstedelijkingsopgave, zoals ook aangegeven in het toekomstbeeld OV.¹⁴ Daarnaast wordt er € 300 mln. gereserveerd voor mobiliteitsmaatregelen

¹³ Sociale huur, middenhuur en koopwoningen tot de NHG-grens.

¹⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 746.

om het hoofdwegennet rond Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven in beweging te houden en € 801 mln. voor uitbreiding van de wegcapaciteit op stedelijke corridors. Op deze wegen wordt de grootste toename van het autoverkeer vanuit de grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten verwacht. Verder wordt in heel het land voor ongeveer € 780 mln. meegeëinvesteerd in fietsinfrastructuur, wat samen met cofinanciering van de regio optelt tot een investering meer dan € 1,1 mld. Het gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen en deze met de fiets te ontsluiten en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie.

Een deel van de middelen wordt vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor mobiliteitspakketten. Het betreft een bijdrage vanuit het Rijk aan regionale en lokale maatregelen. Voor de mobiliteitspakketten wordt een principeafspraken gemaakt met de omvang van de rijksbijdrage per regio. Hiervoor geldt de voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio. De komende periode werken de regio's de mobiliteitspakketten uit in afstemming met het Rijk. Bij de verdere uitwerking hebben we aandacht voor de doeltreffendheid en doelmatigheid van de pakketten, de effecten en druk op de nationale netwerken, en de aansluiting op de nationale aanpak van de mobiliteitstransitie.

2.4.3 Cofinanciering en beheersmaatregelen

De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en het beleggen van de hele € 7,5 mld. voor ontsluiting woningbouwlocaties maken dat investeringsruimte van het rijk beperkt is. Decentrale overheden hebben zich maximaal ingespannen om tot hun regionale bijdrage te komen, waardoor toekomstige bestedingsruimte onder druk staat. Partijen zijn dus gebaat bij scherpe sturing op financiële risico's.

Voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten liggen, zoals gebruikelijk, de financiële risico's bij de decentrale overheden. Voor Rijksinfrastructuurprojecten is het rijk risicodragend, tenzij (reeds) anders afgesproken. Voor de regionale schaa sprongen en de grote regionale infrastructuur- bereikbaarheidsmaatregelen waaraan het rijk een financiële bijdrage levert, zijn bijdragen van Rijk en regio taakstellend.

Voor de beheersing van projecten voor alle investeringen, uitgezonderd de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten, worden de MIRT-spielregels en MIRT-fasering gevolgd. Alle bedragen zijn actueel prijspeil (2022) en inclusief btw., tenzij anders is aangegeven. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds.

Om de scope en taakstellend budget bij alle projecten in evenwicht te houden, zullen de risico's actief gemanaged moeten worden. Bij onvermijdbare kostenstijgingen volgt bestuurlijk overleg, waarbij de volgende principes gelden:

1. het optimaliseren binnen gewenste scope en budget,
 2. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de scope (binnen budget),
 3. faseren, uitstellen of stopzetten,
 4. programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio
- Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het beschikbare budget.

Voor alle reserveringen worden bestuursovereenkomsten afgesloten tussen Rijk en decentrale overheden waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt. De kaders voor risicoverdeling en -beheersing zijn van toepassing op alle afspraken voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen.

Naast deze afspraken over risicobeheersing (op niveau van de individuele projecten en programma's) wordt aanvullend een programmaplan opgesteld voor de landelijke sturing en beheersing. Dit plan zal in het eerste kwartaal van 2023 klaar zijn. Ervaringen vanuit andere programma's, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Randstad Urgent en Ruimte voor de Rivier worden hierin meegenomen.

Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt rapportage over de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten plaats conform de verantwoordingssystematiek SiSa. De voortgang van de bereikbaarheids- en infrastructuurinvesteringen van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt jaarlijks besproken in de BO's MIRT.

3 Terugmelding BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's per regio

3.1 Regio Zuid

3.1.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Zuid zijn voor € 203 mln. in totaal 18 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 19.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 1.142 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Eindhoven XL en de Brabantse Stedenrij ('s-Hertogenbosch, Breda en Tilburg), waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ruim 24.000 woningen tot en met 2030.¹⁵ Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.1.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

Voor de Brainportregio zijn afspraken gemaakt over een breed pakket. Voor de Multimodale Knoop Eindhoven XL starten Rijk en regio een integrale MIRT-verkenning. Ook zijn afspraken gemaakt over een hoogwaardige OV-verbinding naar De Run/ASML in Veldhoven (HOV4). Dit komt bovenop de investeringen in mobiliteitstransitie en de woningbouwversnelling bij Fellenoord. Het kabinet en de regio zetten hiermee een substantiële stap in de doorontwikkeling van de mainportstatus van de Brainport.

Voor de andere steden in Brabant zijn eveneens afspraken gemaakt over mobiliteitstransitiepakketten. Verder hebben Rijk, provincie, gemeenten en de waterschappen de hoofdkeuzes uit het concept-ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant onderschreven; hiermee worden de groei in wonen en werken opgevangen en tegelijkertijd de draagkracht van het milieu, water-, energie- en mobiliteitssysteem vergroot.

¹⁵ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

3.1.3 MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven

De Brainportregio Eindhoven is van groot economisch belang met internationale uitstraling. De regio groeit en zet volop in op woningbouw rondom de stations Eindhoven en Helmond en de ontwikkeling van de westkant van Eindhoven. Dit zorgt voor een flinke druk op het mobiliteits-systeem. Daarom hebben Rijk en regio dit BO MIRT € 852 mln. gereserveerd om de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven op te starten (zie bijlage), waarvan € 727 mln. voor de multimodale knoop en € 125 mln. voor het spoor. Deze reservering is inclusief de in 2020 gereserveerde € 50 mln. van het Rijk voor het spoor en € 40 mln. van de regio voor de multimodale knoop. In de verkenning worden oplossings-richtingen uitgewerkt om te komen tot een robuuste en prettige multimodale knoop met genoeg ruimte voor de verwachte extra reizigers met de bus, fiets en trein. Voor het spoor betekent de reservering zicht op een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt (stap 1 uit het adaptief ontwikkelpad), inclusief volwaardig onderzoek naar capaciteitsuitbreiding voor verbetering van de verbinding met Limburg en Aken (zie bijlage).

3.1.4 IC Eindhoven – Aken

Met de start van de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven wordt een belangrijke stap gezet in de benodigde infrastructuur voor onder andere een robuuste verbinding naar Aken. Conform de motie van het lid Van der Molen c.s.¹⁶ heeft lenW daarmee voor de eerste stap middelen vrijgemaakt voor de realisatie van een directe IC-verbinding op het traject Eindhoven-Heerlen(-Aken). Ondertussen heeft lenW samen met de provincies Limburg en Brabant twee onderzoeken opgestart om de verbetering van de treinverbinding verder uit te werken, passend bij de gefaseerde aanpak.¹⁷ De provincie Limburg neemt enerzijds het voortouw in een onderzoek naar de variant IC Eindhoven-Aken in de avonduren en vroege ochtend. Vanuit het Ministerie van lenW is anderzijds de opdracht gegeven om een robuuste IC-verbinding naar Aken nader te analyseren op kansrijke mogelijkheden. Beide onderzoeken zullen meer duidelijkheid geven over het vervolgproces, de kosten en de mogelijke dienstregeling van de verbinding naar Aken op korte en middellange termijn. Met de brief internationaal spoor van medio 2023 zal uw Kamer geïnformeerd worden over de voortgang en inzichten van de studies.

3.1.5 Hub 's-Hertogenbosch

Voor 's-Hertogenbosch zijn afspraken gemaakt over mobiliteitstransitiepakketten. Naast aanpassing en uitbreiding van het station en de spoorcapaciteit, wordt geïnvesteerd in een nieuwe fietsenstalling, meer perroncapaciteit, een toegankelijker busstation en ruimtelijke kwaliteit. Het Rijk draagt hiervoor € 36,1 mln. bij aan stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Daarnaast investeert het Rijk € 60 mln. extra in de ontwikkeling van de spoorzone 's-Hertogenbosch, ter aanvulling op eerdere inzet voor de MIRT-verkenning.¹⁸ Ook de regio draagt aanvullend € 41,5 mln. bij aan de ontwikkeling van de spoorzone. Genoemde bedragen zijn taakstellend en het uitgangspunt voor de uiteindelijke scope. De combinatie van deze investeringen levert een belangrijke bijdrage aan het ontsluiten van nieuwe woningen. De gemeente 's-Hertogenbosch bouwt in de periode tot en met 2030 4.800 woningen.

¹⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr. 89.

¹⁷ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

¹⁸ Kamerstukken 35 570 A, nr. 45 en Kamerstuk 35 925 A, nr. 24.

Het station wordt aan de voor- en achterzijde beter ingebed in de stad, waarmee in de directe omgeving kansen voor extra woningbouw ontstaan. De gemeente 's-Hertogenbosch schat in dat op deze manier in de spoorzone na 2030 nog circa 10.000 woningen kunnen worden toegevoegd.

3.1.6 Afronding verkenning A2 Deil – Vught

Op 3 oktober jl. is de structuurvisie voor de A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught en de Nota van Antwoord vastgesteld. De verkenning is daarmee formeel afgerond en gepubliceerd.¹⁹ Wanneer de planning- en studiefase start, wordt nog nader onderzocht. Dit heeft te maken met de prioritering van projecten vanwege de beperkte capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen en -beoordelingen te toetsen. Hierover is uw Kamer in juni jl. geïnformeerd.²⁰

3.1.7 A58 Tilburg – Breda

Rijk en regio hebben afgesproken de onderzoeksfase van de MIRT-verkenning A58 aan te houden zonder de ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Als gevolg van een geraamd budgettekort en een forse stikstofopgave is er nu geen sprake van een vergunbaar en te bekostigen voorkeursalternatief. In de Programmaraad SmartwayZ.NL en het BO MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg – Breda wordt uitgebreid met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm (uitbreiding 2x3 «naar binnen»). Bij voldoende budget- en stikstofruimte kan de MIRT-verkenning na actualisatie alsnog worden afgerond.

3.1.8 Integraal Riviermanagement (IRM) en hoogwaterveiligheid Limburg

Van de projecten in het kader van Integraal Riviermanagement (IRM) is – van de lopende zes IRM-pilots langs de Maas – de «Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2» in februari jl. afgerond. IenW, BZK (VRO) en LNV hebben gezamenlijk afgesproken om in het voorjaar van 2023 een ontwerp-Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen met beleidskeuzes voor rivierbodemplugging, sedimenthuishouding en afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt.

Het hoogwater in de zomer van 2021 heeft nogmaals aangetoond hoe belangrijk het blijft om voortvarend aan de slag te gaan met de waterveiligheidsopgaven in Limburg. Vanuit het coalitieakkoord is € 300 mln. gereserveerd op de Aanvullende Post voor maatregelen in de beekdalen en zijrivieren van de Maas. Hiervoor is op 14 juli jl. een bestuursovereenkomst met de Limburgse regio gesloten. Vooruitlopend op een Programma Integraal Riviermanagement worden er nu ook voor de IRM-pilots Vierwaarden Venlo en Maasoevers Maastricht financiële afspraken gemaakt. Voor Venlo Vierwaarden wordt gestart met een MIRT-verkenning waarbij door Rijk € 28,8 mln. wordt gereserveerd voor waterveiligheid (zie bijlage). Voor Maastricht wordt door het Rijk € 60 mln. gereserveerd voor waterveiligheid en zal de daadwerkelijke startbeslissing naar verwachting volgen in april 2023. Naast opgaven voor waterveiligheid betreft de scope van beide projecten ook economische ontwikkelingen, natuur en ruimtelijke inpassing.

¹⁹ Kamerstuk 35 861, nr. 2.

²⁰ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

3.2 Regio Zuidwest

3.2.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Zuidwest zijn voor € 439 mln. in totaal 32 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 67.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 2.109 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Rotterdam Oostflank, Den Haag CID Binckhorst en Oude Lijn Leiden-Dordrecht, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 95.000 woningen tot en met 2030.²¹ Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.2.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

Voor het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) zijn op verschillende onderdelen afspraken gemaakt. Zo wordt gestart met de MIRT-verkenning Oude Lijn Leiden – Dordrecht en de uitwerking van de regionale HOV corridors (Randstadrail/metronet, Leiden-Zoetermeer). Voor de MIRT-verkenningen CID-Binckhorst en de Oeververbindingen Rotterdam zijn afspraken gemaakt over het voorgenomen voorkeursalternatief. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de Algeracorridor en is een pakket maatregelen vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolgtraject ter verbetering van de bereikbaarheid Voorne-Putten en de Haven Rotterdam.

Met de provincie Zeeland is afgesproken om nader te verkennen welke mogelijkheden er zijn om tot verdergaande samenwerkingsafspraken te komen waarbij een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem voor openbaar vervoer centraal staat.

Het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad wordt verbreed met groen in en om de stad, klimaatadaptatie, duurzame energie en economie, gericht op een toekomstbestendige verstedelijking. Besloten is dat het verbrede Verstedelijkingsakkoord de Uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad wordt, met als basis het nog te ontwikkelen integraal ontwikkelperspectief. De focus voor NOVEX Zuidelijke Randstad ligt op het realiseren van de binnenstedelijke verstedelijkingsopgave in de zone Oude Lijn. De geactualiseerde Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland is onderschreven rekening houdend met actuele ontwikkelingen, en is bouwsteen voor de provinciale ruimtelijke puzzel.

3.2.3 Bereikbaarheidsprogramma MoVe

Er wordt een start gemaakt met de MIRT-verkenning Oude Lijn Leiden – Dordrecht, de planuitwerking frequentieverhoging Randstadrail inclusief metronet en de regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer.²² De MIRT-verkenning Oude Lijn is gericht op een schaalessprong op het spoor tussen Leiden en Dordrecht, met als doel een sprinterfrequentie van minimaal acht keer per uur tussen Den Haag en Dordrecht; capaciteits- en gebiedsgerichte maatregelen op en rond de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht; toevoeging van vier nieuwe stations nabij nieuwe verstedelij-

²¹ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

²² De Startbeslissing Oude Lijn is bijgevoegd als bijlage. De Plannen van Aanpak voor Randstadrail/metronet en BRT Leiden-Zoetermeer zijn te vinden op: <https://www.move-rdh.nl/documenten/default.aspx#folder=2342396>.

kingslocaties;²³ en een upgrade van station Stadionpark naar Citysprinterstation.²⁴ Daarmee worden in de nabijheid van de Oude Lijn tot en met 2030 54.000 nieuwe woningen ontsloten, wat tot en met 2040 oploopt tot 77.000. De grotere capaciteit en de betrouwbaarheid op de Oude Lijn leidt tot een hogere kwaliteit van de verbindingen met andere landsdelen en draagt bij aan de economische samenhang binnen de regio en met de belangrijke economische en kennisclusters in de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven.

3.2.4 MIRT-verkenning CID-Binckhorst

De MIRT-verkenning CID-Binckhorst is afgerond met het opstellen van een voorgenomen voorkeursalternatief bestaande uit een tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft, met een aanvullend bereikbaarheidspakket bestaande uit o.a. fietspaden, fietsenstallingen, mobiliteitshubs en voetgangerspaden. In het BO MIRT is besloten om de planning- en studiefase te starten. Centraal staat het mogelijk maken van de verstedelijkingopgave met ruim 20.000 woningen tot en met 2030 en ca. 15.000 woningen in de periode erna, naast het oplossen van NMCA-knelpunten.

3.2.5 MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam

Dit BO MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam. Het betreft op hoofdlijnen een capaciteits-uitbreiding van de A16 Van Brienenoordcorridor, extra capaciteit op de N210, een nieuwe multimodale brug tussen Feyenoord en Kralingen, een nieuwe HOV-tramverbinding tussen Rotterdam Zuidplein en Kralingen, opwaarderen van het station Stadionpark en een HOV-busverbinding tussen Rotterdam Zuidplein en het centrum via de Maastunnel. In 2023 zal de voorkeursbeslissing worden genomen, mits de raming binnen het beschikbare budget past. Voor de nieuwe multimodale brug is nog nader (nautisch) onderzoek nodig waaruit moet blijken dat, zoals verwacht, een brug gerealiseerd kan worden die vlot en veilig te passeren is door de scheepvaart. De uitgangspunten voor dit vervolgonderzoek (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) worden nader uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen (waaronder RWS, de Havenmeester en Havenbedrijf Rotterdam).

Voor de A16 Van Brienenoordcorridor is een startbeslissing op grond van de Tracéwet dan wel Omgevingswet vereist. Deze startbeslissing zal genomen worden zodra de personele capaciteit (inclusief stikstofonderzoek) de MIRT-planning en studies mogelijk maakt.

3.2.6 Studie Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam

Op grond van de resultaten van de studie hebben het Ministerie van IenW, de provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeenten op Voorne-Putten in dit BO MIRT een pakket van maatregelen vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolgtraject. De inhoud van dit pakket betreft een capaciteitsuitbreiding van een deel van de N57, inclusief de aansluiting met de A15 (waarvoor de tracéwetprocedure gevolgd zal moeten worden) en een beperkte aanpassing van de N218/Hartelcorridor, eveneens inclusief de aansluiting met de A15. Verder worden flankerende maatregelen getroffen

²³ De stations Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.

²⁴ Op een Citysprinterstation vertrekt iedere vijf minuten een trein in beide richtingen.

voor fiets en OV. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Van Helvert.²⁵

Helaas zijn er op dit moment geen middelen voorhanden om een MIRT-verkenning voor de N57 te starten. Ook is er op dit moment geen personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar. Zodra er voldoende budget beschikbaar is én personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar is, kan worden gewerkt aan de startbeslissing voor een MIRT-verkenning voor de maatregelen aan de N57.

3.2.7 Calandbrug

In november 2021 is uw Kamer geïnformeerd over het afsluiten van de rechterrijstrook van de Calandbrug (N15) richting Rotterdam/Rozenbrug ten behoeve van de veiligheid voor de weggebruiker.²⁶ Er is toegezegd uw Kamer op de hoogte te houden over de planning van de renovatie van de Calandbrug. De renovatie van het rijdek van de Calandbrug zal naar verwachting starten in 2026. De herstelwerkzaamheden zullen in combinatie met de renovatie van de gehele brug worden uitgevoerd. Tot die tijd zal er in de richting Rotterdam/Rozenburg één rijstrook op de brug beschikbaar zijn. Er is een pontje voor langzaam verkeer op werkdagen van 6:00 tot 19:00 uur. Daarnaast is er een app waarmee busreizigers een financiële compensatie kunnen krijgen voor het omreizen. Hierdoor is de hinder voor het wegverkeer beperkt. De veiligheid is niet in gevaar en voor het vaarwegverkeer is er geen hinder.

Vanwege een storing in het draaimechanisme is de Calandbrug sinds mei 2022 niet meer beschikbaar voor het wegverkeer en fietsers. ProRail geeft aan dat het herstel van deze storing tot eind januari 2023 zal duren. Tot die tijd staat de brug open voor de scheepvaart, waardoor deze niet beschikbaar is voor het wegverkeer.

3.3 Regio Oost

3.3.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Oost zijn voor € 276 mln. in totaal 20 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ca. 26.000 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 695 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Nijmegen Stationsgebied, Nijmegen Kanaalzone, Zwolle Spoorzone, Foodvalley, Spoorzone Arnhem Oost, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 30.000 woningen tot en met 2030.²⁷ Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.3.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In lijn met de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley zijn voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties spoorzone Arnhem-Oost, Nijmegen Kanaalzone en Stationsgebied, en Foodvalley mobiliteitspakketten afgesproken om de woningbouwlocaties te ontsluiten. Onderdeel hiervan zijn onder andere stationsmaatregelen, mobiliteitshubs en HOV. Voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost gaan Rijk en regio een gezamenlijke ontwikkelstrategie uitwerken ten behoeve van het deelgebied Rijnpark. Verder geven Rijk en

²⁵ Kamerstuk 29 862, nr. 31.

²⁶ Kamerstuk 29 385, nr. 113.

²⁷ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

regio een vervolg aan de corridorstudie Utrecht-Arnhem en maken een onderzoeksopzet voor een regionale, multimodale netwerkanalyse. Tevens starten Rijk en regio een MIRT-onderzoek met een beperkte scope over nut, noodzaak, timing en inpassing van de vrije spoorkruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost. Met de regio is een afspraak gemaakt over een Rijksbijdrage aan de Rijnbrug bij Rhenen in één van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley. De regio kan hiermee de uitvoering van het project verder oppakken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Stoffer.²⁸ Daarnaast is een afspraak gemaakt over de RegioExpres Achterhoek.

Voor de MIRT-verkenning A50 op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven is het Rijk bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.

Met de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley zijn daarnaast bestuurlijke afspraken gemaakt over Verstedelijking, met als thema «Meer landschap, meer stad», onder meer over het toevoegen van recreatieve, groene uitloopgebieden, over water en bodem als sturend principe en over vervolgonderzoeken naar verstedelijking in relatie tot energie. Deze afspraken geven uitvoering aan de verstedelijkingsstrategie van deze regio tot 2040. Rijk en regio zetten de samenwerking voort in het NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.

Ook in de regio Zwolle zijn afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone, inclusief de binnenstad van Zwolle, en de doorontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem in het netwerk rond Zwolle. Rijk en regio hebben afgesproken de verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave tot 2040 en de samenwerking voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle. Verder is het MIRT-onderzoek «bereikbaarheid Zwolle en omgeving» afgerond.

Voor de bovenregionale ontsluiting van Overijssel geven rijk en regio aan ProRail de opdracht voor een verkenning naar elektrificatie en doorkoppeling van de spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster, waarvoor het Rijk een financiële reservering maakt.

3.3.3 RegioExpres

De RegioExpres is een sneltrein op de spoorverbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en zorgt voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid, woon- en werkomgeving en leefbaarheid in de regio's Liemers en Achterhoek en in Arnhem. Dit is een gebied van meer dan 700.000 inwoners en dat zal gaan groeien met ca. 25.000 nieuwe woningen. Rijk en de provincie Gelderland realiseren samen de RegioExpres en bekostigen ieder de helft van de investeringskosten van € 150 mln. Het huidige aantal reizigers op deze bestaande spoorlijn is 21.000 per dag en de verwachte structurele groei is 20%. Op het traject Achterhoek-Arnhem zal dit zelfs gaan oplopen tot 40% door de komst van de RegioExpres. De sneltrein is daarmee een drager van verstedelijking en versterking van de regionale economie. De reistijd tussen Winterswijk en Arnhem wordt verkort met 13 minuten en voor overstappers op een

²⁸ Kamerstuk 35 925 A, nr. 86.

IC-verbinding naar de randstad loopt de reistijdwinst zelfs op tot 26 minuten.

3.4 Regio Noord

3.4.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Noord zijn voor € 143 mln. in totaal 14 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ca. 23.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 180 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Groningen Suikerunieterrein en Groningen Stadshavens, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 8.500 woningen tot en met 2030.²⁹ Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.4.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In het kader van de grootschalige woningbouw zijn afspraken gemaakt met Groningen voor een pakket maatregelen. Voor Groningen starten Rijk en regio een integraal MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank van de stad, waarbij zowel wordt gekeken naar het functioneren van de Ring West als de Rondweg Hoogkerk. Daarnaast draagt het Rijk bij aan de OV-hub/treinstation voor de bus- en treinontsluiting voor de nieuwe wijk De Suikerzijde, waar naast woningen een campus wordt gerealiseerd.

Verder is gesproken over de voortgang van het NOVEX-gebied Groningen-Assen. De afspraken over ontsluiting van grootschalige woningbouw en versnellingsafspraken vormen een belangrijk onderdeel van het realiseren van de opgave in dit NOVEX-gebied.

Naast de afspraken over ontsluiting woningbouwlocaties is gesproken over het MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn. Voor het op termijn, met medefinanciering vanuit de regio en uit Europese fondsen, realiseren van de Lelylijn is in het coalitieakkoord € 3 mld. gereserveerd. In een MIRT-onderzoek werken Rijk en regio uit hoe de Lelylijn in het kader van het Deltaplan voor het Noorden kan bijdragen aan het versterken van de economie, woningbouw en internationale treinverbindingen in het Noorden. Op basis van het Plan van Aanpak zijn er op het BO MIRT afspraken gemaakt over onder andere de planning en de verdeling van de kosten voor het onderzoek. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de Friese bruggen over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.

3.4.3 Decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden – Zwolle

In het BO MIRT van 2020 hebben de provincie Fryslân en IenW de intentie uitgesproken om de concessieverlening voor de sprinterdienst tussen Leeuwarden en Zwolle te decentraliseren.³⁰ Toen is vastgelegd dat de decentralisatie meerwaarde moet bieden voor de reiziger en dat voor beide partijen een budgetneutrale overdracht moet plaatsvinden.

In de tussenperiode zijn gezamenlijk mogelijkheden verkend om het reizigersproduct bij decentralisatie stapsgewijs te verbeteren. Daarnaast is onderzoek verricht naar de financiële en praktische consequenties van de

²⁹ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

³⁰ Zoals eerder opgenomen in het bestuursakkoord van de provincie en het coalitieakkoord van het Kabinet Rutte III.

decentralisatie. Het is het Rijk en de provincie vervolgens niet gelukt om overeenstemming te bereiken over de voorwaarden voor decentralisatie per 2025. Dit hangt met name op de financiële opgave om de treindienst te decentraliseren, en de middelen die beide partijen beschikbaar hebben voor exploitatie en investeringen.

Hoewel decentralisatie in 2025 te vroeg komt, zien beide partijen mogelijkheden om het gesprek over decentralisatie te continueren in aanloop naar volgende besluitvormingsmomenten. Dat kan bijvoorbeeld zijn richting de afloop van de concessie voor het regionaal spoorvervoer in Fryslân (2035). Ondertussen blijft de sprinterdienst opgenomen in de hoofdrailnetconcessie en vervolgen de partijen dit jaar nog het overleg over een aantal openstaande punten, waaronder de tweede sprinter Leeuwarden – Zwolle en station Leeuwarden Werpsterhoeke.

3.4.4 Decentralisatie concessieverlening Friese Waddenveren

Ter invulling van een motie van de leden Van Helvert en Aukje de Vries om te onderzoeken of de concessieverlening voor de Waddenveren kan worden overgedragen aan de betrokken provincies,³¹ is het Rijk met de provincie Fryslân een traject gestart om te verkennen of decentralisatie realiseerbaar is.³² Hierna is aanvullend onderzoek uitgevoerd door Rebel en Goudappel. Daaruit is gebleken dat de decentralisatie maar beperkte meerwaarde heeft voor de reiziger die gebruik maakt van de veerdiensten. Voor zowel provincie als Rijk is die meerwaarde een belangrijke voorwaarde. Het onderzoeksrapport maakt ook inzichtelijk dat er aanzienlijke kosten en risico's voor de provincie Fryslân zijn verbonden aan de decentralisatie.

Naar aanleiding van het onderzoek is samen met de provincie Fryslân geconcludeerd dat het op dit moment niet opportuun is de concessieverlening van de Waddenveren over te dragen aan de provincie Fryslân. De concessieverlening zal dus niet worden gedecentraliseerd.

3.4.5 Bruggen over Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

In het aanlegprogramma Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (HLD) fase 2 worden acht bruggen in Groningen en Friesland vervangen zodat de vaarweg geschikter wordt gemaakt voor klasse Va scheepvaart. Bij het BO HLD van december 2021³³ zijn vanwege het beschikbare budget bij Rijk en regio afspraken gemaakt welke bruggen er met voorrang zouden worden aangepakt. In dat kader is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning brug Kootstertille onlangs vastgesteld en tijdens het BO MIRT onderkend (zie bijlage). Binnen de begroting van het MF zijn extra middelen gereserveerd voor de aanpak van de resterende drie Friese bruggen (Schuilenburg, Oude Schouw en Uitwellingerga). De aanpak hiervan was in december 2021 uitgesteld. Bij de Voorjaarsnota worden deze middelen toegekend aan het betreffende MIRT-budget. De gemeente Groningen heeft een MIRT-onderzoek uitgevoerd naar de vervanging van de Busbaanbrug, dat inmiddels is afgerond. Hieruit zijn geen nieuwe bestuurlijke afspraken voortgekomen.

³¹ Kamerstuk 29 684, nr. 131.

³² Kamerstuk 23 645, nr. 688.

³³ Kamerstuk 35 925 A, nr. 20.

3.4.6 Sluis bij Kornwerderzand

Op 7 juli jl. is er bestuurlijk overleg geweest met de regionale overheden die betrokken zijn bij het project Verruiming Sluis Kornwerderzand. Daar is de marktbijdrage besproken en is overeenstemming bereikt over de wijze van inning, monitoring en bijsturing ten behoeve van het volledig ophalen van het toegezegde bedrag van € 26,5 mln. De afspraken tussen het Rijk en de provincie Fryslân worden vastgelegd in een addendum bij de bestaande bestuursovereenkomst. De provincie Fryslân gaat hiertoe individuele privaatrechtelijke contracten met de betrokken bedrijven sluiten die naar gebruik afdragen tot het afgesproken bedrag is geïnd. De provincie bereidt haar besluitvorming voor rondom de marktbijdrageregeling en de voorfinanciering en werkt toe naar ondertekening van de individuele overeenkomsten met de marktpartijen begin 2023.

3.5 Regio Noordwest

3.5.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Noordwest zijn voor € 375 mln. in totaal 21 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 70.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 1.858 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Utrecht Groot Merwede, Amersfoort Spoor en A1-zone, Amsterdam Havenstad, MRA Oost en MRA West, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 131.000 woningen tot en met 2030.³⁴ Daarbij wordt ook extra geïnvesteerd in de hoofdnetwerken: A6 Almere-Lelystad, A7/A8 Amsterdam-Zaandam, Ringen Amsterdam, A12 Ring Utrecht en baanstabiele hoofdspoorlijn MRA en MRU.

3.5.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In de MRU hebben Rijk en regio in het kader van de ontsluiting van de woningbouwlocatie Utrecht Groot Merwede afspraken gemaakt voor de Merwedelijn als onderdeel van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. Daarnaast is afgesproken om te starten met een MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg, inclusief mogelijkheden voor multimodale bereikbaarheid. Ook zijn er afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie Amersfoort Spoor-/A1-zone. Onderdeel van dit mobiliteitspakket zijn onder meer de realisatie van de ontsluiting van Bovenduist op de A1 en het verbeteren van de omgeving en de bereikbaarheid van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Daarnaast en in samenhang hiermee zijn voor de MRU afspraken gemaakt over de bredere uitvoering van de verstedelijkingsstrategie voor deze regio.

In de MRA zijn voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie MRA-west en Amsterdam-Havenstad afspraken gemaakt over mobiliteitspakketten, mede in relatie tot afspraken over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de eerste fase van het sluiten van de metroring tot de Hemknoop. Voor de MRA-oost zijn voor Amsterdam afspraken gemaakt over een rijksbijdrage voor de projecten «cruciale mijl» en verplaatsen tramremise op Zeeburgereiland/IJburg en over een mobiliteitspakket voor Amsterdam-Zuidoost. Voor Almere zijn afspraken gemaakt over de verdere doorontwikkeling van Almere tot complete stad. Hiervoor zijn

³⁴ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor onder andere Almere Centrum, over een reservering van een rijksbijdrage aan een HOV Pampus en/of Oosterwold in samenhang met het uitvoeren van een ruimtelijk strategische verkenning voor hoogstedelijke ontwikkeling van Almere-Pampus, over een onderzoek naar de mogelijkheden en randvoorwaarden voor verdere verdichting van Oosterwold en over het versterken van het economisch profiel en werkgelegenheid in Almere. Voor dit laatste zal de regio naar verwachting ook een regiodeal Amsterdam/Almere Bay Area indienen om de eerste noodzakelijke stappen ter versterking van het economisch profiel te realiseren. Voor Lelystad is een (regionaal) onderzoek afgesproken naar de multimodale bereikbaarheid van Lelystad Warande. Voor de A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde is afgesproken de ontwikkelingen rond woningbouw en (auto)mobiliteit te blijven volgen en binnen het MIRT-proces de mogelijkheden te bespreken om zo spoedig mogelijk te starten met een MIRT-verkenning. Het in 2020 afgesproken Rijk-regio budget blijft daarvoor beschikbaar.

In de MRA zijn verder afspraken gemaakt voor een pakket projecten bestaande uit het programma Zuidasdok, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug, het Derde Perron Amsterdam Zuid, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de Metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop.

Voor zowel de MRU als de MRA is besloten een pilot voor te bereiden rond programmatische bekostiging. Tenslotte zijn voor diverse projecten afspraken gemaakt, waaronder over de spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem en het verbeteren van de bereikbaarheid en een ongelijkvloerse spoorkruising bij de Guisweg in Zaanstad.

3.5.3 Multimodale knoop Schiphol

In het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) wordt een aantal maatregelen genomen om capaciteit en veiligheid van station Schiphol Airport en de vervoersknoop Schiphol te vergroten. De aanbesteding is gegund voor werkzaamheden aan de (rol)trappen van en naar de treinperrons van station Schiphol Airport, die begin 2023 starten. Verder wordt in het project toegewerkt naar een definitief ontwerp voor het nieuwe busstation.

In het kader van Groot-Amsterdam en de daarmee samenhangende lastige financiële opgave is in overleg met alle betrokken partijen besloten een portie van de Rijksbijdrage voor de MKS over te hevelen naar het project derde perron Amsterdam Zuid (zie ook paragraaf 3.5.8.2). De realisatie van dit laatste project leidt ook tot verbeteringen voor de reizigers op Schiphol, omdat er dan meer treinen in een betere regelmaat kunnen rijden van en naar Schiphol. Er wachten dan minder reizigers korter op het perron tot de volgende trein.

3.5.4 A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes

In het BO MIRT van november 2020 is afgesproken te starten met een MIRT-verkenning naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes als oplossing voor het NMCA-knelpunt op dit tracé en een betere betrouwbaarheid van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De investeringskosten voor een verbreding van de A27 werden geraamd op € 29 mln. inclusief een regionale bijdrage van 25%. Uit nader onderzoek blijkt dat de investeringskosten fors hoger uitvallen, namelijk € 193 mln. Om de verkenning te starten moet minstens 75% van de investeringskosten beschikbaar zijn. Op dit moment is geen zicht op voldoende financiële middelen. In het BO MIRT van 10 november jl. is

afgesproken de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen en binnen het MIRT proces en -uitgangspunten mogelijkheden te bespreken. De stand van zaken zal tijdens het BO MIRT in november 2023 opnieuw worden geagendeerd.

3.5.5 Almere

Op het BO MIRT is afgesproken dat Rijk en regio nauw blijven samenwerken in de verdere ontwikkeling van Almere, met Perspectief Oostflank MRA als basis. Voor de ontwikkeling van Almere tot een complete stad zetten Rijk en regio zich naast woningbouw en bereikbaarheid ook in op het stimuleren van de werkgelegenheid om de eenzijdige pendel richting het oude land tegen te gaan en inzet op het voorzieningenniveau waaronder het aanbod van hoger (technisch) onderwijs. Hiervoor wordt voor de BO's Leefomgeving van 2023 een ruimtelijk economische aanpak uitgewerkt als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA.

Om de mobiliteit te verbeteren reserveert het Rijk € 87,5 mln. voor een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, onder andere voor de verbetering van de aansluitingen van de A6 en verbetering van het OV en fietsinfrastructuur. Vanwege de woningdruk in de MRA spreken Rijk en regio af om hiermee samenhangend een eerste stap te zetten in de ontwikkeling van Almere Pampus tot hoogstedelijk woon-werkgebied met minimaal 7.500 woningen in samenhang met een hoogwaardige OV-oplossing. Het Rijk reserveert € 30 mln. voor de uitbreiding A6 Almere Oostvaarders-Lelystad. Daarnaast wordt samen met de regio een ruimtelijk strategische verkenning uitgevoerd naar de ontwikkeling van Almere Pampus en onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verdere verdichting van Oosterwold. Het Rijk reserveert € 54 mln. voor deze HOV-lijnen bij Pampus en/of Oosterwold en de verkenning. Voor de lange termijn blijft de IJmeerlijn de stip op de horizon voor een volledige hoogstedelijke ontwikkeling van Pampus. Op dit moment is hiervoor echter vanuit alle partijen geen financiering beschikbaar.

3.5.6 Pont bij Nieuwer ter Aa

In het Tweeminutendebat MIRT van 14 september jl. is toegezegd om uw Kamer voor het NO MIRT te informeren over de gesprekken met de regio over de veerpont bij Nieuwer ter Aa.³⁵ Zoals toegezegd aan uw Kamer is er overleg met de regio (gemeente Stichtse Vecht en Provincie Utrecht) over een alternatieve oplossing. Deze gesprekken lopen nog; uw Kamer zal zo spoedig mogelijk, idealiter nog voor het NO MIRT, worden geïnformeerd over de uitkomsten. Daarbij zal ook ingegaan worden op de motie van de leden Van der Molen en De Hoop.³⁶

3.5.7 Programmatische aanpak grote wateren (PAGW)

Het PAGW-project Oostvaardersoever verbindt het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen tot een toekomstbestendig zoetwaterecosysteem. Samen met de Minister van Natuur en Stikstof is het voorkeursbesluit vastgesteld, zodat met de planning- en studiefase gestart kan worden.³⁷

³⁵ Handelingen II 2021/22, nr. 108, item 4.

³⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr. 85.

³⁷ Kamerstuk 27 625, nr. 565.

3.5.8 Opgaven in de MRA met nationale effecten

Er is een enorme opgave in de MRA rondom ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid met gevolgen voor heel het land. De bestaande bereikbaarheid staat nationaal onder druk en lopende mobiliteitsprojecten kenden een financieel tekort. Tegelijkertijd zijn er tussen Rijk en regio afspraken gemaakt over verstedelijking, deze woningbouwopgave vraagt om aanvullende investeringen in mobiliteit. De MRA draagt significant bij aan het aantal nieuwe arbeidsplaatsen als bijdrage aan de Nederlandse economie en het aantal nieuwe woningen als de bijdrage in het nationale woningbouwtekort. Desondanks ziet het Rijk dat vanwege onder andere de financiële omvang, maakbaarheid en uitvoerbaarheid niet alles tegelijk kan en keuzes nodig zijn. Met de MRA zijn daarom afspraken gemaakt over een pakket van maatregelen. De afzonderlijke maatregelen worden hieronder toegelicht. Hiermee wordt invulling gegeven aan verschillende toezeggingen gedaan aan uw Kamer.³⁸

3.5.8.1 Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Uit de bij het rapport van mw. Dekker uit 2020³⁹ gevoegde MKBA blijkt dat realisatie van Zuidasdok een doelmatige investering is. Rijk en regio hebben dit advies gevolgd en hebben besloten een bijdrage te doen aan het tekort. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad en de ontwikkeling van de Zuidas tot internationale toplocatie. Verdere groei van inwoners en de bouw van 250.000 woningen in de MRA zullen de druk op het vervoerssysteem verder verhogen. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem. Zuidasdok is noodzakelijk om de veiligheid op station Amsterdam Zuid te kunnen blijven garanderen en voor een nieuw derde perron op Amsterdam Zuid om extra treinen te kunnen laten rijden naar alle delen van Nederland.

Met Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt capaciteit toegevoegd aan de A10 Zuid. De A10 Zuid is één van de drukste schakels in het hoofdwegennet en de draaischijf rond Amsterdam met wegverbindingen naar de verschillende landsdelen. De ringweg A10 is in 2040 het op één na grootste knelpunt op de weg in Nederland (IMA-2021). De knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug zijn ook noodzakelijk voor realisatie van Zuidasdok. Met een duurzame inpassing van de infrastructuur vermindert de barrièrewerking en wordt de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd. In de bijlage ontvangt uw Kamer de eerste Halfjaarrapportage Zuidasdok 1 januari – 31 juni 2022. Nog deze maand zal het project knooppunten De Nieuwe Meer voorlopig worden gegund. Ten opzichte van de prognose in de Eerste Halfjaarrapportage 2022 is aanvullend ca. € 100 mln. benodigd voor deze gunning. Dit zal worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten. Het voornemen is om in de tweede suppletoire begroting (Najaarsnota) het extra benodigde verplichtingenbudget opgenomen op artikel 12 en artikel 17 van het MF. Conform regeling grote projecten wordt het gevolg hiervan op de prognose van Zuidasdok in beeld gebracht en aan uw Kamer gerapporteerd. In de Voorjaarsnota 2023 worden de gevolgen afgewikkeld met in achtname van de afspraken in de afsprakenlijst.

³⁸ Kamerstuk 35 570 A, nr. 93; Kamerstuk 35 925 XII, nr. 79; Kamerstuk 35 925 A, nr. 70; Kamerstuk 35 925 A, nr. 76; Kamerstuk 35 925 A, nr. 81.

³⁹ Rapport «Voortvarend bouwen voor de toekomst», Kamerstuk 32 668, nr. 15.

3.5.8.2 Derde perron station Amsterdam Zuid

Binnen het programma Zuidasdok wordt ruimte vrijgemaakt voor een derde perron door de zuidelijke rijbanen van de A10 verder naar buiten te leggen. In 2018 hebben Rijk en Regio afspraken gemaakt voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit in en om Amsterdam. Onderdeel is het verplaatsen van de internationale treinen naar Amsterdam Zuid. Dat geeft op Amsterdam Centraal ruimte om meer regionale en nationale treinen te kunnen rijden. Om treinen naar het Verenigd Koninkrijk (niet-Schengengebied) te rijden is de bouw van een internationale treinterminal noodzakelijk. In deze terminal kunnen bagage- en persoonscontrole plaatsvinden. De kosten voor deze terminal zijn € 80–100 mln. Daarnaast is de kostenraming voor het spoorse ontwerp ca. € 100 mln. hoger uitgevallen, onder ander vanwege prijspeilbijstellingen, voorzieningen be- en bijsturing en verdere uitwerking van het spoorontwerp. Het voornemen is in het eerste kwartaal van 2023 een voorkeursbeslissing te nemen. Dat maakt het mogelijk de fase planning en studies nog in 2023 te starten. Aan het eind van deze fase ligt er de keus voor of het derde perron als aanvullende bouwstap binnen het programma Zuidasdok gerealiseerd zal worden of als afzonderlijk project verder zal gaan. Deze keuze dient uiterlijk in 2027 genomen te worden, om de uitvoering van alle werkzaamheden optimaal te kunnen afstemmen.

3.5.8.3 Startbeslissing verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer

In het BO MIRT van 2020 hebben de bestuurders van Rijk en regio de resultaten uit het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp vastgesteld en afspraken gemaakt over het vervolg.⁴⁰ De volgende stap in het MIRT is de start van de verkenning. Samen met de regio is geconstateerd dat de verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer gestart kan worden. Het voorlopig voorkeursalternatief, waarop de financiering gebaseerd is, is de doorgetrokken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Voor deze variant hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over 100% financiering (€ 3.364 mln., prijspeil 2022). Om de risico's in relatie tot het taakstellend budget zo laag mogelijk te houden, zijn er risicoafspraken over het pakket gemaakt (zie afsprakenlijst BO's MIRT) die in de verkenning nader uitgewerkt zullen worden. Deze variant is gekozen omdat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een goede oplossing is voor de OV-knelpunten in de corridor. Uit de eerder opgestelde MKBA voor het Nationaal Groeifonds blijkt dat het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een doelmatige investering is. De Staatssecretaris van IenW heeft de startbeslissing voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp vastgesteld (zie bijlage). Er wordt toegewerkt naar het nemen van een voorkeursbeslissing in 2025.

3.5.8.4 Verkenning voor de ontsluiting van woningbouw in Haven-Stad zuid

Rijk en regio starten een verkenning naar de eerste fase sluiten Ringlijn, tussen Amsterdam Sloterdijk en de Hemknoop. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 mln., prijspeil 2022) voor de aanleg voor dit eerste deel van het sluiten van de metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Om de beste variant voor dit deel van de Ringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT-verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbeslissing voor de eerste fase van het sluiten van de Ringlijn, namelijk het deel waarvoor Rijk en regio zicht hebben op 100% finan-

⁴⁰ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45.

ciering. De formele startbeslissing voor deze MIRT-verkenning wordt in het eerste kwartaal van 2023 genomen.

Bij de ontwikkeling van Haven-Stad moet alternatieve ruimte worden gevonden voor havengebonden bedrijvigheid in het Noordzeekanaal-gebied. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband wordt voor het Noordzeekanaalgebied een integraal ontwikkelperspectief opgesteld. De opgaven en ruimtevraag in dit gebied op het vlak van water, wonen, (haven)economie en circulaire economie, energietransitie en landschap worden afgewogen. De Houtrakpolder maakt onderdeel uit van deze afweging. Rijk en regio onderzoeken dit verder in 2023.

3.5.8.5 Middelen

Rijk, regio, NS, Schiphol en Schiphol Area Development Company (SADC) stellen aanvullende middelen beschikbaar voor dit totaalpakket projecten bestaande uit het programma Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug, het Derde Perron Amsterdam, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn en de Metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop. De financiële omvang van ontbrekende financiering voor de projecten in het pakket is in totaal € 5.462 mln. (prijsspeil 2022). Rijk en regio stellen voor de dekking gezamenlijk € 5.462 mln. beschikbaar, waarvan het Rijk 75% (€ 4.096 mln.) bijdraagt en de regio 25% (€ 1.366 mln.). Zoals hierboven aangegeven draagt Zuidasdok bij aan de bereikbaarheid in de MRA. In overleg met betrokken partijen is daarom besloten middelen uit het gebiedsprogramma Amsterdam in te zetten voor Zuidasdok. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over de risicoverdeling. Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijsspeil 2022) geldt dat deze worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten (zie afsprakenlijst BO's MIRT).

3.5.9 Guisweg

Het aanpassen van de overweg Guisweg in Zaandijk is randvoorwaardelijk voor het Programma Hoogfrequent Spoor op het traject Alkmaar-Amsterdam. Door onder meer bouwkostenstijging valt de aanpassing € 26 mln. duurder uit dan verwacht. Hiertoe stelt het Rijk € 11,2 mln. beschikbaar, onder meer vanuit het vrijgevalen budget voor spoorse maatregelen binnen de corridor Amsterdam-Hoorn. De regio draagt het overige tekort.

3.6 Goederenvervoercorridors

3.6.1 Terugkoppeling BO GVC

Binnen het goederenvervoer neemt versterking van de multimodale goederenvervoercorridors naast verduurzaming van het goederenvervoer en digitalisering een centrale plek in. Een groot deel van het (zware) transport concentreert zich op één van de drie goederenvervoercorridors te weten: Oost, Zuidoost en Zuid. In 2022 is voor de corridor Zuid (Regio Amsterdam – Rotterdam/Den Haag – Antwerpen) een programma-aanpak gestart.

3.6.2 Start goederenvervoercorridor Zuid

Met het startbesluit van de Programmaraad van 28 april jl. is op de route Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen een nieuw corridorprogramma Zuid gestart. Hierin werken het Rijk (IenW, BZK, EZK), de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de daar gelegen zeehavens samen aan een robuuste, concurrerende, duurzame en veilige corridor. Binnen het programma wordt ingezet om kansen voor de groei

van het goederenvervoer, energietransitie, klimaatpak en het doortrekken van het kanaal Seine-Noord (en daarmee het leggen van de verbinding met de Schelde) te verzilveren. Tijdens het BO MIRT Goederenvervoercorridors hebben de corridorpartijen dit herbevestigd. Daarnaast is besloten om de eerste actielijnen (modal shift, verduurzaming en digitalisering logistiek) te starten.

3.6.3 Multimodale knooppunten

Om de belangrijke zeven bovengemiddelde multimodale knooppunten⁴¹ op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost te versterken zijn corridorpartijen overeengekomen de eerdere opgestelde knooppuntplannen te concretiseren in gezamenlijke realisatiepacten. In deze vast te stellen pacten zullen concrete maatregelen op het gebied van samenwerking ten behoeve van modal shift, verbetering van havens en (rail- en barge)terminals, ontsluitingen op de corridor en voorzieningen voor gebruikers van de corridor nader worden uitgewerkt om de komende decennia adaptief te worden opgepakt. Besloten is om allereerst de knooppuntplannen voor Venlo en Tilburg uit te werken aangezien deze het verst zijn uitgewerkt.

3.6.4 Digitalisering en goederenvervoer

Vanuit het NGF is dit jaar € 51 mln. toegekend aan het voorstel «Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)».⁴² DIL gaat in 2023 van start en is een gezamenlijk initiatief van het Ministerie van IenW met partners als de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, Schiphol, de douane en andere sectorpartijen. Met DIL wordt een data-infrastructuur gecreëerd waarop bedrijven en overheden veilig kunnen aansluiten en beter in staat worden gesteld data voor elkaar open te stellen. Het gaat hierbij om de versnelde en verbeterde toepassing van de Basis Data Infrastructuur (BDI) die vormgegeven wordt in zes tot tien living labs. De digitale living labs dragen bij aan duurzaamheid en efficiency op de corridors. Ook wordt het bedrijfsleven door middel van voorlichting en bewustwording gestimuleerd om meer digitaal en datagedreven te gaan werken.

3.6.5 Alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor transport over weg en water

De ambitie is om uiterlijk in 2030 een dekkend netwerk van zero-emissie laad- en tankpunten te hebben langs het goederennetwerk over weg en water. Er wordt onder andere ingezet op Clean Energy Hubs voor wegtransport en de binnenvaart. Daarmee wordt gedeeltelijk invulling gegeven aan de doelstellingen zoals opgenomen in de herziening van de Europese richtlijn (2014/94/EU) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID). In dit kader heeft het Ministerie van IenW € 19,25 mln. beschikbaar gesteld om door middel van een regeling met cofinanciering uit de regio's de onrendabele top van projecten weg te nemen. De definitieve invulling van de regeling zal in de loop van 2023 gereed komen. Projecten (al dan niet Clean Energy Hubs) moeten prioritair bijdragen aan de uitrol van een dekkend netwerk van zero-emissie laad- en tankinfrastructuur langs het netwerk met de grootste vervoersstromen, maar middelen kunnen ook worden ingezet op landelijk niveau.

⁴¹ Rotterdam, Moerdijk, Tilburg, Venlo, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel.

⁴² Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 10.

3.6.6 740-metertreinen emplacement Lage Zwaluwe

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over verkennende studies naar sporen voor goederentreinen van 740 meter lang van op enkele corridors.⁴³ In dit BO MIRT is afgesproken dat twee sporen op Lage Zwaluwe worden verlengd om deze geschikt te maken voor 740 meter lange treinen. Door mee te liften op een al gepland wisselsaneringstraject zijn de kosten voor dit project aanzienlijk lager; het Ministerie van IenW stelt hiervoor € 7,26 mln. beschikbaar. De realisatie van de extra capaciteit loopt in de pas met het verlengen van de sporen te Moerdijk, waardoor de groei van het spoorverkeer in Moerdijk conform het hoge WLO-scenario tot 2040 kan plaatsvinden. Bovendien maakt de inzet van langere goederentreinen het vervoer per spoor goedkoper en draagt daarmee bij aan het stimuleren van de modal shift van weg naar spoor op de corridor.

3.6.7 Beter benutten last mile spoor

Door het gebruik van sensoren en camera's wordt de capaciteit op het spoornetwerk in de Rotterdamse haven, op terminals en op de gehele corridors beter benut. Hierdoor komt meer capaciteit vrij voor het rijden van meer treinen. In het BO MIRT is afgesproken dat wordt gestart met een pilot op het emplacement Botlek in de Rotterdamse haven. De financiële dekking voor deze pilot wordt gedragen door het Ministerie van IenW (€ 1,4 mln.) en ProRail (€ 302.500). Het project wordt uitgevoerd door ProRail en Havenbedrijf Rotterdam.

3.6.8 Truckparkings

In de MIRT-brief van 15 december 2021⁴⁴ is uw Kamer geïnformeerd over de inspanningen om voldoende truckparkings te realiseren zodat chauffeurs een goede en veilige plek hebben om te overnachten. Truckparkings werden tot nu toe altijd op het onderliggende wegennet gerealiseerd. Voor twee locaties in Limburg lijkt ontsluiting nodig via een nabijgelegen verzorgingsplaats. Er zijn geen grote beleidsmatige of juridische bezwaren tegen de realisatie van truckparkings via een verzorgingsplaats blijkt uit onderzoek in opdracht van het Ministerie van IenW (zie bijlage). Wel moet de maakbaarheid en betaalbaarheid van zo'n verbinding nog worden onderzocht door RWS. Hierbij speelt de veiligheid van gebruikers van de betreffende verzorgingsplaats een centrale rol. Mogelijk wordt het ontsluiten via de verzorgingsplaats daarom in eerste instantie als pilot toegestaan.

Wat betreft de locaties Asten en Dordrecht is uw Kamer op 15 december 2021⁴⁵ geïnformeerd dat er onzekerheid bestaat over de realisatie. Deze locaties kunnen definitief niet doorgaan, in verband met een gebrek aan geschikte gronden of bereidwilligheid om mee te werken op gemeentelijk niveau. In het kader van de BO MIRT-werkgroep is mede daarom een onderzoek «toekomstbeeld truckparkings» gestart. In dit onderzoek wordt gekeken naar locaties die kansrijk zijn voor het realiseren van nieuwe truckparkings waarbij ook alternatieve locaties voor de niet gerealiseerde plekken bij Asten en Dordrecht (circa 500 plekken) meegenomen worden. Ook worden de geleerde lessen van Asten en Dordrecht expliciet meegenomen zodat nog meer kansrijke locaties tot daadwerkelijke realisatie kunnen komen.

⁴³ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45.

⁴⁴ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24.

⁴⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24.

3.6.9 Optimalisatie ligplaatsen/afmeervoorzieningen op de GVC

Voor de aanleg van spudpaal- en afmeervoorzieningen als *no regret-maatregel* op met name de gestuwde Maas en de Oost-Westtak van de Maas, wordt € 1,1 mln. beschikbaar gesteld. Met de aanleg van deze voorzieningen wordt ruimte voor zo'n zes tot twaalf schepen gecreëerd, waarmee de druk op de bestaande ligplaatsen kan worden verminderd. De druk op ligplaatsen speelt vooral op de Oost-Westtak van de Maas die in tijden van droogte en laagwater op de Waal als alternatieve vaarroute wordt gebruikt voor diepstekende binnenvaartschepen met bestemmingen in Limburg en Duitsland. Hierdoor ontstaat er vooral bij de sluiscomplexen op genoemde trajecten (o.a. Grave, St. Andries en Weurt) een extra behoefte aan wacht- en ligplaatsen. De maatregel zal voor de zomer van 2024 zijn afgerond.

3.6.10 Continuering 24-uursbediening bruggen sluizen op de GVC

Ongeveer 10 jaar geleden hebben Rijk en de provincies Limburg en Brabant budget vrijgemaakt om de sluizen en bruggen over de Maas en de Brabantse kanalen 7x24 uur te bedienen. Deze pilot loopt voor de Brabantse kanalen tot 1 januari 2023, en voor de Maas tot 1 januari 2024. Het Ministerie van IenW heeft zich bereid verklaard om de extra bedieningskosten voor de Brabantse Kanalen in overbruggingsjaar 2023 te bekostigen. Zo kunnen de corridorpartijen in 2023 voor beide vaarwegen gezamenlijk bezien hoe lang en in welke mate aan de 7x24 uursbediening vanaf 2024 een vervolg kan worden gegeven en wie dit mogelijke vervolg gaat financieren. Voor de financiering van de bedieningskosten voor het deel van de Brabantse Kanalen in 2023 wordt € 187.500 aan extra IenW-middelen beschikbaar gesteld. Hiervan komt € 100.000 uit het resterende budget van het GVC-onderzoek toelatings- en ontheffingsbeleid en € 87.500 uit het programma Beter Bediend.

3.6.11 Implementatie van de SPUK Versterking Havenvoorzieningen 2022–2026

In de eerste tranche van de SPUK Versterking Havenvoorziening is inmiddels € 2 mln. uitgekeerd aan twee haveninitiatieven die beiden een beroep hebben gedaan op het maximale subsidiebedrag van € 1 mln. Het gaat hierbij om de uitbreiding van de openbare containerterminal in Venlo en de aanleg van een nieuwe openbare bulkkade in Cuijk, die beiden zorgen voor een modal shift van weg naar water. Ook voor de tweede tranche, die op 31 mei 2023 zal worden gesloten, worden nieuwe haveninitiatieven verwacht die een beroep zullen doen op deze regeling.

3.7 Algemeen

3.7.1 Financiële ruimte MF

Op 23 juni jl. is uw Kamer geïnformeerd⁴⁶ over de gevolgen van de toenemende leveringsproblemen en prijs- en kostenstijgingen van zowel energie, materialen als lonen, onder andere als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze problemen zijn sindsdien verder verergerd door de zeer hoge inflatie. Dit beïnvloedt zowel de instandhoudingsprojecten als de aan te leggen MIRT-projecten.

De beschikbare investeringsruimte in het MF is beperkt. Deze ruimte is waarschijnlijk op korte termijn nodig voor het kunnen opvangen van risico's en tekorten bij lopende aanlegprojecten. RWS en ProRail zijn met

⁴⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

de markt in gesprek over beheersingsmaatregelen; dit gebeurt in de projecten en aan de gesprekstafel «landelijke infrastructuur» van het Bouwberaad die is voortgevloeid uit de intentieverklaring «Samen doorbouwen in onzekere tijden». Aan deze tafel wordt besproken hoe de continuïteit kan worden geborgd en de risico's van prijsstijgingen en leveringsonzekerheid beter kunnen worden verdeeld. RWS en ProRail hebben al enkele maatregelen genomen zoals het versneld toepassen van indexerings bij nieuwe opdrachten.

Gevolg van de huidige situatie van kostenstijgingen is dat de middelen in het MF verder onder druk komen te staan. Dit onderstreept de noodzaak tot een goede beheersing bij MIRT-projecten en -programma's zoals in de MIRT-brief van dit voorjaar is uiteengezet,⁴⁷ terughoudendheid bij extra investeringen bovenop die uit het coalitieakkoord en mogelijk zelfs tot heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken.

3.7.2 Externe kwaliteitstoetsen verkeersmodellen

De verkeersmodellen LMS (Landelijk Model Systeem) en NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn een belangrijke basis voor de onderbouwing van beleid en besluiten van lenW. Afgelopen jaar hebben RWS en ProRail twee externe kwaliteitstoetsen laten uitvoeren op de modellen. De rapporten over uitkomsten van deze externe kwaliteitstoetsen zijn via de rapportdatabank van RWS openbaar gemaakt.⁴⁸ Hoofdconclusie van een review door TNO is dat het LMS en het NRM over het algemeen geschikt zijn om effecten van externe ontwikkelingen en beleidsmaatregelen op de mobiliteit en de verkeersstromen te bepalen. Hoofdconclusie van een review door Significance is dat het LMS in het algemeen de ontwikkeling van de afgelegde afstand met de verschillende vervoerswijzen goed modelleert. Beide reviews komen met een aantal verbeterpunten en aanbevelingen. De bevindingen uit de externe kwaliteitstoetsen vormen het vertrekpunt voor verdere kwaliteitsverbetering van het LMS en NRM de komende tijd. De implementatie van de verbeteringen zal worden afgerond voordat de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (2025) wordt opgesteld. Gelet op de aard van de bevindingen is de impact van de verbeteringen op de huidige nationale prognoses naar verwachting beperkt.

3.7.3 Programma Veilig, Slim en Duurzaam

In de MIRT-brief van 26 november 2020⁴⁹ is uw Kamer geïnformeerd over het programma Veilig, Slim en Duurzaam (VSD), dat inzet op het versnellen van de mobiliteitstransitie. In verstedelijkte gebieden ligt de focus op maatregelen die randvoorwaardelijk en/of aanvullend bijdragen aan de (her)inrichting van deze gebieden die nodig is voor het kunnen realiseren van de mobiliteitstransitie. Dit mede in samenhang met de afspraken over de mobiliteitspakketten in het kader van goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 NOVEX-woningbouwlocaties. In gebieden met een landelijk karakter ligt de nadruk op het bereikbaar houden van woon- en werklocaties, onderwijs, gezondheidszorg en sociale contacten.

Afgestemd op de specifieke regionale opgaven hebben Rijk en regio deze BO's MIRT per landsdeel verdere programma-afspraken gemaakt. Omdat een groot deel van de reisbewegingen in Nederland werk gebonden is, investeren Rijk en regio in alle landsdelen in het stimuleren van

⁴⁷ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

⁴⁸ https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_718907_31/1/ en https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_718919_31/1/.

⁴⁹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 45.

werkgevers om de werk gerelateerde mobiliteit te verduurzamen (mede in het kader van Besluit CO₂-reductie werk gebonden personenmobiliteit) en het reisgedrag beter te spreiden over de dag en over de week. Om de groei van multimodaal reizen en deelmobiliteit te faciliteren worden, in lijn met de ambities uit het coalitieakkoord, in een tiental steden (waaronder Rotterdam, Enschede, Utrecht) en provincies (Limburg, Zeeland, Drenthe) deelmobiliteitshubs gerealiseerd. Ook wordt, onder meer in de landsdelen Noord en Noordwest, ingezet op verdere digitalisering. Daarnaast hebben de afspraken betrekking op het vernieuwen en verduurzamen van de stedelijke bereikbaarheid en logistieke (stads)bevoorrading. Te beginnen met een netwerk van samenwerkende stedelijke koplopers (onder andere Almere, Zwolle, Heerlen) verspreid over alle landsdelen. De totale rijksbijdrage aan deze afspraken is 37 mln. onder de voorwaarde van een gelijke regionale investeringsinspanning. Het geheel aan deze afspraken draagt bij aan het verminderen van de druk op het hoofd en onderliggend wegennet, het verbeteren van de (binnenstedelijke) verkeersveiligheid en het verduurzamen van mobiliteitsbewegingen.

3.7.4 OV-knooppunten

OV-knooppunten leveren een belangrijke bijdrage aan de maatschappelijk opgaven voor een bereikbaar en leefbaar Nederland. Aan de landelijke OV- en Spoortafel van juni jl. is de Actieagenda OV-knooppunten vastgesteld.⁵⁰ Met deze agenda is een start gemaakt met een intensieve sectoroverstijgende samenwerking tussen Rijk, regio en OV-sector bij de ontwikkeling van bestaande en nieuwe (bijvoorbeeld in relatie tot de woningbouwopgaven) OV-knooppunten. Naast een methode voor de aanpak van OV-knooppunten bevat de Actieagenda ook een lijst met concreet te ontwikkelen OV-knooppunten. Voor een aantal van deze prioritaire knooppunten zoals station Zwolle, station Groningen Suiker en station 's-Hertogenbosch zijn binnen het MIRT afspraken gemaakt om te investeren.

3.7.5 Baanstabieliteit

ProRail brengt momenteel landelijk de stabiliteit van de baanlichamen onder het spoor in kaart. Dit is nodig voor een toekomstbestendig spoor. De eerste fase van dit onderzoek zal aangeven waar de stabiliteit voldoende is voor het toekomstige treinverkeer en waar nog nader onderzoek moet plaatsvinden om dat vast te kunnen stellen. De resultaten van het onderzoek worden begin 2023 verwacht. In de loop van 2023 zal uw Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten, de eventuele consequenties en de vervolgstappen. Voor baanvakken waar nu de komst van meer treinen wordt voorbereid voert ProRail lokaal verdiepend onderzoek uit naar het baanlichaam. Hierover is uw Kamer eerder geïnformeerd.⁵¹ Het brede vervolgonderzoek naar baanstabieliteit (in 2023 en verder) zal ook kijken naar de invloed van bijvoorbeeld klimaatverandering en verwachte reizigersgroei op baanvakken waar het aantal treinen alsook de treinfrequentie niet toeneemt. Als onderdeel van de afspraken mobiliteit en woningbouw zijn er middelen voor de aanpak van de baanstabieliteit Schiedam-Delft Campus gereserveerd, om zo meer sprinters tussen Den Haag en Rotterdam mogelijk te maken.⁵²

⁵⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 765.

⁵¹ Kamerstuk 29 984, nr. 994 (baanvak Amsterdam-Oldenzaal) en Kamerstuk 32 404, nr. 113 (baanvak Delft-Schiedam Centrum).

⁵² Kamerstuk 32 404, nr. 114.

3.7.6 Digitalisering en modernisering van het spoorstelsel

In het beleidsprogramma IenW⁵³ is aangegeven dat met de aanleg van infrastructuur en verdere digitalisering en modernisering van het spoor het ov-product kan worden verbeterd en de toekomstige mobiliteitsvraag kan worden geaccommodeerd. Uw Kamer in de MIRT-brief van 27 november 2020 geïnformeerd over het onderzoek door ProRail naar de toekomst van de tractie-energievoorziening (TEV).⁵⁴ Het feitenonderzoek is inmiddels door ProRail afgerond. Het feitenrapport en o.a. de standpunten van verschillende betrokken partijen is bij deze brief gevoegd (zie bijlage). De maatschappelijke kosten en baten van een omschakeling naar een hogere bovenleidingspanning zijn nagenoeg gelijk. Een omschakeling ligt nu echter niet voor de hand: het is niet acuut nodig, financieel niet inpasbaar en andere systeemspongen lijken urgenter en/of passender bij de gewenste doorontwikkeling van het spoornetwerk. Desondanks biedt het rapport een basis om de bredere opgave van de uitdagingen en kansen in de spoorse energievoorziening verder op te pakken. Daarnaast is in een aanpalend onderzoek ook een eerste beeld opgewerkt van de samenhang tussen diverse systeemspongen rondom beveiliging (doorontwikkeling ERTMS⁵⁵), besturing (ATO⁵⁶ en TMS⁵⁷), communicatie (FRMCS⁵⁸) en TEV (zie bijlage). Op basis hiervan zal deze kabinetsperiode gewerkt worden aan een overkoepelende strategie voor te maken keuzes en het te volgen tijdspad. Dit helpt het volgende kabinet om keuzes te maken binnen de beschikbare middelen.

3.7.7 Verduurzaming regionale lijnen

Het is de ambitie van de gehele OV-sector om per 2040 volledig emissie-neutraal te zijn. Op diverse regionale lijnen rijden echter nu nog personen-treinen met diesel aangedreven materieel. Om de ambitie van emissievrij OV waar te kunnen gaan maken hebben de verantwoordelijke provincies, samen met ProRail, het initiatief genomen een plan te maken om te komen tot concrete emissievrije oplossingen. Hieruit blijkt dat, afhankelijk van de situatie, soms een waterstoftrein de slimste oplossing, soms een batterijtrein en soms algehele elektrificatie. De provincies beraden zich op hun keuzes met het naderend einde van enkele vervoersconcessies en daarmee het einde van de levensduur van het nu nog rijdende dieselmaterieel. De provincie Groningen wil de eerste waterstoftreinen gaan toepassen voor de komende uitbreidingen van haar netwerk. De provincies Overijssel en Gelderland zijn nog met onderzoek bezig. Over de hiertoe vereiste financiële ondersteuning zijn Rijk en de provincies met elkaar in overleg.

3.7.8 Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040

Op 18 juli jl. is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (NTF) en de fietsambitie 2022–2025 aan uw Kamer aangeboden.⁵⁹ Zo zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 mln. mee te investeren in fietsinfrastructuur. Er wordt onder andere geïnvesteerd in het uitbreiden van stationsstallingen (zie paragraaf 3.7.9). Binnen de beschikbare financiële middelen wordt de volle potentie van de fiets benut voor de nationale maatschappelijke opgaven (o.a. mobiliteitstransitie,

⁵³ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106.

⁵⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45.

⁵⁵ European Rail Traffic Management System.

⁵⁶ Automatic Train Operation.

⁵⁷ Traffic Management System.

⁵⁸ Future Railway Mobile Communication System.

⁵⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 362.

woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving en inclusiviteit). Rijk en regio hebben gezamenlijk afgesproken in het najaar van 2023 een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen. Hierbij worden de uitgangspunten van het NTF 2040 en de daar onderliggende regionale fietsnetwerkplannen gebruikt. Deze worden gecombineerd met de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten in het woningbouwdossier en de middelen vanuit duurzame mobiliteit, met het doel mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Hiermee wordt invulling gegeven aan een nadere uitwerking van het NTF.

Daarnaast wordt via het programma Veilig, Slim en Duurzaam ingezet op fietsstimulering in combinatie met een werkgeversaanpak, met als doel 100.000 mensen extra op de fiets naar werk in 2025.

3.7.9 Fietsparkeren

In het bestuursakkoord fietsparkeren⁶⁰ bij stations hebben overheden en partijen uit de sector afgesproken in 2030 het tekort aan fietsparkeerplekken opgelost te hebben. In het coalitieakkoord heeft het kabinet voor deze regeerperiode € 50 mln. gereserveerd. Dit budget zal worden ingezet daar waar de behoefte aan extra capaciteit het grootst is.

Naast de reservering uit het coalitieakkoord wordt fietsparkeren ook meegenomen binnen grotere ruimtelijke (her)ontwikkelingen. Zo worden in Hilversum 5.000 fietsparkeerplekken toegevoegd door middel van een ondergrondse fietsenstalling, die een belangrijk onderdeel is van de totale herontwikkeling van het stationsgebied. Het Rijk draagt hierbij € 14 mln. bij uit het restant van de Klimaatakkkoordmiddelen. Ook worden er binnen de versnellingsafspraken nieuwe fietsparkeerlocaties gerealiseerd, zoals op het Jaarbeursplein in Utrecht en bij station Goes. In totaal gaat het daarbij over circa 3.500 fietsparkeerplekken. Ten slotte worden, in het kader van de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, extra fietsparkeerlocaties gerealiseerd in onder meer 's-Hertogenbosch, Nijmegen en Zwolle.

3.7.10 Ontwikkelingen Nationaal Wegen Bestand, nationaal toegangspunt mobiliteitsdata en EU-wetgeving m.b.t. real time traffic information

In het BO MIRT van 2020 is door Rijk en regio afgesproken om te komen tot een centrale gezamenlijke netwerkregistratie, om de weggebruiker via navigatiediensten beter te informeren over verkeersregels zoals maximumsnelheden en milieuzones. Hiertoe zullen Rijk en regio de beschikbaarheid van verkeersregels met elkaar vastleggen in een Nationaal Wegenbestand (NWB). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de verkeersregels, maar worden ondersteund door een verbetering van de landelijke registratie. Met het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) wordt gewaarborgd dat deze gegevens niet enkel aangeleverd, maar ook laagdrempelig hergebruikt kunnen worden voor meerdere toepassingen zoals datagedreven beleid, navigatiediensten, reisplanners en voor geluid- en luchtmodellen. Tot en met 2025 is uit het MF jaarlijks € 4 mln. beschikbaar voor het NTM en NWB.

In 2025 wordt nieuwe EU-wetgeving betreffende real time traffic information (RTTI) van kracht. Daarmee wordt het voor publieke en private partijen verplicht beschikbare informatie over de weg, zoals maximumsnelheden, digitaal beschikbaar te stellen. In het kader van deze nieuwe EU-wetgeving zal het Rijk eind 2023 structurele afspraken met gemeenten

⁶⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 700.

en provincies maken die zorgdragen voor de structurele beschikbaarheid van mobiliteitsdata.

4 Moties en toezeggingen

4.1.1 Concept SPUK-regeling versnellingsafspraken

In de MIRT-brief van 23 juni jl. is toegezegd om de conceptregeling voor de versnellingsafspraken over de ontsluiting van woningbouw in het najaar bij de Kamer voor te hangen.⁶¹ De regeling, in de vorm van een Specifieke Uitkering (SPUK), kan echter nu pas worden uitgeschreven omdat alle versnellingsafspraken in het BO MIRT zijn bekrachtigd. De regeling zal hierna eerst voor consultatie worden voorgelegd aan de vervoerregio's en koepels IPO, VNG, UvW. Dit proces vraagt om zorgvuldigheid. De verwachting is dat een conceptregeling in het voorjaar van 2023 kan worden voorgehangen aan uw Kamer.

4.1.2 Brede welvaart in mobiliteit

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heeft onderzocht wat brede welvaart betekent in de context van mobiliteit.⁶² Daaruit volgen een aantal aanbevelingen. Een motie van de leden Van Ginneken en Bouchallikh⁶³ verzoekt de regering voortvarend werk te maken van deze aanbevelingen van het KiM. De motie verzoekt hierbij de onevenredige rol van autoverliezers en andere factoren van verplaatsingsgemak van het OV te betrekken. In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd dat de voorliggende MIRT-brief ingaat op de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen met betrekking tot MKBA's.

Het brede welvaartspectief is belangrijk voor het Rijk. Op 21 oktober jl. is de Contourennota Mobiliteitsvisie 2050 naar uw Kamer verzonden.⁶⁴ De visie richt zich op het borgen van verschillende nationale publieke belangen – zoals bereikbaarheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid, duurzaamheid, betrouwbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid – en het vinden van een balans tussen deze nationale publieke belangen bij de invulling van het mobiliteitsbeleid. Uitgangspunt is dat met mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid de brede welvaart voor alle inwoners in Nederland gediend wordt, zowel de gebruikers als de omwonenden van het infranetwerk, nu en in de toekomst.

Het KiM constateert in haar onderzoek dat de welvaartsaspecten van mobiliteit onvoldoende zijn vertegenwoordigd in de monitor brede welvaart van het CBS. Naar aanleiding hiervan verkennen lenW en CBS hoe de mobiliteitsindicatoren in deze monitor beter kunnen aansluiten bij het brede welvaartspectief. Naar verwachting zullen in 2023 en 2024 wijzigingen worden aangebracht in de monitor voor wat betreft mobiliteit en bereikbaarheid. Daarnaast stelt het KiM een aantal verbeterpunten voor bij MKBA's. Deze verbeterpunten corresponderen met de aanbevelingen van het PBL en CPB over hoe het brede welvaartspectief beter kan worden meegenomen in MKBA's.⁶⁵ Naar aanleiding van deze aanbevelingen hebben lenW en RWS een addendum gepubliceerd op de

⁶¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

⁶² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021). Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid.

⁶³ Kamerstuk 35 925 A, nr. 52.

⁶⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 366.

⁶⁵ Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2022). Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart.

«Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen».⁶⁶ Deze werkwijzer bevat richtlijnen hoe een MKBA op te stellen voor een MIRT-verkenning.

Het beeld dat autoverliesuren een onevenredige rol hebben en factoren van verplaatsingsgemak van het OV onvoldoende worden betrokken, zoals beschreven in de motie, delen wij niet. De verkeer- en vervoersmodellen van IenW houden rekening met verschillende eigenschappen van de vervoerswijzen. Factoren als kosten, comfort en toegankelijkheid spelen in de verkeer- en vervoersmodellen een rol bij de keuze voor een vervoerwijze en daarmee de mobiliteitsprognoses. Ook bij de vertaling van de modeluitkomsten naar indicatoren zijn deze elementen belangrijk. In de IMA-2021 zijn bijvoorbeeld de economische verlieskosten voor het spoor in beeld gebracht, waarin elementen als drukte en overstaptijden zijn meegenomen. In de IMA-2021 zijn bereikbaarheidskaarten opgenomen die zijn opgebouwd uit reistijd en nabijheid om specifiek de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling inzichtelijk te maken.

4.1.3 Integrale Kijk op Bereikbaarheid

De motie van de leden Bouchallikh en Alkaya⁶⁷ verzoekt de regering om de IMA en de MKBA's aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid. De IMA-2021 brengt naast bereikbaarheidsopgaven ook veiligheids- en emissieopgaven in kaart. In voorbereiding op de volgende IMA (2025) wordt verder verkend hoe bereikbaarheidsopgaven in context van brede welvaart kunnen worden geschetst en geanalyseerd. Er wordt onder andere bekeken hoe verdelingseffecten van bereikbaarheid en mobiliteit een plek kunnen krijgen. Daarmee bouwen we voort op de nieuwe inzichten ten aanzien van het breder en anders kijken naar bereikbaarheidsopgaven, zoals ook de Integrale Kijk op Bereikbaarheid methode voorschrijft.

Zoals beschreven in paragraaf 4.1.2 is via een addendum op de «Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen» opvolging gegeven aan aanbevelingen van het PBL en CPB over hoe het brede welvaartspectief beter in MKBA's kan worden meegenomen. Deze aanbevelingen corresponderen met het gedachtegoed van de methode Integrale Kijk op Bereikbaarheid. Hiermee is de motie afgedaan.

4.1.4 CE Delft-rapport «Mobiliteit in het post-coronatijdperk»

In het commissiedebat MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd om een reactie te geven op het rapport «Mobiliteit in het post-coronatijdperk» van CE Delft. Het onderzoek laat zien dat de drukte op de weg veel minder was tijdens de coronamaatregelen en dat de vorm van de spits tijdens de pandemie anders was dan daarvoor. CE Delft concludeert dat het wenselijk is om bij wegprojecten waarvan de kosten en baten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) nagenoeg gelijk zijn, opnieuw een MKBA uit te voeren zodra meer zicht is op de structurele mobiliteitsveranderingen na het coronatijdperk. Inmiddels zien we dat de hoeveelheid wegverkeer weer op hetzelfde punt ligt als in 2019 en zien we geen reden om op basis van dit rapport eerdere MKBA's tegen het licht te houden.

⁶⁶ <https://www.rwseconomie.nl/werkwijzers/documenten/rapporten/2022/november/7/addendum-brede-welvaart-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen>.

⁶⁷ Kamerstuk 35 925 A, nr. 59.

CE Delft stelt verder ter discussie dat in een MKBA baten worden toegekend aan extra automobilititeit die het gevolg is van wegwitbreidingen, en dat dit op gespannen voet staat met de maatschappelijk discussie over milieuschade, klimaatverandering en schaarste aan ruimte door onder andere de stikstofproblematiek. Het klopt dat baten worden toegekend aan extra automobilititeit, gezien de betere bereikbaarheid. Mensen kunnen hierdoor bijvoorbeeld naar hun werk of op bezoek bij familie. De kosten voor milieu en klimaat van deze nieuwe verplaatsingen worden ook meegewogen in de MKBA's van wegverbredingen. Daarmee worden in de MKBA's beide kanten van de «gevoelsmatige tegenstrijdigheid» die het rapport agendeert meegenomen. Een MKBA genereert op deze wijze objectieve en gestandaardiseerde beslisinformatie, en maakt mogelijk een afgewogen beslissing te kunnen nemen over een project of maatregel. We blijven de MKBA als instrument ook verder ontwikkelen, onder meer vanuit het perspectief van brede welvaart (zie ook paragraaf 4.1.2).

4.1.5 PBL-onderzoek naar vervoersarmoede

Het PBL-rapport over vervoersarmoede is op 31 oktober jl. gepubliceerd door het PBL (zie bijlage). De reactie op het PBL-rapport zal in het voorjaar van 2023 volgen, omdat deze nog afstemming vergt met andere departementen, medeoverheden en stakeholders. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van en toezeggingen aan het lid De Hoop.⁶⁸ In de reactie op het rapport zal worden ingegaan op de woningbouwopgave conform de toezegging aan het lid Bouchallikht.⁶⁹

4.1.6 Participatieve Waarde Evaluatie

In het commissiedebat MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd dat deze MIRT-brief ingaat op de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). PWE is een methode om beleidsopties te evalueren en de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers online op een laagdrempelige manier een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk. De PWE levert een scherp beeld van voorkeuren en overwegingen op. Daarmee voorziet de methode in beslisinformatie op het gebied van sociaal-maatschappelijke aspecten die naast een MKBA of MER zou kunnen worden benut bij MIRT-projecten. De PWE wordt nu nog niet toegepast bij MIRT-projecten of andere lenW-projecten met een groot bereikbaarheidscomponent, maar is recent wel toegepast door lenW bij onder andere de Lange Termijn Ambitie Rivieren (2018), Medische rijgeschiktheid (2021) en Maatschappelijke Raad Schiphol en Omgevingshuis (2022).

De toepassing van de PWE bij MIRT-projecten zal worden verkend door het uitvoeren van meerdere pilots. De inzet van een PWE-pilot wordt verkend bij een tweetal lopende trajecten en bij een MIRT-project waar al een volledige MKBA voor is. Zodoende kan de PWE enerzijds meer theoretisch worden vergeleken met de MKBA en kan anderzijds de participatieve kracht worden verkend in een actueel traject. Bij het MIRT-traject Oude Lijn zal de PWE als pilot worden ingezet, verdere uitwerking vindt plaats na de startbeslissing. Daarnaast wordt na de startbeslissing bij de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (met voorkeursalternatief verlengen Noord/Zuidlijn) de PWE als pilot verkend. Tot slot is de inzet om een ex-post PWE pilot uit te

⁶⁸ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 37, Kamerstuk 23 645, nr. 753, Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 780.

⁶⁹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 70.

voeren bij het project ondertunneling A2 Maastricht door middel van literatuuronderzoek en een expert-review.

4.1.7 Aanpassen MIRT-procedures om projecten sneller uit te voeren

De motie van de leden Van Aalst en Stoffer⁷⁰ verzoekt om te onderzoeken op welke wijze de procedures bij MIRT-projecten kunnen worden aangepast zodat projecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Op 22 september jl. zijn de geactualiseerde MIRT-spelregels naar uw Kamer gezonden.⁷¹ De essentie van de MIRT-spelregels blijft ongewijzigd, maar deze zijn wel in lijn gebracht met de Wet Mobiliteitsfonds en de daaraan gekoppelde formuleringen en werkwijze(n). Dit houdt in dat niet langer het denken in infrastructuuroplossingen centraal staat, maar het denken in mobiliteitsoplossingen. Het doel van de MIRT-spelregels is nog steeds het procesmatig faciliteren van vlotte, gezamenlijke en gefaseerde besluitvorming over projecten en programma's in de fysieke leefomgeving, die mogelijk (mede) kunnen worden bekostigd uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Daarbij is zowel een efficiënt proces als het waarborgen van risicobeheersing van belang. Uit de aanleiding voor de motie – PFAS – volgen geen problemen in het MIRT-proces.

4.1.8 Stand van zaken rond klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (KCI)

Het door uw Kamer gevraagde onderzoek naar een afbouwpad naar nul CO₂-uitstoot in 2030 in de aanbestedingen van infrastructuurprojecten is recent afgerond. Dit onderzoek (zie bijlage) is gedaan binnen de uitwerking van de strategie «Naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfra-projecten».⁷² Hiermee is de motie van de leden Bontenbal en Grinwis afgedaan.⁷³ Het gaat in dit onderzoek om de CO₂-reductie in de hele keten; van de winning van de grondstoffen tot en met het einde van de levensduur.

Uit het onderzoek blijkt dat het afdwingen van een CO₂-reductie naar nul in 2030 door middel van het stellen van voorwaarden bij de inkoop van rijksinfraprojecten (spoor, weg, water, vaarweg) niet mogelijk is. Dit komt omdat:

1. Ongeveer de helft van de CO₂-uitstoot buiten de invloedssfeer van de opdrachtgevers van infraprojecten valt. Dit deel van de klimaatimpact van de bouwsector komt namelijk voort uit het gebruik van fossiele energiebronnen in de keten van materialen en grondstoffen zoals cement,- asfalt en staalindustrie. Het gaat vaak om grote CO₂- en materiaalintensieve bedrijven die moeite zullen hebben om in acht jaar een complete transitie door te voeren (bijv. het transformeren van de staalindustrie van steenkool naar waterstof als brandstof). Ook speelt mee dat de (wereldwijde) beschikbaarheid van duurzame brandstoffen/energiebronnen niet 100% is in 2030.
2. Er nog niet voldoende maatregelen zijn die RWS en ProRail direct in alle infraprojecten kunnen toepassen. Zover is de markt (aanbodzijde) nog niet. Een deel van de duurzame maatregelen die in beeld zijn, is nog niet uitontwikkeld of onvoldoende beschikbaar in de markt. Voorbeelden hiervan zijn het oogsten en hergebruiken van onderdelen uit de huidige assets (zoals betonnen liggers uit bruggen), het stimuleren/faciliteren van de markt om innovatieve alternatieven te ontwikkelen voor beton en alternatieve aandrijflijnen voor schepen.

⁷⁰ Kamerstuk 30 015, nr. 73.

⁷¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 4.

⁷² Kamerstuk 32 813, nr. 535.

⁷³ Kamerstuk 32 813, nr. 750.

Het rapport laat echter wel zien dat lenW als opdrachtgever van infraprojecten grote invloed heeft op het verduurzamen van de infrasector, helemaal als dat goed verbonden wordt aan de beleidsambities van de beleidsprogramma's van Circulaire Economie⁷⁴ en Schoon en Emissieloos Bouwen.⁷⁵ Het onderzoek van CE Delft in de bijlage laat zien dat lenW in zijn rol als opdrachtgever ca. 25%-50% CO₂-reductie in 2030 kan behalen, afhankelijk van de voortvarendheid van lenW zelf en de doorontwikkeling en beschikbaarheid van duurzame technieken in de (keten van) grond-, weg- en waterbouw (GWW). Hoe eerder lenW start met dit structureel te implementeren, hoe hoger de CO₂-reductie in 2030 en richting 2040.

Daarom implementeert lenW klimaatneutraal en circulair werken structureel in de opdrachtketen van zowel RWS als ProRail. Tot en met 2025 is dit voor instandhouding voorzien. Daarna wordt dit meegenomen in de keuzes voor het basiskwaliteitsniveau van onze hoofdinfrastructuurnetwerken, waarover uw Kamer is geïnformeerd.⁷⁶ Omdat het Ministerie van lenW als opdrachtgever lerend is, blijft meten en evalueren de komende jaren essentieel. Hiertoe is er in 2024 een beleidsevaluatie van de strategie KCI voorzien waarvan de uitkomsten gedeeld zullen worden met uw Kamer.

4.1.9 Voortgang herplantingsplicht bomen

In de MIRT-brief van 15 december 2021 is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken.⁷⁷ Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Schonis c.s.⁷⁸ In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2021 gerapporteerd.

Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatie-opgave wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectares. Het afgelopen jaar is de registratie opgeschoond en afgestemd met de RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herplant en nieuwe projecten afwijkend van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2022 als volgt uit:

- De herbeplantingsopgave voor RWS bedraagt 593 hectare. Voor ca. 213 hectare daarvan is inmiddels de wettelijke termijn voor herplant verstreken. Met de RVO en het Ministerie van LNV wordt overlegd in welke mate door RWS onverplicht aangeplante bomen (in totaal ca. 545 hectare), als invulling van de compensatieplicht kan worden gezien.
- Voor ProRail bedraagt deze herplantingsopgave ca. 4 hectare. Dit is gebaseerd op kapmeldingen die bij de RVO zijn geregistreerd voor projecten en onderhoud. Enkele locaties lijken te ontbreken en worden nog nader beschouwd. De werkelijke opgave ligt daarmee mogelijk enigszins hoger. Voor de opgenomen ca. 4 hectare is de voorbereiding voor de herplant gestart en wordt gezocht naar locaties.

4.1.10 Maaslijn

In het CD MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Geurts toegezegd uw Kamer nader te informeren over het verdere verloop van het project Maaslijn. In april heeft ProRail de lopende aanbesteding ingetrokken vanwege de

⁷⁴ Kamerstuk 32 852, nr. 204.

⁷⁵ Kamerstuk 32 813, nr. 1004.

⁷⁶ Kamerstuk 29 385, nr. 116.

⁷⁷ Kamerstuk 35 925-A, nr. 24.

⁷⁸ Kamerstuk 35 300-A, nr. 43.

grote gevolgen van de oorlog in Oekraïne op de materiaalketen. Met het intrekken van de aanbesteding, vonden de provincie Limburg en het Ministerie van IenW, als gezamenlijke opdrachtgevers, het nuttig om het project en mogelijke alternatieven als waterstof- en batterijtrein te beschouwen voor een optimale weging van de veranderde situatie van het project. De alternatieven zijn niet sneller en goedkoper te realiseren dan de beoogde projectscope. Daarnaast kennen deze alternatieven grote onzekerheden en risico's. Conclusie is dat doorzetten van de (oorspronkelijke) scope het meest gunstige scenario oplevert voor de reizigers, vervoerders en duurzaamheid.

Na het intrekken van de aanbesteding is door ProRail opnieuw bekeken hoe om te gaan met de planning. Daarbij is rekening gehouden met de onzekere markt en met de 80-weekse buitendienststelling van het derde spoor in Duitsland. Gebleken is dat beide een grote impact hebben op de mogelijkheden voor een herziene planning van de werkzaamheden. Resultaat is dat de aangepaste planning, gegeven de randvoorwaarden, leidt tot een nieuwe beoogde indienststellingsdatum van uiterlijk 2027. Dit betreuren we als opdrachtgevers en tegelijk is dat de nieuwe werkelijkheid waarin we ons bevinden.

De komende maanden zal ProRail het aanbestedingsdossier afronden. Begin 2023 zal het project opnieuw op de markt gezet worden. De situatie op de (wereld)markt ten aanzien van materiaal en personeel is onrustig en onvoorspelbaar. Dit betekent dat het voor nu lastig is om standvastige uitspraken te doen over de meerkosten van het project. Na de aanbesteding (medio 2023) zal de benodigde duidelijkheid ontstaan of en in welke mate aanvullend budget benodigd zal zijn. Hierover zal uw Kamer nader geïnformeerd worden.

4.1.11 Bus Rapid Transit

In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd de resultaten van de verkenning naar BRT in Nederland – en de mogelijke kansrijke verbindingen die hieruit naar voren komen – dit najaar met uw Kamer te delen (zie bijlage voor het Manifest BRT waarin de resultaten van de verkenning zijn samengevat). Het stuk is een verdieping van de eerder verschenen visie in de ontwikkelagenda TBOV⁷⁹ en beschrijft – op basis van voorbeelden en ervaringen met BRT uit buitenland – de kansen voor BRT en wat er voor nodig is om dat in Nederland succesvol neer te zetten.

Op een aantal trajecten zijn al concrete afspraken gemaakt over BRT. Zo wordt er op de verbindingen Breda-Gorinchem-Utrecht en Leiden-Zoetermeer komend jaar toegewerkt naar een mogelijk besluit tot planuitwerking en vervolgens stapsgewijze realisatie van een BRT-verbinding. In de afgelopen BO's MIRT zijn afspraken gemaakt over een aantal pakketten waarin maatregelen gericht op (doorgroei naar) BRT zijn opgenomen zoals de Noord-Zuidverbinding in Zeeland en (voorlopige) ontsluitingen rondom Almere en Suikerunie in Groningen. Ook wordt BRT bij steeds meer MIRT-verkenningen als één van de alternatieven voor of als voorloper op rail meegenomen. De komende jaren moet praktijkervaring worden opgedaan om al deze initiatieven (door) te ontwikkelen tot een netwerk van BRT-bussen met goede aansluiting op andere modaliteiten.

⁷⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 746.

4.1.12 Project Aanpak vaarweg Maastricht

In de MIRT-brief van 23 juni jl.⁸⁰ is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het project Aanpak vaarweg Maastricht, naar aanleiding van de motie van het lid De Hoop c.s.⁸¹ Dit najaar zou uw Kamer meer informatie ontvangen over de geboekte voortgang ten aanzien van het toekomstbeeld, maar om tot een goed uitgewerkte en gedragen alternatievenafweging te komen hebben de partijen meer tijd nodig. De verwachting is uw Kamer hierover eind volgend jaar te kunnen informeren. Zoals toegezegd nemen partijen in de tussentijd geen onomkeerbare stappen.

4.1.13 Afwegingen en keuzes wegafsluitingen

De motie van het lid Tjeerd de Groot⁸² verzoekt de regering de Kamer te informeren over hoe een goede afweging en keuze wordt gemaakt tussen een volledige of gedeeltelijke afsluiting. Daarbij was er expliciet het verzoek om aan te geven welke rol hinder voor weggebruikers, omgeving en bedrijfsleven speelt in deze afweging.

De essentie is dat de afwegingen rond de keuze voor een specifieke uitvoeringsvariant altijd maatwerk is per project waarbij alle relevante aspecten integraal worden afgewogen. Belangrijkste criteria voor het afwegen van een uitvoeringsvariant zijn: veiligheidsrisico's (zowel voor weggebruikers als wegwerkers), de technische kwaliteit, kosten, hinder voor de weggebruiker en wensen vanuit de omgeving. Bij het integraal afwegen hoe het werk uitgevoerd wordt, start RWS vanuit het belang dat veiligheid op één staat. Daarbij is ook de omvang van de hinder voor weggebruikers en omgeving belangrijk. Hierover voert RWS overleg met de omgeving. Het afwegen en inschatten van deze effecten wordt beschreven en ondersteund in de handleiding «Hulp bij hinderafweging» van RWS. Input voor de keuze van een afwegingsvariant kunnen onder meer zijn een financiële kosten/baten analyse, hinderinschatting op basis van modelmatige verkeersberekeningen en expert judgement.

Gehele afsluitingen op A-wegen zijn niet nieuw en worden al lange tijd toegepast. In veel gevallen (ca. 100 keer per jaar) betreft het weekendafsluitingen. Meerdaagse afsluitingen overdag op werkdagen komen minder dan tien keer per jaar voor. Wel zal vaker dan in het verleden worden gekozen voor een volledige afsluiting. Weggebruikers geven namelijk de voorkeur aan hevige hinder gedurende een korte periode, boven matige hinder over een langere tijd.⁸³ Daarnaast verlaagt in veel gevallen een dergelijke uitvoeringsvariant de veiligheidsrisico's en de bouwkosten.

4.1.14 Ontwikkelpad Flevoland

De motie van de leden Koerhuis en Minhas⁸⁴ verzoekt het Rijk om samen met de provincie Flevoland een ontwikkelpad te maken voor de A6 Almere-Lelystad, de N50/N307 Lelystad-Zwolle en de N307 Lelystad-Enkhuizen en de IJmeerverbinding inclusief een scenario voor een brugverbinding. Rijk en regio zijn in gesprek gegaan over deze projecten om te bezien welke onderdelen al een plek hebben in lopende onderzoeken. Hierbij is geconcludeerd dat ofwel de verschillende genoemde

⁸⁰ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

⁸¹ Kamerstuk 29 984, nr. 959.

⁸² Kamerstuk 35 925 XII, nr. 23.

⁸³ Kamerstuk 35 925-A, nr. 25.

⁸⁴ Kamerstuk 35 925 A, nr. 450.

projecten al onderdeel uitmaken van concrete plannen (zoals de N50 en A6), ofwel dat er al studies zijn afgerond (IJmeerverbinding), ofwel dat het project momenteel een lagere prioriteit heeft (N307). Onder andere op basis van deze studies en projecten zijn de afgelopen maanden in het kader van de € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van woningbouw in de MRA Oost. Op basis hiervan is besloten om geen separaat ontwikkelpad Flevoland te ontwikkelen.

4.1.15 Planning en studies N57 en N59 Zeeland

Tijdens het Commissiedebat MIRT op 16 juni 2021 is uw Kamer toegezegd te informeren over de fase planning en studies voor het op verkeersveiligheidsniveau EURO-RAP 3 brengen van de N57 en de N59 in Zeeland.⁸⁵ De planvorming is inmiddels afgerond en verwerkt in de gemeentelijke bestemmingsplannen. De uitvoering loopt: de twee rotondes op de Kraaijensteinweg bij Burgh-Haamstede en de rotonde bij de Zwaardweg (Kerkwerf) zijn gerealiseerd. Voor de twee rotondes bij Serooskerke (Schouwen-Duiveland) is de voorbereiding gestart.

4.1.16 Extra investeringen verkeersveiligheid N59

De motie van de leden Remco Dijkstra en Van der Graaf⁸⁶ verzoekt de regering om in overleg met de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee de extra investeringen in verkeersveiligheid op de N59 zo snel mogelijk te realiseren. Er wordt voortvarend aan de aanbesteding van de verkeersveiligheidsmaatregel gewerkt. Medio november wordt het aanbestedingsresultaat besproken, waarna uw Kamer nader zal worden geïnformeerd.

Tot slot

Met de BO's MIRT is een zeer aanzienlijk pakket maatregelen vastgesteld voor onder meer de goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 NOVEX-verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. We zijn in overleg met de regio tot een afgewogen verdeling van de extra € 7,5 mld. MF-middelen gekomen, waarmee we weer een grote stap hebben gezet om Nederland duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden en mensen prettig en betaalbaar te laten wonen.

Maar het werk is nooit af. Nederland staat aan de vooravond van een grootschalige ruimtelijke transformatie. De verschillende opgaven zoals woningbouw, de energietransitie, natuurbehoud en -herstel, stikstofbeperkingen, waterveiligheid, klimaatadaptatie en bereikbaarheid vragen ons tot het maken van keuzes en een intensieve samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en inwoners.

We blijven, ondanks de groeiende uitdagingen, werken aan de bereikbaarheid van Nederland. Bereikbaarheid is geen luxe, maar een voorwaarde voor een land waarin het, ook met een groeiend aantal inwoners, prettig wonen en leven is.

⁸⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 93.

⁸⁶ Kamerstuk 34 775 A, nr. 35.

In het voorjaar van 2023 vinden de BO's Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt uw Kamer zoals gebruikelijk geïnformeerd per brief.

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

De Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
H.M. de Jonge

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