Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/170956

Bijlage(n)
8

Datum 23 juni 2023
Betreft MIRT-brief voorjaar 2023

Geachte voorzitter,

Hierbij informeren wij de Kamer, mede namens de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) voor zover die betrekking hebben op het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De minister voor VRO informeert de Kamer met een separate brief over de overige uitkomsten van de BOL's.

Dit is een bijzondere MIRT-brief. Ten eerste omdat dit jaar op 30 maart jl. voor het eerst het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid heeft plaatsgevonden, als onderdeel van een tweejarig pilot. Dat debat was de start van de jaarlijkse MIRT-cyclus. In het debat zijn het MIRT-proces in bredere zin, de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 en de financiële situatie van het Mobiliteitsfonds (MF) aan de orde geweest, evenals het basiskwaliteitsniveau voor het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennetwerk. Aan de Kamer is toegezegd een actieprogramma te presenteren waarin inzichtelijk gemaakt wordt hoe de gepresenteerde Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 doorwerkt in het beleid van IenW en de andere departementen. Onderdeel daarvan is de uitwerking van integrale bereikbaarheidsdoelen. Onder regie van IenW zullen de departementen in overleg met de bestuurlijke partners van medeoverheden en na consultatie van de maatschappelijke stakeholders aangeven hoe de integrale bereikbaarheidsdoelen kunnen worden uitgewerkt.

Ten tweede is dit een bijzondere MIRT-brief omdat we naast de reguliere voortgang van MIRT-projecten werken aan een herprioritering binnen het MF. Onder andere door bevolkingsgroei en een groei van de (behoefte aan) mobiliteit groeit de druk op de bestaande netwerken. Daarom plegen we nu broodnodige investeringen in deze (deels verouderde) netwerken, zodat Nederland ook in de toekomst bereikbaar blijft. De Kamer is eerder geïnformeerd over de schuif van middelen van aanlegprojecten naar instandhouding en de beweging van middelen binnen aanlegprojecten vanwege het tekort aan stikstofruimte, (personele) capaciteit en financiële middelen.[1] Begrijpelijkerwijs heeft dit ook een grote impact op de regio's; juist daarom is het erg belangrijk om dit proces in gezamenlijkheid

[1] Kamerstuk 36 200-A, nr. 65

met bestuurlijke partners uit de MIRT-regio's te doen. Vandaar dat we de afgelopen periode intensief contact met de regio's hebben gehad over de gevolgen van deze noodzakelijke besluiten, wat in de BOL's heeft geleid tot gezamenlijke werkafspraken. **Hoofdstuk 1** van deze brief informeert de Kamer nader over deze afspraken en het beoogde vervolgtraject.

Tegelijk is er op veel thema's voortgang te rapporteren. Zo hebben we binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit vorig jaar voor € 7,5 mld. aan investeringsafspraken gemaakt met regiopartners voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen. Vanwege de grote woningbouwopgave en de afspraken die hierover zijn gemaakt in het coalitieakkoord, worden deze middelen ontzien bij de herprioritering van het MF, om de komende jaren zo veel mogelijk te kunnen blijven werken aan het bereikbaar houden en maken van nieuwe woningbouwgebieden. **Hoofdstuk 2** licht de voortgang op dit thema verder toe.

Daarnaast staat de reguliere MIRT-cyclus niet stil. **Hoofdstuk 3** informeert de Kamer over de voortgang en mijlpalen bij de MIRT-projecten en -programma's in de vijf MIRT-regio's en wat hierover in de BOL's is afgesproken. Ook informeren we de Kamer over de algemene regio-overschrijdende MIRT-onderwerpen.

Ten slotte gaat **hoofdstuk 4** over de stand van zaken en voortgang van moties en toezeggingen.

1. Herprioritering Mobiliteitsfonds

De infrastructuur en mobiliteit die gezamenlijk in Nederland zijn gerealiseerd staan internationaal hoog aangeschreven. Rijk en regio werken langjarig en multimodaal samen aan een goed bereikbaar Nederland. Via het MIRT maken Rijk en regio daar jaarlijks afspraken over, waarbij Rijksbijdragen (in beginsel) via het Mobiliteitsfonds beschikbaar worden gesteld. Door stikstofproblematiek liggen echter meerdere projecten stil. Tegelijk kampt IenW met steeds meer prijsstijgingen en financiële tegenvallers op aanleg, naast schaarste in personele capaciteit. Dat vraagt om nog scherpere keuzes. De Kamer is hier op 17 maart jl. over geïnformeerd.[2] De regio's herkennen deze problematiek ook uit hun eigen praktijk en hebben van het hiernavolgende kennis genomen.

IenW focust op wat wél kan en zet haar financiële middelen en capaciteit zo in dat de bereikbaarheid en veiligheid daar het meeste van profiteren. Dit betekent inzet op het in stand houden van de hoofdwegen en hoofdvaarwegen, net als aanlegprojecten die reeds in realisatie zijn. Dit is ook nodig, gelet op de staat van de infrastructuur. Met deze schuif houden we de markt aan het werk en kunnen Rijkswaterstaat (RWS) en IenW personeel beter behouden. Dit is van belang gelet op de situatie op de arbeidsmarkt. Dit samen betekent een financiële schuif, waarbij gereserveerde budgetten van projecten grotendeels anders worden ingezet. De totale benodigde opgave – en daarmee schuif – bedraagt ruim € 4 mld. voor weg- en vaarwegprojecten. Daarnaast is er sprake van een Rijksbrede taakstelling van cumulatief € 2 mld. over de looptijd van het MF.

Voor de hoofdspoorwegen bestaat een basiskwaliteitsniveau voor instandhouding t/m 2025, dat via een reguliere cyclus wordt herijkt. Dit najaar verwacht IenW een gevalideerde budgetbehoefte van ProRail voor de instandhoudingskosten vanaf

[2] Kamerstuk 36 200-A, nr. 65

2026 en verder. Voor het spoornetwerk zal op basis van de gevalideerde budgetbehoefte een vergelijkbaar proces als voor de RWS-netwerken worden doorlopen om tot een nieuw basiskwaliteitsniveau voor spoor vanaf 2026 te komen. Vervolgens wordt dit met de regio besproken. In het voorjaar van 2024 informeren we de Kamer over de voortgang hierover.

Voor onvermijdelijke extra kosten door prijsstijgingen die niet kunnen worden opgevangen binnen bestaande budgetten en de voortgang van projecten in gevaar brengen is een risicoreservering getroffen.

1.1 Uitgangspunten

Bij het schuiven van budgetten zet IenW in op het volgende:

- Aanlegprojecten die zijn afgesproken in het kader van de € 7,5 mld. voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen en de € 200 mln. voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen, zoals vastgelegd in het coalitieakkoord gaan door. Hierbij kan het wel zijn dat enkele van deze projecten ook te maken hebben met een stikstofopgave en bijbehorende vertraging. De regio kan verzoeken indienen om projecten uit hoofde van deze middelen om te ruilen voor gepauzeerde projecten, waarbij onder meer wordt gekeken naar het vorig jaar gehanteerde afweegkader woningbouw en mobiliteit, het oplossend vermogen van zo een ruil de verhouding tussen modaliteiten. Voldoende financiële middelen, een oplossing voor de stikstofopgave en beschikbare capaciteit zijn ook hier randvoorwaardelijk.
- Projecten in realisatie, projecten met een vastgesteld Tracébesluit, en de Ring Utrecht en ViA15 die wachten op definitieve uitspraak van de Raad van State, gaan door c.q. behouden hun reservering.
- Het laten staan van de gereserveerde middelen voor de Lelylijn (€ 3 mld.).
- Enkele projecten (met een beperkte financiële omvang) waarvan IenW verwacht dat daar nog binnen afzienbare tijd oplossingen voor gevonden kunnen worden, gezien de beperkte omvang van de stikstofdepositie. Op het moment dat er inderdaad perspectief ontstaat op stikstofruimte, wordt met de betreffende regio overlegd of en hoe voldoende capaciteit beschikbaar gemaakt kan worden. Dit betreft:
    - N50 Kampen – Kampen Zuid
    - N35 Knooppunt Raalte
    - N35 Nijverdal – Wierden
    - A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – knooppunt Gouwe
    - A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken
    - Sluis II Wilhelminakanaal[3]
    - Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2
    - N33 Zuidbroek – Eemshaven (i.h.k.v. pakket 'Nij Begun')

1.2 Projecten op pauze

Om de herprioriteringsopgave van ruim € 4 mld. te kunnen realiseren heeft IenW primair gekeken naar projecten die met stikstofproblematiek te maken hebben, omdat er op dit moment maar weinig perspectief is op stikstofruimte. Concreet

[3] Alleen in de bouwfase is mogelijk sprake van stikstof, daarom worden de mogelijkheden voor de inzet van schoon en emissieloos bouwmaterieel (SEB) verkend. Tot het BO MIRT 2023 maken Rijk en regio afspraken over de daarvoor benodigde capaciteit en over de mogelijkheden om capaciteit te leveren voor de vervolgfase van het project.

betekent dit dat met de budgetten van de volgende MIRT-projecten in de verkenning en planning- en studiefase wordt geschoven en dat deze projecten door IenW op pauze worden gezet:

- N35 Wijthmen – Nijverdal
- A9 Rottepolderplein
- A58 Breda – Tilburg
- A27 Zeewolde – Eemnes
- A15 Papendrecht – Gorinchem
- A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught
- Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
- InnovA58 Annabosch – Galder
- Innovaties InnovA58[4]
- A67 Leenderheide – Geldrop
- A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren
- A1/A30 Barneveld
- A4 Haaglanden – N14
- A1/A28 Knooppunt Hoevelaken
- Volkeraksluizen
- Kreekraksluizen
- Vaarweg IJsselmeer – Meppel

Aan bovengenoemde verkenningen wordt doorgewerkt tot direct vóór het moment van een voorkeursbeslissing, waarna het project op pauzestand gaat. Dit is maatwerk per project. Overige projecten waarover in het BO MIRT bestuurlijke afspraken zijn gemaakt gaan vooralsnog door. De opgave van de gepauzeerde projecten blijft staan. De ambitie is om die projecten op termijn te herstarten als er voldoende stikstofruimte, uitvoeringscapaciteit en financiële middelen zijn. In het jaarlijkse MIRT Overzicht blijven de gepauzeerde projecten daarom opgenomen en wordt vermeld dat er op dit moment niet voldoende aanlegbudget is voorzien en de projecten in afwachting zijn van verdere besluitvorming. De opgaven die ten grondslag liggen aan deze projecten worden jaarlijks door IenW in afstemming met de regio's gemonitord en geagendeerd bij het BO MIRT. De nog resterende budgetten worden per project weergegeven.

Tot slot wordt budget van drie vaarwegprojecten ingezet, omdat eerder is besloten dat betreffende projecten niet worden uitgevoerd of dat eerder getroffen reserveringen niet meer benodigd zijn:

- Toekomstvisie Waal
- Splitsing Hollandsch Diep – Dordtsche Kil
- Capaciteitsuitbreiding Merwedes

1.3 Afspraken

Rijk en regio hebben op de BOL's gezamenlijk de volgende afspraken gemaakt ten aanzien van de herprioritering van het MF:

- Rijk en regio richten een helder gemeenschappelijk vervolgproces in met een integrale aanpak (inclusief OV/spoor, de € 2 mld. taakstelling én mobiliteitstransitie). Daarbij wordt gekeken naar vraagstukken voor de

[4] Dit is geen MIRT-project maar betreft een reservering van € 59 mln. voor het afdekken van innovatierisico's bij de aanbesteding van InnovA58.

korte en langere termijn en vraagstukken die generiek of regiospecifiek van aard zijn.

- Het Rijk neemt hiertoe direct na de BOL's het initiatief en zal samen met de regio het proces inrichten om met elkaar de komende periode tot nadere afspraken te komen over onder andere:
    - De mogelijke inzet van eerder gereserveerde financiële bijdragen van de regio en het resterende budget van het Rijk per project. Rijk en regio kijken gezamenlijk naar wat mogelijk is binnen de beperkte middelen, waarbij beide partijen zeggenschap over hun eigen middelen hebben. Vanuit het Rijksbudget zal per project eerst naar juridische verplichtingen en urgente Vervanging & Renovatie opgaven worden gekeken.
    - De mogelijkheden om via inzet op mobiliteitstransitie de effecten van het pauzeren van projecten te beperken. Vertrekpunt hierbij is een gezamenlijke analyse van de impact op de bereikbaarheid op nationaal, landsdelig en gebiedsniveau. Hierbij wordt aangesloten bij en mede invulling gegeven aan de nationale aanpak mobiliteitstransitie.
    - Aandacht voor relatie tot voorgenomen woningbouw, ook op de langere termijn, en de afspraken over verstedelijkingsstrategieën en bereikbaarheid voor iedereen.
    - Gezamenlijke verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050, ook als basis voor toekomstige agendering van opgaven en budgetten binnen het MIRT.
    - Hoe projecten gefaseerd kunnen worden opgestart – op het moment dat er sprake is van voldoende stikstofruimte, personele ruimte en financiële ruimte.
    - De benodigde en de te leveren inzet tot aan het moment van het pauzeren van de projecten. Nut en noodzaak staan immers niet ter discussie.
- Het Rijk zegt toe – dat indien daar vanuit de regio behoefte aan is – afspraken kunnen worden gemaakt over alternatieve maatregelen. Rijk en regio maken hiertoe samen een afweegkader, waarin ook de juridische verplichtingen en de eventuele instandhoudingsopgave een plek heeft. Vertrekpunt daarbij is dat alternatieve maatregelen op een structurele wijze bijdragen aan het mitigeren van problematiek die blijft liggen of ontstaat als gevolg van het pauzeren van het aanlegproject.
- Het streven is dat Rijk en regio op het BO MIRT van 2023 – op grond van de nog op te stellen gezamenlijke aanpak – nader uitgewerkte afspraken maken over een gezamenlijke inzet op mobiliteitstransitie, benodigde maatregelen, Rijks- en regionale bijdragen en reeds getekende bestuursovereenkomsten.
- Voor de instandhoudingsprojecten werkt Rijkswaterstaat aan een planning. Deze zal worden gedeeld met de regio. Per regio zal inzichtelijk worden welke trajecten opgepakt worden. Vanaf september zal dit in overleg verder worden afgestemd, zodat waar mogelijk een slimme programmering kan worden gemaakt. Daarbij is ook aandacht voor de prioritering van werkzaamheden, een gemeenschappelijke hinderaanpak (waaronder spelregels voor bereikbaarheidsmaatregelen bij onderhoudswerkzaamheden) en mogelijke infrastructurele meekoppelkansen (zolang deze budget- en tijdneutraal zijn voor RWS). Bij

de actieve wederzijdse samenwerking die daarvoor nodig is, is regelmatig onderling contact essentieel in lijn met de werkwijze: slim plannen, slim bouwen, slim reizen.

Daarnaast hebben de MIRT-regio's bij de BOL's regiospecifieke aandachtspunten naar voren gebracht. Deze staan in de bijlage bij deze brief. De Kamer wordt via de reguliere MIRT-cyclus nader geïnformeerd over de voortgang van de herprioritering van het MF.

2. Woningbouw en Mobiliteit

Veel mensen zijn op zoek naar een passende, duurzame en betaalbare woning in een leefbare wijk. Het kabinet investeert fors in de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuw te bouwen woningen. In het coalitieakkoord is voor de periode tot en met 2030 € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Met het investeringspakket van € 7,5 mld. uit het MF wordt bijgedragen aan het bereikbaar maken van ongeveer 400.000 woningen tot en met 2030. De bewindspersonen van IenW, de minister voor VRO en de regionale overheden hebben overlegd over de besteding daarvan. In het najaar van 2022 is de Kamer geïnformeerd[5] over de inzet van de middelen.[6]

Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. gereserveerd voor bovenplanse infrastructuur[7] bij 105 woningbouwlocaties in heel Nederland waar op korte termijn (binnen drie tot vijf jaar) kan worden gestart met de bouw van woningen. Er is een regeling opgesteld om gemeenten door heel Nederland - zowel binnen maar vooral buiten de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties – in staat te stellen om bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren. Zo kunnen zij op korte termijn woningbouw verwezenlijken. Op basis van deze regeling – waarover de Kamer op 12 juni jl. is geïnformeerd[8] – kunnen gemeenten waarmee bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, een aanvraag indienen.

De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De middelen worden ingezet voor mobiliteitspakketten en OV-schaalsprongen voor de ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en voor maatregelen op de nationale weg- en spoornetwerken. Bij de verdeling van de middelen is gebruik gemaakt van het Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit.[9]

Voor de mobiliteitspakketten wordt, in samenhang met de middelen uit het gebiedsbudget van BZK, een regeling opgesteld, die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2023 bij de Kamer zal worden voorgehangen. Ook bij de maatregelen op de nationale weg- en spoornetwerken en schaalsprongen worden concrete vervolgstappen gezet. Twee voorbeelden daarvan zijn:

[5] Kamerstuk 36 200-A, nr. 9
[6] In de voorjaarsnota is een deel van de € 7,5 mld. geboekt op artikel 12. Bij ontwerpbegroting 2024 zal dit worden verplaatst naar artikel 14, omdat dit beter past bij de gemaakte afspraken over deze middelen.
[7] Bovenplanse infrastructurele voorzieningen zijn infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor de ontsluiting en bereikbaarheid van een woningbouwlocatie en tegelijkertijd wordt gebruikt voor de ontsluiting en bereikbaarheid van bestaande wijken of locaties.
[8] Kamerstuk 36200-A nr. 76.
[9] Bijlage bij Kamerstuk 35 925-A nr. 76

- Vanuit de € 7,5 mld. wordt bijgedragen aan de MIRT-verkenning CID Binckhorst. Bij deze MIRT-verkenning zijn Rijk en regio een voorkeursalternatief overeengekomen. Dit project zorgt voor de goede ontsluiting en het bereikbaar maken van ruim 20.000 woningen tot en met 2030 en het mogelijk maken van circa 15.000 woningen na 2030. De komende jaren wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt in de planning- en studiefase. De afspraken met betrekking tot deze uitwerking worden op korte termijn vastgelegd in een Bestuursovereenkomst.
- In het BO MIRT van november jl. is afgesproken om € 300 mln. te reserveren voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de ringen van Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven. Rijkswaterstaat is gevraagd te adviseren over een pakket van maatregelen, waarmee op een (kosten)effectieve wijze de verkeersdoorstroming op deze ringen verbeterd kan worden. Daarbij toetst RWS ook op de maakbaarheid van de maatregelen. Daarna zullen gesprekken worden gevoerd met de regionale overheden in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Voor de ring Eindhoven geldt dat er al een maatregelpakket is opgesteld.

Gezien het belang dat het kabinet hecht aan goed bereikbare en betaalbare woningen is de € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord voor woningbouw en mobiliteit geen onderdeel van de herprioritering binnen het MF.

Het effect van de investeringen van de € 6 mld. aan mobiliteitsmaatregelen en het realiseren van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties op de netwerken is inzichtelijk gemaakt met een netwerkanalyse.[10] Hierbij ligt de nadruk op het hoofdwegennet en hoofdspoornet, met een doorkijk naar de effecten per woningbouwlocatie. De belangrijkste conclusies uit de netwerkanalyse zijn:

- Geconcentreerd bouwen levert voordelen op ten opzichte van gespreid wonen in dezelfde woningmarktregio. Het leidt tot:
  - minder congestie op het onderliggend wegennet (met voordelen voor veiligheid en leefbaarheid), en in totaal ook minder congestie op het hoofdwegennet; en
  - minder drukke stoptreinen en sprinters richting de grote steden.
- Geconcentreerd bouwen op nu al drukke stedelijke plekken levert ten opzichte van het heden wel extra drukte op tussen de grote steden op zowel het hoofdwegennet als op de intercityverbindingen;
- De mobiliteitspakketten ter plekke van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties zorgen voor minder kilometers (door grotere nabijheid) en een verschuiving van privé auto naar lopen, fietsen, OV en deelauto. Het aantal verplaatsingen blijft ongeveer gelijk;
- De investeringen uit de € 6 mld. in het hoofdspoorwegennet maken een verbetering van het treinproduct mogelijk. Daardoor kan de door de woningbouw te verwachten toename van reizigers opgevangen worden en profiteren ook andere reizigers;
- De investeringen in het hoofdwegennet helpen een aantal van de grootste problemen op het hoofdwegennet aan te pakken;
- De bereikbaarheid (van andere inwoners en arbeidsplaatsen) verbetert aanzienlijk door de realisatie van de grootschalige woningbouwlocaties met bijbehorende mobiliteitsmaatregelen;
- Naast inwoners hebben ook bezoekers (vaak van arbeidsplaatsen) invloed op de netwerken. Het loont dus om bij (de uitwerking van) veel

[10] Deze netwerkanalyse is aangekondigd in de Afsprakenlijst BO's MIRT van november 2022, bijlage bij Kamerstuk 36 200-A nr. 9

woningbouwlocaties ook goed te kijken naar het effect van de arbeidsplekken op de mobiliteitspatronen.

De herprioritering van het MF kan invloed hebben op de uitkomsten van de netwerkanalyse. Deze invloed is er niet als de gepauzeerde projecten alsnog voor 2040 worden uitgevoerd. Dit gebeurt wanneer er in de toekomst weer ruimte ontstaat: stikstofruimte, capaciteit en financiële middelen. In de netwerkanalyse is uitgegaan van een uitgevoerde MIRT-portefeuille in 2040 (het zichtjaar van deze analyse). De netwerkanalyse is online gepubliceerd.[11]

De financiële omstandigheden zijn ook voor woningbouw – met name op de korte termijn - het afgelopen jaar sterk veranderd. De bouwkosten en de rente zijn sterk gestegen waardoor de kosten voor bouwers en ontwikkelaars om woningen te realiseren hoger zijn en particulieren en investeerders minder bereid zijn of kunnen betalen voor woningen. De doorwerking in prijzen van woningen en grond heeft tijd nodig, waardoor de verwachting is dat er met name in 2024 een dip in de woningbouwproductie zal zijn. De huidige omstandigheden vragen om een krachtenbundeling van alle partijen; zo zorgen we voor een maximale inzet om zoveel mogelijk door te blijven bouwen. In de Kamerbrief 'Doorbouwen in veranderende omstandigheden'[12] is deze inzet beschreven.

Om de gemaakte afspraken uit te kunnen voeren, moet veel werk worden verzet. Daarvoor is een krachtige uitvoering nodig. Voor meerdere afspraken is de betrokkenheid vanuit ProRail en RWS wenselijk of nodig, soms ook voor de uitvoering van maatregelen zelf. Gegeven de grote opgave op de hoofdnetwerken en de marktomstandigheden de komende jaren, is deze inzet niet vanzelfsprekend. RWS en ProRail overleggen de komende periode met gemeenten over de uitvoering.[13]

2.1 Inzet gebiedsbudget BZK

Investeringen in bereikbaarheid zijn nodig maar op zichzelf niet voldoende om voldoende nieuwe woningen in fijne en leefbare wijken te realiseren. Er zijn bijvoorbeeld investeringen nodig in parken, pleinen en de kwaliteit van het groen. Door BZK is daarom € 475 mln. gereserveerd voor gebiedsgerichte maatregelen, niet zijnde mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen, die aantoonbaar nodig zijn voor de realisatie van woningen op deze 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het gaat hierbij om: herinrichting van de openbare ruimte, het verwerven/verplaatsen van hindergevende of in de weg zittende activiteiten en verschillende duurzaamheidsmaatregelen.[14] Het gebiedsbudget draagt – in samenhang met de € 6 mld. aan mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen – bij aan de realisatie van ongeveer 240.000 woningen.

De gemeenten en regio's hebben voor de ontwikkeling van de NOVEX-woningbouwlocaties voorafgaand aan het BO MIRT van 2022 businesscases opgesteld waarin ook gebiedsmaatregelen waren opgenomen. Deze maatregelen

[11] https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@259853/netwerkanalyse-woningbouw-inzicht/
[12] Kamerstuk 32 847, nr. 1040
[13] In de bijlage staat de scan op de uitvoerbaarheid door ProRail over afspraken over woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur.
[14] Maatregelen ten behoeve van duurzaamheid zien niet toe op energiegerelateerde zaken zoals warmtenetten. Deze maatregelen zouden vanuit andere fondsen, zoals het Klimaat- en Transitiefonds, mede-bekostigd moeten gaan worden.

zijn de afgelopen periode in regionale bijeenkomsten nogmaals getoetst, waarbij bekeken is in hoeverre de maatregelen nog steeds relevant en noodzakelijk zijn, in welke mate de maatregelen te verbinden zijn met de woningbouw en of de realisatie ook daadwerkelijk voor 2030 gestart kan worden. Deze maatregelen zijn vervolgens beoordeeld en afgewogen door het Rijk aan de hand van vooraf opgestelde criteria, mede op basis van het Afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en mobiliteit,[15] waarna er gezamenlijk is toegewerkt naar concrete afspraken die bestuurlijk zijn bekrachtigd op het BO Leefomgeving van 2023. De gemaakte afspraken zijn bijgevoegd.

Grofweg de helft van het gebiedsbudget gaat naar maatregelen die betrekking hebben op het verwerven en/of verplaatsen van hindergevende activiteiten. De andere helft is min of meer evenredig verdeeld over de andere twee maatregelsoorten. De maatregelen uit gebiedsbudget zijn bedoeld voor het publieke tekort op de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling tot en met 2030. Dit betekent dat grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties die geen publiek tekort (meer) kennen op de gebiedsontwikkeling geen gebiedsbudget nodig hebben.

2.1.1 Voorwaarden voor het gebiedsbudget

De voorwaarden voor toekenning van het gebiedsbudget zijn:

- Het gebiedsbudget is uitsluitend bedoeld voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.
- Minimaal 50% van de woningen in de grootschalige woningbouwlocaties moet in het segment betaalbaar vallen, met het streven om op regionaal niveau twee derde van de woningen in het betaalbare segment te realiseren.
- De realisatie van de woningen vindt uiterlijk plaats in 2030.
- De ingediende maatregelen moeten aantoonbaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van woningen en zijn beoordeeld op hun samenhang met het bredere pakket van de € 6 mld. aan mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen dat is afgewogen op basis van het eerder vastgestelde 'Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit' (2022).[16]
- Zowel de toerekenbare als niet-toerekenbare tekorten van de plannen komen in aanmerking voor een bijdrage uit het gebiedsbudget.
- De maatregelen die in aanmerking komen voor het gebiedsbudget zijn (deze lijst is uitputtend):
  - Herinrichting openbare ruimte (bijvoorbeeld parken of pleinen);
  - Verwerven, verplaatsen of bronmaatregelen hindervormende activiteiten;
  - Duurzaamheidsmaatregelen (biodiversiteit, (recreatief) groen, klimaatadaptatie).
- Bereikbaarheidsmaatregelen komen niet in aanmerking, omdat deze reeds via een bijdrage uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit worden gedekt.
- De bijdrage van het Rijk vanuit het gebiedsbudget betreft maximaal 50% van de totale benodigde investering onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert om de afgesproken maatregel(en) te kunnen uitvoeren. De bijdrage van het Rijk is gebaseerd op prijspeil 1 juli 2022, inclusief btw en is taakstellend. De btw die ter compensatie afgedragen dient te worden aan het BTW-compensatiefonds wordt in mindering gebracht op het aan de gemeente uit te keren bedrag.

[15] Bijlage bij Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[16] Het Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit is vastgesteld in het BO Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 15 september 2022

2.1.2 Gebiedsontwikkeling in relatie tot andere ruimtelijke opgaven

Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is er sprake van een grootschalige integrale woningbouwopgave in combinatie met andere grote ruimtelijke vraagstukken zoals geluid, stikstof, natuur, landbouw, (grootschalige) infrastructuur, ruimtelijke kwaliteit, waterrobuustheid en klimaatbestendigheid, energietransitie, bedrijvigheid en andere ruimte vragende claims. Het is nodig om voor al deze aspecten aandacht te hebben en houden bij de verdere ontwikkeling van deze grootschalige locaties.

Dit is een ruimtelijke uitdaging maar ook een kans. Door opgaven slim te combineren kunnen immers aantrekkelijke gebieden voor wonen, leven en werken worden gecreëerd. Op een aantal grootschalige woningbouwlocaties hebben de woningbouwplannen ook gevolgen voor de huidige functies die locaties. Bedrijventerreinen worden bijvoorbeeld soms (deels) getransformeerd naar gecombineerde woon- werk gebieden. Tegelijkertijd is het toevoegen van woningen soms nodig om bedrijvigheid te faciliteren zodat mensen kunnen wonen in de buurt waar zij werken.
Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling is zorgvuldig omgaan met gevestigde bedrijvigheid cruciaal. Soms is verplaatsing van bedrijven aan de orde, soms inpassing tegen vergelijkbare voorwaarden als nu. Hieraan is soms een publiek tekort verbonden, waarvoor een beroep gedaan kan worden op het gebiedsbudget.

Complete steden vragen betaalbare woningen en passende banen voor diezelfde doelgroep. Het Rijk zal de ontwikkeling van gerealiseerde woningen en banen in het NOVEX gebied jaarlijks inzichtelijk maken als onderdeel van de uitvoeringsagenda van de NOVEX-gebieden. Voldoende ruimte voor bedrijven en ondernemers in deze gebieden zal ook deel uitmaken van het nationaal programma werklocaties, wat onder leiding van EZK wordt uitgewerkt. Tevens komt dit naar voren in de regionale bedrijventerreinen-strategieën.

Conform afspraken in het BO MIRT van november jl. (en het "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit") is aandacht nodig voor duurzaam gevestigde bedrijven en hun banen, die door de gebiedsontwikkeling in het plangebied kunnen blijven of verplaatst moeten worden naar alternatieve locaties. Gemeenten waar de grootschalige woningbouwlocaties ontwikkeld worden, zijn eerste aanspreekpunt voor de opgave om alternatieve locaties te vinden wanneer bedrijven verplaatst moeten worden. Zo nodig treden zij in overleg met de provincie. Gemeenten en marktpartijen kunnen hierbij worden ondersteund door het Rijk op welke manier afspraken gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld via convenanten of 1-op-1 afspraken. Instrumentarium van Rijk en regio – waaronder ook het gebiedsbudget - kan worden ingezet om te komen tot een goede borging van bedrijvigheid en een aantrekkelijke mix van wonen-werken-voorzieningen in een herontwikkelgebied.

2.2 Mobiliteitspakketten

Een deel van de middelen voor woningbouw en mobiliteit wordt ingezet voor mobiliteitspakketten, bedoeld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Deze pakketten bestaan uit bereikbaarheidsmaatregelen, zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, OV-bereikbaarheid, toegankelijkheid van stations en verkeersveiligheid. Hiervoor geldt de voorwaarde van minimaal 50%

cofinanciering door de regio. Over het merendeel van de mobiliteitspakketten zijn bestuurlijke afspraken gemaakt in het BO MIRT van november jl. De mobiliteitspakketten voor de locaties MRA West, Oude Lijn en CID Binckhorst zijn in de afgelopen periode in afstemming met het Rijk en de betrokken regio's uitgewerkt. De hoogte van de Rijksbijdrage was reeds vastgelegd in het BO MIRT van november jl. Over de uitwerking van deze drie mobiliteitspakketten zijn in de BOL's van 2023 bestuurlijke afspraken gemaakt. Een overzicht van de mobiliteitspakketten is bijgevoegd.

In het BO MIRT van november jl. is afgesproken om in zowel de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als de Metropoolregio Utrecht (MRU) een pilot programmatische bekostiging voor te bereiden om "*vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatische bekostiging van ruimtelijke investeringen in de praktijk te onderzoeken en verder uit te werken*". De afgelopen maanden hebben Rijk en regio in gezamenlijkheid de voorbereiding van de pilots op zich genomen.

De middelen uit het gebiedsbudget en voor de mobiliteitspakketten wordt via een specifieke uitkering aan de gemeenten ter beschikking gesteld. Beide regelingen worden naar verwachting in één specifieke uitkering samengevoegd. Zowel het gebiedsbudget als de mobiliteitspakketten zien immers toe op de ontwikkeling en realisatie van woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en zijn beide verbonden met de afgesproken woningbouwaantallen per grootschalige locatie in de BO's MIRT van november jl. Mede daarom zullen de verplichtingen die met de uitkering gepaard gaan grotendeels hetzelfde zijn. Naar aanleiding van zorgen en wensen uit de regio – gezien de veranderende economische omstandigheden - over de gedeelde doelstelling van de realisatie van woningen in 2030 en de mogelijke administratieve lasten, is afgesproken om over deze onderwerpen in gesprek te gaan en te betrekken bij de consultatie van de specifieke uitkering. De regeling zal naar verwachting in het laatste kwartaal van 2023 bij de Kamer worden voorgehangen.

2.3 Plan voor de programmabeheersing

Over de beschikbare middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen zijn afspraken gemaakt. Om zicht te houden op de voortgang en beheersing van de risico's, is programmabeheersing en monitoring van belang. In de Kamerbrief over de BO's MIRT van november jl. is dit plan van aanpak aangekondigd.[17]

Programmabeheersing beoogt een beheerste uitvoering van het programma te borgen, zodat programmadoelstellingen worden behaald binnen de gestelde kaders. Daarvoor is inzicht nodig in de voortgang van zowel de mobiliteits- als woningbouwprojecten en in de daarbij horende kansen en risico's. Dit biedt de mogelijkheid om bij te sturen of in te grijpen. Het doel van de programmabeheersing is daarmee tweeledig:

1) *Inzicht*: De programmabeheersing zorgt ten eerste voor inzicht in de voortgang van mobiliteits- en woningbouwprojecten binnen de gestelde kaders van tijd, geld en scope. Daarnaast zorgt de programmabeheersing voor integraal inzicht in kansen, risico's en maatregelen, ook juist buiten de eigen invloedssfeer van de projecten. Dit deel van de programmabeheersing levert beslisinformatie op om bij te sturen of in te grijpen als de situatie daar om vraagt.

[17] Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

2) *Bijsturing en beheersing*: De programmabeheersing biedt vanuit het inzicht de mogelijkheid te anticiperen op ontwikkelingen en om te sturen op kansen en risicobeheersing.

Bij het beheersen van de risico's bij de middelen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit gelden de volgende uitgangspunten:

- Bijdragen van het Rijk uit de € 7,5 mld. voor Woningbouw en Mobiliteit aan projecten zijn taakstellend.
- Het totale budget van € 7,5 mld. uit het MF ten behoeve van woningbouw en mobiliteit (inclusief de door het ministerie van Financiën uitgekeerde indexatie) is taakstellend. Bij tegenvallers dient herprioritering binnen de projecten en/of binnen het totale programma Woningbouw en Mobiliteit plaats te vinden.
- Bij de schaalsprongen en de netwerkopgaven worden de MIRT-spelregels gevolgd.
- De uitbetaling van middelen voor de schaalsprongen en de netwerkopgaven wordt gekoppeld aan het behalen van mijlpalen. Daardoor behoudt het programma flexibiliteit onder andere ten aanzien van de fasering van projecten en het – in uiterste gevallen - stoppen van projecten binnen het programma. Hierdoor is (her)prioritering binnen het programma mogelijk.
- Vrijgevallen middelen worden ingezet voor eventuele tekorten bij projecten die middelen ontvangen uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit. De vrijgevallen middelen vormen zo een risicoreservering.
- Indien middelen vrijvallen, vloeien de middelen terug naar de generieke ruimte binnen de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit, tenzij er bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de inzet van (een deel van) de vrijgevallen middelen voor het programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio.
- Binnen de middelen voor woningbouw en mobiliteit worden – in lijn met de systematiek bij het MF – geen schotten geplaatst tussen vervoersmodaliteiten.
- Er worden in principe geen nieuwe (woningbouw- of mobiliteit-) projecten toegevoegd. De ervaring leert dat er wel verzoeken zullen worden gedaan voor nieuwe projecten. Bij de inzet van vrijgevallen middelen hebben projecten die reeds middelen hebben ontvangen uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit prioriteit boven nieuwe projecten. Op basis van het afweegkader dat is gehanteerd bij de verdeling van de middelen in 2022 wordt een advies geformuleerd over verzoeken voor (aanvullende) financiering. Over de inzet van mee- en tegenvallers binnen het programma zal jaarlijks een integrale afweging worden gemaakt.

De aanpak voor de beheersing van de schaalsprongen wordt verder uitgewerkt in samenspraak met de betreffende gemeenten en/of regio's. De aanpak wordt opgenomen in (het beheersingsdeel van) de bestuursovereenkomsten voor de schaalsprongen.

De Kamer wordt jaarlijks met de MIRT-najaarsbrief geïnformeerd over de voortgang van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

2.4 Voortgang afspraken 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties

In vervolg op de afspraken die zijn gemaakt op het BO MIRT 2022 is in een aantal BO's Leefomgeving stilgestaan bij enkele vervolgafspraken in het kader van woningbouw en mobiliteit. Voor de regio Noord heeft dit ertoe geleid dat Rijk en regio het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen hebben vastgesteld. In de regio Oost is besloten om een

procesmanager aan te stellen voor het vervolgproces naar besluitvorming in het BO MIRT 2023 rondom het verdere vervolg van het uitplaatsen van het spooremplacement bij Arnhem. Ook is het plan van aanpak met betrekking tot het MIRT onderzoek naar de vrije spoorkruising bij Arnhem vastgesteld. Tot slot hebben Rijk en regio in de regio Zuid kennis genomen van het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning OV Knoop Brainport inclusief participatieopgave. Het plan wordt op zo kort mogelijke termijn bestuurlijk vastgesteld. Naar verwachting start in het najaar van 2023 de participatie op basis van het participatieplan. Daarnaast is bij het BO MIRT 2022 afgesproken dat de middelen van Rijk, regio en private partijen voor de regionale projecten (Mobiliteitstransitiepakket, Multimodale Knoop en HOV4) worden ondergebracht in een gezamenlijk programmafonds. Partijen hebben de gesprekken gestart over een eerste uitwerking. Rijk en regio bieden een voorstel voor het programmafonds aan ter besluitvorming op het BO MIRT 2023. Een nadere toelichting op deze afspraken is opgenomen in hoofdstuk 3.

3. Voortgang MIRT-projecten en programma's

3.1 Regio Zuid

3.1.1 NOVEX Brabant

Voor Stedelijk Brabant is het nu al gelukt een integraal ontwikkelperspectief op te stellen om verdere verstedelijking hand in hand te laten gaan met vergroening, energietransitie en leefbare steden en dorpen. De stedelijke regio's in Brabant stellen samen met de provincie pakketten samen van mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de schaalsprong te kunnen maken. Deze mobiliteitspakketten zullen onderdeel van de uitvoeringsagenda zijn. Om de mobiliteitstransitie te versnellen en verstedelijkingsopgave in Stedelijk Brabant te accommoderen, stellen de provincie Noord-Brabant en de stedelijke regio's in Brabant in 2023 op basis van de uitgangspunten van het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant vier samenhangende gebiedsgerichte mobiliteitspakketten op voor de stedelijke regio's Zuidoost-Brabant, Breda-Tilburg, 's-Hertogenbosch en West-Brabant-west. Over (onderdelen van) deze mobiliteitspakketten worden op het BO MIRT 2023 eerste uitvoeringsafspraken gemaakt.

In Noord-Brabant leidt de economische ontwikkeling tot behoefte aan transport van een breed scala aan goederen. Ook de energie- en circulaire transitie vragen om meer (vervoers-)ruimte. Dat gaat via diverse modaliteiten: goederencorridors, buisleidingenstroken en het elektriciteitsnet. Om het draagvermogen van Noord-Brabant te bepalen is inzicht nodig in de aard en omvang van stromen en de ruimtelijk impact daarvan op verstedelijking, goederencorridors en energie hoofdinfrastructuur. Noord-Brabant en Rijk hebben de afspraak gemaakt dat richting het volgende ijkmoment de interactie tussen verstedelijking, goederencorridors en de energietransitie in het ruimtelijk voorstel in samenspraak met VRO, EZK en IenW zal worden uitgewerkt.

3.1.2 Ruimtelijke schaalsprong Brainport

In opvolging van de afspraken bij het BO MIRT van november jl., heeft de regio met het Rijk overleg gevoerd over aanleiding, noodzaak en urgentie om de raming voor het Multimodale Knoop-deel (MMK) van de OV-knoop met maximaal € 48 mln. te verhogen.

Voor de realisatie van de Multimodale Knoop en de gebiedsontwikkeling Knoop XL is een passende tijdelijke fietsvoorziening aan de noordzijde van het Centraal Station urgent en noodzakelijk. In opvolging van de beëindigde aanbesteding hiervoor, lijkt de gemeente inmiddels een passend en doelmatiger alternatief

voorhanden te hebben. Rijk en regio streven ernaar hierover op korte termijn een besluit te nemen, om voortgang te houden met de MMK en de gebiedsontwikkeling Knoop XL met bijbehorende woningbouw. Om een Rijksbijdrage mogelijk te maken blijft het eerder beschikbaar gestelde budget (maximaal € 4,8 mln.) vooralsnog beschikbaar. Voorwaarde voor toekenning is een voldoende uitgewerkt plan, inclusief kostenraming om ook afspraken te maken over de kostenverdeelsleutel.

3.1.3 Station Tilburg Universiteit en omgeving

De maatregelen voor de aanpak van de stationsomgeving in het Kenniskwartier te Tilburg worden gezien als een eerste betekenisvolle stap. De (her)ontwikkeling van de directe omgeving van het station is een drager voor de gehele sociaaleconomische en ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Betrokken partijen (ProRail, NS, provincie en gemeente) hebben gezamenlijk het Integraal Handelingsperspectief voor station Tilburg Universiteit geactualiseerd met als resultaat een gedragen ontwikkelambitie. Op basis hiervan wordt een vervolgonderzoek gestart door de betrokken partijen samen met het Rijk naar de noodzakelijke opwaardering van het station. Onderwerpen van dit onderzoek zijn onder andere de fasering van de opgave en de samenhang met de gewenste mobiliteitstransitie. Dit vervolgonderzoek levert beslisinformatie op om bij een toekomstig BO MIRT te bepalen welke stappen noodzakelijk zijn voor de gewenste opwaardering van het station.

3.1.4 Hub 's-Hertogenbosch

Voor de verkenning van het project voor station Den Bosch Centraal is inmiddels een team aan de slag dat in ontwerpateliers invulling geeft aan de uitgangspunten van de verschillende kansrijke oplossingsrichtingen. Het gaat hierbij om een traverse-variant (met de centrale as over het spoor), een tunnel-variant (met de centrale as onder de sporen) en een nulplus-variant (waarbij het financiële kader van het MIRT-besluit leidend is). Met de uitkomsten van de verkenning moet medio 2024 een voorkeursbesluit kunnen worden genomen, waarna verdere planuitwerking plaatsvindt. Realisatie van het project vindt vervolgens plaats in de periode 2028 – 2030.

3.1.5 Start gezamenlijke HWBP/MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal

In het BO Leefomgeving van 2023 is het startdocument getekend voor de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal (voorheen de pilot integraal Riviermanagement Maasoevers Maastricht). Deze verkenning is een samenwerking van verschillende initiatiefnemers, namelijk: waterschap Limburg, provincie Limburg, de gemeenten Maastricht, Eijsden Margraten en Meerssen en het Rijk. Met deze integrale studie zullen de opgaven op het gebied van waterveiligheid, nautische veiligheid, natuur, ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen gezamenlijk worden verkend. Het doel is te komen tot een gezamenlijke oplossing. Voor de dijkversterking zullen het waterschap Limburg en het Hoogwaterbeschermingsprogramma conform de subsidieregeling de kosten dekken. Het Rijk heeft in het kader van het MIRT € 112 mln. toegezegd waarvan € 60 mln. voor de rivierverruiming (Deltafonds) en € 52 mln. voor nautische veiligheid (Mobiliteitsfonds). Daarnaast hebben de gemeente Maastricht en de provincie Limburg respectievelijk € 15 mln. en € 12 mln. toegezegd voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. De verwachting is dat de verkenning in 2026 zal worden afgerond.

3.2 Regio Oost

3.2.1 Emplacement Arnhem

IenW is betrokken bij de haalbaarheidsstudie naar de uitplaatsing van het spooremplacement 'Arnhem Goederen' en mogelijke alternatieve locaties. De

eerste resultaten van deze haalbaarheidsstudie geven voldoende vertrouwen tot gezamenlijk vervolgonderzoek. Voor een definitieve conclusie rondom haalbaarheid is nog wel meer inzicht nodig op het gebied van alternatieve oplossingen, betaalbaarheid en dekking, governance en (lokaal) draagvlak. De betrokken partijen hebben daarom in het BO Leefomgeving 2023 afgesproken dat er binnen de huidige kaders van het project een procesmanager wordt aangesteld die enerzijds verantwoordelijk is voor het afronden van de haalbaarheidsstudie en anderzijds verder aan de slag gaat met de openstaande vragen. Zowel de resultaten van de haalbaarheidsstudie als die van de procesmanager worden in het BO MIRT van 2023 besproken met de betrokken partijen om te zien wat een volgende stap kan zijn. Daarnaast is in het BO Leefomgeving een belangrijke stap gezet door het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek vrije kruising Arnhem-Oost vast te stellen, zodat we hier nu voortvarend mee aan de slag kunnen.

3.2.2 Elektrificatie Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Mariënberg

IenW werkt samen met ProRail en de provincies Fryslân, Gelderland, Overijssel en Groningen aan het verduurzamen van de resterende regionale reizigerstreinen die nog op diesel rijden. Een concreet project dat hier loopt is de verduurzaming van de lijnen Zutphen – Oldenzaal en Almelo – Mariënberg. In het BO MIRT van 2022 is afgesproken om samen met ProRail en de provincies Gelderland en Overijssel tot een principekeuze te komen over met welke techniek de verduurzaming van de lijnen Zutphen – Oldenzaal en Almelo – Mariënberg wordt gerealiseerd. De bestuurders hebben op 5 april jl. uitgesproken dat de voorkeur op deze trajecten uitgaat naar elektrificatie.

3.2.3 Goederenroutering Noordoost Europa en corridorstudies Utrecht – Arnhem Duitse grens en Amsterdam – Twente – Duitse grens

Aan de Kamer is gemeld[18] dat binnen het Toekomstbeeld OV wordt gewerkt aan het in samenhang in kaart brengen van de diverse onderdelen van de landelijke netwerkuitwerking spoor. Hieronder vallen de corridorstudies Utrecht – Arnhem – Duitse grens, Amsterdam – Twente – Duitse grens en de Goederenroutering Noordoost-Europa. Hierin wordt ook de motie van de leden Stoffer en Van der Molen[19] over de stations Barneveld Noord en Stroe meegenomen. Het geheel van belangen op deze oostwaartse corridors wordt besproken aan de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel die in oktober 2023 zal plaatsvinden. Zoals gebruikelijk wordt de Kamer naderhand geïnformeerd over de resultaten van dit gesprek. Ten aanzien van de Goederenroutering Noordoost-Europa is in het commissiedebat Goederenvervoer van 13 april jl. al aangegeven dat afgelopen november met de bestuurders uit zowel Oost- als West-Nederland is afgesproken om nader onderzoek te doen naar het nut en de noodzaak van infrastructurele ingrepen op de spoorgoederencorridors in Oost-Nederland. Samen met partijen uit Oost- en West-Nederland heeft IenW inmiddels een consortium geselecteerd dat hiervoor na de zomer een plan van aanpak zal opleveren. Voor het daadwerkelijke nut- en noodzaakonderzoek wordt vervolgens ongeveer anderhalf jaar de tijd genomen.

3.3 Regio Noordwest

3.3.1 Schiphol – Amsterdam – Almere

Het project A9 Badhoevedorp – Holendrecht (BAHO) is het laatste project van het wegaanlegprogramma Schiphol Amsterdam Almere (SAA). Bij de opdrachtnemer VeenIX is vertraging opgetreden bij het opstellen van een integraal wegontwerp

[18] Kamerstuk 23 645, nr. 786
[19] Kamerstuk 36 200-XII, nr. 8

en vergen maatregelen in het kader van de voorbereiding van de bouwwerkzaamheden meer tijd, zoals het verleggen van kabels en leidingen waarvoor VeenIX afhankelijk is van de capaciteit van kabelbeheerders. Hierdoor verschuift de openstellingmijlpaal van zowel het project als het programma SAA van begin 2027 naar eind 2027.

3.3.2 Regioalternatief tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht

Met het regeerakkoord van het huidige kabinet Rutte IV heeft de regio de ruimte gekregen om een alternatief uit te werken voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Onderdeel hiervan is ontsluiting van nieuwe woongebieden in de Metropoolregio Utrecht (m.n. Rijnenburg), zonder verbreding ter hoogte van Amelisweerd. De regio werkt het alternatief uit met als referentie de oorspronkelijke doelen van het Tracébesluit (bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren en leefbaarheid niet verslechteren). Daarnaast heeft de regio in het alternatief expliciet aandacht voor stikstof, financiële haalbaarheid (temeer van belang i.v.m. de noodzakelijke landelijke financiële knelpunten en heroverweging van investeringen in infrastructuur), andere ingrepen van de A27 bij Amelisweerd en een goede bereikbaarheid voor (nieuwe) woongebieden. De regio beoordeelt het alternatief ook op brede welvaart. De regio beziet in het belang van goede bereikbaarheid of zij kansen ziet om een pakket van maatregelen voor te stellen waarmee we de beschikbare middelen optimaal laten renderen.

3.3.3 Rozenoordbrug

Uit onderzoek is gebleken dat het noodzakelijk is de zuidelijke Rozenoordbrug grotendeels te vervangen. De vervanging wordt uitgevoerd als onderdeel van het programma Zuidasdok, onderdeel Knooppunt Amstel. Het vervangen tijdens de reconstructie van knooppunt Amstel levert efficiëntie op (werk met werk maken, minder hinder).

3.3.4 Derde perron station Amsterdam-Zuid

In de vorige MIRT-brief is de Kamer geïnformeerd over het project derde perron station Amsterdam-Zuid.[20] Hierin is aan de Kamer gemeld dat het voornemen was om in het eerste kwartaal van 2023 een voorkeursbeslissing te nemen. Er bleken nog enkele kleine werkzaamheden nodig om de MIRT-verkenning af te kunnen ronden met een voorkeursbeslissing. ProRail is inmiddels gevraagd een plan van aanpak op te stellen voor de planning- en studiefase. De verwachting is dat nog dit jaar, in samenwerking met de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam, ProRail opdracht verleend kan worden voor deze volgende MIRT-fase.

3.3.5 Startbeslissing OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centrum

In de MRA hebben we verder stappen kunnen zetten rondom de bereikbaarheid van onder andere de grootschalige ontwikkellocatie Haven-Stad. In het BO Leefomgeving 2023 is het startdocument voor de MIRT-verkenning vastgesteld. Daarmee zijn de afspraken hieromtrent uit het BO MIRT van november jl. bekrachtigd en kan de MIRT-verkenning vanaf nu worden uitgevoerd.

3.3.6 Multimodale knoop Schiphol

In de afgelopen MIRT-brief is de Kamer geïnformeerd over de stappen van het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS).[21] De (rol)trappen en liften naar de treinperrons van station Schiphol Airport worden momenteel vernieuwd zodat de

[20] Kamerstuk 36 200-A, nr. 9
[21] Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

capaciteit, veiligheid en kwaliteit voor treinreizigers wordt vergroot. Daarnaast is afgelopen april met betrokken partijen het besluit genomen om over te gaan tot realisatie van een nieuw busstation dat meer capaciteit biedt en de reizigers meer comfort en gemak biedt. Nieuw is ook dat er rechtstreekse trappen aangelegd worden tussen de treinperrons en het nieuwe busstation om reizigers een snelle en comfortabele overstap te bieden.

Voor het onderdeel Schiphol Plaza is gezamenlijk geconstateerd dat er met de beschikbare middelen geen maakbare en gedragen oplossing mogelijk is. De betrokken partijen hebben besloten om de planuitwerking voor Plaza te stoppen. Daarmee zal binnen het project MKS het maatregelenpakket voor Plaza niet worden gerealiseerd. Beoogd was onder meer het plaatsen van OV-chipkaartpoorten en het verbeteren van de wayfinding. Consequentie van het besluit om het deelproject Plaza geheel te stoppen, is dat eerder gemaakte afspraken over scope en financiën in de bestuursovereenkomst MKS uit november 2019 aangepast moeten worden. De nieuwe afspraken worden juridisch verankerd met een addendum dat zoals gebruikelijk in de Staatscourant wordt gepubliceerd.

3.3.7 MIRT-verkenning OV en Wonen

De MIRT-verkenning OV en wonen in de regio Utrecht bevindt zich op dit moment in de beoordelingsfase van de verkenning. Deze fase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een definitief besluit te nemen over het voorkeursalternatief en over de vervolgfase. Voor deze nieuwe fase is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld om de onderzoeks- en beoordelingskaders van de verder te onderzoeken varianten in kaart te brengen. Het NRD ligt momenteel ter inzage voor inspraak, en het is nu voor iedereen mogelijk zienswijzen in te dienen. Het voornemen is om de verkenning binnen een periode van ongeveer anderhalf jaar af te ronden, zodat tijdens het BO MIRT van 2024 een voorkeursbeslissing kan worden genomen.

3.3.8 Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal

Rijk en regio erkennen dat er grote en urgente klimaat- en wateropgaven liggen in gebied van het Amsterdams Rijnkanaal en het Noordzeekanaal, en zien dat de opgaven in het gebied nu versnipperd zijn. Rijk en regio hebben afgesproken om tot een overleg te komen, waarin gezamenlijk scope en werkwijze worden vastgesteld. Het initiatief hiervoor ligt hiervoor ligt bij de provincies Utrecht en Noord-Holland. Naast het Rijk en de provincies zijn de MRA, MRU en de waterschappen direct betrokken bij de invulling.

3.4 Regio Noord

3.4.1 Zuidelijke Ringweg Groningen

RWS heeft de afgelopen maanden met de provincie Groningen gesprekken gevoerd over de verdeling van de extra kosten van het project Zuidelijke Ringweg Groningen. De gesprekken met de provincie zijn gevoerd tegen de achtergrond van de publicatie van het eindrapport van de parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen en het in 2022 verschenen rapport van de commissie Remkes 'Met de wijsheid van nu'.[22] De mogelijke opties voor de kostenverdeling zijn niet alleen vanuit een financieel-juridisch perspectief bekeken, maar ook is een bredere afweging gemaakt waarbij de aanbevelingen uit het rapport Remkes zijn meegenomen. IenW en de provincie hebben afgesproken dat IenW de kosten van een deel van de risico's voor rekening neemt. In de Voorjaarsnota en

[22] Kamerstuk 35 935-A, nr. 77

bijbehorende 1e suppletoire begroting is hiervoor € 18,5 mln. vrijgemaakt en toegevoegd aan het projectbudget. Hiermee is ook de motie van de leden Postma c.s.[23] ingevuld.

3.4.2 Pakket 'Nij Begun': N33, Deltaplan

Met de kabinetsreactie 'Nij begun: op weg naar erkenning, herstel en perspectief' van 25 april jl. heeft het kabinet excuses aangeboden aan alle gedupeerden van de gaswinning in Groningen. Met een pakket van 50 maatregelen wordt uitwerking gegeven aan de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen (PEGA). Onder de maatregelen voor Economisch perspectief zijn afspraken gemaakt over de onderstaande infrastructurele projecten. Over deze projecten zal IenW in MIRT-verband in gesprek met de regio treden voor nadere afspraken over deze projecten.

Kabinetsreactie PEGA	**mln. euro**
Verdubbeling N33 Midden	145*
Verdubbeling N33 Noord incl. oeververbinding	250
Veendam-Stadskanaal (fase 1 Nedersaksenlijn)	85*

**uitgaande van cofinanciering door regio*

3.4.2.1 N33

De verdubbeling van de N33 is een nadrukkelijke wens van de inwoners en van de Groningse bestuurders. De verdubbeling van de N33 draagt bij aan een robuuste infrastructuur en de verbinding met andere economische kernzones in de regio en met de rest van het land. De ambitie van de provincie en Groningen Seaports is om de bedrijventerreinen bij de Eemshaven flink uit te breiden zodat zich meer bedrijven in deze regio vestigen, wat zorgt voor nieuwe werkgelegenheid. Hiermee wordt ook de motie van het lid Van der Plas[24] uitgevoerd dat verzoekt de toekomstige bereikbaarheid, waaronder de N33, van het Eemsdeltagebied mee te nemen in de Toekomstagenda Groningen. Ook wordt er invulling gegeven aan de motie van de leden Van Wijngaarden en Mulder[25] en de motie van het lid Koerhuis.[26]

3.4.2.2 Deltaplan voor Noordelijk Nederland

In het kader van het 'Deltaplan voor Noordelijk Nederland' werken Rijk en regio aan versterking van de economie van noordelijk Nederland, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Dit gebeurt langs de lijn van drie projecten: de Lelylijn (MIRT-onderzoek), de Nedersaksenlijn (MIRT-onderzoek) en onderzoek naar de verbetering van het bestaande spoor. In aanvulling op deze drie onderzoeken heeft het Rijk-regio-programma Deltaplan voor Noordelijk Nederland de opdracht om een integrale perspectief 2040-2050 (Deltaplan) voor noordelijk Nederland op te stellen en de samenhang in de uitwerking van de drie bouwstenen te bewaken. Afstemming tussen Rijk en regio vindt plaats in het BO Deltaplan.

[23] Kamerstuk 35 570-A, nr. 23
[24] Kamerstuk 36 200-XII, nr. 89
[25] Kamerstuk 33 529, nr. 960
[26] Kamerstuk 35 925-A, nr. 44

De Kamer is op 15 mei jl. geïnformeerd over de voortgang van het MIRT-onderzoek Lelylijn.[27] De staatssecretaris van IenW heeft aan de regio gevraagd een Bidbook NSL op te stellen en deze is bij het BO MIRT van november jl. aangeboden door een brede delegatie (11 gemeenten, 3 provincies, 2 Duitse regio's en de stichting NSL). Bij de begrotingsbehandeling IenW van 30 november jl. is een amendement ingediend voor een MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn, waarin specifiek aandacht werd gevraagd voor fase 1, het tracé Veendam-Stadskanaal.[28] In het pakket 'Nij Begun' is € 85 mln. opgenomen voor het realiseren van de eerste fase: het reactiveren van Veendam-Stadskanaal. Rijk en regio hebben onlangs het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn vastgesteld.

3.4.3 MIRT-onderzoek Westflank Groningen

In het BO MIRT van november jl. is in het kader het Programma Woningbouw en Mobiliteit met Groningen afgesproken een MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank uit te gaan voeren. In het BOL 2023 is het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek gebiedsgerichte vastgesteld. Het MIRT-onderzoek richt zich op de integrale bereikbaarheidsopgave van de Westflank van Groningen die voortvloeit uit de realisatie van de Verstedelijkingstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen.

3.4.4 Studie Meppel – Zwolle, HRMK-spoorbrug, Groningen Suikerzijde en Emplacement Leeuwarden

Naast het Deltaplan over onder andere de Lelylijn op de lange termijn, worden voor en met Noord-Nederland ook stappen genomen voor de middellange termijn, mede dankzij een aantal amendementen vanuit de Kamer. Het amendement ten aanzien van Meppel[29] wordt momenteel vorm gegeven door in den brede te inventariseren welke uitdagingen en wensen er liggen rondom Meppel, om zo te zorgen dat we met elkaar de juiste (pre)verkenning door ProRail in gang laten zetten. In deze studie wordt ook direct de inpasbaarheid van station Staphorst meegenomen, waardoor invulling wordt gegeven aan de motie van de leden Pouw-Verweij c.s.[30] Met de provincie Friesland, gemeente Leeuwarden en ProRail worden de eerste stappen genomen rondom het amendement voor de HRMK-spoorbrug;[31] partijen werken toe naar het starten van de verkenning bij het BO MIRT dit najaar. Dankzij het amendement ten aanzien van emplacement Leeuwarden[32] heeft daar de gunning kunnen plaatsvinden, de bijdrage uit het amendement wordt momenteel uitgekeerd aan de provincie. Voor station Groningen Suiker geldt dat de regio daar in gesprek is met ProRail voor het starten van de verkenning.

3.4.5 Waterstoftreinen Groningen

In de provincie Groningen loopt de aanbesteding voor de aanleg van een waterstof tankinstallatie, hiervoor wordt nauw samengewerkt met ProRail. Tegelijkertijd is Arriva gestart met de aanbesteding van vier waterstoftreinen. In november 2023 volgt voor beide trajecten een gezamenlijke besluitvorming in de Provinciale Staten. De treinen moeten vanaf 2027 in de dienstregeling meerijden. In het BO MIRT van 2020 is afgesproken om € 5 mln. bij te dragen aan de realisatie van de

[27] Kamerstuk 36 200-A, nr. 73
[28] Kamerstuk 36 200-A, nr. 52
[29] Kamerstuk 36 200-A, nr. 49
[30] Kamerstuk 36 200-XII, nr. 40
[31] Kamerstuk 36 200-A, nr. 53
[32] Kamerstuk 36 200-A, nr. 47

benodigde H2 tankinstallatie en vanuit het programma Vergroenen Reisgedrag een bijdrage van € 15 mln. voor de aanschaf van de treinen.

3.4.6 Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl – fase 2

Voor diverse bruggen in Friesland en Groningen is vervanging voorzien in het kader van het nu lopende MIRT-programma voor de Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl. Als gevolg van de calamiteit in de Prinses Margriettunnel in de A7 bij Sneek kreeg het omliggende wegennet, waaronder enkele Friese Rijksbruggen, het zwaar te verduren door omrijdend (vracht-)verkeer. De kwetsbaarheid in het Friese infrastructuurnetwerk baart IenW en de regio grote zorgen. RWS onderzoekt daarom momenteel, samen met de regio, wat de mogelijkheden zijn voor het zo snel mogelijk aanpakken van de vijf Friese bruggen (Spannenburg, Uitwellingerga, Oude Schouw, Kootstertille en Schuilenburg). Dit traject heeft een relatie met het financieringsvoorstel dat de provincie Fryslân aan het Rijk heeft gedaan voor het overnemen van brug Spannenburg en Kootstertille én raakt ook het capaciteitsvraagstuk binnen de huidige krappe arbeidsmarkt. Het streven is om eind 2023 een maatwerkaanpak per brug te hebben.

3.5 Regio Zuidwest

3.5.1 Wind in de Zeilen

De Kamer is in december jl. geïnformeerd met de vijfde voortgangsrapportage over het bestuursakkoord Wind in de Zeilen.[33] In december 2021 is de treindienst intercity Vlissingen-Rotterdam volgens planning in gebruik genomen. Het plan van aanpak voor de benodigde infrastructurele maatregelen is akkoord bevonden en de eerste maatregelen op overwegen worden zichtbaar in het tweede kwartaal van 2023.

3.5.2 MIRT-verkenning Oude Lijn

De MIRT-verkenning Oude Lijn is voortvarend van start gegaan na de afspraken die zijn gemaakt in het BO MIRT van november jl. De keuze van de Kansrijke Oplossingsrichtingen is voorzien voor eind 2024. Via de gebiedsbudgetten en mobiliteitspakketten dragen IenW en BZK bij aan verschillende verstedelijkingsontwikkelingen in de zone langs de Oude Lijn wat een extra bijdrage levert aan de mobiliteitsontwikkeling langs de Oude Lijn.

3.5.3 Oeververbindingen Rotterdam

Het streven is om eind 2023 de voorkeursbeslissing voor de nieuwe oeververbinding te nemen, nadat al in het BO MIRT van november jl. de bestuurlijke voorkeur is vastgesteld voor het gehele pakket van maatregelen. Dat pakket bestaat uit een nieuwe multimodale stadsbrug met tramverbinding over de Maas, het opwaarderen van station Stadionpark, een busverbinding door de Maastunnel en capaciteitsuitbreiding van de N210/Algeracorridor en de A16 Van Brienenoordcorridor. Voor het deel multimodale stadsbrug met tramverbinding en station Stadionpark is begin 2023 een kwartiermaker aangesteld, die bezig is met het opstellen van een plan van aanpak respectievelijk een bestuursovereenkomst, waarin proces en nadere afspraken over het vervolg (planning- en studiefase) worden vastgelegd. Onderdeel hiervan is het uitvoeren van nader onderzoek.

[33] Kamerstuk 33 358, nr. 40

3.5.4 Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland

Tijdens het BO MIRT van november jl. heeft de provincie Zeeland haar regionale mobiliteitsstrategie gepresenteerd en hebben Rijk en Regio afgesproken samen op te trekken om te komen tot een innovatief en duurzaam publiek vervoerssysteem. Hierin staan een grofmazig netwerk van snelle buslijnen (met elementen van Bus Rapid Transit) gecombineerd met een fijnmazig multimodaal netwerk (inclusief doelgroepenvervoer) centraal. Tijdens de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen[34] was veel aandacht voor de strategie en inmiddels is er intensief contact tussen Rijk en Regio om de kansen en uitdagingen scherper in kaart te brengen en daarmee te komen tot een routekaart conform de motie van de leden Van Ginneken en Van der Graaf.[35] Parallel vindt er in het kader van de Mobiliteitsvisie 2050 een uitwerking plaats van dit concept en een aanpak voor de bredere toepassing in Nederland. Rijk en regio hebben in het BOL herbevestigd dat zij hierbij samen optrekken en elkaars denkkracht willen benutten. Dit najaar worden zowel de routekaart als een eerste uitwerking met de Kamer gedeeld.

3.5.5 Instandhoudingsopgave bruggen en andere kunstwerken Zeeland

De zorgen van de provincie Zeeland over de bereikbaarheid en de afhankelijkheid van een goed functionerende infrastructuur als gevolg van de eilandenstructuur van deze provincie worden gedeeld. Als het gaat om de staat van de infrastructuur in Zeeland in den brede, is gezamenlijk geconstateerd dat daar – zeker op middellange termijn – een grote opgave ligt. Het is daarom goed om juist nu al te kijken naar de opgaven die eraan komen. De Provincie is in dit kader al gestart met de ontwikkeling van een 'Toekomstvisie Midden-Zeeland Route'. Het Ministerie van IenW gaat in het kader van het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar graag in gesprek met de provincie over deze visie en het vervolg daarop. In het gesprek kan bijvoorbeeld aan de orde komen met welke renovatiekennis en -ervaring van Rijkswaterstaat de provincie Zeeland toekomstgericht ondersteund kan worden.

3.6 Algemeen (regio-overschrijdende onderwerpen)

3.6.1 Verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen

Vanuit het coalitieakkoord is vanaf 2023 € 200 mln. gereserveerd voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Op 28 juni 2022 is de Kamer geïnformeerd over de uitgewerkte aanpak en de trajecten waar met deze middelen de komende jaren gewerkt gaat worden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.[36] RWS heeft in de afgelopen periode een plan van aanpak uitgewerkt voor de N36 en de N50, waarbij ook de medeoverheden betrokken zijn zodat mogelijke meekoppelkansen geïdentificeerd konden worden. Ook is een nadere analyse uitgevoerd naar mogelijke maatregelen op de N14, N44, N59 en N915.

3.6.1.1 Grootschalige aanpak N36 en N50 Kampen – Ramspol

In het plan van aanpak zijn voor zowel de N36 als voor de N50 Kampen-Ramspol scenario's uitgewerkt hoe de weginrichting aangepakt kan worden aan de hand van een aantal dwarsprofielen. In verschillende bijeenkomsten is informatie opgehaald bij de regiopartners en nood- en hulpdiensten over meekoppelkansen, uitgangspunten en toetsingscriteria. Hieronder wordt kort ingegaan op de gekozen voorkeursscenario's en de opgehaalde meekoppelkansen per weg. Ook wordt het vervolgproces geschetst.

[34] Kamerstuk 31 305, nr. 397
[35] Kamerstuk 36 200-A, nr. 25
[36] Kamerstuk 28 398, nr.1014

3.6.1.2 N36

In overleg met de medeoverheden zijn aanvankelijk vijf scenario's voor de N36 gedefinieerd, variërend in de breedte van het wegprofiel, wel of geen maatwerk op kunstwerken en het wel of niet uitbreiden van de scope met het ongelijkvloers maken van de aansluitingen en knooppunten. De scenario's zijn beoordeeld aan de hand van de verkeersveiligheidswinst, snelheid tot realisatie, kosten en omgevingsfactoren. Omdat geen van deze scenario's binnen het taakstellend budget zou passen, is daarnaast nog een zesde (budgetgestuurd) scenario gemaakt die een combinatie bevat van de vijf eerder gedefinieerde scenario's. Dit budgetgestuurde scenario heeft daarom de voorkeur.

Dit scenario zet nog steeds in op een standaard wegprofiel met rijbaanscheiding in de middenberm en een obstakelvrijzone of geleiderail in de zijberm volgens de CROW-richtlijnen. Hier bestaat de mogelijkheid om bij de (34) kunstwerken op de N36 maatwerk te leveren door af te wijken van de richtlijnen of om bepaalde kunstwerken gefaseerd aan te pakken (bijv. tijdens vervanging en renovatie). Deze mogelijkheid is van belang voor het realiseren van een standaard wegprofiel over de rest van de N36. Ook gaan we in dit scenario actief op zoek naar mogelijkheden om werkzaamheden te combineren met de geplande beheer- en onderhoudsopgave, om zo kosten te besparen. Op deze manier verwachten we met het beschikbare budget een zo groot mogelijk aantal kilometers met rijbaanscheiding te kunnen realiseren.

Daarnaast zijn meekoppelkansen opgehaald bij de regionale partners die mogelijk ingepast kunnen worden bij de uitwerking. Deze meekoppelkansen zijn beoordeeld op basis van de criteria: bijdrage verkeersveiligheid, financiële bijdrage vanuit de betrokken regiopartners, impact op de doorlooptijd, belang van de betrokken regiopartners en de mogelijkheid tot het inpassing in de uitwerking van het project. Op basis hiervan is besloten de volgende meekoppelkansen mee te nemen in de verdere uitwerking:

- Het ongelijkvloers maken van vijf bestaande gelijkvloerse kruisingen;
- Het aanpassen van de aansluiting van de bedrijvenparksingel bij Almelo op de N36;
- Het aanpassen van de aansluiting met het onderliggend wegennet bij Westerhaar.

Deze meekoppelkansen worden nog niet aan de scope van het project toegevoegd. Er zal hiervoor immers aanvullende financiering gevonden moeten worden en ook formele afspraken gemaakt moeten worden over cofinanciering vanuit de regio.

Tot slot is besloten om het budget dat gereserveerd was voor bermmaatregelen op de N36 vanuit het Meer Veilig 4 programma (€ 10 mln.) aan de scope van de verkeersveiligheidsopgave N36 toe te voegen. Hierdoor wordt het taakstellend budget voor de N36 € 125 mln.

3.6.1.3 N50 Kampen-Ramspol

In overleg met de medeoverheden zijn voor de N50 zijn drie scenario's gedefinieerd, variërend van een standaard breedte tot een extra smal wegprofiel (afwijkend van de richtlijnen). De scenario's zijn beoordeeld aan de hand van dezelfde criteria als bij de N36. Op basis hiervan is het gekozen voorkeursscenario op de N50 een standaard wegprofiel met een reguliere rijbaanscheiding en

obstakelvrijezone. Dit scenario is het meest veilige scenario, maar iets duurder (€ 21 mln.) dan het gereserveerde budget (€ 19 mln.). De overschrijding van € 2 mln. kan ingepast worden binnen de € 200 mln., bijvoorbeeld vanuit de reservering onvoorzien.

Ook bij de N50 zijn meekoppelkansen opgehaald. Hiervoor is hetzelfde beoordelingstraject gevolgd als bij de N36. Op basis hiervan is besloten de meest kansrijke meekoppelkans (aanleg filewaarschuwingssysteem traject Kampen-Ramspol) nader uit te werken als kortetermijnmaatregel.

3.6.1.4 Vervolg

De uitwerking van de plannen voor zowel de N36 als N50 start in het derde kwartaal van 2023. De afronding van de planning- en studiefase is eind 2025 voorzien. De start van de realisatie, op basis van de meeste conservatieve planning, is voorzien in 2028. Mogelijk kan de N50 eerder in realisatie dan de N36.

Omdat het enige jaren zal duren voordat de grootschalige maatregelen zijn uitgevoerd, is samen met de regiopartners besproken dat we in de tussenliggende periode graag al iets willen doen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarom wordt in de tussentijd met de regio verkend of er ook kortetermijnmaatregelen getroffen kunnen worden die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De structurele maatregelen zullen echter het volledige gereserveerde budget nodig hebben. Daarom zal dit aanvullende middelen vragen. Meer duidelijkheid over de kortetermijnmaatregelen wordt medio 2024 verwacht.

3.6.1.5 Maakbaar maatregelpakket top 5 IMA

De afgelopen maanden heeft Rijkswaterstaat voor de N14, N44, N59 en N915 een verkeersveiligheidsrisico-analyse opgesteld en maatregelen gedefinieerd. Bij de prioritering zijn de risico's op de wegen afgezet tegen de kosten van een verkeersveiligheidsmaatregel, de maakbaarheid ervan en *expert judgement*. Dit heeft geleid tot het volgende maatregelpakket, waar met de uitvoering van de eerste maatregelen naar verwachting gestart worden in 2026:

Weg	**Maatregel**
N14	Snelheidsreducerende maatregelen voor en nabij kruisingen waardoor de kans op kop-staart ongevallen afneemt
N44	Parallelvoorziening aanbrengen, verbreding rijbaan
N59	Aanpassing rotonde Zierikzee met ongelijkvloers oversteek voor langzaam verkeer
N59	Aanpassing kruispunt Nieuwe Groeneweg
N59	Reconstructie kruispunt Oud-Heiligenweg
N59	Fietsveilig maken oversteek Klerksweg
N59	Aanpassing kruispunt Vissersweg
N59	Aanpassing oversteek/parallelweg Capelle
N59	Aanleg invoegstrook vanaf N257
N59	Aanleg parallelweg/passeerstroken Serooskerke-Zierikzee
N915	Afscherming lichtmasten binnen de obstakelvrije zone

3.6.2 Mobiliteitstransitie

Investeringen in innovatieve mobiliteitsmaatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid. In dit kader hebben Rijk en regio afgesproken om in nauwe samenwerking, en met oog voor gebiedsspecifieke

kenmerken, te komen tot een nationale aanpak voor mobiliteitstransitie. In de vorm van gezamenlijk te ontwikkelen en te hanteren principes, uitgangspunten en best practices die bijdragen aan efficiënte inzet van middelen en een succesvolle, toekomstbestendige uitvoering van maatregelen. Het gezamenlijk ontwikkelen van een afweegkader deelmobiliteit (als onderdeel van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit) en een leidraad mobiliteitshubs, maakt onderdeel uit van deze landelijk aanpak. Daarnaast wordt ingezet op het ontwikkelen van gezamenlijke uitgangspunten voor gedragsaanpakken en, via de uitwerking van het Dutch Metropolitan Innovations (DMI) ecosysteem, de digitale ontsluiting van datagedreven diensten en toepassingen die bijdragen aan optimalisaties in het mobiliteitssysteem, verstedelijking en ruimtelijke planning. Dit laatste in nauwe samenhang met de afspraken tussen Rijk en G40-gemeenten over de uitwerking van het door de G40 aangeboden 'uitvoeringsprogramma mobiliteitsvernieuwing voor slimme, duurzame verstedelijking'. Het streven is om op het BO MIRT van 2023 concrete afspraken te maken over de inhoud, reikwijdte en toepassing van de nationale aanpak mobiliteitstransitie.

3.6.3 Programma 740 meter treinlengte

Het programma 740 meter treinlengte is een nieuw programma in het MIRT. Dit programma geeft invulling aan de verplichting in de TEN-T-verordening (Vo 1315/2013) om op tracés behorend tot het in de verordening benoemde kernnetwerk uiterlijk in 2030 het rijden van goederentreinen met een lengte van 740 meter mogelijk te maken. Voor het in dezelfde verordening benoemde 'uitgebreide netwerk' geldt deze verplichting voor 2050. In de herziening van deze verordening zal deze verplichting naar verwachting op hoofdlijnen dezelfde blijven.

Eind 2022 heeft IenW een bedrag van € 90 mln. vrijgemaakt voor de financiering van een aantal meekoppelkansen: aanvullend budget uit dit programma om in lopende projecten tevens te voldoen aan de 740-meterverplichting. Ook is uit de MIRT goederenvervoercorridors een budget van € 7,5 mln. vrijgemaakt voor het realiseren van deze verplichting op goederenknooppunten. Met deze middelen worden nu meekoppelkansen gerealiseerd op Rotterdam Noord Goederen (verlenging één wachtspoor), Hengelo (verlenging één wacht-/bufferspoor), Lage Zwaluwe (verlengen twee opstelsporen) en Roosendaal (verlengen twee wacht-/keersporen). Voor de verdere uitrol van deze en andere TEN-T-verplichtingen heeft de Kamer verzocht om na de zomer een implementatieplan te presenteren. Dit plan zal op basis van corridorstudies van ProRail opgesteld worden, waarbij ook aandacht zal zijn voor de behoeften voorkomend uit militaire mobiliteit.

3.6.4 Spoorcapaciteit 2030 en baanstabiliteit

In het BO MIRT van 2022 is € 585 mln. gereserveerd om stapsgewijs meer treinen te laten rijden en het spoornetwerk toekomstbestendig te maken en te houden. De verwachting is dit jaar over een eerste maatregelenpakket te beschikken. Dat pakket bevat urgente maatregelen voor de nieuwe dienstregelingsstructuur per dienstregeling 2025 (ingaand eind 2024), waaronder verdere uitbreiding van de tractie-energievoorziening voor het nieuwe intercitymaterieel (ICNG). Daarnaast bevat het pakket financiering voor diverse verkenningen. Enkele hiervan onderzoeken in hoeverre de baanstabiliteit op diverse trajecten beoogde frequentieverhogingen richting 2030 toelaat en mogelijke oplossingen voor eventuele knelpunten. Dit is parallel aan het lopende landelijke onderzoek naar baanstabiliteit, waarover de Kamer dit jaar nog nader wordt geïnformeerd.

Op basis van de verkenningsresultaten kan een tweede maatregelenpakket samengesteld worden binnen het resterende budget. Met het totale maatregelenpakket werken we aan de gewenste doorontwikkeling van het spoornetwerk en de ontsluiting van de beoogde woningbouwlocaties.

3.6.5 Bestuursakkoord toegankelijkheid

Vanuit het Rijk is in totaal € 30 mln. beschikbaar voor de uitvoering van het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022 – 2032 dat op 7 november jl. is ondertekend en aan de Kamer is gezonden.[37] Met dit akkoord worden belangrijke stappen gezet om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor álle reizigers en in het bijzonder voor mensen met een beperking verder te verbeteren. In het Nationaal OV-Beraad van maart 2023 is met de decentrale overheden en vervoerders afgesproken dat de besluitvorming over de verdeling van het gereserveerde budget in het BO MIRT van 2023 zal plaatsvinden. Bij deze besluitvorming worden ook de uitkomsten van het onderzoek op grond van artikel 2 Financiële verhoudingswet betrokken. Dat onderzoek zal in kaart brengen of de uitoefening van taken of activiteiten door provincies of gemeentes ten gevolge van het bestuursakkoord wijzigen en worden ook eventuele financiële gevolgen voor decentrale OV-autoriteiten en wegbeheerders in kaart gebracht.

3.6.6 Meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets

In het BO MIRT van november jl. is met alle MIRT-regio's de bestuurlijke afspraak gemaakt een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen en deze te combineren met de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten in het woningbouwdossier en de middelen vanuit duurzame mobiliteit. Hierbij is historisch veel geld uitgetrokken voor de fiets en hiermee wordt invulling gegeven aan een nadere uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF).[38] De meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets is uitdrukkelijk een agenda van Rijk en regio samen. Niet alle opgaven uit het NTF kunnen tegelijkertijd. Rijk en regio prioriteren en verdiepen de opgaven aan de hand van de meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda en criteria. In het najaar van 2023 wordt de Kamer hier nader over geïnformeerd.

3.6.7 Programma Integraal Riviermanagement

Het programma Integraal Riviermanagement (IRM) werkt aan een programma onder de Omgevingswet (POW-IRM). Het doel van het IRM is om te komen tot een toekomstbestendig riviersysteem wat als systeem goed functioneert en meervoudig bruikbaar is. We zoeken hierbij naar de optimale balans tussen de verschillende functies. Bovendien beogen we een aantrekkelijk rivierengebied wat duurzaam te beheren is. In het POW-IRM komt een visie op de ontwikkelingen en functionaliteiten van het riviersysteem tot 2050 met een doorkijk naar 2100. Er worden beleidsbeslissingen genomen over de rivierbodemligging en afvoercapaciteit. Er komt een adaptief uitvoeringsprogramma waarin diverse soorten ingrepen zoals internationale afspraken, systeemingrepen (aanpak rivierbodemligging), gebiedsuitwerkingen, wetgeving en onderzoeksvragen in samenhang worden opgenomen. Naar verwachting komt medio 2023 het concept POW-IRM gereed waarna de ter visielegging en het vaststellingproces zullen starten en medio 2024 het POW-IRM gepubliceerd zal worden.

3.6.8 IA Sourcing

[37] Kamerstuk 23 645, nr. 783
[38] Kamerstuk 31 305, nr. 362

Het programma 'Industriële Automatisering Sourcing' (IAS) gaat om de verdere ontwikkeling van standaardisatie van Industriële Automatisering (IA). Begin 2021 heeft het adviescollege ICT-toetsing (AcICT) een advies uitgebracht over dit programma. Eén van de aanbevelingen van AcICT was om twee jaar de tijd te nemen om de meerwaarde te bepalen van de zogenoemde IA-bouwblokken en objectief vast te stellen welke vorm van standaardisatie per IA-component het meest geschikt is. Deze en andere aanbevelingen zijn de afgelopen twee jaar uitgevoerd. In dit kader is samen met de markt gekeken naar alternatieven om standaardisatie en uniformering van Industriële Automatisering te realiseren en is ervaring opgedaan met implementatie van reeds ontwikkelde IA-componenten.

Voor de meeste bouwblokken is deze herijking inmiddels afgerond, bij een tweetal bouwblokken zijn weliswaar stappen gezet, maar is de herijking nog niet volledig afgerond. Het gaat daarbij om de meer complexe 3B-bouwblokken. Deze 3B-bouwblokken zijn gericht op het besturen, bedienen en bewaken van bruggen en tunnels. Voor 3B-bruggen geldt dat momenteel ervaring wordt opgedaan in de implementatie van het bouwblok op een aantal bruggen en dat besluitvorming over verdere implementatie plaatsvindt als hier meerwaarde mee wordt aangetoond. Er wordt samen met de markt gekeken naar een pragmatische aanpak van standaardisatie. Na de zomer van 2023 neemt IenW een besluit over het al dan niet verder toepassen van de 3B-bouwblokken. In het najaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over de afronding van het programma IAS.

4. Moties en toezeggingen

4.1 Onderzoeken N50

De Kamer heeft met de motie van het lid Geurts[39] de regering verzocht om een onderzoek uit te voeren naar de aanhoudende ongevallen op de N50 en te bezien welke infrastructurele maatregelen genomen zouden kunnen worden. Het verkeersveiligheidsonderzoek N50 is onlangs afgerond en dit heeft geresulteerd in twee eindrapportages. Beide eindrapportages zijn recent besproken met de regionale bestuurders en bijgevoegd bij deze brief.

In de probleemanalyse (zie bijlage) is een aantal verkeersveiligheidsrisico's geconstateerd die zorgen voor een hogere kans op (ernstige) verkeersongevallen. In de tweede fase zijn mogelijke maatregelen geselecteerd die ongevallen zoveel mogelijk voorkomen of de ernst van ongevallen zoveel mogelijk beperken. De maatregelen zijn uitgewerkt in schetsontwerpen en voorzien van een kostenraming volgens SSK-methodiek (met bandbreedte van +/- 30%). Hierbij is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van eerdere onderzoeken, waaronder de eerdere raming van de regio naar de verbreding van het tracé knooppunt Hattemerbroek – Kampen Zuid. Uit het onderzoek (zie bijlage) blijkt dat de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten worden aangepakt met al gerealiseerde of geplande maatregelen. Dit gaat om de gerealiseerde tijdelijke rijbaanscheiding en de tijdelijke verlaging van de snelheid tussen Kampen en Kampen Zuid, de planuitwerking N50 verbreding Kampen – Kampen Zuid en de realisatie van een fysieke rijbaanscheiding tussen Kampen en de Ramspolbrug als onderdeel van de aanpak verkeersveiligheid Rijks-N-wegen vanuit het coalitieakkoord. Na realisatie van deze maatregelen is hiermee over de hele N50 een fysieke rijbaanscheiding gerealiseerd.

[39] Kamerstuk 35 570-A, nr. 82

Na realisatie van bovenstaande maatregelen resteren de belangrijkste veiligheidsrisico's nog op het traject knooppunt Hattemerbroek - Kampen Zuid. Vanwege het tekort aan stikstofruimte, (personele) capaciteit en financiële middelen is het op dit moment niet mogelijk om maatregelen te treffen op dit traject. De maatregel die op dit traject de verkeersveiligheid het meest verhoogt, is verbreding naar 2x2 rijstroken. Met de regionale bestuurders is daarom vastgesteld dat het gezamenlijk eindbeeld is om op termijn (wanneer weer stikstofruimte, capaciteit en middelen beschikbaar komen voor nieuwe investeringen) het tracé tussen knooppunt Hattemerbroek en Kampen – Zuid te verbreden naar 2x2.

4.2 InnovA58 Eindhoven – Tilburg

Aan het lid Koerhuis is toegezegd de Kamer te informeren over de herstart van het project InnovA58 Eindhoven – Tilburg. Voor het project zijn bij het BO MIRT van november jl. nadere afspraken gemaakt om het ontstane budgettaire tekort weg te nemen. Het Rijk heeft voor dit en enkele andere wegprojecten middelen gereserveerd vanuit de coalitiemiddelen voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen. Voor deze projecten geldt dat het Rijk in overleg gaat met de regio over de mogelijkheden van het realiseren van stikstofruimte. Mocht dit op redelijke termijn mogelijk zijn, dan zetten we deze projecten voort. Anders zetten we deze in de pauzestand met de notie dat deze weer als eerste uitgepakt worden, mocht dit vanwege stikstof mogelijk zijn.

4.3 Bereikbaarheid zorg werkzaamheden Haringvlietbrug en EHT

De motie van de leden Van der Molen en Koerhuis[40] over woon-werkverkeer en hulpdiensten op Goeree-Overflakkee is uitgevoerd. Het plan van aanpak voor aanpak overlast woon-werk verkeer is gereed. Er is een uitgebreid pakket maatregelen in samenspraak met onder andere de provincie en gemeenten vastgesteld. Met de betrokken veiligheidsregio's zijn inmiddels afspraken gemaakt over de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Door het Regionaal Overleg Acute Zorg (ROAZ) is voor huisartsen, verloskundigen en regionale ziekenhuizen een pakket maatregelen voorgesteld, aanvullend op wat met de veiligheidsregio's is afgesproken. Ook daarover zijn inmiddels afspraken gemaakt. De Kamer is geïnformeerd met een uitgebreid overzicht van de te nemen maatregelen door middel van de beantwoording van Kamervragen op 5 april jl.[41] en een Kamerbrief op 31 mei jl.[42]

4.4 Bereikbaarheid Utrecht Science Park

De motie van de leden Dijkstra en Ziengs[43] verzoekt de regering zich in te zetten om de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (Bilthoven) te versterken voor zowel de auto als hoogwaardig openbaar vervoer. Voor de korte termijn blijkt het mobiliteitsaanbod afdoende voor de verstedelijking van Bilthoven. Daarom zijn er voor het gebiedsprogramma U Ned op het BOL 2022 en BO MIRT van november jl. financiële afspraken gemaakt over andere verstedelijkingslocaties, namelijk: Utrecht Zuid, Nieuwegein, Papendorp en Woerden.[44] Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie. Op het afgelopen BO MIRT is daarnaast afgesproken dat Rijk en regio voor de lange termijn de groeipotenties van de regiopoort Bilthoven

[40] Kamerstuk 36 200-A, nr. 34
[41] Aanhangsel van de Handelingen 2022-2023, nr. 2174
[42] Kamerstuk 29 385, nr. 136
[43] Kamerstuk 35 570-A, nr. 15
[44] Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

verder in beeld brengen in het programma Regiopoorten. De Kamer zal hier met de tijd over worden geïnformeerd.

4.5 Maaslijn

De Kamer wordt zoals toegezegd regulier geïnformeerd over de voortgang van het project Maaslijn. De aanbesteding voor realisatie van het project loopt op dit moment. ProRail verwacht in juli 2023 de inschrijvingen van marktpartijen. Op dat moment wordt duidelijk waar we staan in termen van o.a. financiën. Zodra ProRail ons nader informeert over de inschrijvingen, kan geconcludeerd worden hoe het taakstellend budget zich verhoudt tot de inschrijvingen. Daarna kan de Kamer nader worden geïnformeerd over hoe het project financieel ervoor staat en hoe dit project samen met de provincie Limburg beheerst tot oplevering zal leiden.

4.6 Bus Rapid Transit

De leden Minhas en Van Ginneken hebben via een amendement[45] op de begroting gevraagd € 2 mln. beschikbaar te stellen om pilots op te starten voor het vervoerssysteem Bus Rapid Transit (BRT). Op dit moment wordt bezien welke instrumenten geschikt zijn om dit geld effectief in te zetten voor het in de praktijk beproeven van BRT om daarmee huidige belemmeringen te beslechten. Eind dit jaar wordt de Kamer hier verder over geïnformeerd.

4.7 Behoud van bereikbaarheid van de regio

Het kabinet hecht aan voldoende bereikbaarheid voor alle mensen in heel het land, ook in dunner bevolkte gebieden, en is daarom met alle betrokken partijen in gesprek over de mogelijkheden om ons OV verder te verbeteren. Daartoe is de Kamer toegezegd te verkennen welke bijdrage het kabinet kan bieden zoals is verzocht in de motie van de leden Slootweg en Kuiken.[46] Bij de invulling van de toezegging is het van belang uit te blijven gaan van de (wettelijke) verantwoordelijkheidsverdeling tussen de decentrale overheden en het Rijk en de effectiviteit van maatregelen en het financiële kader zorgvuldig mee te wegen. Het kabinet roept de decentrale overheden en vervoerders daarbij op om te komen met creatieve (maatwerk-)oplossingen voor bereikbaarheid, met name in de regio.

4.8 Investeringen in knelpunten bestaande ov-infrastructuur in de regio

De motie van de leden Alkaya en De Hoop[47] roept op om een groter deel van het investeringspakket voor toekomstige infrastructuur te reserveren voor het oplossen van knelpunten in bestaande ov-infrastructuur in de regio. Aangezien de investeringsruimte op dit moment zeer beperkt is, is deze vraag nu niet aan de orde. Zodra toekomstige investeringen voorliggen zal deze motie daarbij worden betrokken. Uiteraard zijn er wel bredere afwegingen die we daarin met elkaar te maken hebben.

4.9 Afwegingskader Rijksbijdrage infrastructuur decentrale overheden

De motie van het lid Van Ginneken[48] verzoekt de regering een permanent afwegingskader op te stellen met criteria waar een Rijksbijdrage aan infrastructuur in bezit van decentrale overheden gepast is. Dit omdat de fiets een wezenlijk onderdeel is van een duurzaam mobiliteitssysteem en omdat fietsinfrastructuur een bijdrage kan leveren aan nationale publieke doelen.

[45] Kamerstuk 36 200-A, nr. 48
[46] Kamerstuk 23 645, nr. 804
[47] Kamerstuk 36 200-A, nr. 24
[48] Kamerstuk 36 200 XII, nr. 55

Voor specifiek de bijdragen van het Rijk aan medeoverheden is er niet één afwegingskader. Dat ligt ook niet voor de hand. Er bestaan namelijk diverse regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken voor de aanleg of aanpassingen van lokale en regionale infrastructuur. Dat geldt ook voor regelingen op het gebied van fietsinfrastructuur. Voor bijvoorbeeld het ontsluiten en bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties is een afwegingskader gebruikt waarbij voorstellen vanuit medeoverheden afgewogen zijn op onder andere de bijdrage aan het creëren van meer nabijheid en de mobiliteitstransitie. Dit afwegingskader is gedeeld met de Kamer op 24 juni 2022.[49] Op basis hiervan heeft het Rijk besloten voor € 780 mln. bij te dragen aan fietsinfrastructuur. Daarnaast heeft IenW de intentie om € 6 mln. per jaar beschikbaar te stellen voor een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het is de intentie om voor de verdeling van deze middelen ook een afwegingskader te ontwikkelen.

Verder wordt gewerkt aan een algemene afweegmethode voor de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds.[50] De afweegmethode heeft tot doel een integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven mogelijk te maken. In de verdere ontwikkeling van de afweegmethode worden de medeoverheden betrokken. Ook heeft de spreiding over de landsdelen een plaats in de methode en wordt bekeken hoe cofinanciering een plek kan krijgen.

4.10 Reikwijdte Stikstofregistratiesysteem

Vervanging- en renovatie, KRW- en HWBP-projecten en veel spoorprojecten leiden doorgaans alleen in de aanlegfase tot depositie. Voor een groot deel van deze projecten zal stikstofberekeningen en -beoordelingen moeten worden uitgevoerd en zal mogelijk stikstofruimte nodig zijn. Omdat de stikstofruimte die via landelijke bronmaatregelen van het Rijk wordt gecreëerd - en die niet nodig is voor de natuur - met prioriteit wordt ingezet voor de legalisatie van PAS-meldingen en woningbouw, zullen in veel gevallen projectspecifieke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om projecten doorgang te laten vinden. Ditzelfde geldt voor de projecten voor de ontsluiting van nieuwe woningen en de verbetering van de verkeersveiligheid van Rijks N-wegen, waarvan de middelen buiten de herprioritering van het MF vallen.

Het kabinet heeft de Kamer op 1 mei jl. geïnformeerd over het besluit de prioritering in en doelen van het stikstofregistratiesysteem (SSRS) aan te passen.[51] In plaats van de zeven MIRT-projecten kunnen projecten betreffende renovatie en veiligheid van Rijkswegen gebruik maken van ruimte in het SSRS. De aanpassing in het SSRS volgt hiermee de herprioritering van het MF. De aanpassing treedt in oktober 2023 in werking na wijziging van de Regeling natuurbescherming. De betreffende renovatie- en veiligheidsprojecten kunnen na vier maanden vanaf dat moment gebruik maken van de ruimte in het SSRS die niet gereserveerd of toegedeeld is ten behoeve van legalisering van PAS-meldingen en woningbouwprojecten.

In juni 2021 is de Kamer geïnformeerd over de toewijzing van € 15 mln. uit de onderuitputting van de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen voor projectspecifieke mitigatie van de zeven MIRT-projecten.[52] Gelet op de hiervoor genoemde beweging binnen het MIRT zullen deze middelen in de toekomst ook

[49] Kamerstuk 32 847, nr. 921
[50] Kamerstuk 36 200-A, nr. 65
[51] Kamerstuk 35 334, nr. 251
[52] Kamerstuk 35 334, nr. 244

ingezet worden voor projectspecifieke mitigatie van andere (MIRT-)projecten waarvoor IenW initiatiefnemer is, zoals instandhouding van bestaande infrastructuur (wegen en vaarwegen), kaderrichtlijn waterprojecten en projecten in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma.

4.11 Bereikbaarheidsdoelen

Het lid Bontenbal heeft om een reactie gevraagd op de aangenomen motie van lid Krul c.s. over bereikbaarheidsnormen die ontraden was. In de motie[53] wordt het kabinet verzocht volgend jaar uitgewerkte bereikbaarheidsnormen inclusief minimumnormen en drempelwaardes te hanteren bij het afwegingskader van het Mobiliteitsfonds en het MIRT. Zoals bij de appreciatie van de motie is aangegeven ondersteunt de motie het beleid om voortvarend te komen tot de invulling van bereikbaarheidsdoelen. Daaraan wordt op dit moment uitvoering gegeven. We werken binnen het Actieprogramma mobiliteitsvisie aan verschillende varianten voor doelstellingen die voor het hele land voorzien in bereikbaarheid. We geven bij elk van de varianten een aantal overwegingen mee. U ontvangt die varianten voor de begrotingsbehandeling als onderdeel van het Actieprogramma mobiliteitsvisie. Dat stelt de Kamer in de gelegenheid het debat te voeren met ons over de vraag met welke variant(en) we verdergaan. De gekozen variant(en) worden daarna uitgewerkt zodat ze gebruikt kunnen worden in de MIRT-besluitvorming. De inzet is dat we dit najaar in gesprek met de Kamer tot voorkeursvariant(en) kunnen komen. Die garantie kon echter bij de appreciatie niet afgegeven worden om daarmee niet vooruit te lopen op de inhoudelijke uitkomsten van de verkenning en op het oordeel van de Kamer over de nog te presenteren varianten. Onze inzet ligt echter in lijn met de gedachte die ten grondslag ligt aan de motie.

4.12 Onderzoek toegankelijkheid auto en OV

De motie van de leden Koerhuis en Minhas[54] verzoekt de regering om voor het MIRT 2023 het PBL te laten onderzoek hoe de auto en het OV toegankelijker kunnen worden gemaakt voor lage inkomens. IenW heeft met het PBL gesproken over het vervolg van het in oktober 2022 gepubliceerde PBL rapport 'Toegang voor iedereen?' in het kader van het PBL-werkprogramma 2023-2024. Het PBL is bezig met het verder ontwikkelen en toepassen van de bereikbaarheidsindicatoren voor banen en voorzieningen. Hierbij wordt allereerst met historische datasets geanalyseerd hoe de bereikbaarheid de afgelopen jaren is veranderd voor verschillende groepen en gebieden. Ook wordt gekeken hoe de reiskosten in beeld kunnen worden gebracht en hoe deze kunnen worden ondergebracht in de bereikbaarheidsindicator. Dit project is op eigen initiatief en tempo van het PBL. Gezien de complexiteit van het onderzoek is nog geen uitspraak te doen over de publicatiedatum.

4.13 Parkeerplaatsen en uitvalswegen nieuwe woonwijken

De motie van het lid Madlener[55] verzoekt de regering om zorg te dragen voor voldoende parkeerplaatsen en voldoende uitvalswegen bij de aanleg van nieuwe woonwijken. De Kamer is begin dit jaar geïnformeerd[56] over welke stappen gezet kunnen worden om deze motie tot uitvoering te brengen. De stappen die in deze beantwoording genoemd worden zijn inmiddels uitgevoerd. Gemeenten die betrokken zijn bij de woningbouwprojecten zijn gewezen op het belang van een goede multimodale ontsluiting in zijn algemeenheid en de positie van de auto

[53] Kamerstuk 29 385, nr. 130
[54] Kamerstuk 36 200-A, nr. 21
[55] Kamerstuk 36 200-A, nr. 15
[56] Kamerstuk 36 200-A, nr. 63

hierin in het bijzonder. Dit is gedaan bij verschillende overleggen en nogmaals bij het BO Leefomgeving. Daarnaast is met de VNG gesproken over een goede invulling van een goede verhouding tussen parkeervraag en -aanbod. Hiermee is de motie uitgevoerd.

4.14 Parkeerplaatsen mensen met lichamelijke beperking

Met de VNG is gesproken over de uitwerking van de motie van het lid Van der Plas over parkeerplaatsen voor mensen met een lichamelijke beperking.[57] Daaruit is gebleken dat er bij de VNG, maar ook bij andere organisaties, geen gecentraliseerde data over aantallen gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar is. Bij de VNG zijn geen signalen bekend dat er sprake is van een knelpunt. Het betreft een beleidsvrijheid van gemeenten om eigen keuzes te maken rond (gehandicapten)parkeerbeleid. De VNG is niet de juiste organisatie om een nadere inventarisatie rond aantallen gehandicaptenparkeerplaatsen te doen; hiervoor wordt verwezen naar gespecialiseerde (kennis)partijen op het gebied van parkeren. Samen met het CROW en gemeenten zetten we nog dit jaar in op een nadere inventarisatie om beter inzicht te krijgen in het van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen.

Tegelijkertijd biedt het ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) opgesteld door het CROW een handreiking over het benodigd aantal gehandicaptenplaatsen. Dit handboek geeft aan dat bij publieke voorzieningen zoals een restaurant, bibliotheek en gemeentehuis minimaal twee procent van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dient te zijn. De afstand tot de ingang moet het liefst minder dan 50 meter zijn en nooit meer dan 100 meter. Hoewel het ASVV geen formeel juridische status heeft wordt het advies vaak wel overgenomen bij projectontwikkeling. Het ASVV is namelijk hét handboek voor verkeerskundig ontwerp binnen de bebouwde kom. Hiermee wordt getracht te borgen dat zowel qua aantal als qua locatie voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen worden gerealiseerd.

4.15 MIRT-spelregels

Op 22 september jl. heeft de Kamer de geactualiseerde versie van de MIRT-spelregels ontvangen.[58] Hierbij is aan de Kamer gemeld dat de Kamer naar verwachting in het voorjaar van 2023 geïnformeerd kan worden over het al dan niet aanpassen van de huidige spelregel dat bij de start van een MIRT-verkenning er 75% zicht op financiering moet zijn. IenW is in gesprek met de koepels VNG en IPO en de vervoerregio's VRA en MRDH over de ontwikkelingen die de MIRT-agenda veranderen en hoe dit effect heeft op het MIRT-proces. De MIRT-spelregels en het financieringspercentage zullen daar ook bij worden betrokken. Hierover continueert IenW de komende periode de gesprekken met de koepels en vervoerregio's.

4.16 KiM-onderzoek 'effecten tariefverlagingen in het OV

Aan de Kamer is toegezegd deze te informeren over het vervolg op het KiM-onderzoek 'Effecten tariefverlagingen in het OV'. Dit naar aanleiding van het verzoek van het lid Van Ginneken tot een vervolgonderzoek naar eventuele automaatregelen die het gebruik van het OV verder kunnen versterken. Er wordt geen vervolgonderzoek naar automaatregelen om het OV te versterken voorzien.

[57] Kamerstuk 24 170, nr. 274
[58] Kamerstuk 36 200-A, nr. 4

In de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050[59] is aangegeven dat we inzetten op de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd. In de uitwerking willen we dat gebiedsgericht gaan invullen, in samenwerking met decentrale overheden en stakeholders: welke mobiliteitssysteem is het beste geschikt om burgers bij vitale voorzieningen te brengen? In die afweging spelen ook doelen als klimaat en leefomgeving mee. De Kamer wordt daarover nog voor de begrotingsbehandeling geïnformeerd in het kader van het Actieprogramma Mobiliteitsvisie.

4.17 Participatieve Waarde Evaluatie

In de MIRT-brief van november jl. is aan de Kamer gemeld dat de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) in het kader van het MIRT onderzocht wordt door middel van pilots. Eén van deze pilots heeft inmiddels plaatsgevonden bij het MIRT-onderzoek Lelylijn. Op 15 mei 2023 is aan de Kamer over de toepassing en uitkomsten van de PWE gerapporteerd.[60]

Naast de toepassing van de PWE bij het lopende Lelylijn MIRT-project, zal de PWE ook theoretisch worden geëvalueerd. Hiervoor zal de A2-ondertunneling in Maastricht worden benut; een al afgerond 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 geëvalueerd via een actueel traject (Lelylijn). Er wordt nog verkend of de PWE ook kan worden ingezet bij twee andere lopende trajecten: de Oude Lijn en de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. De Kamer zal in het najaar over de toepassing van de PWE bij MIRT-projecten worden geïnformeerd.

5. Ten slotte

Zoals de Kamer in deze brief heeft kunnen lezen blijven wij werken om Nederland bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Tegelijkertijd komt er veel op ons af, en blijkt eens te meer dat niet alles altijd overal kan. Dat betekent dat we de komende periode nog grote keuzes te maken hebben, waarbij het essentieel blijft om de dialoog met de regiopartners en de Kamer te blijven zoeken, en er gezamenlijk voor te zorgen dat ook in de toekomst iedereen veilig en gezond naar het werk, de school, de winkel of het ziekenhuis kan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

[59] Kamerstuk 31 305, nr. 388
[60] Kamerstuk 36 200-A, nr. 73