



> 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

Kenmerk

IENW/BSK-2022/148066

Bijlage(n)

10

Datum 23 juni 2022
Betreft MIRT-brief voorjaar 2022

Geachte voorzitter,

Hierbij informeren wij uw Kamer - mede namens de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) – over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving in relatie tot het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (het MIRT). In deze overleggen zijn “versnellingsafspraken” gemaakt voor de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw (hoofdstuk twee). Verder gaan we in op de noodzaak tot kostenbeheersing, het moderniseren van het MIRT en stikstof als een belangrijke beperkende factor bij de realisatie van voorgenomen projecten (hoofdstuk drie). In hoofdstuk vier treft u de voortgang van MIRT projecten aan, waarna in hoofdstuk vijf de stand van zaken van de moties en toezeggingen op dit terrein wordt beschreven. De minister voor VRO informeert uw Kamer met een aparte brief over het geheel aan uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BO’s Leefomgeving).

De afgelopen periode is een aantal mooie mijlpalen bereikt, zoals de openstelling van de Zeesluis IJmuiden, de definitieve gunning van het deeltraject Apeldoorn – Twello (als onderdeel van het project A1 Apeldoorn – Azelo), de realisatie van de nieuwe tijdelijke Suurhoffbrug en de tweede ronde van het Nationaal Groeifonds, waarbij € 105 miljoen voorwaardelijk is toegekend voor de realisatie van de Railterminal Gent-Terneuzen¹. Al deze projecten dragen bij aan de bereikbaarheid en daarmee aan de welvaart en het welzijn in Nederland.

Samen met onze partners werken we hard aan de ambities uit het Coalitieakkoord. De ambities in het huidige MIRT-programma en het Coalitieakkoord zijn echter groter dan de beschikbare middelen. We zullen dus scherpe keuzes moeten maken. Dit geldt niet alleen voor nieuwe opgaven, het nemen van besluiten bij lopende projecten maar ook voor het basiskwaliteitsniveau van de instandhouding van onze huidige netwerken (zie ook 5.4). Daarnaast worden aan de infrastructuur steeds meer eisen gesteld, bijvoorbeeld op het gebied van klimaatadaptatie, circulair werken en cyberveiligheid².

¹ Kamerstuk 35 925 XIX, nr.12

² Kamerstuk 35 570-A, nr.61

Bij het afwegen van opgaven en oplossingen gebruiken we de volgende uitgangspunten³:

- instandhouding heeft prioriteit;
- niet elk bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsoplossing;
- niet elk mobiliteitsvraagstuk vraagt om infrastructuur;
- per gebied kijken we naar de best passende oplossing.

2.1. Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouw

Voor de infrastructurele ontsluiting van nieuwe woningen is in het Coalitieakkoord voor de komende 10 jaar € 7,5 miljard opgenomen. Deze middelen worden ingezet voor het ontsluiten van nieuwe woningen in de – inmiddels - 17 grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten. In lijn met het Coalitieakkoord komen deze middelen tot besteding in overleg tussen de minister van IenW, de minister voor VRO en de regionale overheden.

In de kennismakingsgesprekken met de regio's - het afgelopen voorjaar - is de regio's en gemeenten gevraagd voorstellen in te dienen voor het versnellen van grootschalige woningbouwlocaties⁴ met financiële ondersteuning voor bovenplanse bereikbaarheidsmaatregelen⁵. In afgelopen periode hebben wij veel voorstellen ontvangen uit alle delen van het land. Op basis van de criteria⁶ uit het programma woningbouw en de MIRT-brief⁷ zijn 70 voorstellen geselecteerd die nu of later dit jaar in aanmerking komen voor mede-bekostiging. Het Rijk stelt in het totaal maximaal € 1,5 miljard (inclusief btw) beschikbaar voor de versnellingsafspraken.

Van de 70 ingediende voorstellen zijn 32 voorstellen dusdanig uitgewerkt dat hierover in de BO's Leefomgeving concrete bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Voor de andere 38 plannen is het streven tijdens de BO's MIRT in het najaar afspraken te maken. De 70 voorstellen tellen op tot versnelde realisatie en ontsluiting van ongeveer 135.000 woningen, binnen nu en de komende 5 jaar. De lijst van de gemaakte versnellingsafspraken in de BO's Leefomgeving treft u als bijlage aan. De ontsluiting van deze gebieden vindt plaats door een breed scala aan maatregelen zoals aanpassingen van wegen, (fiets)tunnels, hubs, kleine aanpassingen rond (bus)stations en aanleg van fietsroutes.

In totaal bedragen de benodigde investeringen voor de 70 voorstellen circa € 1,2 miljard. De resterende € 300 miljoen is beschikbaar voor plannen die al eerder zijn ingediend, maar nu nog niet aan alle inhoudelijke criteria voldoen.

Bij de proposities is nadrukkelijk gevraagd aan te geven of stikstof of andere randvoorwaarden een potentiële belemmering vormen voor de realisatie.

Gemeenten hebben aangegeven dat er bij de ingediende voorstellen geen of waarschijnlijk te overkomen knelpunten zijn op het gebied van stikstof, uit te plaatsen bedrijven, water en bodem, klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/geluid, externe veiligheid, gezondheid en groen/natuur.

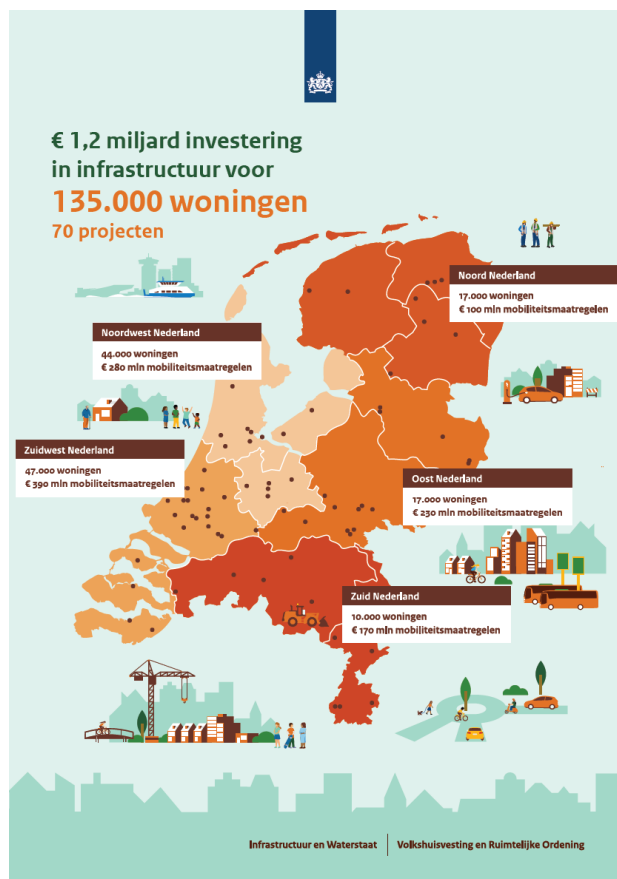
³ Kamerstuk 35925-XII, nr. 106

⁴ In de verstedelijkingsgebieden gaat het om locaties met een omvang van minimaal 500 woningen. Grootschalige woningbouwlocaties daarbuiten hebben een minimale omvang van 200 woningen.

⁵ Bovenplanse infrastructuur is infrastructuur die nodig is voor een gebiedsontwikkeling, maar die niet 100% toerekenbaar is aan die gebiedsontwikkeling zelf. Dit is het geval als een ingreep niet alleen (of slechts voor een deel) ten dienste staat van de gebiedsontwikkeling, maar daarnaast ook effect en invloed heeft op bestaande gebieden. Een voorbeeld hiervan is een rondweg die niet alleen de gebiedsontwikkeling ontsluit, maar ook andere bestaande wijken.

⁶ Kamerstuk 34 682, nr. 92

⁷ Kamerstuk 33 925-A, nr.24



De gemaakte afspraken voor de ontsluiting van de woningen zullen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Deze regeling geeft een juridische basis en biedt de mogelijkheid om de middelen vanuit het Mobiliteitsfonds naar gemeenten te kunnen overmaken voor de versnellingsafspraken⁸. De regeling zal later in het najaar bij de Kamer worden voorgehangen. Over de voortgang van de versnellingsafspraken zal de Kamer geïnformeerd worden.

De nu gemaakte versnellingsafspraken richten zich vooral op woningbouwversnelling op de korte termijn. In een aantal gebieden is langjarige zekerheid en continuïteit van de bouwproductie op de middellange en lange termijn nodig (dus ook na 2030). Dit zijn de 17 grootschalige woningbouwlocaties binnen

de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden⁹. Eerder zijn 15 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties geïdentificeerd.¹⁰ Buiten deze eerder geïdentificeerde gebieden zijn Foodvalley en Spoorzone Arnhem Oost toegevoegd. Tijdens de BO's Leefomgeving is de definitieve lijst grootschalige woningbouwgebieden binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden vastgesteld. Omdat de ambities groter zijn dan de beschikbare middelen en wordt gestreefd naast een meest effectieve inzet van de middelen, is een afweegkader in voorbereiding. Dit afweegkader is bedoeld om beslisinformatie te verzamelen en te prioriteren.

Hieronder beschrijven we de hoofdlijnen van het afweegkader, dat als bijlage is bijgevoegd. Hiermee geven we invulling aan de motie van de leden Bouchallikh, Van Ginneken en Van der Molen¹¹ waarin het kabinet wordt verzocht het afweegkader voor de € 7,5 miljard voor de ontsluiting van de woningbouw uit het Coalitieakkoord aan de Kamer voor te leggen.

⁸ De middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering, omdat er wederkerige afspraken zijn gemaakt tussen het Rijk en de ontvangers. Op grond van de Financiële-verhoudingswet is een specifieke uitkering dan de aangewezen manier om het geld te verstrekken.

⁹ Metropoolregio Amsterdam, Zuidelijke Randstad, Stedelijk Brabant, Metropoolregio Utrecht, Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, Regio Zwolle en Regio Groningen-Assen.

¹⁰ Amsterdam Havenstad, MRA-West, MRA-Oost, Rotterdam Oostflank, Den Haag CID-Binckhorst, Oude Lijn Leiden-Dordrecht, Utrecht Groot Merwede, Eindhoven Internationale knoop XL, de Brabantse stedenrij, Groningen Suikerunieterrein, Groningen Stadshavens, Nijmegen Stationsgebied, Nijmegen Kanaalzone, Zwolle Spoorzone en Amersfoort Spoor en A1-zone.

¹¹ Kamerstuknummer 35 925 A, nr. 51

Het afweegkader bestaat, naast de gebruikelijke budgettaire en financieel-economische randvoorwaarden, uit vier kernwaarden:

1. Woningbouwwaarde; het percentage betaalbare woningen en de mate van spanning op de woningmarkt,
2. Bereikbaarheidswaarde; de impact op de IMA-opgave die op de IenW netwerken liggen, de mate van flankerend mobiliteitsbeleid in aanvulling op de investering en de mate van verbeteringen van de bereikbaarheid van de stad en regio,
3. Voldoen aan wettelijke randwaarden o.a.: stikstof, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.
4. Bijdrage aan ruimtelijke integrale afwegingen; aspecten die raken aan bedrijvigheid, balans wonen-werken, ruimtelijke kwaliteit, energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen, water en bodem, veilig leefmilieu/verkeersveiligheid.

Over het afweegkader is een bestuurlijk gesprek gevoerd met de koepels van decentrale overheden. Het voorstel is positief ontvangen en de koepels stemmen daarmee- onder voorbehoud van ledenraadpleging- in. Over die raadpleging aangaande het afweegkader zullen de koepels ons en de minister voor VRO begin juli a.s. formeel berichten.

Bij de ontwikkeling van het ontwerp-afweegkader zijn daarnaast het PBL, het KIM en de vervoerregio's betrokken geweest. In de BO's Leefomgeving is met de regio vooruitgekeken naar de beslismomenten in deze kabinetsperiode. Het voornemen is om in de BO's MIRT dit najaar de eerste afspraken te maken over de ontsluiting van de 17 grootschalige woningbouwlocaties binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden op basis van het afweegkader.

3.1 Effecten prijsstijgingen

Sinds de coronapandemie worden we geconfronteerd met leveringsproblemen van materialen en toenemende prijsstijgingen. Daarnaast merkt ons land op diverse wijzen de gevolgen van de oorlog in Oekraïne. De kosten van bijvoorbeeld staal, hout, beton, koper, brandstof en energie die al aan het stijgen waren, zijn als gevolg van de oorlog in Oekraïne verder gestegen. Ook is de leveringsbetrouwbaarheid verder afgenomen. Daarnaast speelt de krapte op de arbeidsmarkt een steeds prominere rol door de gehele bouwketen. Het beeld is nog niet stabiel, maar duidelijk is dat de genoemde effecten invloed hebben op zowel de MIRT aanlegprojecten als op de instandhoudingsopgave bij Rijkswaterstaat en ProRail. In paragraaf 5.1. gaan we in op de motie Van der Molen over gevolgen van hoge grondstofprijzen en grondstoffenschaarste op infrastructuurprojecten.

3.2 Moderniseren MIRT en kostenbeheersing

We hebben een goed werkend MIRT-proces en blijven continu werken om dit proces te onderhouden en toekomstbestendig te maken. Met het moderniseren van het MIRT kijken we naar de haalbaarheid van ambities, scherpere prioritering, de gezamenlijke inzet op kostenbeheersing en hoe we als Rijk en regio hierin samenwerken. Veel projecten worden geconfronteerd met forse kostenstijgingen, wat een extra druk legt op de (relatief) beperkte investeringsruimte. Dit terwijl er grote opgaven zijn waar we voor staan op het gebied van de bereikbaarheid.

De afgelopen periode is gewerkt aan de actualisatie van de MIRT spelregels. Het actualiseren van het technische gedeelte is bijna afgerond. Dit gaat dan om het in lijn brengen van de spelregels met de Wet Mobiliteitsfonds, het anticiperen op de Omgevingswet en het beknopter en duidelijker formuleren van de spelregels.

Daarnaast is nu expliciet opgenomen dat in de verkenningsfase beslisinformatie over een breed multimodaal maatregelenpakket inzichtelijk gemaakt moet worden. Hiermee wordt het breed denken verder gestimuleerd¹². Te denken valt aan niet-infrastructurele maatregelen zoals smart mobility, slimme ruimtelijke inrichting ter stimulering van lopen en fietsen en multimodale hubs.

Aan de Kamer is eerder per brief¹³ aangegeven dat de Kamer meer informatie ontvangt over een betere beheersing binnen het MIRT. We zetten in op:

- 1) Gesprekken met de koepels en vervoersregio's waarin verkend wordt welke type bestuurlijke afspraken gemaakt kunnen worden voor beheersing *voorafgaand* aan een MIRT verkenning en planuitwerking. Deze afspraken kunnen gaan over versoberingsopties, een verdeelsleutel tussen partijen bij tegenvallers en het expliciet opnemen van een go/no go beslismoment over de voortgang van het project als tegenvallers zich voordoet. Hierbij is ook aandacht nodig voor de verwachtingen die Rijk en regio met elkaar uitspreken in het kader van het MIRT. De spelregel '75% zicht op financiering bij aanvang van een MIRT verkenning' maakt hier onderdeel van uit. 75% is geen 100%: dat betekent dat een verkenning die start bij 75% slechts naar een volgende fase kan indien de volle 100% van de meest actuele raming gedekt is. Zo moet voorkomen worden dat er na aanvankelijke verwachtingen over en weer – en naar de burgers – teleurstellingen ontstaan en de allocatie van de financiële middelen in het kader van het Mobiliteitsfonds bestuurlijk nog ingewikkelder wordt.
- 2) Binnen het ministerie van IenW wordt ook een aantal processen verbeterd zoals aan uw Kamer gemeld¹⁴. Ingezet wordt op:
 - een meer integrale budgettaire besluitvorming tussen de modaliteiten met meer aandacht voor risico's;
 - risico's worden in principe opgevangen binnen de geraamde project- en programmabudgetten;
 - versterken van het assetmanagement;
 - informatievoorziening over de risico's in de begroting;
 - verbeteren van de ramingsystematiek (o.a. verbeteren opleiding en meer aandacht voor kwaliteitsborging bij faseovergangen in het MIRT).

Ook heeft de Algemene Rekenkamer een drietal aanbevelingen gedaan die we betrekken bij de afronding van het actualiseren van de MIRT spelregels en de werkprocessen¹⁵. Concreet gaat het daarbij om:

1. het standaardiseren van de sturings- en verantwoordingsinformatie;
2. het expliciet melden aan het parlement wanneer besluiten afwijken van de spelregels en
3. het bij de verantwoording over infrastructuurprojecten ook informatie verstrekken uit de nacalculatie van projecten.

Voor een volgende stap in de programmatische samenwerking hebben Rijk en regio afgesproken de komende maanden een aantal varianten met voor- en nadelen voor de programmatische bekostiging in kaart te brengen en in het BO MIRT afspraken te maken over een volgende stap.

Op een later moment zal de Kamer over de totale uitwerking en afspraken geïnformeerd worden. De technische aanpassingen van de MIRT-spelregels kunnen naar verwachting na de zomer aan uw Kamer worden aangeboden.

¹² Dit is opgenomen in het informatieprofiel voor de verkenningsfase.

¹³ Kamerstuk 35 925-A, nr. 24 en Kamerstuk 35 925-A, nr. 36

¹⁴ Kamerstuknummer 35 925-A nr. 14

¹⁵ Kamerstuknummer 36100-XII, nr.2

3.3 Stikstof

De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een belangrijke beperkende factor. Het ministerie van IenW heeft schaarse stikstofruimte nodig om bij te dragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland.

Na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof in 2019 is de Kamer geïnformeerd over de vertraging die de stikstofproblematiek op onderdelen van het MIRT-programma heeft veroorzaakt.¹⁶ De huidige staat van de natuur verplicht tot een forse inspanning. De stikstofdepositie moet omlaag en de voor de natuur benodigde condities voor water en bodem moeten verbeteren. Het Coalitieakkoord vraagt elke sector evenredig bij te dragen aan de benodigde stikstofreductie om de stikstofgevoelige natuur in Nederland te behouden. De mobiliteitssector draagt bij aan het terugdringen van de stikstofuitstoot door het steeds schoner worden van voertuigen en de eerdere aanpassing van de maximumsnelheid. Ook laten we zeevaartschepen meer gebruik maken van stroom aan de wal en minder van aggregaten die tot emissies leiden. Daarnaast is er subsidie mogelijk voor verduurzaming van binnenvaartschepen en later dit jaar voor schoon en emissieloos bouw materieel. Op die manier dragen we bij aan het terugdringen van stikstofuitstoot en het behalen van de stikstofambitie uit het Coalitieakkoord.

We zetten in op nationaal beleid en op aanscherping van Europese en internationale emissie-eisen. Met de Wet stikstofreductie en natuurverbetering die per 1 juli 2021 in werking is getreden, is de basis gelegd voor het op termijn oplossen van de stikstofproblematiek. Het Coalitieakkoord heeft zowel de ambitie vergroot als de termijn waarop deze moet zijn behaald. Daarvoor zijn extra middelen beschikbaar gesteld. De komende jaren zal dit echter nog geen ruimte bieden voor nieuwe aanlegprojecten.

In de tussentijd wordt beleid en regelgeving getoetst in gerechtelijke procedures. Het gaat daarbij onder meer over de inzetbaarheid van mitigerende maatregelen, de rekenafstand bij stikstofberekeningen en de zogenoemde bouwvrijstelling. Deze procedures leiden voor het MIRT-programma tot onzekerheid en extra vertraging en resulteren wellicht tot bijstelling van beleid en regelgeving. Afgegeven plannen zijn daarom ook met meer onzekerheden omgeven.

3.3.2 Capaciteit

Voor het aanleggen van wegen, vaarwegen en waterwerken is het nodig om stikstofberekeningen op te stellen en de mogelijke effecten hiervan op de natuur te beoordelen. Daarbij moet worden aangegeven welke maatregelen worden genomen om negatieve effecten op de natuur te voorkomen. In de brief van 15 december 2021¹⁷ bent u geïnformeerd dat het aantal deskundigen dat deze berekeningen en beoordelingen kan maken beperkt is.

De moties Madlener¹⁸ en Koerhuis/Madlener¹⁹ verzoeken de regering om fors en snel te investeren in stikstofdeskundigen en samen met provincies en gemeenten te kijken of zij het Rijk hierbij kunnen helpen. Ook mijn voorgangers hebben geprobeerd om de capaciteit fors uit te breiden. De markt blijkt echter al jaren krap, omdat mensen met stikstofdeskundigheid zeer gewild zijn. Momenteel werkt RWS aan het intern opleiden van deskundigen. Dit zal op korte termijn echter niet tot minder vertraging van projecten leiden. Bij de kennismakingsgesprekken met de regio in het kader van het MIRT is de regio's gevraagd of zij hierbij kunnen helpen. Zij kampen echter ook met beperkte capaciteit en een groot aantal

¹⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57

¹⁷ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24

¹⁸ Kamerstuk 35 925 A, nr. 40

¹⁹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 43

projecten waarvoor nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen moeten worden uitgevoerd. Desondanks hebben de provincies Brabant en Limburg capaciteit aangeboden.

3.3.3 Volgorde van projecten

Omdat niet alle projecten tegelijk van de beschikbare deskundigen gebruik kunnen maken, moeten er keuzes worden gemaakt in welke volgorde we deze projecten voorbereiden. Het is hierbij onvermijdelijk dat sommige projecten meer vertraging oplopen. Omdat het gaat om projecten die nodig zijn om Nederland bereikbaar, veilig en leefbaar te houden, is dat geen gemakkelijke keuze. Met regionale overheden is besproken dat bij het maken van keuzes de volgende criteria relevant zijn²⁰:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het wegnemen van grote fileknelpunten;
- de fase van voorbereiding c.q. mogelijkheden tot snellere realisatie²¹;
- de samenhang met andere grote projecten; bijvoorbeeld met onderhoud of renovatie van bestaande wegen, vaarwegen en waterwerken;
- een evenwichtige verdeling over het land;
- het verminderen van werk door gezamenlijke voorbereiding;
- de financiële situatie (is er sprake van een sluitende begroting dan wel van een financieel tekort dat nog dekking behoeft).

Op basis hiervan is een volgorde gemaakt van alle hoofd(vaar)wegenprojecten waarvan op dit moment wordt verwacht dat deze een beroep doen op de beperkt beschikbare stikstofdeskundigen. Om deze lastige keuzes in goed overleg met de betrokken regionale overheden te doen, hebben we de afgelopen periode met de regio's overleg gehad. Dit heeft geleid tot de volgende lijst van projecten die de komende jaren als eerste worden voorbereid:

Lijst prioritaire projecten

Nr	Project	MIRT-regio
1	A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	Noord-West
2	A1/A30 Barneveld	Oost
3	Sluis II Wilhelminakanaal	Zuid
4	A4 Haaglanden – N14	Zuid-West
5	N35 Nijverdal – Wierden	Oost
6	Rotondes Zeeland	Zuid-west
7	Brug Itteren	Zuid
8	N50 Kampen – Kampen Zuid	Oost
9	A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Knooppunt Gouwe	Zuid-West
10	A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	Zuid
11	Overnachtingshaven Giesbeek	Oost

In het najaar zullen we samen met de provincie Flevoland bekijken of het project A6 Almere Oostvaarders – Lelystad alsnog kan worden toegevoegd aan bovenstaande lijst met projecten die als eerste worden voorbereid. De provincie kijkt of zij daarvoor stikstofdeskundigen beschikbaar kan stellen. Ook over het prioriteit geven aan de InnovA58 Eindhoven – Tilburg vindt nog op een nader moment overleg plaats met de regio. Als dit vervolgens tot overeenstemming leidt, dan wordt de A58 aan de lijst prioritaire projecten toegevoegd.

²⁰ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24

²¹ Sommige projecten zijn al in de planuitwerkingsfase (ontwerptracébesluit of zelfs als een Tracébesluit), terwijl andere nog in de verkenningsfase zitten.

Voor bovengenoemde lijst van prioritaire projecten zal dan in het najaar een indicatieve planning worden gegeven. De verwachting is dat, als alles volgens planning loopt, al deze projecten begin 2025 van de benodigde stikstofberekeningen en -beoordelingen zijn voorzien, en de projectbesluiten zijn genomen. Daarna kunnen de overige projecten worden opgepakt. Voor de overige projecten (zie bijlage) betekent dit dat deze minimaal twee jaar zullen vertragen. Op dit moment kan nog geen concrete planning voor deze projecten worden gemaakt. In het MIRT-overzicht zal de planning op 'nog nader te bepalen' worden gezet. In de volgende reguliere voortgangsrapportages zal worden aangegeven in welke jaren projectbesluiten naar verwachting genomen kunnen gaan worden.

3.3.4. Ontwikkelingen

In de afgelopen jaren is het stikstofdossier een onzekere factor gebleken. De verwachting is dat dit de komende jaren, totdat de structurele aanpak stikstof en het Nationaal Programma Landelijk gebied (NPLG) voldoende effect sorteren, nog zo zal blijven. De planning van de projecten die als eerste worden voorbereid, kan dan ook veranderen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe gerechtelijke uitspraken of inzichten over de staat van instandhouding van de natuur kunnen het nog moeilijker maken om projecten uit te voeren. Bovendien zal de uitwerking van de Structurele aanpak stikstof de beschikbare stikstofruimte voor projecten naar verwachting verder inperken.

Naast stikstofdeskundigen zal ook voldoende stikstofruimte beschikbaar moeten zijn voor aanlegprojecten. De in deze brief beschreven volgorde in de voorbereiding van projecten legt geen claim op de stikstofruimte, maar gaat enkel om een werkvolgorde van projecten.

Tot nu toe bevat het stikstofregistratiesysteem (SSRS) onvoldoende ruimte voor de zeven MIRT-projecten²² waarvoor het SSRS is gemaakt. Voor MIRT-projecten wordt dan ook buiten het SSRS naar stikstofruimte gezocht. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de door de Kamer aangenomen motie Van Aalst²³ en motie Stoffer²⁴. In deze motie wordt verzocht de zeven MIRT-projecten zo snel mogelijk te realiseren. Door de zeer beperkte stikstofruimte zullen deze projecten vertragen. Over de vertraging van deze projecten zal uw Kamer in het najaar nader geïnformeerd worden. Bij de hiervoor genoemde gesprekken met de regio's over de werkvolgorde van projecten zijn ook de zeven MIRT-projecten betrokken, zodat hiermee ook invulling is gegeven aan de toezegging aan het lid Koerhuis om de Kamer hierover te informeren.

3.3.5. Financiën

De vertraging, extra onderzoekslast en aanvullende (bron)maatregelen bij projecten als gevolg van de stikstofproblematiek confronteert het ministerie van IenW met hogere kosten. Tot nu toe zijn deze kosten opgevangen binnen de investeringsruimte in het Mobiliteitsfonds. Er zijn de afgelopen jaren uitvoeringstegenvallers opgetreden, zoals kosten van vertraging bij onder meer de ViA15. De gemaakte kosten voor (bron)maatregelen uit 2021 en de verwachte kosten in 2022 zijn verwerkt in de voorjaarsnota 2022.

Het is nu nog niet mogelijk om precies aan te geven wat de omvang zal zijn van de risico's en tegenvallers als gevolg van stikstofproblematiek. Met de bovenstaande keuze over de werkvolgorde van projecten kan een betere

²² Het gaat om de volgende projecten: A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 knooppunt Hoevelaken, A6 Almere Buiten-Oost-Lelystad, A4 Haaglanden-N14, InnovA58 Tilburg-Eindhoven, A27 Houten-Hoopolder en InnovA58 Annabosch-Galder. Voor het project A27 Houten-Hoopolder, is het Tracébesluit ondertussen onherroepelijk.

²³ Kamerstuk 35 300 A, nr. 92

²⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 37

inschatting van de te verwachten kosten worden gemaakt. Uw Kamer wordt hierover in het najaar geïnformeerd.

De stikstofproblematiek gaat ook gepaard met vertraging en verschuiving van mijlpalen. De fondssystematiek en het investeringsplafond helpen bij het opvangen van deze vertragingen: middelen blijven behouden, maar zullen mogelijk later tot besteding komen.

4. Voortgang MIRT-projecten en programma's

4.1.1 Spoorcapaciteit 2030

Met het programma *Spoorcapaciteit 2030* wordt ervoor gezorgd dat spoorvervoer ook op de middellange termijn voldoende capaciteit en kwaliteit heeft om in de vervoersvraag te voorzien. Afgelopen periode is aan ProRail € 104 mln. beschikt voor diverse projecten. Een groot deel hiervan (€ 73 miljoen) is nodig voor het verzwaren van de tractie-energievoorziening voor instroom van nieuw materieel²⁵. Daarnaast zullen per dienstregeling 2023 bijvoorbeeld langere treinen gaan rijden op het traject Hoorn-Alkmaar-Amsterdam, wordt de reistijd tussen Zwolle en Lelystad verkort door een snelheidsverhoging in 2025 en worden er voorbereidingen getroffen voor extra spitsritten tussen Sittard en Maastricht per dienstregeling 2025.

4.1.2 IC verbinding naar Berlijn

In de Kamerbrief Internationaal personenvervoer²⁶ is gemeld dat de Kamer voor de zomer geïnformeerd wordt over de uitkomsten van het lopende onderzoek over de IC verbinding naar Berlijn, waarin in kaart wordt gebracht of en op welke wijze de dienstregeling 2024 gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld door tijdelijke maatregelen en/of gefaseerde oplossingen. Inmiddels is helaas duidelijk dat dit onderzoek pas na het zomerreces gereed zal zijn. Uw Kamer zal daarna zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd over de uitkomsten en het vervolgproces.

4.2. Regio Noord

4.2.1 *Lelylijn* Naast de verstedelijkingsafspraken is tijdens het BO Leefomgeving Noord Nederland een andere belangrijke mijlpaal behaald. Er is afgesproken tot het starten van het MIRT-onderzoek Lelylijn (zie bijlage Bestuurlijke afspraak Lelylijn). In dit MIRT-onderzoek zal in deze kabinetsperiode uitwerking worden gegeven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om op termijn een Lelylijn aan te leggen in het kader van dit Deltaplan. In lijn met het Coalitieakkoord wordt dan ook in dit MIRT-onderzoek verder uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn als backbone van de versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Het MIRT-onderzoek Lelylijn moet de basis vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Hiervoor moet een voorlopige voorkeursvariant uitgewerkt zijn met een betrouwbare kostenraming en zicht op minstens 75% van de financiering van deze voorlopige voorkeursvariant. Daarnaast gaan we op zoek naar aanvullende dekking voor realisatie van de Lelylijn waaronder financiering vanuit de regio en uit Europese fondsen. Hiertoe is

²⁵ Waaronder de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG), de Sprinter Nieuwe Generatie (SNG) en de Flinker Lichter Innovativer Regionaltriebzug (FLIRT)

²⁶ Kamerstuk 29984, nr.985

de Lelylijn al aangemeld voor het Europese TEN-T programma. Deze uitwerking van de Lelylijn is een samenhangende gebiedsuitwerking, zoals benoemd in de Ruimtelijke Ordeningsbrief²⁷. Hierbij wordt zowel invulling gegeven aan de moties van de leden Minhas, Van der Molen²⁸ als de motie van de leden Alkaya en Van Ginneken²⁹. Parallel hieraan gaan Rijk en regio vanuit een gezamenlijk commitment onder sturing van een nog op te richten Bestuurlijk overleg Deltaplan verder werken aan het nadere onderzoek naar de Nedersaksenlijn en de verbetering van bestaand spoor mede in het licht van de versnelling van de woningbouw.

4.2.2. *Bestaande spoorverbinding Noord-Nederland*

Volgens de BO MIRT-afspraken van eind 2020 en de motie van Van der Graaf c.s.³⁰ hebben NS en ProRail onderzoek gedaan naar slimme mogelijkheden om de bestaande verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad op de korte - en middellange termijn te verbeteren. Hierin staat – zoals ook in de motie genoemd – dat met de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie treinen (vanaf 2024) sneller kan worden gereden op de Hanzelijn. Daaropvolgende no-regret maatregelen die genomen kunnen worden betreffen: het saneren van een aantal overwegen tussen Zwolle en Meppel, om zo de kans op verstoringen hier te verkleinen, en een aantal slimme ingrepen om de reistijd op de trajecten Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen met 1 minuut te verkorten. ProRail en NS zien vervolgens opties om te versnellen door het ombouwen van het station bij Meppel, door verdere sanering van overwegen tussen Zwolle en Meppel en door snelheidsverhoging op de Flevolijn (de spoorlijn tussen Weesp en Lelystad). Op basis van deze uitkomsten hebben ProRail en NS voorgesteld om voor nu te werken aan een opzet voor een planstudie naar het traject Zwolle-Steenwijk, waarin integraal wordt gekeken naar de reistijdverkortings van 1 minuut naar zowel Leeuwarden als Groningen en de ombouw van station Meppel. Daarnaast zullen ProRail en NS de mogelijkheden voor versnelling op de Flevolijn verder uitwerken. Dit voorstel is, met financiële dekking van de regionale partijen, overgenomen door het regionale bestuurlijk overleg. ProRail zal met de genoemde opzet voor een planstudie aan de slag gaan, zodat deze kan worden besproken tijdens het BO MIRT van dit najaar.

4.2.3 *Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl*

Friese bruggen

Bij het Bestuurlijk Overleg HLD van december vorig jaar, waar uw Kamer³¹ over is geïnformeerd, is met betrekking tot de Friese bruggen afgesproken om dit voorjaar de gebiedsgerichte verkenning te starten voor de brug Kootstertille, waarin ook de naastgelegen brug Schuilenburg betrokken wordt. De voorbereidingen om met de verkenning te starten zijn in volle gang, echter vragen deze meer tijd dan verwacht. Naar verwachting zal de startbeslissing vlak na de zomer 2022 genomen kunnen worden, waarmee de verkenning zal starten.

Ook was afgesproken om het besluit voorkeursalternatief voor de brug Spannenburg te nemen zodra alle onderzoeken van de verkenning afgerond waren. De verwachting was dat dit eveneens dit voorjaar zou zijn. De afronding van de laatste onderzoeken, die in afstemming met de regio zijn uitgevoerd, heeft langer geduurd waardoor het advies voorkeursbesluit nu pas kan worden

²⁷ Kamerstuk 34 682, nr. 92

²⁸ Kamerstukken 35 925-A-57 en 35925-A-67

²⁹ Kamerstuk 35 925-A-68

³⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 745

³¹ Kamerstuk 35925-A, nr. 20

voorbereid in afstemming met de regio. Hiernaast is het ministerie van IenW met de provincie in gesprek over de mogelijkheden voor realisatie van een aquaduct. Dat kost tijd, maar is van belang om af te ronden voordat er aan een voorkeursalternatief gewerkt wordt. Naar verwachting kan na de zomer het voorkeursbesluit worden genomen.

Gerrit Krolbrug

Eind 2021 is ingestemd met de voorgestelde voorkeursvariant voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Dit betreft een beweegbare hefbrug met een doorvaarthoogte van 4,5 meter MHWS (Maatgevende Hoge Waterstand Scheepvaart). Met deze keuze kan de planuitwerking door RWS verder worden uitgevoerd.

In december 2021 is ingestemd met het optimaliseren van de huidige fietsloopbruggen van de Gerrit Krolbrug door het aanbrengen van een hellingbaan, hierdoor wordt de oversteek van fietsers en minder mobiele mensen vergemakelijkt. De technische voorbereiding en het doorlopen van de procedures vindt op dit moment plaats, in nauw overleg met de gemeente Groningen. Naar verwachting is de tijdelijke voorziening in februari 2023 gereed. Deze blijft tot aan het moment van realisatie van de nieuwe Gerrit Krolbrug in gebruik.

Paddepoelsterbrug

Eind 2021 is de bijdrage van € 8,6 miljoen voor de realisatie van de Paddepoelsterbrug vanuit het Rijk bevestigd. De gemeente Groningen werkt op dit moment aan de planuitwerking om tot een verder uitgewerkt ontwerp te komen. Deze is naar verwachting eind 2023 gereed. Dan kan een realisatieovereenkomst tussen Rijk en gemeente Groningen worden gesloten, waarna de realisatiefase kan starten.

In 5.17 volgt een reactie op de motie van het lid Koerhuis over de N33 en bruggen Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (HLD).

4.2.4 Vaarverbinding Ameland

Om voor de periode na 2030 een betrouwbare en duurzame veerverbinding met Ameland te waarborgen is het vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 opgezet. Voor een goede alternatievenafweging richting een MIRT- of Vervanging en Renovatie-project, is meer onderzoek nodig dan in de huidige projectscope is opgenomen. Na consultatie van de omgevingspartijen zal de projectscope en de projectplanning tegen het licht gehouden worden. Dit is nodig voor het verkrijgen van een solide (juridische) basis voor het komen tot kansrijke alternatieven. De stap van mogelijke alternatieven naar kansrijke alternatieven wordt daarom na de zomer van 2022 gezet. Het ministerie van IenW streeft ernaar zo spoedig mogelijk een besluit te nemen.

4.3 Regio Oost

4.3.1 MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Op 8 oktober 2020 is de Startbeslissing 'MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven' ondertekend en is de verkenning gestart. Doel van de verkenning is het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op dit deel van de A50. De afgelopen periode is onderzoek gedaan naar drie kansrijke oplossingsrichtingen. Hieruit blijkt dat deze niet of mogelijk onvoldoende bijdragen aan het oplossen van de problemen op de A50. Om ruimte te geven voor het onderzoeken van de best mogelijke oplossing, is samen met de bestuurlijke partners besloten om ook oplossingen met een gedeeltelijke uitbreiding naar meer dan twee rijstroken te betrekken. Bij een uitbreiding met meer dan twee

rijstroken, ook over een beperkte afstand, is op grond van de Tracéwet een Structuurvisie nodig. Voor het vervolg van de Verkenning wordt dan ook uitgegaan van een Structuurvisieprocedure.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ligt van 21 juni tot en met 1 augustus 2022 ter inzage. De aanvullend onderzochte oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt in de Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen, die als bijlage bij de NRD gepubliceerd is.

4.3.2 N35 MIRT-verkenning Wijthmen-Nijverdal

Op 3 maart jl. is uw Kamer geïnformeerd dat de Startbeslissing voor de MIRT Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal is genomen³². Na de zomer verwachten we inhoudelijk van start te gaan met de MIRT Verkenning. In de MIRT Verkenning worden diverse alternatieven onderzocht gericht op verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In de startbeslissing is opgenomen dat in de Verkenning in ieder geval de volgende alternatieven worden onderzocht: het nul-alternatief (referentie-alternatief), het nul-plus alternatief (verbetering van de inrichting van de weg, zonder uit te gaan van capaciteitsuitbreiding op de N35) en het BO-MIRT-2020-alternatief (waarbij een stap wordt gezet in het opwaarderen van dit gedeelte van de N35 tot een stroomweg). De planning is onder voorbehoud, maar de verwachting is nu dat in 2024 het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld waarna de planuitwerking start om een (ontwerp) Tracébesluit (dan wel projectbesluit) op te stellen.

4.3.4 N35 knooppunt Raalte

In 2018 hebben het ministerie van IenW, provincie Overijssel en gemeente Raalte een bestuursovereenkomst gesloten voor de verbetering van Knooppunt Raalte (op de Rijksweg N35). Het voorkeursalternatief uit de bestuursovereenkomst is verder uitgewerkt. De gezamenlijke partners zijn tot de conclusie gekomen dat het in 2018 vastgestelde budget van € 50,2 miljoen (waarvan € 12,5 miljoen Rijksbijdrage) niet volstaat voor de realisatie van het project. Het tekort wordt met name veroorzaakt door stijgingen van de bouwkosten, het toekomstvast maken van het ontwerp, langere doorlooptijd van het project en optimistische inschattingen van kosten en risico's in het verleden. Hiernaast is ook sprake van mogelijke scopewijzigingen. De gemeente Raalte en de provincie Overijssel hebben de intentie uitgesproken om het tekort te dekken voor de stijging van de bouwkosten en indexering, maar ondanks deze inspanning is het volledige tekort nog niet gedekt. De partijen hebben gezamenlijk geconstateerd dat daarom inhoudelijke keuzes gemaakt moeten worden over het project. Dit kost tijd en heeft impact op de geplande realisatie. Naar verwachting wordt uw Kamer in het najaar geïnformeerd over het vervolg van het project.

4.3.5 Verruiming Twentekanalen Fase II

Medio 2021 is bij de werkzaamheden aan de Twentekanalen geconstateerd dat de te vervangen damwanden schever stonden dan vooraf werd aangenomen op basis van de beschikbare areaalgegevens. Hierdoor konden de nieuwe damwanden niet op de gewenste locatie geplaatst worden. De noodzakelijke aanpassing van de uitvoeringsmethode om toch de nieuwe damwanden te kunnen plaatsen heeft tot extra kosten geleid. Als gevolg hiervan wordt het projectbudget met € 12 miljoen aangevuld, uit de daarvoor bestemde risicoreservering.

4.3.6 Verbetermaatregelen spoor tussen Zwolle - Enschede

In navolging van de afspraken uit het BO MIRT 2018 hebben Rijk en regio aan ProRail gevraagd om verbetermaatregelen in kaart te brengen voor de

³² Kamerstuk 35 925-A, nr. 28

treinverbinding Zwolle – Enschede. Het gaat hier in het bijzonder om de aanpak van de perronveiligheid, de verbetering van de punctualiteit en reistijd op het spoortraject tussen Zwolle en Wierden. Deze verbetermaatregelen zijn in lijn met één van de belangrijkste pijlers uit het beleidsprogramma, namelijk de reizigers centraal stellen in heel Nederland.

De studieresultaten zijn in Q4 2021 door ProRail opgeleverd. Op basis van deze studieresultaten hebben het ministerie van IenW en provincie Overijssel in Q1 van 2022 gezamenlijk opdracht gegeven aan ProRail om de voorgestelde verbeteringen aan deze spoorlijn verder uit te werken. Hiermee is de planuitwerkingsfase gestart en streven partijen ernaar om uitvoering van dit project in Q4 2024 gereed te hebben.

4.3.7 Onderzoek economische meerwaarde tweede sluiskolk bij Grave Maascorridor

Tijdens het BO-MIRT Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost van november 2020 is afgesproken dat het ministerie van IenW onder de pijler "Robuustheid Vaarwegen" een onderzoek zou uitvoeren naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de aanleg van een grote tweede sluiskolk bij Grave. Deze actie volgde nadat uit eerder onderzoek was gebleken dat de aanleg van een tweede sluiskolk in Grave belangrijk is om de robuustheid van de vaarwegen op de Goederenvervoercorridors in periodes met lage waterstanden, als gevolg van droogte/ klimaatverandering, in de periode tot 2040 te vergroten. Het onderzoeksrapport "Economische meerwaarde van de aanleg van een tweede sluiskolk bij Grave voor de gehele Maascorridor" is als bijlage toegevoegd. De maatschappelijke meerwaarde van een nieuwe tweede sluiskolk wordt in het onderzoek aangetoond. Deze studie is vooralsnog agenderend bedoeld om in de toekomst snel te kunnen inspelen op mogelijkheden die zich kunnen voordoen om het project te kunnen realiseren. Deze kans doet zich mogelijk voor bij de geplande Vervanging en Renovatie (V&R)-opgave van de huidige oude stuw Grave die de komende jaren einde levensduur bereikt. De komende tijd zal bepaald worden of de scope van de huidige planfase van Stuw Grave zal worden verbreed naar een integrale planfase voor het gehele complex, waarbij stuw en sluiskolk gezamenlijk verder worden uitgewerkt. Pas na afloop van deze planfase zal een definitief besluit worden genomen over scope en de vervolgfase.

4.3.8 Tijdelijke maatregelen verkeersveiligheid N50

Vanwege stikstof wordt de planstudie N50 Kampen-Kampen Zuid later afgerond. Omdat er in de afgelopen jaren verschillende ongevallen hebben plaatsgevonden op de N50 is onderzocht of tijdelijke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid op de korte termijn te verbeteren. Het onderzoek hiernaar is inmiddels afgerond. Op het smalste en meest risicovolle deel van de N50, tussen Kampen en Kampen Zuid, zal op korte termijn de snelheid worden teruggebracht van 100 km/u naar 80 km/u. Hiervoor worden de wegmarkeringen aangepast en zullen er borden ter bevordering van de naleving van de maximumsnelheid worden geplaatst. Naar verwachting is de tijdelijke snelheidsverlaging binnen enkele maanden gerealiseerd. Op de middellange termijn zal als aanvullende stap een tijdelijke rijbaanscheiding worden geplaatst in de vorm van een betonnen barrier. Deze barrier zorgt ervoor dat (vracht)verkeer de tegengestelde weghelft niet op kan rijden. Hiermee worden frontale botsingen voorkomen. In combinatie met de snelheidsverlaging heeft dit het grootste positieve effect op de verkeersveiligheid, hoewel in verband met het smalle wegprofiel van de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid niet voldaan kan worden aan alle reguliere richtlijnen voor rijbaanscheiding. Na realisatie van de planuitwerking N50 Kampen – Kampen Zuid zullen deze tijdelijke maatregelen daarom worden verwijderd. We

zetten alles op alles om de tijdelijke rijbaanscheiding in 2023 gerealiseerd te hebben.

4.4 Regio Zuid

4.4.1 A2 Het Vonderen – Kerensheide

In 2019 heeft de minister het Tracébesluit (TB) van het project A2 Het Vonderen-Kerensheide (A2VK) getekend. Op 7 april 2021 is het TB onherroepelijk geworden. In mei 2022 is het Uitvoeringsbesluit ondertekend en is het aanbestedingstraject gestart. Hiermee wordt een begin gemaakt met het robuuster maken van de verbinding van en naar Zuid- en Midden-Limburg. Daarnaast levert de verbreding een positieve bijdrage aan de economische ontwikkeling van Limburg. Bij Miljoenennota 2023 wordt het taakstellend budget met € 35 miljoen opgehoogd om de uitvoering mogelijk te maken. De toename van het taakstellend budget was nodig als gevolg van hogere kosten voor o.a. hinderaanpak, het verleggen van kabels en leidingen en het operationeel houden van de installaties (verkeerssignaling e.d.) tijdens de aanleg.

4.4.2 Station Maastricht

Samen met provincie Limburg en de gemeente Maastricht is aan ProRail de opdracht gegeven om oplossingsrichtingen in kaart te brengen voor het transferknelpunt op station Maastricht. De uitwerking hiervan duurt langer dan verwacht. Dit komt enerzijds door gebrek aan capaciteit bij ProRail, anderzijds door de te kiezen scopeafbakening van de studie. Alle partijen streven ernaar om dit najaar een plan van aanpak voor het uit te voeren onderzoek tijdens het BO MIRT te bespreken.

4.4.3 Toekomstvast spoor zuidoost Nederland

De regio Eindhoven groeit komend decennium economisch en demografisch snel. Komende jaren kan flink worden gebouwd in het stedelijk gebied Eindhoven, mede dankzij het verstedelijkingsakkoord dat is bekrachtigd tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving. Om de groei in mobiliteit die hiermee samenhangt bij te kunnen houden zetten Rijk en regio in op een mobiliteitstransitie van weg naar OV, spoor, fiets. Ook wordt een groei aan goederen over het spoor verwacht. Naast de noodzakelijke ingrepen in de stedelijke mobiliteit, is ook de aanpak van het spoor nodig om de sterke groei te kunnen bijbenen. Tijdens het BO MIRT 2020 is € 50 miljoen gereserveerd voor Toekomstvast spoor waaronder de urgente opgaven op Eindhoven CS. Om ruimte op het spoor te creëren voor het realiseren van doorgroei van het treinproduct binnen de regio en naar o.a. Aken wordt in het project Toekomstvast spoor zuidoost Nederland een adaptief ontwikkelpad opgesteld, waar de afhankelijkheden zichtbaar worden tussen mobiliteitsontwikkeling, woningbouw en economische ontwikkeling in de Brainportregio. Prominent naar voren komt de opgave op Eindhoven Centraal station om de groei van reizigers en goederen op te vangen en ruimte te maken voor de internationale trein naar Aken. In de bijlagen vindt u de integrale studie 'Emplacement Eindhoven-Westzijde: Eerste ontwerprapportage' en het 'Ontwikkelperspectief Multimodale Knoop Eindhoven XL'. Op dit moment worden beide studies nader uitgewerkt. In het najaar verwachten we de uitkomsten van de studies, waarover we tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid in het bredere perspectief van de ontwikkeling van de regio in gesprek zullen gaan.

4.4.4 Integrale corridorprogramma Zuid

Op grond van een besluit in het bestuurlijk overleg MIRT Goederenvervoercorridor 2020 zijn vorig jaar de mogelijkheden van een integraal corridorprogramma voor de multimodale goederenstroom Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen en verder (corridor Zuid) onderzocht. Dit MIRT-onderzoek richtte zich op het Nederlandse deel van deze corridor en werd samen met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland, de daar gelegen zeehavenbedrijven en de Logistieke Alliantie uitgevoerd.

Het onderzoek wijst op knelpunten voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoer met een grote betekenis voor de regionale en landelijke economie die om een gezamenlijke aanpak vragen. Met een verwachte autonome groei van het goederenvervoer, transities op het terrein van de energievoorziening, het klimaat, de woningbouw en de circulaire economie die in belangrijke mate in het corridorgebied vorm gaan krijgen en het doortrekken van kanaal Seine Noord naar Gent ziet het onderzoek bovendien grote kansen voor de verdere ontwikkeling van de logistiek in dit gebied. Het verzilveren van deze kansen vergt eveneens een gezamenlijke aanpak.

Op grond hiervan hebben de betrokken partijen in de programmaraad corridor Zuid op 28 april jongstleden besloten tot de start van een integraal corridorprogramma Zuid. De komende tijd zal dit programma - naast de toepassing van de bestaande modal shift en digitaliseringsaanpak - in het teken staan van een verdere verkenning van maatregelen. Hierover wordt nadere besluitvorming bij het BO MIRT van het najaar 2022 voorzien. In het programma wordt nadrukkelijk samengewerkt met het bestaande programma van de corridors Oost en Zuidoost en wordt gekeken naar de leerervaringen die hier de afgelopen jaren zijn opgedaan. Ook wordt er samenwerking met de Vlaamse partijen op de corridor gezocht.

4.4.5 *Maasroute*

Project Maasroute gaat over het mogelijk maken van scheepvaartklasse Vb op het Julianakanaal. De openstelling is uitgesteld naar eind 2027. Door de slechte staat van de waterdichte bodem is een lekkage in de bodem van het Julianakanaal ontstaan. Om verder te kunnen werken is het noodzakelijk dat de lekkage eerst wordt gedicht. Hiervoor is het budget met € 24,8 miljoen verhoogd.

4.4.6 *Wateropgaven in Limburg*

In het BO Leefomgeving van regio Zuid van 21 juni is het voortvarend aanpakken van de wateropgaven in Limburg onderstreept. Specifiek is gesproken over de Integraal Rivier Management pilots Vierwaarden en Maasoever, waar de waterveiligheidsopgaven in combinatie met andere opgaven - waaronder scheepvaart - kan worden aangepakt. Beide projecten worden in het BO MIRT dit najaar geagendeerd.

4.4.7 *Verstedelijking en Mobiliteit in Brainport-Eindhoven*

Rijk en regio onderkennen het belang van verstedelijking en mobiliteit voor de doorontwikkeling van de mainportstatus van Brainport-Eindhoven. Dit bestaat uit de schaalessprong OV en spoor, inclusief multimodale knoop en HOV 4, maatregelenpakket mobiliteitstransitie en het pakket HWN/OWN. Rijk en regio willen hier op het MIRT 2022 besluitvorming over laten plaatsvinden. Hierbij heeft het Rijk richting de regio aangegeven dat zij de 1e betekenisvolle stap korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie voor de Brainport als 'no regret' ziet en daar ook de benodigde financiële bijdrage aan zal leveren, uiterlijk bij het BO MIRT. Rijk en regio spreken kort na het zomerreces tijdens het BO-Brainport verder over de verstedelings- en mobiliteitsopgaven.

4.5 Regio Noord-West

4.5.1 Onderzoek Verkeersveiligheidssituatie Fietsers Jan Blankenbrug

Het onderzoek naar de verkeersveiligheidssituatie voor fietsers op de Jan Blankenbrug is afgerond. Uit het onderzoek is gebleken dat het smalle fietspad leidt tot een verkeersonveilig gevoel bij fietsers. Eind 2021 is het besluit genomen dat het Rijk € 250.000 (max 50 %) beschikbaar stelt om de verkeersveiligheidssituatie te verbeteren. De randvoorwaarde hierbij is dat de Regio (provincie Utrecht en de betrokken gemeenten) de andere 50% financieren. Onlangs heeft de provincie Utrecht laten weten de aanpak van de verkeersveiligheid in een breder perspectief te willen bespreken. De Kamer wordt geïnformeerd wanneer er meer duidelijk is over de gewenste maatregelen en aanpak.

4.5.2 A27 Almere Haven-Eemnes

In overleg met de regio is het besluit genomen om de Verkenning A27 Eemnes – Almere Haven te starten. Hiervoor is een budget beschikbaar van € 29 miljoen incl. BTW, waarvan de regio 25 % voor zijn rekening neemt. Om tot een robuuste startbeslissing te komen wordt op dit moment een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid, maakbaarheid en financiering van een oplossing voor het fileprobleem op het traject A27 Eemnes – Almere Haven. Dit was nodig omdat bleek dat er sprake was van nieuwe inzichten en uitgangspunten ten opzichte van de start van de verkenning. De verwachting is dat dit onderzoek medio 2022 afgerond is. Tijdens het BO MIRT in het najaar kan het eerder genomen besluit op basis van het onderzoek heroverwogen worden.

4.5.3 A7/A8 Amsterdam-Hoorn

In 2019 is voor de Corridor Amsterdam – Hoorn een multimodaal pakket aan maatregelen afgesproken, waaronder capaciteitsuitbreiding van de A7/A8. De capaciteitsuitbreiding is van belang voor woningbouw en economische ontwikkeling in de regio. RWS heeft in mei dit jaar gerapporteerd over de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief voor de A7/A8. Daarbij is een forse stijging van bouw- en engineeringkosten geconstateerd en zijn problemen vastgesteld, met name bij knooppunt Zaandam, de bocht in de A7 bij Purmerend en de spitsstroken bij Hoorn. Het oplossen van de problemen brengt extra kosten en eventuele scopewijzigingen met zich mee, maar leidt ook tot complexe inpassings- en (aanvullende) stikstofvraagstukken, omdat het tracé direct langs natuur en stedelijk gebied ligt. Met de regionale bestuurders zijn deze ontwikkelingen en het vervolg van het project onderwerp van gesprek, dit mede in het licht van de bredere regionale stikstofopgave en woningbouw.

4.5.4 Zuidasdok, Amsterdam Zuid en Noord/Zuidlijn

Op 8 juni jongstleden vond een bestuurlijk overleg plaats met de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam over Zuidasdok, station Amsterdam Zuid en de Noord/Zuidlijn plaats. Afgesproken is om de financiële situatie rondom deze projecten verder te bespreken in een vervolgoverleg. Dit overleg is inmiddels begin juli voorzien. De Kamer zal zo spoedig mogelijk met een aparte brief over de voortgang en uitkomsten geïnformeerd worden. Eerder is toegezegd dat deze brief nog voor het MIRT-debat toegezonden zou worden. Gezien de omvang en complexiteit van de problematiek is echter meer tijd nodig.

4.5.5 MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area

De MRA Oost is een van de grootschalige woningbouwgebieden. In het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is onderzocht hoe het gebied zich kan doorontwikkelen tot een prettig en goed bereikbaar gebied voor wonen en werken. Zoals eerder aan uw Kamer is gemeld geeft het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area aanleiding tot vervolgonderzoek, waaronder een onderzoek naar wegnelpunten. Om voortgang in het proces te blijven boeken en zo verdere verstedelijking niet te laten stagneren, worden richting het BO MIRT najaar lopende onderzoeken afgerond, een no-regret pakket geconcretiseerd en een voorstel uitgewerkt hoe verder gewerkt kan worden aan verstedelijking en bereikbaarheid in Almere op middellange en lange termijn. Dit alles met als doel om in het BO MIRT in het najaar de aanvullende onderzoeken naar onder andere wegverkeer en mogelijkheden voor kortere termijnmaatregelen vast te stellen en besluiten te nemen over betekenisvolle vervolgstappen. Bij zicht op financiering en inhoudelijk overeenstemming kan een volgend kabinet dan hieropvolgende besluiten conform de MIRT systematiek nemen.

4.6 Regio Zuid-West

4.6.1 Oude Lijn

Rijk en regio spreken af dat dit najaar de Startbeslissing definitief kan worden genomen voor de MIRT-verkenning Oude Lijn en de planuitwerking HOV corridors Randstadrail & metronet en de verkenning Bus Rapid Transport (BRT) Leiden-Zoetermeer als onderdeel van het gebiedsgericht programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Voorafgaand aan de start van de verkenning worden voorstellen ontwikkeld door het Rijk hoe het financieel gat van € 501 miljoen (prijsspeil 2021) te dichten en welke afspraken er tussen het Rijk en de regio gemaakt kunnen worden over kosten- en risicobeheersing met betrekking tot deze MIRT-verkenning. Eveneens is afgesproken dat de regio de woningbouwplannen in het verzorgingsgebied van de Oude Lijn en de regionale HOV-corridors (ca. 145.000 woningen) zal uitharden (waar worden welke woningen wanneer gebouwd).

Daarnaast spreken Rijk en regio af om in het BO MIRT najaar te besluiten over gedragen voorkeursoplossingen op basis van informatie uit de MIRT-verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam en CID Binckhorst. Deze besluitvorming wordt vormgegeven in (concept) Voorkeursbesluiten onder voorwaarde van instemming op regionaal en lokaal niveau, waarbij Rijk en regio afspraken maken over de bijdragen van de partijen om de voorkeursoplossingen te kunnen bekostigen. Daarbij geldt dat mogelijke financiële reservering van het Rijk, bovenop de al bestaande reserveringen voor zover deze ziet op een bijdrage uit de € 7,5 miljard voor ontsluiting woningbouw, geschiedt aan het daarvoor vastgestelde afweegkader. Er zal worden gewerkt aan het opstellen van afspraken over risico- en kostenbeheersing met betrekking tot de beide voorkeursoplossingen. De regio krijgt de gelegenheid om na het BO MIRT 2022 het (concept)Voorkeursbesluit en de daarbij behorende financiële afspraken te consulteren bij hun raden, staten en achterban. Indien er geen ingrijpende amendementen plaatsvinden op deze gemaakte BO MIRT-afspraken dit najaar kan er in het voorjaar van 2023 tot definitieve Voorkeursbesluiten inclusief bestuurlijke afspraken over het vervolgtrajec (bestuursovereenkomst) gekomen worden.

4.6.2 Emplacement Den Haag Centraal

In 2020 is opdracht verleend aan ProRail voor de realisatie van het project emplacement Den Haag Centraal. Dit project maakt het mogelijk meer treinen op tijd en zonder verstoringen van en naar Den Haag Centraal te laten rijden. De sporen 11 en 12 worden opnieuw in gebruik genomen, de perrons worden aangepast en op het opstel terrein de Binckhorst wordt meer capaciteit gerealiseerd. Vanwege juridische problemen bij de aanbesteding van het project zal de oplevering van het project niet meer vóór 2025 gereed zijn, maar in 2025 worden opgeleverd. Omdat NS met de dienstregeling 2025 meer intercitytreinen gaat rijden op het traject Rotterdam – Den Haag HS – Leiden in plaats van Rotterdam – Den Haag Centraal, heeft dit geen nadelige gevolgen voor reizigers.

4.6.3 Hoogwaardige OV corridor Zoetermeer - Rotterdam

Als onderdeel van het brede bereikbaarheidsprogramma MoVe en in aansluiting op de programmadoelen van het OV Ontwikkelprogramma Rotterdam hebben Rijk en regio tijdens het BO MIRT 2020 besloten tot een verkenning naar HOV-corridors Zoetermeer - Rotterdam. Doel hiervan is de potentie van deze corridor in combinatie met de ruimtelijke ontwikkeling in de regio verder te onderzoeken en vaststelling van een ontwikkelperspectief op de lange termijn, met als eindbeeld een lightrailverbinding. Op verzoek van het lid Geurts tijdens het Commissiedebat MIRT van 16 juni 2021 ontvangt u hierbij de studie HOV-corridor Zoetermeer-Rotterdam Eindrapportage regionale verkenning 2021 die dit voorjaar door de onderzoekspartijen is vastgesteld. Binnen het bereikbaarheidsprogramma MoVe houdt de regio de MoVe-partners op de hoogte over het vervolgonderzoek waarbij onder andere de verschillende varianten (metro of tram en locatie eindhalte) verder met elkaar worden vergeleken om te komen tot een voorkeursvariant.

4.6.4 Verkeerssituatie Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

De nautische veiligheid voor de scheepvaart bij de splitsing Hollandsch Diep en Dordtsche Kil is sinds 2010 een MIRT-project. Vanwege de risico's voor de veiligheid zijn er afgelopen jaren maatregelen geïmplementeerd om de nautische veiligheid te borgen. Begin 2021 is een evaluatie van de veiligheidssituatie afgerond, waarbij de vraag beantwoord moest worden of aanvullende maatregelen nodig zijn in de vorm van aanleg van walradar/ Vessel Traffic Service (VTS) op deze vaarweg. Uit de evaluatie bleek dat er na invoering van de extra veiligheidsmaatregelen geen groot veiligheidsprobleem is en er weinig incidenten plaatsvinden. De aanleg van walradar/ VTS als extra maatregel geeft een zeer geringe veiligheidswinst, terwijl het om forse investeringskosten vraagt. Daarom is besloten om geen walradar/ VTS aan te leggen en dit MIRT-project af te ronden.

5 Moties en toezeggingen in MIRT-verband

5.1 Prijsstijgingen

Onder paragraaf 3.2 gaan we in het algemeen in op de prijsstijgingen en leveringsproblemen. Met de motie Van der Molen³³ wordt verzocht om inzicht te geven welke infrastructuurprojecten onder druk komen te staan als gevolg van de hoge grondstofprijzen en de grondstoffenschaarste. De effecten hiervan zijn bij nagenoeg alle MIRT-projecten in meer of mindere mate voelbaar. Ook bij de instandhoudingsopgave van zowel RWS en ProRail zijn de effecten merkbaar. Bij de projecten die in uitvoering zijn en waarbij er sprake is van een getekend contract worden de effecten het meest concreet gevoeld. Zo worden opdrachtgevers geconfronteerd met de prijsstijgingen voor de A16 Rotterdam,

³³ Kamerstuk 35 925-A, nr. 56

Blankenburgverbinding, SAA, de deelprojecten van Zuidasdok en de renovatie van de IJsselbruggen. Het omgaan met risico's, waaronder de prijsontwikkeling en leveringszekerheid, is onderdeel van de reguliere gesprekken die RWS en ProRail met de aannemers en leveranciers hebben. Het kan zijn dat lopende aanbestedingen ertoe leiden dat het ministerie van IenW voor een budgetspanning komt te staan vanwege de sterkere prijsontwikkeling en leveringonzekerheid. Bij bijvoorbeeld de aanbestedingen van deelprojecten binnen de Zuidasdok en bij de A27 Houten – Hoopolder lopen gesprekken tussen de aannemers en RWS om, ondanks deze onzekerheid, tot een gunning te komen.

De impact van de huidige ontwikkelingen op de werkzaamheden die nog in de programmering staan, zullen zichtbaar worden in de inkoopplanning van RWS en de voortschrijdende 7-jarige productieplanning van ProRail.

Door RWS en ProRail zijn al diverse maatregelen genomen om de voortgang van de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk te borgen. Op 31 mei jl. hebben overheden - waaronder het ministerie van IenW - en brancheverenigingen binnen het Bouwberaad een intentieverklaring getekend om de uitdagingen qua prijsstijgingen en leveringonzekerheden gezamenlijk te benaderen met als doel de continuïteit in de sector te borgen. Ontwikkelingen zijn nog steeds gaande en daarmee is de situatie niet stabiel. De situatie en effecten worden nauwgezet geïnventariseerd en gemonitord.

5.2 *Rekening houden met de weginfrastructuur bij woningbouw*

In de motie van het lid Madlener³⁴ wordt de regering verzocht bij het investeren in woningbouw nadrukkelijk rekening te houden met de weginfrastructuur. In antwoord hierop het volgende.

Het ministerie van IenW hanteert bij het beleid over ontsluiting van nieuwe woningbouwgebieden een integrale aanpak, waarbij de samenhang tussen de bereikbaarheid op nationaal, regionaal en lokaal niveau centraal staat. Daarom wordt met medeoverheden en andere partners aan ontsluiting van nieuwe woonwijken gewerkt die voorzien in goede bereikbaarheid én in aantrekkelijke woongebieden. Hierbij kijken we naar alle modaliteiten, en dus ook naar de auto. Op 14 januari 2021 is de Kamer geïnformeerd over het Toekomstperspectief Automobilitéit 2040 (TAM).³⁵ Hierin is beschreven dat de auto veel wordt gebruikt en hoog gewaardeerd wordt. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) blijkt ook dat de automobilitéit in de toekomst niet zal afnemen, en zelfs kan toenemen.

In de voorgestelde versnellingslocaties voor de woningbouw wordt grotendeels ingezet op een mix van mobiliteitsmaatregelen, zoals fiets, OV, auto, hubs om de bereikbaarheid mogelijk te maken. De auto blijft belangrijk, met name op plekken waar het OV niet aanwezig of niet rendabel is. Autogebruik wordt dus integraal meegenomen bij de woningbouwontwikkeling in samenhang met de andere modaliteiten. Ruimedruk, milieu en duurzaamheid stellen echter kaders, waardoor gebiedsspecifiek maatwerk en afwegingen nodig zijn.

Bij de inzet van de middelen uit het Coalitieakkoord voor de ontsluiting en bereikbaarheid van woningen kijken we niet alleen naar de directe ontsluiting, maar ook naar de bredere gevolgen van ontsluiting op de hoofdnetwerken. We blijven inzetten op het beter benutten van de capaciteit van bestaande infrastructuur en zetten in op een mix van instrumenten om bereikbaarheid van Nederland in de toekomst te kunnen blijven garanderen.

³⁴ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 21

³⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 324

5.3 Fiets

Nederland staat voor een aantal grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven, op het gebied van wonen, klimaat, stikstof, verstedelijking, bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd neemt de mobiliteit toe. Deze groei in goede banen leiden, is een uitdaging. Een deel van de oplossing kan gevonden worden in de fiets. Fietsen en lopen spelen een belangrijke rol in de (OV-)ketenreis.

De leden Van Ginneken en Bouchallikh³⁶ roepen op om fietsinfrastructuur een plek en passende lagere drempelbedragen te geven in het MIRT op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de ontbrekende schakels op de hoofd fietsroutes daarbij te betrekken, al dan niet uitgaande van cofinanciering door de regio.

Het MIRT en het Mobiliteitsfonds is zo opgezet dat het een integrale afweging bevordert. Bij het ontsluiten van de nieuwe woningen in de grootschalige verstedelijkingsgebieden en daarbuiten is de fiets als modaliteit meegenomen als onderdeel van bredere maatregelen die de mobiliteitstransitie bevorderen. Bij de versnellingsafspraken maken fietsprojecten een onderdeel van de mix van infrastructuurmaatregelen met OV, auto, hubs om de bereikbaarheid mogelijk te maken.

De in de motie genoemde drempelbedragen van € 112,5 miljoen en € 225 miljoen hebben specifiek betrekking op de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-project(pakket)ten. Deze regeling is bedoeld om vanuit het Rijk bij te kunnen dragen aan omvangrijke lokale en regionale projecten en projectpakketten die de bereikbaarheid verbeteren. De voorliggende regeling is nadrukkelijk niet het enige instrument waarmee uitkeringen van het Rijk aan medeoverheden verstrekt kunnen worden. Er bestaan ook andere regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken, voor andere doelen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Bijvoorbeeld de Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur, de Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes en de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. Iedere regeling heeft een ander doel en eigen (rand)voorwaarden. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de moties van de leden Van Ginneken en Bouchallikh.

5.4 Strategische afweging onderhoud

In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is de toezegging gedaan aan het lid Koerhuis dat voor half mei/juni de Kamer een brief ontvangt over de strategische afwegingen om bestaande infrastructuur te onderhouden. Met deze brief geven we invulling aan de toezegging. Met het Coalitieakkoord is er extra budget beschikbaar gekomen voor de instandhoudingsopgave van RWS en ProRail. Op 17 mei jl. is het Beleidsprogramma van IenW naar de Kamer gestuurd met de plannen voor de inzet van de extra middelen uit het Coalitieakkoord. Voor de korte termijn (periode tot en met 2025) worden de middelen ingezet om de programmering van RWS en ProRail op te hogen. We werken toe naar een stabilisatie van het uitgesteld onderhoud en hiervoor zullen keuzes gemaakt worden. Dit betekent dat in de eerste jaren, ondanks de extra financiële middelen, het uitgesteld onderhoud op de RWS-netwerken niet kan worden ingelopen. De extra middelen uit het Coalitieakkoord zijn daarbij niet toereikend om al onze wensen en ambities op het gebied van beheer en onderhoud en vervanging en renovatie te realiseren. Daarom zal in deze kabinetsperiode kritisch gekeken worden naar het benodigde basiskwaliteitsniveau van de netwerken. Dit betekent

³⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr. 53 en 61

dat er keuzes worden gemaakt over de prestatieniveaus voor instandhouding als ook de (nieuwe) eisen aan de infrastructuur, zoals klimaataadaptatie, circulair en cyberveiligheid (zie 5.4 Meerjarenplan instandhouding infrastructuur).

5.5 Meerjarenplan instandhouding infrastructuur

In het Beleidsprogramma IenW zoals gedeeld met de Kamer wordt aangegeven dat in lijn met de motie Stoffer c.s.³⁷ wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Het plan is gericht op een stabiele langdurige programmering, waarbij op termijn het uitgesteld onderhoud kan worden ingelopen. Het versterken van assetmanagement blijft noodzakelijk³⁸. Voor de langere termijn werkt het ministerie van IenW samen met de Kamer, decentrale overheden en overige externe partners toe naar het definiëren van een nieuw kwaliteitsniveau van de hoofdinfrastructuurnetwerken. Bij het in kaart brengen van de keuzes en prioriteringen voor het aangepaste basiskwaliteitsniveau wordt het ministerie van IenW ondersteund door een externe audit. Zoals u bent geïnformeerd wordt de audit voor de RWS-netwerken in 2022 uitgevoerd en de audit ProRail in 2024³⁹. Middelen, (netwerk) prestaties en risico's worden weer in evenwicht gebracht en er wordt ook rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van onze infrastructuurnetwerken. Het streven is om voor de begrotingsbehandeling van de begroting 2023 het aangepaste basiskwaliteitsniveau op hoofdlijnen gereed te hebben en aan de Kamer voor te leggen. Dit zal het vertrekpunt zijn voor het gesprek met de Kamer.

5.6 Regionale kaarten grootschalige werkzaamheden

De motie van De Groot c.s.⁴⁰ verzoekt de regering om op korte termijn door middel van regionale kaarten toekomstige grootschalige werkzaamheden overzichtelijk in beeld te brengen voor automobilisten, reizigers, vervoerders en schippers. Ook verzoekt deze motie de regering om samen met andere overheden tot een voorstel te komen hoe deze kaarten kunnen worden doorontwikkeld om gebruikers en bestuurders beter inzicht te geven in de meest gevoelige bestaande hoofdinfrastructuur met een groot risico op uitval; en om in het voorstel op te nemen op welke wijze deze informatie gecommuniceerd kan worden naar gebruikers en bestuurders zodat verrassingen minder vaak zullen voorkomen en sturing kan worden gegeven op de minste hinder.

De Kamer is geïnformeerd via de Kamerbrief Staat van de Infrastructuur in december 2021⁴¹. De Kamer heeft bij deze brief kaartmateriaal ontvangen die inzicht biedt waar (risico's op) beperkingen/hinder zijn of worden verwacht. Om ook in de toekomst aan deze motie te voldoen, is ProRail gevraagd om voortaan in het (addendum op het) beheerplan kaarten op te nemen. Voor RWS wordt momenteel bezien hoe hier een meer structureel karakter aan kan worden gegeven. Verwacht wordt dat ook in 2022 vergelijkbare kaarten worden opgeleverd als in 2021.

Het ontwikkelen van kaartmateriaal samen met regionale overheden wordt nog uitgewerkt. Hier zal na de zomer tijdens regionale gespreksrondes invulling aan worden gegeven. Over de voortgang zal, tezamen met het opgeleverde kaartmateriaal, eind 2022 opnieuw aan de Kamer gerapporteerd worden.

³⁷ Kamerstuk 35 570 A, nr. 63

³⁸ Kamerstuk 35 570-A, nr. 46

³⁹ Kamerstuk 35 925-A, nr. 14

⁴⁰ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 22

⁴¹ Kamerstuk 35 925-A, nr. 25

5.7 Toepassing en actualisatie Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's
Naar aanleiding van het Commissiedebat van 25 mei 2022 over de Transportraad informeren we de Kamer over de toepassing en de actualisatie van de toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) in relatie tot de veranderende goederenstromen als gevolg van de energietransitie.

De WLO-scenario's van het CPB en het PBL uit 2015⁴² vormen belangrijke bouwstenen binnen het MIRT. Ze omvatten demografische en economische trends en bijbehorende ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. De onzekere toekomst wordt zo gevat in twee scenario's. Deze scenario's zijn de basis voor de IMA 2021, die een beeld geeft van de mobiliteitsontwikkelingen en opgaven op de lange termijn, en voor maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's), waarmee de effecten van een maatregel voor de maatschappij in kaart worden gebracht.

Het CPB⁴³ heeft er in 2019 op gewezen dat de energietransitie gepaard gaat met grote onzekerheden in de toekomstige omvang van het goederenvervoer. Het vervoervolume kan hierdoor licht of juist sterk toenemen over de tijd. Het CPB geeft aan dat de WLO-scenario's uit 2015 een goede weergave bieden van de onzekerheid omtrent het toekomstige goederenvervoer. Daarnaast wijst het CPB erop dat het nuttig is om specifiek bij MKBA's van infrastructuurprojecten voor spoor en binnenvaart, ook aanvullende scenario's toe te passen. Zo worden de grotere onzekerheden in beeld gebracht.

Voor projecten in voorbereiding achten we het van belang om waar relevant rekening te houden met de grotere onzekerheden, bijvoorbeeld door het uitvoeren van gevoeligheidsanalyses. Daarnaast is in de IMA 2021 rekening gehouden met veranderende goederenstromen door in de basisprognoses uit te gaan van minder fossiele brandstoffen⁴⁴. Deze basisprognoses vormen ook de basis voor nieuwe modelberekeningen bij de MIRT projecten.

Het PBL werkt samen met onder andere het CPB aan een nieuwe WLO. Aanleiding hiervoor is onder meer het aangescherpte internationale klimaatbeleid. De publicatie wordt verwacht in 2024. Vervolgens zullen de modellen geschikt gemaakt worden, zodat de nieuwe WLO de basis voor de doorrekeningen van de mobiliteitsontwikkelingen en het mobiliteitsbeleid vormt.

5.8 Fossiele en niet-fossiele toekomst zeehavens

Op 24 mei 2022 heeft het lid Kröger om een reactie gevraagd op het artikel in Trouw⁴⁵ over het Investico onderzoek. Hierbij informeren wij de Kamer hoe de klimaatdoelen in het Nederlandse goederen- en havenbeleid worden meegenomen en over de duurzame toekomstperspectieven van de Nederlandse zeehavens.

De havens van Rotterdam, Amsterdam en North Sea Port hebben in reactie op het Investico onderzoek aangegeven dat zij van mening zijn dat investeringen van het Rijk in haveninfrastructuur, zoals de zeesluis IJmuiden en de nieuwe sluis Terneuzen, hard nodig zijn en dat ook blijven. Enerzijds voor vervanging en renovatie van bestaande infrastructuur, anderzijds omdat een afname van fossiele ladingstromen volgens de havens zal leiden tot nieuwe, duurzame goederenstromen die ook investeringen vergen.

⁴² CPB/PBL (2015), Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving/Centraal Planbureau.

⁴³ CPB (2019), Energietransitie en Goederenvervoer in de WLO.

⁴⁴ IenW (2021), Achtergrondrapportage Goederenvervoer integraal

⁴⁵ [Het Rijk ondermijnt klimaatdoelen met havenplannen | Trouw](#)

Het onderzoek van Investico benoemt dat de overheid bij investeringen in infrastructuur voldoende rekening moet houden met het klimaatbeleid en de gevolgen van klimaatverandering. Zoals hierboven is aangegeven is wordt rekening gehouden met veranderende goederenstromen door in de prognoses uit te gaan van minder fossiele brandstoffen. De aanleg van infrastructuur heeft echter vaak een lange doorlooptijd. De analyses voor bijvoorbeeld de zeesluis in IJmuiden en de sluis in Terneuzen zijn opgesteld vóór 2012. Dat was in een periode ruim voor het klimaatakkoord van Parijs, toen de prognoses voor verduurzaming van vervoer en goederen anders waren. Zeeschepen worden bovendien steeds groter en de oude Noordersluis in IJmuiden is uit 1912 en moest vervangen worden.

De Havennota 2020-2030⁴⁶ gaat uit van meer recente inzichten en constateert dat de sector door de energietransitie nieuwe goederenstromen moet aanboren. Dat biedt kansen voor een duurzame economie. Zoals is aangegeven in de Goederenvervoeragenda⁴⁷ maakt het ministerie van IenW zich hier met o.a. duurzaam goederenvervoer sterk voor. Met inzet van duurzame brandstoffen, laadinfrastructuur, walstroom-elektriciteit voor zeeschepen, batterij-elektrische binnenvaart en de modal shift naar water, spoor en buisleidingen draagt het kabinet (met o.a. het Europese Fit for 55 pakket) hier verder aan bij.

De Nederlandse zeehavens zien ook volop kansen in niet-fossiele goederen- en energiestromen. De havens hebben het voordeel van de strategische ligging, met veel windparken voor de kust die de productie van groene waterstof mogelijk maakt. Ook de mogelijkheid van het importeren van groene waterstof om industrie en transport te verduurzamen pakken de havens voortvarend op. Recent heeft Havenbedrijf Rotterdam samen met gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland en meer dan 70 in de EU gevestigde bedrijven een propositie bij de Eurocommissaris voor Klimaat aangeboden, met als doel om in 2030 4,6 mln. ton groene waterstof te importeren en produceren.

De havenvisie 2030 van Havenbedrijf Rotterdam houdt ook sterk rekening met een groene toekomst. In de verschillende scenario's voor ontwikkeling van de goederenstromen tot 2040 wordt de snelheid waarmee de wereldwijde energietransitie tot stand komt nadrukkelijk meegewogen. Havenbedrijf Amsterdam geeft in de Visie 2030 aan dat zij geen nieuwe kolen- en/of minerale olieterminals in het havengebied wil laten vestigen en heeft zich tot doel gesteld dat de op- en overslag van kolen in 2030 volledig is afgebouwd.

Het Havenbedrijf Moerdijk wenst in 2030 het knooppunt van duurzame logistiek en chemie te zijn. Moerdijk zet in op kustvaart en spoorvervoer om de modal shift naar spoor en water te stimuleren. Groningen Seaports streeft ernaar om van de regio Delfzijl/Eemshaven een waterstof hub te maken en zet daarom in op versnelde ontwikkeling van elektriciteit uit wind op zee en aanlanding in de haven. En in de Vlaams-Nederlandse delta ziet North Sea Port ontwikkelmogelijkheden in offshore-wind en waterstofproductie- en consumptie.

5.9 Afbouwpad naar nul CO₂-uitstoot

Het onderzoek naar een afbouwpad naar nul CO₂ uitstoot in 2030 bij de aanbestedingen van infrastructuurprojecten loopt en wordt meegenomen binnen de uitwerking van de strategie "Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur projecten"⁴⁸. Uw Kamer wordt later dit jaar geïnformeerd over de uitkomsten.

⁴⁶ Kamerstuk 31409, nr. 306

⁴⁷ Kamerstuk 34 244, nr. 2

⁴⁸ Kamerstuk 32 813, nr. 750.

5.10 *Plan Bureau Leefomgeving onderzoek naar vervoersarmoede*

Eerder is de Kamer gemeld dat de PBL-publicatie over vervoersarmoede in het najaar van 2021 naar de Kamer zou worden gezonden in reactie op de motie van De Hoop c.s.⁴⁹. Vervolgens is aangegeven dat de publicatie medio 2022 gereed zou komen. Helaas heeft het PBL onlangs gemeld dat de beoogde publicatiedatum wederom wordt verschoven, nu naar oktober 2022. De reden voor de vertraging is onderzoekstechnisch van aard: het matchen van verschillende datasets was moeilijker dan voorzien, aldus het PBL. In de reactie op de genoemde PBL-publicatie zullen we ingaan op de woningbouwopgave conform de toezegging op 11 april 2022 in het Notaoverleg MIRT aan het lid Bouchallikh. De reactie op de PBL-publicatie zal later volgen, omdat deze nog afstemming vergt met andere departementen, medeoverheden en stakeholders.

5.11 *Verkeersongevallenregistratie*

In de Kamerbrief van 19 april jl.⁵⁰ is een toelichting gegeven op verkeersongevallencijfers uit het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON). In BRON zijn gegevens over verkeersongevallen opgenomen die onder andere door de politie zijn geregistreerd. In de brief is toegezegd dat RWS bekijkt of bij het presenteren van geregistreerde ongevallencijfers uit het BRON van specifieke wegen in plaats van de administratieve wegnummers uit het Nationaal Wegenbestand, voortaan de wegnummers zoals vermeld op de hectometerpaaltjes langs de weg vermeld kan worden. Dit blijkt geval te zijn, omdat zowel het administratieve wegnummer als het wegnummer zoals getoond op de hectometerpaaltjes in BRON worden opgeslagen en handmatig kunnen worden uitgelezen. De geregistreerde ongevallen op de kruispunten van de betreffende wegnummers worden voortaan eveneens meegenomen, ook wanneer het ongeval door de politie wordt geregistreerd op het kruisende wegvak van een andere wegbeheerder.

Voor het verklaren van eventuele verschillen met eerder gepresenteerde ongevallencijfers op specifieke N-, A- of E-wegen, zal bij het presenteren van toekomstige ongevallencijfers aan uw Kamer inzichtelijk worden gemaakt welke ongevallen zijn geregistreerd op de onderliggende administratieve wegnummers en welke ongevallen kruispuntongevallen betreffen. Dit komt overeen met de manier waarop het aantal in BRON geregistreerde verkeersdoden op Rijks-N-wegen is gepresenteerd in de Kamerbrief van 19 april jl.

Om deze selectie- en presentatiewijze van verkeersongevallen voor andere gebruikers van BRON te verhelderen, zal een extra toelichting worden gegeven in de producthandleiding van BRON. Deze actie komt bovenop de reeds in gang gezette acties, zoals genoemd in de Kamerbrief van 19 april jl., om de kwaliteit van de verwerking van ongevallengegevens te verbeteren. Zo wordt met de implementatie van de nieuwe ICT data-omgeving van BRON, naar verwachting in de loop van volgend jaar, het verwerken en uitlezen van ongevallengegevens meer geautomatiseerd.

5.12 *Verkeersongevallen op N-wegen*

De motie van het lid Madlener⁵¹ verzoekt om een top 10 van N-wegen waar de meeste ongevallen gebeuren, op te nemen in het MIRT-Overzicht. Voor een goede indicatie van de verkeersonveiligheid is het van belang om naast cijfers over het absolute aantal ongevallen, ook te kijken naar de hoeveelheid verkeer op de betreffende wegen. Daarmee kan het aantal ongevallen per gereden voertuigkilometer (risicocijfer) in beeld worden gebracht. Verkeersveiligheid is een

⁴⁹ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 37

⁵⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1001

⁵¹ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 18

van de prioriteiten in deze Kabinetsperiode. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie en wordt ook gekeken naar het risicocijfer op de betreffende wegen. Omdat het onderzoek dat hiervoor benodigd is naar verwachting dit najaar kan worden afgerond, is het niet mogelijk de gevraagde top 10 op te nemen in het MIRT-Overzicht van dit jaar. De Kamer wordt daarom dit najaar separaat geïnformeerd over de onderzoeksresultaten, waarna deze worden opgenomen in het volgend jaar te publiceren MIRT-Overzicht.

5.13 Hulpteams bij ongevallen filebestrijding

In het Notaoverleg MIRT van 11 april jl. is toegezegd de Kamer voor het zomerreces te zullen informeren over de resultaten van de hulpteams in het kader van filebestrijding bij ongevallen. Helaas lukt dat niet binnen deze termijn. De reden hiervoor is dat het verwerken van onderliggende technische informatie meer tijd in beslag neemt dan verwacht. De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

5.14 Onderzoek verkeersveiligheid N50

De uitvoering van de motie van het lid Geurts⁵², waarin de regering verzocht wordt om op de N50 onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen en hierbij de verschillende opties van infrastructurele maatregelen te bezien die ervoor kunnen zorgen dat de kans op ernstige ongelukken afneemt, is in volle gang. De verwachting is dat het onderzoek dit najaar gereed is, waarna de Kamer over de uitkomsten geïnformeerd zal worden. Over de tijdelijke maatregelen bent u geïnformeerd in paragraaf 4.3.8.

5.15 Onderzoek invloed andere weggebruikers op veiligheid van e-bikers

De motie van de leden Peter de Groot en Geurts⁵³ verzoekt, om samen met de fietsersbond, fietsleveranciers en andere stakeholders te onderzoeken welke invloed andere weggebruikers hebben op de veiligheid van fietsers in het algemeen en e-bikers in het bijzonder. Bij dit onderzoek wordt het recente rapport van VeiligheidNL over oorzaken van fietsongevallen meegenomen [Rapportage \(snor- brom\) fietsongevallen 2020-2021 \(veiligheid.nl\)](#). Daarnaast wordt op korte termijn een rapportage verwacht waarin in kaart wordt gebracht op welke punten de beleidslijnen op de korte- en lange termijn bijgesteld kunnen worden om de fietsveiligheid te verbeteren. Deze zal ook betrokken worden bij de uitvoering van de motie. Dit maakt dat de eerdere ambitie om rond de zomer van 2022 de Kamer te informeren over deze motie nu is bijgesteld naar het najaar van 2022.

5.16 Stand van zaken gehandicaptenvoertuigenkader

Eerder is aangegeven dat de Kamer voor de zomer van 2022 geïnformeerd zal worden over de stand van zaken van het gehandicaptenvoertuigenkader⁵⁴. Naar aanleiding van de gesprekken met betrokken partijen, wordt onderzocht welke regelgeving omtrent gehandicaptenvoertuigen in andere (Europese) landen wordt gehanteerd. De uitkomsten hiervan worden pas in het najaar verwacht en gebruikt om het gehandicaptenvoertuigenkader verder vorm te geven. Hierna zal de Kamer geïnformeerd worden.

⁵² Kamerstuk 35 570-A, nr. 82

⁵³ Kamerstuk 29 398, nr. 949

⁵⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 975

5.17 *N33 en bruggen*

De motie van het lid Koerhuis⁵⁵ verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de provincie Groningen en Groningen Seaports hoe het knelpunt van de N33 en de bruggen op te lossen, en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren. Eind vorig jaar zijn al gesprekken gevoerd en afspraken gemaakt met de gemeente en provincie Groningen en provincie Friesland over de bruggen over de Hoofvaarweg Lemmer Delftzijl. Hierover is de Kamer met de brief van 16 december 2021 geïnformeerd⁵⁶. Daarnaast is voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen door dit Kabinet € 200 miljoen beschikbaar gesteld. In het kader van deze aanpak wordt ook gekeken naar mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen op de N33. In november is de Kamer geïnformeerd⁵⁷ dat het overleg met de provincie over de N33 Zuidbroek - Appingedam nog gaande is, nadat hier een tekort is ontstaan doordat de provincie Groningen een deel van de budgetten van deze projecten heeft ingezet voor de Zuidelijke Ringweg Groningen. Voor dit project is nog geen oplossing voorhanden.

5.18 *Aanpak vaarweg Maastricht*

In 2018 is uit onderzoek gebleken dat de invaart van het Julianakanaal ten hoogte van Maastricht gevaarlijk is voor grotere schepen, de zogenoemde klasse Vb, gedurende periodes van hoge afvoeren (ca. 2 maanden per jaar). Diep geladen en grote schepen moeten hierdoor blijven wachten of omvaren en hebben daardoor reistijdverlies. De vaarroute is daardoor onbetrouwbaar en kan voor langere tijd gestremd zijn wat tot schade leidt in de hele economische keten. Daarnaast zijn er andere beperkingen op de vaarweg zoals de moeilijke passeerbaarheid van de diverse bruggen in Maastricht en het eenrichtingsverkeer voor grote schepen in delen van het Julianakanaal. Daarom zijn maatregelen nodig om veilige toelating van klasse Vb-schepen (doel van het project Maasroute fase 2b) ook bij hogere afvoeren mogelijk te maken. In september 2021 heeft het ministerie van IenW opdracht gegeven voor de planvorming voor drie nautische veiligheidsknelpunten bij de invaart van het Julianakanaal in Maastricht. Het juridisch kader is hier de Omgevingswet.

Hierbij hoort ook afstemming met de gemeente Maastricht over het oplossen van de nautische knelpunten tussen de Wilhelminabrug en Noorderbrug in relatie tot de toekomst van de spoorbrug bij Maastricht (de Lanakerbrug). Over het laatstgenoemde heeft de Kamer begin dit jaar een motie van De Hoop, Van der Molen en Dassen⁵⁸ aangenomen. De aanvraag van de sloopvergunning is kort na de indiening van de motie ingetrokken. In samenwerking met de gemeente Maastricht wordt een gezamenlijk toekomstbeeld opgesteld, zodat zowel de gemeente als de Kamer een goede afweging kunnen maken. In de tussentijd nemen partijen geen onomkeerbare stappen. Dit najaar ontvangt de Kamer meer informatie over dit project en de geboekte voortgang ten aanzien van het toekomstbeeld.

5.19 *Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe*

Het ministerie van IenW onderschrijft het belang van de motie Koerhuis en Minhas⁵⁹ om het knelpunt van de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe met de Duitse regering te bespreken om te verzoeken de vergroting van de vaardiepte van het genoemde traject spoedig op te pakken. De aanpak van dit project is eerder meerdere malen op ambtelijk niveau vanuit Nederland bij de Duitse collega's aanhangig gemaakt.

⁵⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 44

⁵⁶ Kamerstuk 35 925-A, nr. 20

⁵⁷ Kamerstuk 35 925-A, nr. 24

⁵⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 959

⁵⁹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 42

De vergroting van de vaardiepte van het exacte knelpunt, zijnde het 50 kilometer lange ondiepe traject tussen St. Goar en Wiesbaden, is al opgenomen in het "Bundesverkehrswegeplan 2030" (BVWP) van de Bondsregering. Destijds heeft het ministerie van IenW in de schriftelijke reactie op dit plan reeds het belang van het wegnemen van dit vaarwegknelpunt expliciet benoemd als significant voor Nederland en ook de gehele Rijn. Deze vergroting van de vaardiepte verbetert immers de bereikbaarheid van het achterland vanuit onze zeehavens. Tevens laat het BVWP een zeer positieve MKBA zien met aanzienlijke maatschappelijke baten voor zowel Duitsland als Nederland voor onder andere de havens en de binnenvaart.

5.20 *Verbinding naar Aken*

Afgelopen periode is uitwerking gegeven aan de motie van het lid Geurts-Minhas⁶⁰ die oproept om kansen te onderzoeken om de verbinding Eindhoven-Aken op de korte termijn te realiseren op de bestaande infrastructuur. Het rapport is als bijlage toegevoegd bij deze brief. Uit het onderzoek blijkt dat er aan de randen van de dag⁶¹ mogelijkheden op het spoor zijn voor een verbinding Eindhoven – Aken. Deze ruimte ontstaat doordat zowel NS als Arriva in hun huidige dienstregeling aan de randen van de dag minder rijden. Wel zijn er uitwerkingsvragen op het gebied van governance, dienstregeling en financiën die zorgvuldig opgepakt dienen te worden.

De provincie Limburg pakt, in samenwerking met provincie Brabant en het ministerie van IenW, het voortouw in het beantwoorden van de uitwerkingsvragen en is bereid om voor het gebied van de regionale concessie (Heerlen – Aken) financieel bij te dragen aan deze verbinding. Zowel NS als Arriva zijn bereid mee te werken aan de nadere uitwerking en ook zal de Duitse vervoersautoriteit NVR betrokken worden. De beantwoording van de uitwerkingsvragen zal onder andere inzicht bieden in de haalbaarheid en het tijdsfad tot de mogelijke introductie. Limburg, Brabant en IenW benadrukken dat de huidige afspraken over de introductie van de Drielandentrein naar Luik en de tweede sneltrein naar Aken prioriteit hebben. Dit in lijn met de motie Boulakjar-Alkaya⁶² die oproept om, onafhankelijk van nader onderzoek, in te zetten op het realiseren van de tweede sneltrein Maastricht – Heerlen – Aken.

De gefaseerde aanpak uit 2020 blijft onverminderd staan met als stip op de horizon: de IC-verbinding richting Aken gedurende de gehele dag. Capaciteitsuitbreiding op Eindhoven CS is hiervoor een cruciale bouwstap. Daartoe wordt de studie 'Toekomstvast spoor zuidoost Nederland' uitgevoerd. Komende periode zal verdere uitwerking worden gegeven aan de IC-verbinding naar Aken, waaronder de benodigde infrastructurele maatregelen.

5.21 *Bus Rapid Transit verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht*

In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd de studie naar een innovatieve en hoogwaardige busverbinding tussen Breda-Gorinchem-Utrecht voor de zomer met de Kamer te delen. Bijgaand treft u deze studie aan. Op basis van de conclusies van de studie wordt deze maand samen met de provincies Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland, gemeente Breda en het netwerk U10 een intentieovereenkomst afgesloten, die gepubliceerd zal worden in de Staatscourant. Hierin spreken de betrokken partijen af zich in te

⁶⁰ Kamerstuk 29 984 nr. 933

⁶¹ Dit betreft de tijdvensters na 20.00 uur in de avond en voor 8.00 uur in de ochtend. In het weekend brede ochtend (za tot ca. 9.30 zo tot ca. 11.30)

⁶² Kamerstuk 29 984 nr. 934

spannen om alle benodigde maatregelen uit te werken om in het najaar van 2023 tot een investeringsbeslissing te kunnen komen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ten slotte

Met deze brief hebben we de Kamer geïnformeerd over de versnellingsafspraken voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen, zoals besproken in de BO's Leefomgeving, over kostenbeheersing, het moderniseren van het MIRT en de stikstofopgave. Ook is inzicht gegeven in de voortgang van het lopende MIRT-programma, en de op moties en toezeggingen.

We werken slagvaardig aan de uitvoering van de ambities uit het Coalitieakkoord om Nederland bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Hiertoe blijven we ook de komende jaren het MIRT gebruiken, om opgaven te agenderen, te bespreken, afwegingen en keuzes te maken en investeringsbeslissingen te nemen.

In het najaar bespreken we tijdens de BO's MIRT de ontwikkelingen in het MIRT, de verdere keuzes en prioritering van lopende projecten en programma's en ook de besteding van de middelen voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen