

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 10

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 november 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 september 2022 inzake het MIRT Overzicht 2023 en geactualiseerde Spelregels van het MIRT (Kamerstuk 36 200 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 21 november 2022. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Vraag 1

Hoeveel Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-projecten kennen een fietscomponent?

Antwoord 1

Wij kunnen u nu niet zeggen hoeveel projecten een fietscomponent kennen in het MIRT omdat fietsinfrastructuurprojecten niet als aparte categorie geregistreerd worden binnen het MIRT. Wij zullen dit wel bijhouden voor de structurele middelen voor doorfietsroutes (€ 6 mln. per jaar vanaf 2024).

Vraag 2

Hoeveel geld binnen het MIRT is nu gealloceerd voor de fiets?

Antwoord 2

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT zijn afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 mln. mee te investeren in fietsinfrastructuur uit het MF. Het gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit voor een goede bereikbaarheid, voor het ontsluiten van nieuwe woningen en om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. De verdeling over de MIRT regio's ziet er als volgt uit: landsdeel Noord (Groningen, Friesland, Drenthe) € 37 mln., Noordwest (Noord-Holland-Utrecht, Flevoland) € 201 mln., Oost (Overijssel, Gelderland) € 184 mln., Zuid (Brabant, Limburg) € 113 mln., Zuidwest (Zuid-Holland, Zeeland) € 245 mln. Samen met de cofinanciering van de regio telt dit op tot een investering meer dan € 1,1 mld. Bij de ontsluiting van nieuwe woningen is gekeken naar oplossingen vanuit een breed mobiliteitssysteem in plaats van naar individuele modaliteiten. Hierdoor is een evenwichtige verdeling in de beschikbare € 7,5 mld. bereikt. Ten tweede heeft het huidige kabinet in het coalitieakkoord € 50 mln. gereserveerd voor de beschikbaarheid en ontsluiting van fietsenstallingen bij OV knopen. Ten derde hebben wij structureel € 6 mln. euro vrijgemaakt voor fiets. Hiermee heeft het onderwerp fiets standaard een plek in het MIRT en op de bestuurlijke agenda's van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Daarnaast is vanuit het vorige Kabinet (Rutte III) een incidentele investeringsimpuls aan de aanleg van fietsinfrastructuur gegeven van totaal € 100 mln. (verdeeld in € 26 mln. voor doorfietsroutes en € 74 mln. voor de medebekostiging van fietsenstallingen). Ook is vanuit het Klimaatakkoord (2019) € 75 mln. voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij ov-knooppunten vrijgemaakt (Kamerstuk 32 813, nr. 342).

Vraag 3

Hoeveel extra kilometer asfalt leggen we op basis van de huidige MIRT-portfolio en hoe verhoudt zich dat tot het aantal kilometers spoor?

Antwoord 3

Op basis van de huidige MIRT-portfolio wordt circa 1.100 extra kilometer aan asfalt gemeten in strooklengte (nieuwe wegen en verbredingen) aangelegd, waarvan 269 km met een onherroepelijk Tracébesluit c.q. in realisatie is. Voor spoor gaat het om circa 55 extra kilometer in de huidige MIRT portfolio. In de MIRT-portfolio gaat het nadrukkelijk niet alleen om kilometers asfalt of spoor maar zeker ook om andere maatregelen die onder andere frequenter en comfortabeler openbaar vervoer mogelijk te maken. Hieronder vallen bijvoorbeeld aan te passen stationsementen, het opheffen van overwegen en de uitvoering van onder meer de programma's Geluidsaneringen Spoor, Fietsparkeren en Toegankelijkheid. Voor wegen gaat het ook om maatregelen op het gebied van een betere benutting van de bestaande wegcapaciteit en het benutten van nieuwe

vervoerconcepten (zoals *smart mobility* en MaaS).¹ Daarnaast is in de MIRT-brief van 14 november jl. € 7,5 mld. toegezegd voor regionale bijdragen aan infrastructuur met € 4 mld. voor het openbaar vervoer, € 2,7 mld. voor de auto en € 780 mln. voor de fiets.² Met de € 4 mld. voor openbaar vervoer wordt een aanzienlijke investering gedaan in de schaa sprong van het openbaar vervoer.

Vraag 4

Wat zijn de huidige en beoogde Nederlandse snelfietsroutes? Hoeveel zijn dat er?

Antwoord 4

Het overzicht van de huidige Nederlandse doorfietsroutes wordt door Tour de Force jaarlijks bijgehouden en is te vinden op www.fietsberaad.nl. Voor de beoogde Nederlandse doorfietsroutes hebben Regio en Rijk samen het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 opgesteld. Dit geeft een globaal beeld van de beoogde Nederlandse doorfietsroutes. Hoeveel dat er moeten worden, is op dit moment niet aan te geven. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT is met alle landsdelen afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Bij het opstellen van de uitvoeringsagenda worden ook de afspraken fiets in het kader van de ontsluiting nieuwe woningen betrokken (=€ 780 mln.).

Vraag 5

Hoeveel van de € 1 miljard noodzakelijk voor «quick fixes» van de hoofdfietsroutes lopen mee in bestaande MIRT-projecten?

Antwoord 5

Op dit moment kunnen wij u dit inzicht niet geven. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT is met alle landsdelen afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Uw vraag wordt hierin meegenomen.

Vraag 6

Welke rol spelen en welke financiering hebben Mobility as a Service (MaaS) en deelconcepten in het MIRT?

Antwoord 6

Mobility as a Service (MaaS) en deelconcepten kunnen bijdragen aan de opgaven in het MIRT door bestaande en te ontwikkelen infrastructuur beter te benutten. In het MaaS-programma (gestart in 2017) stimuleren lenW, enkele medeoverheden en MaaS-dienstverleners de ontwikkeling van MaaS. Het programma eindigt dit jaar. U ontvangt voor het einde van het jaar de evaluatie. Verder bereiden Rijk en regio een Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit voor, als vervolg op de Green Deal Autodelen II en de City Deal Elektrische Deelmobiliteit. Dit wordt gekoppeld aan de ontwikkeling van de hubs in meerdere regio's, zoals afgesproken in de ontsluiting van nieuwe woningen. Om de groei van multimodaal reizen en deelmobiliteit te faciliteren is daarnaast in de BO's MIRT afgesproken dat in negen regio's deelmobiliteitshubs worden gerealiseerd.³ Eerste acties zijn opgestart en bekostigd door zowel Rijk als regio's. Over de verdere

¹ Zie Toekomstperspectief Automobilititeit 2040 (TAM), Kamerstuk 31 305, nr. 324.

² Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

³ Het betreft de volgende regio's: gemeente Utrecht, Provincie Limburg, gemeente Enschede, Provincie Drenthe, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Provincie Zeeland, Arnhem-Nijmegen, gemeente Amsterdam.

invulling van het programma wordt u voor het einde van het jaar geïnformeerd.

Vraag 7

Welke wijzigingen in de spelregels van het MIRT zijn doorgevoerd, ten behoeve van betere borging van brede welvaart in plaats van uitsluitend het faciliteren van capaciteit?

Antwoord 7

Het doel van de MIRT-spelregels is 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. De MIRT-spelregels zijn in die zin beleidsarm. Brede welvaart is daarom geen specifieke spelregel bij de MIRT-spelregels. Wel is het brede welvaartspectief belangrijk voor IenW. Binnen het MIRT-proces en de -spelregels is het gemeengoed om opgaven gebiedsgericht en breed te beschouwen. Ook wordt er breed gekeken naar de economische en maatschappelijke effecten van mobiliteits- en infrastructurele maatregelen. Met de MIRT-brief van 14 november jl. (paragraaf 4.1.2) is uw Kamer nader geïnformeerd over brede welvaart binnen mobiliteit.⁴

Vraag 8

Wat zijn de verschillende varianten en bijbehorende kosten voor de Merwedelijn in Utrecht?

Antwoord 8

Specifiek voor de Merwedelijn onderzoeken Rijk en regio in de MIRT-verkenning OV en wonen een aantal varianten die deels ondergronds zijn. De kosten van deze varianten variëren tussen de € 1,5 en 1,8 mld. (inclusief BTW). Deze ramingen liggen boven het nu beschikbare budget, maar ze hebben in deze fase van de MIRT-verkenning een grote onzekerheidsmarge. Volgens de MIRT-spelregels moeten scope en budget aan het einde van de MIRT-verkenning 100% bij elkaar komen om een vervolgstap in het MIRT-proces te kunnen nemen. In het komende jaar gaan Rijk en regio met elkaar verkennen welke variant de beste balans brengt tussen doelen, kosten, en de impact op de omgeving.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken van een mogelijke Bus Rapid Transit (BRT) Breda-Utrecht?

Antwoord 9

In de Kamerbrief over het MIRT dit voorjaar d.d. 23 juni jl. is een korte passage over de voortgang van de Bus Rapid Transit verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht met uw Kamer gedeeld.⁵ Bijgevoegd bij deze brief was ook de bestuurlijke rapportage «Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht». Zoals in de MIRT-brief van 14 november jl.⁶ is aangegeven worden op dit moment de in de rapportage voorgestelde maatregelen verder uitgewerkt om in het najaar van 2023 tot een investeringsbeslissing te kunnen komen.

Vraag 10

Hoe gaat voorkomen worden dat er door de brede blik gebrekkige afbakening is gedurende verdere uitvoering en hantering van de MIRT-spelregels?

⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76

⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

Antwoord 10

Het MIRT-proces kent zoals beschreven in de MIRT-spelregels een gefaseerde aanpak. Elke MIRT-fase eindigt met een expliciete bestuurlijke beslissing over het wel of niet (blijven) opnemen (go/no go beslismoment) van een project in het MIRT. Dit wordt gedaan op basis van beslisinformatie zoals beschreven in de MIRT-spelregels. De verkregen inzichten en informatie uit de voorgaande fase vormen daarmee de basis voor afbakening van de scope (reikwijdte) in de volgende MIRT-fase.

Vraag 11

In welke mate wordt de te verwachten stikstofuitstoot van toekomstige (emissieloze) auto's meegenomen bij het maken van stikstofberekeningen ten behoeve van MIRT-projecten, en wordt die toekomstige stikstofruimte meegenomen bij besluiten om een nieuwe weg aan te leggen of een weg te verbreden?

Antwoord 11

Voor de berekening van de depositiebijdrage van wegverkeer in de situatie met en zonder MIRT-project wordt gebruik gemaakt van emissiefactoren. De emissiefactoren voor toekomstige jaren worden jaarlijks door TNO bepaald op basis van vaststaand beleid en technologische ontwikkelingen.⁷ Er wordt geen rekening gehouden met voorgenomen beleid en regelgeving.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet zich al geruime tijd in voor verduurzaming van de mobiliteit. Dit gebeurt onder meer door een beter OV, meer fietsgebruik, het terugdringen van de stikstofuitstoot door het steeds schoner worden en elektrificeren van voertuigen, het voorbereiden van betalen naar gebruik en het bevorderen van thuiswerken. Deze maatregelen zijn echter in beginsel niet inzetbaar als mitigerende maatregel in het kader van toestemmingverlening. De reductie van stikstofuitstoot en -depositie dankzij deze maatregelen komt dan ook doorgaans volledig ten goede aan de natuur. Deze reductie die ten goede komt aan de natuur is vele malen groter dan de depositiebijdrage van MIRT-projecten. Zo blijkt uit een in 2021 uitgevoerde indicatieve analyse dat de totale depositiebijdrage van wegverkeer in 2030 gemiddeld 19 mol/ha/jaar lager is dan de depositiebijdrage in 2018, rekening houdend met de verschoning van het wagenpark en de realisatie van de beschouwde MIRT-projecten. De gemiddelde totale bijdrage van de 18 beschouwde MIRT-projecten (waarover nu nog geen onherroepelijk besluit is genomen) in 2030 is 0,7 mol/ha/jaar.

Vraag 12

In hoeverre zijn de capaciteitsproblemen ten aanzien van het maken van stikstofberekeningen opgelost?

Antwoord 12

In de MIRT-brief van juni jl. is een werkvolgorde van 11 projecten gedeeld.⁸ 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.

⁷ Zie https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-emissiefactoren_wegverkeer-wijzigingen-en-uitbreidingen-2021-4729.pdf.

⁸ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76

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. Het ministerie is 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 BO MIRT afgesproken dat de provincie stikstofdeskundigen voor het genoemde project levert.

Vraag 13

Hoeveel procent van alle plannen in het MIRT-overzicht wordt vertraagd of niet uitgevoerd als gevolg van de stikstofproblemen?

Antwoord 13

Alle projecten in het MIRT-overzicht hebben in meer of mindere mate vertraging opgelopen door de stikstofproblematiek, veelal omdat als gevolg van nieuwe inzichten meer onderzoek of onderzoek opnieuw moet worden gedaan. Als gevolg van de vertraging van de stikstofproblematiek is bovendien een stuwmeer aan lopende projecten ontstaan, waardoor in brede zin onvoldoende capaciteit beschikbaar is om projecten tijdig uit te voeren.

Vraag 14

Wat zijn de gevolgen van de vertragingen in het MIRT op de integrale mobiliteitsanalyse, die een donkerrood scenario verwacht?

Antwoord 14

De IMA-2021 beschrijft de mogelijke mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven voor het jaar 2040, na uitvoering van het beleid (inclusief MIRT) zoals dat tot november 2020 was vastgesteld. Het is daarmee een nulmeting voor een nieuw kabinet. Kijken we alleen naar de vertragingen in het MIRT, dan verandert dat niets aan het opgavenbeeld in 2040 wanneer de projecten voor 2040 zijn uitgevoerd. Dit geldt voor zowel het scenario Laag als het scenario Hoog.

Voor de verwachte mobiliteitsontwikkeling (toe- en afname van het gebruik van de verschillende vervoerswijzen) kijkt de IMA-2021 naar de zichtjaren 2030, 2040 en 2050 in het Lage en Hoge scenario. Bij het uitkomen van de IMA-2021 werd t.o.v. 2018 een stabilisatie (scenario Laag) tot hoge groei (scenario Hoog) van het autogebruik verwacht, een groei van het OV- en fietsgebruik en goederenvervoer in beide scenario's. Het kabinet werkt aan veel maatregelen die invloed hebben op de mobiliteitsontwikkeling. Deze maatregelen kunnen zowel de mobiliteitsontwikkeling als het opgavebeeld wel veranderen.