

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 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-2018/42378

Bijlage(n)
1

Datum
Betreft Uitkomsten vervolg BO MIRT Zuidwest en Noordwest
 Nederland

Geachte voorzitter,

Met deze brief melden wij u, mede namens de minister van BZK, de uitkomsten van de vervolg Bestuurlijke Overleggen MIRT (hierna: BO MIRT) Zuidwest Nederland en Noordwest Nederland, gehouden op 15 maart 2018.

Achtergrond

De BO's van 15 maart zijn een vervolg op het BO MIRT Zuidwest Nederland van 6 december 2017 en het BO MIRT Noordwest van 7 december 2017. Over de uitkomsten van de BO's van december bent u geïnformeerd met Kamerbrief 34 775 A, nr. 56 (8 december 2017). Tijdens deze BO's is besloten om in het voorjaar verdere afspraken te maken over het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma 'duurzame bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag', het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma 'bereikbaarheid van, naar en in de MRA'. In het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's is tijdens het BO van 15 maart 2018 ook in onderlinge samenhang gesproken over bereikbaarheid en de ruimtelijke vraagstukken, inclusief de flinke woningbouwopgave in beide regio's.

Zoals ook in het najaar toegelicht wegen wij investeringen op het gebied van bereikbaarheid af op basis van de prioriteiten uit het Regeerakkoord, de knelpunten uit de NMCA en de mate van cofinanciering. Het is verder van belang dat plannen voldoende concreet zijn zodat ze rijp zijn voor besluitvorming. Ook hechten wij eraan dat plannen toekomstvast en doelmatig zijn, mede in de zin dat ze aansluiten bij de ruimtelijk-economische ontwikkelingen van het gebied. Voor alle investeringen geldt dat een brede (financiële) afweging nodig is.

Ons beleid is erop gericht om de huidige opgaven op het gebied van bereikbaarheid aan te pakken en toekomstige knelpunten zoveel mogelijk te voorkomen. Daarom worden maatregelen op de korte, middellange en lange termijn genomen. Wij kijken daarbij niet alleen naar infrastructuuro oplossingen, maar ook naar hoe we de bereikbaarheidsopgaven slimmer en duurzamer kunnen oppakken. Centraal staat de opgave en het oplossend vermogen van maatregelen. Daarbij pakken we op wat het meest urgent is, met open vizier naar de lange termijn. Samen werken we zo aan een slim en duurzaam mobiliteitssysteem.

Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT 15 maart 2018

Met name in grootstedelijke regio's grijpen opgaven op het gebied van economie, wonen, leefbaarheid en bereikbaarheid sterk op elkaar in. Deze opgaven bevinden zich op verschillende schaalniveaus en betreffen verschillende verantwoordelijkheden, waarbij maatregelen op nationaal, regionaal en lokaal niveau op elkaar moeten worden afgestemd. Om dit effectief op te pakken, hebben we eerder met onze regionale partners gesproken over gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's en afgesproken deze in vervolg BO's verder in te vullen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/42378

De gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's bevatten een aanzet om samen vorm te geven aan de ambitie om verschillende ruimtelijke opgaven in samenhang aan te pakken. In het regeerakkoord is aangegeven dat het kabinet de ambitie heeft om de woningbouw aan te jagen en daar op regionaal niveau afspraken over te maken. De behoefte aan nieuwe woningen is in de grootstedelijke gebieden het meest omvangrijk en complex. De minister van BZK heeft in haar Kamerbrief "Meer prioriteit voor woningbouw" van 13 maart 2018 (Kamerstuk 32847, nr. 332) al aangegeven dat in de ruimtelijke afweging meer prioriteit moet worden gegeven aan het invullen van de woningbehoefte.

Voor het versnellen en vergroten van de woningbouwproductie geldt dat dit in nauwe samenhang met de bereikbaarheid van deze locaties moet worden bekeken. Daarvoor zijn de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's van groot belang. Het gaat hierbij zowel om het versnellen van de woningbouwproductie op de korte termijn als het borgen van voldoende plancapaciteit voor woningbouw op de langere termijn. Het tijdig nadenken over de beschikbaarheid van voldoende plancapaciteit betekent ook tijdig nadenken over de invulling van de andere ruimtelijke opgaven en de benodigde ontsluiting van nieuwe bouwlocaties zodat mensen makkelijk naar werk en vrijetijdsbesteding kunnen komen. De minister van BZK beoogt de concrete ruimtelijke inpassing van woningbouw ook onderdeel te laten zijn van de strategische BO's MIRT van komend voorjaar, zodat de samenhang met mobiliteit is gewaarborgd en de dialoog verbreed wordt naar wat de verschillende partijen op de diverse domeinen kunnen bijdragen.

BO MIRT Zuidwest (gebiedsprogramma metropoolregio Rotterdam – Den Haag)

In de Zuidelijke Randstad zijn tot 2040 circa 240.000 extra woningen nodig. Zonder goede plannen loopt de regio vast op het spoor en op de weg. Rijk en regio zijn het eens geworden over de start van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag. Onderdeel van dit programma is een verstedelijkingsstrategie. De regio zet hierbij in op het realiseren van nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied langs hoogwaardige OV-assen. RandstadRail en het spoor Leiden-Dordrecht vormen de centrale as voor deze verstedelijking. Op het BO van 15 maart hebben wij een plan van aanpak voor de werkplaats OV, Ruimte en Duurzaamheid vastgesteld. In deze werkplaats wordt een strategie ontwikkeld om de planning van verstedelijking, woningbouw en versterking van het OV- en fietsnetwerk in samenhang te maken. Dit in goede afstemming met de Verstedelijkingsalliantie¹, BZK, de vervoerders en Prorail.

Voor het gebiedsprogramma hebben we ook de plannen van aanpak van twee pre-verkenningen vastgesteld. Allereerst een pre-verkenning naar een nieuwe

¹ De Verstedelijkingsalliantie is een samenwerkingsverband van Provincie Zuid-Holland, Leiden, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam, Rotterdam, Dordrecht en Zoetermeer.

oeververbinding regio Rotterdam. De aanleg van deze oeververbinding voor weg en OV kan de A16 en de Van Brienoordbrug ontlasten. Doel van de preverkenning is de scope van de projecten, de eerste inzichten in de mogelijke effecten van alternatieven en varianten en de financiering helder te krijgen. Daarnaast start een pre-verkenning naar de schaa sprong regionale mobiliteit Binckhorst/Innovation District (Den Haag). Het streven is om in het najaar startbeslissingen voor MIRT-verkenningen te nemen. Rijk en regio zullen kijken naar de mogelijkheden op hun begrotingen voor aanvullende financiering en naar kansen om alternatieve bronnen van financiering aan te boren.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/42378

BO MIRT Noordwest Nederland

Programma MRA

Rijk en regio zijn het eens over de start van het gebiedsprogramma MRA. De ruimtelijk-economische dynamiek in de MRA is groot. De regio groeit tot 2040 met ongeveer 250.000 woningen. Zonder goede afspraken loopt de regio vast op het spoor en op de weg. Voor de MRA is in het BO van 15 maart onder meer afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit. Het eerste actieprogramma heeft als doel de groei van de woon-werk autopedel te beperken en huidige bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) in stedelijk gebied op te lossen. Het tweede heeft als doel om met publiek-private samenwerking bij te dragen aan (de transitie naar) een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem langs de thema's: fiets, smart mobility, logistiek, duurzame mobiliteit en de werkgeversaanpak.

Ook wordt gestart met een MIRT-verkenning naar de ontvlechting van de A9 Rottepolderplein, één van de oudste knooppunten van Nederland waar nu vrijwel dagelijks file staat. Hiervoor wordt €30 miljoen gereserveerd door het Rijk, vanuit de uit het wegbudget beschikbare middelen (€200 miljoen). Ook wordt gestart met een MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de Zuidwestkant Amsterdam en Schiphol. Daarbij wordt een ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol - Amsterdam ontwikkeld. Tevens wordt in kaart gebracht hoe de groei van de regio neerslaat op de weg- en spoorring en aansluitende infrastructuur rond Amsterdam. Zo wordt gekeken hoe het snelwegennetwerk aan de westkant van Amsterdam versterkt kan worden zodat het verkeer dat niet in de stad hoeft te zijn buiten de A10 om kan rijden. Begin 2019 worden de eerste ontwikkelpaden gepresenteerd. Net als bij het gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag zijn voor de MRA afspraken gemaakt over de organisatie en sturing van het programma en over de financiering door Rijk en regio.

Voor de korte en middellange termijn zijn afspraken gemaakt om knelpunten aan te pakken. Om meer trams te laten rijden naar IJburg en de Sluisbuurt goed te ontsluiten, worden de op- en afritten bij de A10 (S114) aangepakt. Ook worden, in het kader van het Actieprogramma Stedelijke Bereikbaarheid, op acht OV-stations investeringen gedaan in fietsparkeerplaatsen bijvoorbeeld in Almere, Amsterdam en Lelystad en trekt de regio geld uit om metrohalte Sixhaven aan de Noordzuidlijn toe te voegen. Tegelijkertijd wordt zwaarder ingezet op het maken van afspraken over spitsmijden.

OV en spoor

Sinds 2014 wordt gewerkt aan de planuitwerking van Amsterdam Centraal om een hoogfrequente dienstregeling mogelijk te maken. Medio 2017 is een analyse

gestart om doelmatige opties te verkennen. Op grond van deze analyse is geconcludeerd dat verschillende varianten mogelijk zijn, waaronder de aanleg van tien doorgaande sporen bij Amsterdam Centraal of de aanleg van negen sporen samen met een vijfde en zesde spoor bij Amsterdam Zuid. De combinatie van beide kan ook, maar is duurder en op grond van de knelpuntenanalyse in de NMCA tot 2030 niet nodig. Een uitbreiding van Amsterdam Zuid zou het mogelijk maken om internationale treinen te laten aanlanden op Amsterdam Zuid en daar het internationale treinstation van Amsterdam van te maken. Dat zou dan ruimte maken voor een OV-ontsluiting voor de grote woningbouwopgave in Amsterdam West.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/42378

De partijen die op 15 maart bijeen waren in het BO MIRT constateren op basis van de beschikbare informatie een duidelijke samenhang tussen de nationale en internationale OV-opgave en de mogelijkheden die een vijfde en zesde spoor op Amsterdam Zuid biedt, in combinatie met een verbouwing van Amsterdam Centraal. Wel hebben partijen behoefte aan aanvullende informatie over de effecten van verschillende opties voor de reiziger. Partijen spreken af om een volgend BO MIRT nader te overleggen. Een investeringsbeslissing wordt nu niet genomen.

Tot slot

Naast deze BO's blijven we via de OV-en spoortafels en de reguliere BO's MIRT uiteraard ook in overleg met de andere regio's om de daar geconstateerde opgaven gezamenlijk aan te pakken. Het kabinetsbeleid is erop gericht om de mobiliteitsopgaven in samenhang te zien. Overigens kan ook de fiets een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarom maakt het kabinet later dit jaar, in het kader van 'tour de force', afspraken over het verbeteren van de fietsbereikbaarheid.

Conform het regeerakkoord zal het Infrastructuurfonds na 2030 worden omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Wij vinden het belangrijk dat de partners in de regio actief bij deze transitie worden betrokken. Daarom zijn de regio's uitgenodigd om mee te denken over de spelregels van het nieuw te vormen Mobiliteitsfonds. We benutten hiervoor de MIRT-overleggen.

In de bijlage vindt u een overzicht van alle afspraken die zijn gemaakt tijdens de BO's van 15 maart.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer