

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 16

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 november 2023

Sinds de vorige brief over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van afgelopen juni is er veel gebeurd. Het kabinet is demissionair en de verkiezingen zijn binnenkort. Vanaf de start van deze coalitie hebben we samen met de MIRT-regio's hard gewerkt aan het programma. Zo heeft het kabinet met middelen uit het coalitieakkoord (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) voor € 7,5 mld. aan plannen mogelijk gemaakt om 400.000 nieuwe woningen goed ontsloten en bereikbaar te maken. Dat gebeurde met investeringen in onder meer de Oude Lijn, het draaiend houden van de ringen rondom Amsterdam, Rotterdam/Den Haag, Utrecht en Eindhoven, en een groot pakket aan afspraken voor regionale en lokale wegen, OV voorzieningen, fietsinfrastructuur, hubs en kleinere bereikbaarheidsmaatregelen.

Daarnaast keken we met de hoofdlijnennotitie van de Mobiliteitsvisie 2050 naar wat er op de middellange en lange termijn nodig is om Nederland ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig te houden.¹ Het motto is daarbij «de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd». De hoofdlijnennotitie wordt de komende periode concreter gemaakt in het actieprogramma Mobiliteitsvisie en in de gezamenlijke aanpak mobiliteitstransitie.

Het tekort aan stikstofruimte, de schaarse financiële middelen en de beperkte maakcapaciteit blijven voorlopig beperkende factoren. Dat zorgt voor grote uitdagingen. Met de herprioritering van geld uit het Mobiliteitsfonds (MF) ligt de focus op het zo efficiënt mogelijk inzetten op de projecten die wel kunnen doorgaan. In het bijzonder focust het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op de instandhouding van het

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 388

enorme netwerk van bestaande auto-, spoor- en vaarwegen. Denk bijvoorbeeld aan het onderhoud aan de IJsselbruggen van de A12, de Friese sporen en de sluizen in de Maas. We hebben oog voor de onzekere gevolgen van het pauzeren van aanlegprojecten en zetten ons in om deze projecten later weer op te starten. Het eerlijke verhaal is echter dat dit niet direct voorzienbaar is. Zoals de Kamer met Prinsjesdag ook is gemeld: het ministerie blijft in samenwerking met de regio's werken aan de grote opgaven waar we voor staan op het gebied van bereikbaarheid.² Nieuwe investeringsbesluiten zijn echter aan een nieuw kabinet.

Op 6, 7 en 9 november waren de Bestuurlijke Overleggen (BO's) MIRT. In deze overleggen met de vijf MIRT-regio's en de goederenvervoercorridors (GVC) is gesproken over de herprioritering van het MF en zijn afspraken gemaakt over lopende MIRT-projecten en -programma's. Verder is in enkele regio's een strategisch gesprek gevoerd over domeinoverstijgende en bereikbaarheidsopgaven in de fysieke leefomgeving en verstedelijking.

In de BO's MIRT is ook de voortgang besproken van de aanpak in de NOVEX-gebieden, evenals de voortgang van het proces voor de ontwikkeling van de nieuwe Nota Ruimte, waarbinnen op integrale wijze ruimtelijke opgaven worden meegenomen. Dit mede op basis van de provinciale ruimtelijke voorstellen met ontwikkelperspectieven en de daaropvolgende afspraken tussen Rijk en provincies (in ruimtelijke arrangementen) over ruimtelijke structurerende keuzes voor de Nota Ruimte en provinciale omgevingsvisies. De Contourennotitie is een belangrijk tussendocument voor de Nota Ruimte en presenteert de inhoudelijke scope en eerste richtingen voor het overkoepelende visieverhaal met de reeds gemaakte en nog te maken keuzes.³ Het programma Ruimte voor Economie is net gereed en moet daarom nog een rol krijgen in de integraliteit met de andere ruimtelijke opgaven. Doel is om de samenhang met ruimte voor economie – waar dit aan de orde is – een plek te geven bij de totstandkoming van de NOVEX ontwikkelperspectieven en de uitvoeringsagenda's.

Met deze brief informeren wij de Kamer over de uitkomsten van de BO's MIRT 2023 en over de laatste ontwikkelingen binnen de verschillende MIRT-projecten en -programma's. De belangrijkste ontwikkelingen hierbij zijn de start van het MIRT-onderzoek N33 Appingedam-Eemshaven, waarbij de N33 wordt verbreed en een oeververbinding wordt gerealiseerd. Het tekenen van de bestuursovereenkomst CID Binckhorst, waarmee een nieuwe stap is gezet in de ontwikkeling van dit woningbouwgebied hand in hand met Hoogwaardige OV-voorzieningen. Plus de vaststelling van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en het MIRT-project Baarlo-Hout-Blerick. Een volledig overzicht van alle bestuurlijke afspraken is te vinden in de bijlage bij deze brief.

Met deze brief informeren we de Kamer over de volgende zaken:

1. Herprioritering MF
2. Voortgang MIRT-projecten en programma's
 - 2.1 Regio Noord
 - 2.2 Regio Zuidwest
 - 2.3 Regio Noordwest
 - 2.4 Regio Zuid
 - 2.5 Regio Oost
 - 2.6 Goederenvervoercorridors
 - 2.7 Algemeen
3. Moties en toezeggingen

² Kamerstuk 36 410, nrs. 8 en 9

³ Kamerstuk 29 435, nr. 264

1. Herprioritering Mobiliteitsfonds

In de brief aan de Kamer van 19 september jl. over de herprioritering binnen het MF is aan de Kamer toegezegd om de afspraken die hierover met de regio's zijn gemaakt tijdens de BO's MIRT met de Kamer te delen.⁴ Met deze brief wordt daar invulling aan gegeven. Er zijn tijdens de BO's MIRT werkafspraken gemaakt over de opstartstrategie, landelijke netwerkanalyse, verdieping per MIRT-regio, het afweegkader voor resterende projectbudgetten en het vervolgproces. Deze afspraken zijn opgenomen in de bijlage bij deze brief.

De regio's hebben in de BO's MIRT onder meer ingebracht weliswaar begrip te hebben voor de beweging die door het Rijk wordt gemaakt, maar hebben zorgen uitgesproken over bereikbaarheid als belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verstedelijking en de effecten van het pauzeren van de projecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor bewoners en bedrijven in de regio. Daarbij is aandacht gevraagd voor de samenhangende inzet van alternatieve maatregelen om de bereikbaarheid, zoals beter benutten van de bestaande netwerken, fietsmaatregelen en gedragsaanpak, waaronder werkgeversaanpak, normeren en fiscale maatregelen. Ook is het belang van samenwerken benadrukt om de effecten van het pauzeren van de projecten zo goed mogelijk op te vangen.

1.1. Impact pauzeren en bereikbaarheids- en mobiliteitsvraagstukken

In de brief van 19 september jl. is ook de toezegging gedaan om de Kamer dit najaar te informeren over de gevolgen van het noodzakelijk pauzeren voor onder meer de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het verlengde van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) is op dit moment een landelijke netwerkanalyse gaande, waarmee gevolgen van het pauzeren inzichtelijk worden gemaakt. Deze analyse wordt in november definitief afgerond, waarna de opgedane inzichten eerst besproken worden met de partners in de MIRT-regio's. Met een separate brief wordt de Kamer medio december geïnformeerd over de concrete inzichten die met deze analyse zijn opgedaan.

De landelijke netwerkanalyse vormt de basis om de komende periode samen met de regio's verder te werken aan een verdieping per MIRT-regio. Een ambtelijke werkgroep «mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken» met vertegenwoordigers van Rijk en regio wordt ingericht om gezamenlijk vorm te geven aan dit proces. Deze regionale verdieping moet per MIRT-regio meer zicht gaan bieden welke vraagstukken er ontstaan als gevolg van het pauzeren van 17 weg- en vaarwegprojecten en welke mitigerende maatregelen er wenselijk en mogelijk zijn. De resterende budgetten worden behouden voor de gepauzeerde wegprojecten, omdat de onderliggende opgaven van deze projecten niet verdwenen zijn zodra weer voldaan is aan de voorwaarden voor het opstarten van de projecten. Desondanks kan in samenspraak met de regio door het Rijk besloten worden om resterende Rijksmiddelen te benutten voor mitigerende maatregelen. Hiertoe wordt door het Rijk een afweegkader voorbereid. Belangrijke voorwaarde voor lenW is dat een mitigerende maatregel onderbouwd bijdraagt ofwel aan het bereiken van de doelstelling/opgave van het gepauzeerde project, ofwel aan het verminderen van een knelpunt dat ontstaat als gevolg van het pauzeren van het project. Maatregelen die knelpunten structureel mitigeren krijgen voorrang op maatregelen die knelpunten slechts tijdelijk overbruggen. Indien een maatregel voldoet aan het afweegkader en uit een gezamen-

⁴ Kamerstuk 36 410 A, nr. 8

lijke regionale verdieping van de impact van het pauzeren blijkt dat de maatregel gewenst is, is het aan de regio of er resterend budget van het project daarvoor wordt ingezet. Consequentie is dat minder middelen beschikbaar zijn voor een herstart van het betreffende project. Zoals aangegeven in de brief aan de Kamer van 19 september jl. resteert er voor de gepauzeerde vaarwegprojecten geen restbudget.⁵

1.2. Opstartstrategie gepauzeerde projecten

De motie van het lid Krul verzoekt het kabinet een visie, strategie en aanpak te ontwikkelen hoe het Rijk de projecten na de aanlegstop weer gaat opstarten, en daarin als uitgangspunt te nemen dat er niet gesneden hoeft te worden op, of een keuze gemaakt te worden uit de projecten die nu in het MIRT-boek zijn opgenomen, en de Kamer jaarlijks te informeren over de stand van zaken van deze visie, strategie en aanpak.⁶

Om Nederland bereikbaar te houden zal IenW de gepauzeerde projecten gefaseerd herstarten als er op drie fronten voldoende ruimte (financieel, stikstof en capaciteit) is. Als meerdere projecten hier gelijktijdig aan voldoen, kan vooralsnog worden gedacht aan een voorkeursvolgorde op een weging van inhoudelijk belang (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en woningbouw), aandacht voor de regio en projectfase. Met de regio's wordt richting het BO MIRT 2024 toegewerkt naar een concrete strategie om de projecten weer op te starten, waarbij de ruimte en het commitment op de condities (financieel, stikstof en capaciteit) per project in beeld worden gebracht. Als onderdeel hiervan wordt verkend waar ruimte kan worden gezocht rond stikstofopgaven en slimme oplossingen met capaciteit uit regio, de markt, of (inhuur door) RWS. Concrete besluiten hierover zijn echter aan een nieuw kabinet.

1.3. Instandhouding

RWS staat voor een grote instandhoudingsopgave en gaat daarom de productie op instandhouding de komende jaren stapsgewijs verder opvoeren. Dit is onder andere mogelijk door de extra middelen uit het coalitieakkoord en door de eerder aan de Kamer aangekondigde schuif binnen het MF van aanleg naar instandhouding. Hierbij is capaciteit hard nodig om deze opgave mogelijk te maken. Als gevolg van de tekorten op de arbeidsmarkt kan niet alles tegelijk. De opgave is daarom gekoppeld aan wat maakbaar is. Dat betekent dat RWS keuzes moet maken en er knelpunten blijven bestaan. In de brief van 19 september jl. is aangegeven hoe RWS deze afwegingen maakt.

In het kader van de herprioritering hebben de regio's de vraag gesteld of er slimme meekoppelkansen zijn die de druk op menskracht en middelen kunnen verlichten. De programmering van RWS tot en met 2026 wordt nu afgerond. Voor de periode 2027 en verder werkt RWS aan een planning van de grootste voorziene werkzaamheden. Met de langetermijnplanning van de instandhouding kan de vraag uit de regio's meegenomen worden. Ook is RWS met de markt in gesprek om na te denken over een andere marktaanpak om de groeiopgave mogelijk te maken. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan andere contractvormen of de bundeling van projecten in de opdrachten naar de markt. Deze stap biedt ook mogelijkheden om wensen van regionale partijen in latere jaren te bespreken en waar mogelijk mee te koppelen met de RWS-werkzaamheden. In paragraaf 3.8 wordt verder ingegaan op versnellingsopties voor verkeersveiligheid en vervanging van bruggen, viaducten en tunnels.

⁵ Kamerstuk 36 410 A, nr. 8

⁶ Kamerstuk 29 385, nr. 132

Naast de gesprekken en overleggen die RWS al op regelmatige basis voert met de decentrale overheden, is op 31 oktober jl. een aanvullende bijeenkomst georganiseerd. Hierin heeft RWS de programmering van de instandhouding toegelicht zowel voor het deel tot en met 2026, als voor de programmering daarna waar dus (beperkt) ruimte zit om meekoppelingen te bezien. Tijdens de bijeenkomst is per regio een constructief gesprek gevoerd, waarin de grote gezamenlijke instandhoudingsopgave werd herkend. Ook hebben de partijen de uitdagingen besproken zoals de schaarse capaciteit in de bouwsector. Vanuit de regio werd aangegeven dat men open staat om deze bijeenkomst een vervolg te geven. Geconstateerd werd dat samenwerking van belang is, aangezien alle partijen een instandhoudingsopgave hebben die de komende tijd steeds groter en urgenter wordt. Dit is in lijn met de motie van de leden Krul en Van der Graaf over het integreren van de instandhoudingsopgave aan de MIRT-cyclus.⁷

2. Voortgang MIRT-projecten en programma's

2.1. Regio Noord

In het BO MIRT Noord is uitgebreid ingegaan op drie prioriteiten van Noord-Nederland: het spookknooppunt Zwolle-Meppel, de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en het regionaal grensoverschrijdend spoor Emmen-Rheine. Voor Zwolle-Meppel is gesproken over het belang van de aanpak van de spookkop en de lopende onderzoeken naar maatregelen en versnellingsmogelijkheden. De uitkomsten van het onderzoek naar de maatregelen worden naar verwachting rond de zomer van 2024 opgeleverd. In het eerste kwartaal spreken Rijk en regio door over versnellingsmaatregelen. In het kader van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is stilgestaan bij de aanpak van de Friese (zie paragraaf 2.1.4.) en Groningse bruggen en de instandhoudingsopgave van het sluiscomplex Farmsum. Over Emmen-Rheine hebben Rijk en regio voor het eind van het jaar nog contact.

Daarnaast is gesproken over de start van het MIRT-onderzoek N33 (zie paragraaf 2.1.1.), het belang van fietsinfrastructuur en het belang van het regionaal OV. In dit kader is door de regio de zorg uitgesproken over de mogelijke verlaging van de OCW-vergoeding aan de OV-bedrijven voor o.a. de OV-studentenkaart en de effecten daarvan. En is kort stilgestaan bij het Deltaplan voor het Noorden en de Lelylijn en Nedersaksenlijn (zie paragraaf 2.1.3.), het vervolgonderzoek naar de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal en het Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied regio Groningen-Assen. Hierin zijn de hoofdogaven voor wonen en werken uitgewerkt in combinatie met opgaven voor mobiliteit, energie en groen. Rijk en regio werken aan bestuurlijke vaststelling van het ontwikkelperspectief voor het einde van het jaar. Mogelijk geven de ruimtelijke voorstellen van de provincies en daaropvolgende ruimtelijke arrangementen op termijn nog wel aanleiding tot een actualisatie van het ontwikkelperspectief.

2.1.1. MIRT-onderzoek N33

In het BO MIRT is besloten een MIRT-onderzoek te starten naar de verbreding van de N33 tussen Appingedam tot aan de Eemshaven (N33 Noord) inclusief de aanleg van een nieuwe oeververbinding. Met de kabinetsreactie «Nij Begun» stelt het Rijk hiervoor taakstellend € 250 mln. beschikbaar.⁸ Doel van het onderzoek is om inzicht te verkrijgen in de

⁷ Kamerstuk 29 385, nr. 131

⁸ Kamerstuk 35 561, nr. 17

opgave, verschillende oplossingsrichtingen, de relatie tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, kosten, duurzaamheid en andere aspecten zoals de stikstofopgave. Het MIRT-onderzoek zal naar verwachting eind 2025 afgerond worden.

Verder hebben partijen afgesproken om zo snel als mogelijk een doorstart te maken met de N33 Midden Zuidbroek-Appingedam. De verkeerskundige inzichten uit het MIRT-onderzoek N33 Noord en een keus voor de oeververbinding zijn noodzakelijk voor die doorstart. Met de brief van 19 september jl. is de Kamer geïnformeerd dat het zicht hebben op een oplossing voor de stikstofopgave en capaciteit randvoorwaardelijk is voor de realisatie van de N33 Midden.⁹

2.1.2. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet (HWN/OWN)

Tijdens het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de aanpak van zes veiligheids- en doorstromingsknelpunten op het snijvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.¹⁰ De aanpak van de vier knelpunten A28 afrit 27, A7 afrit 20, A31 afrit 22 en A7 afrit 47 ligt op koers. Over de financiële middelen beschikbaar voor de aanpak van de HWN/OWN knelpunten A28 afrit 37 (De Punt) en A28 afrit 38 (Haren) hebben partijen afgesproken om de middelen te besteden aan de aanpak van enkele andere knelpunten (zie afsprakenlijst in de bijlage) op het raakvlak van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Voor het knelpunt A28 afrit 37 geldt dat de voorgenomen maatregel niet uitvoerbaar bleek, omdat er onvoldoende draagvlak was. Daarbij speelde de kwetsbaarheid van het dichtbij gelegen Nationaal Park Drentsche Aa een belangrijke rol. Voor het knelpunt A28 afrit 38 geldt dat de voorgenomen maatregelen niet uitvoerbaar bleken binnen het beschikbare budget van in totaal € 2 mln. De aanpak van de nieuwe knelpunten past binnen de oorspronkelijke afspraak (maatregelen worden uitgevoerd op het raakvlak van het HWN/OWN), zorgt voor verbetering van de verkeersveiligheid en/of doorstroming en is snel uitvoerbaar.

2.1.3. Studies Lelylijn en Nedersaksenlijn

De MIRT-onderzoeken zijn in volle gang en lopen op schema op weg naar afronding van de onderzoeken eind 2024. Zoals eerder aan de Kamer gemeld zijn voor de Lelylijn adviesbureaus gecontracteerd voor de uitwerking van het NOVEX-ontwikkelperspectief en de bereikbaarheidsopgave. Bij de Lelylijn is begin dit jaar een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) uitgevoerd als onderdeel van de participatie; op basis van de uitkomsten zijn de projectdoelen aangepast.¹¹ Voor de Nedersaksenlijn is een ondersteunend adviesbureau begonnen met onderzoek dat inzicht gaat geven in de kansen die de Nedersaksenlijn brengt voor de sociaal-economische structuurversterking van de regio en over brede welvaartsaspecten. Daarnaast is er gestart met participatie, wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke tracés en kosten en wordt gekeken welke treinen er op het spoor kunnen rijden bij een positief besluit. Voor beide lijnen geldt dat volgend jaar de omgeving opnieuw betrokken wordt. Het gaat daarbij onder andere om de inwoners van het gebied.

Voor de Lelylijn geldt daarnaast dat de eerste onderzoeksresultaten van het bereikbaarheidsonderzoek beschikbaar zijn (zie bijlage). In het MIRT-onderzoek Lelylijn wordt conform de MIRT-spelregels naar verschil-

⁹ Kamerstuk 36 410 A, nr. 9

¹⁰ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

¹¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 73

lende alternatieven gekeken. Het doel van het MIRT-onderzoek is alle beslisinformatie inclusief een kosteninschatting eind 2024 op tafel te krijgen. Door met verschillende alternatieven te werken kan een betere kosteninschatting gemaakt worden. Als het volgende kabinet besluit om een verkenning te starten, dan zal in die fase een keuze gemaakt worden voor het tracé. Daarbij zal, ook conform de omgevingswet, breed verkend worden welke tracés er zijn en zullen inwoners de mogelijkheid krijgen om zelf ook tracémogelijkheden aan te dragen.

2.1.4. Friese bruggen

De MIRT-verkenning van de Friese bruggen Oude Schouw, Uitwellingerga en Spannenbrug wordt bijna afgerond. Het voorkeursalternatief voor deze bruggen is besproken met de regionale bestuurders. Op korte termijn kan het besluit over het voorkeursalternatief genomen worden waarna de planuitwerking kan worden opgestart. Voor de bruggen Spannenburg, Kootstertille en Schuilenburg zijn we in gesprek met de provincie Friesland voor overdracht. Deze gesprekken verlopen voorspoedig. Met betrekking tot de Friese bruggen wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de aanpak van deze bruggen te versnellen. Er is een maatwerkpakket per brug opgesteld welke momenteel wordt besproken met de regio.

2.2. Regio Zuidwest

In het BO MIRT is op initiatief van de regio in een open strategisch gesprek van gedachten gewisseld over samenwerking rondom de urgente domeinoverstijgende opgaven in de fysieke leefomgeving. In Zuidwest-Nederland komen vele onderwerpen samen en is een gezamenlijke integrale toekomstgerichte benadering, gericht op het maken van keuzes noodzakelijk. Gesproken is over welke samenwerkingsvormen en instrumenten daar bij passen, niet alleen bij het opstellen van gezamenlijke visies, maar ook bij het behouden van snelheid in de realisatie daarvan. Afgesproken is dat de regio het voortouw neemt om begin 2024 vervolg aan het gesprek te geven. Daarnaast zijn in het BO MIRT afspraken gemaakt over de scenariostudie Midden-Zeelandroute en de vervolgstudie en over de bereikbaarheidsopgave A58 Zuidwest Walcheren Vlissingen.

In het kader van de herprioritering van het MF hebben Rijk en regio voor de A4 Haaglanden-N14 en de A15 Papendrecht-Gorinchem aanvullende afspraken gemaakt over het gezamenlijk vervolg. Vanuit de regio is aandacht gevraagd voor de gemaakte afspraken over de Harnaschknoop (A4/N211 Wippolderlaan) en voldoende middelen voor mitigerende maatregelen. Voor de A15 is het nationale belang van deze transportcorridor benoemd. Vanuit Zeeland is aandacht gevraagd voor de effecten van het pauzeren van de projecten Volkeraksluizen en Kreekraksluizen op de binnenvaartsector. Het Rijk onderkent dit belang en heeft aangegeven om met elkaar te onderzoeken wat de komende jaren wél mogelijk is. Ook is de relatie met de instandhoudingsopgave gelegd en zijn afspraken gemaakt over Zuid-Holland Bereikbaar. Rijk en regio zien het belang van de gezamenlijke hideraanpak Zeeland en spannen zich in om te komen tot een concreet voorstel hiervoor op het BO MIRT van 2024.

De ontwikkelperspectieven voor NOVEX Zuidelijke Randstad, NOVEX Rotterdamse Haven zijn besproken. In het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad werken Rijks- en regiopartners samen aan de totstandkoming van een ontwikkelperspectief en uitvoeringsagenda. De vaststelling hiervan is voorzien bij het BO Leefomgeving van 2024. Een tussenversie van het ontwikkelperspectief is besproken op het BO MIRT. Doel is om in dit NOVEX-gebied de verstedelijkingsopgave te benutten om de kwaliteit van de gehele regio te versterken. Voor NOVEX Rotterdamse Haven is

inmiddels een gezamenlijk beeld van de opgaven die komende tijd moeten worden opgepakt. Het ontwikkelperspectief wordt de komende maanden afgerond. Het ontwikkelperspectief NOVEX North Sea Port District is in het BO MIRT naar voren gebracht. Het ontwikkelperspectief is in een vergevorderd stadium en kent een uniek landsgrensoverschrijdend karakter. Vanuit de regio is aangegeven dat een passend instrumentarium nodig is die de opgaven in de NOVEX gebieden verder helpt, zoals een gebiedsbudget.

2.2.1. Bestuursovereenkomst CID Binckhorst

Op 6 november hebben de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de provincie Zuid Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), en de Ministeries van IenW en BZK de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID Binckhorst ondertekend. In deze overeenkomst staan de afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de HOV-verbinding CID Binckhorst inclusief het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit in de aangrenzende woonwijken in Voorburg en Rijswijk beschreven, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Met de komst van de HOV-verbinding wordt duurzaam bijgedragen aan de ontsluiting en bereikbaarheid van de Binckhorst waar een grote woningbouwopgave ligt en waar ook al gebouwd wordt. Het is van belang om te zorgen dat er voor nieuwe bewoners, werkgevers en werknemers meteen een goede ontsluiting is. De ontwikkeling van het HOV, het aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen en maatregelen ter verbetering van de woon- en leefkwaliteit dragen daar aan bij.

2.2.2. MIRT-projecten Oude Lijn en Oostflank Rotterdam

De Kamer is eerder geïnformeerd over de start van de MIRT-verkenning Oude Lijn.¹² Hierin worden verschillende alternatieven onderzocht voor een schaa sprong op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht. Deze schaa sprong wordt integraal opgepakt met de grote verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad, waarvan een fors deel neerslaat in de zone rondom de Oude Lijn. De keuze van de Kansrijke Oplossingsrichtingen voor de verschillende deelprojecten is voorzien voor eind 2024. Voor de Oude Lijn wordt een pilot met de PWE voorbereid. De planning- en studiefase van station Rotterdam Stadionpark wordt uitgewerkt onder de paraplu van het MIRT-project Oostflank Rotterdam, waarvan de intentie van Rijk en regio is om in januari 2024 de bestuursovereenkomst te ondertekenen, na besluitvorming binnen de regio en bij het Rijk. In de variant die nu gekozen is, wordt uitgegaan van een capaciteit van 6 Sprinters per uur in beide richtingen, wat kan worden doorontwikkeld tot 8 Sprinters per uur. In de MIRT-verkenning Oude Lijn wordt onderzocht wat ervoor nodig is om station Stadionpark door te ontwikkelen naar een eindbeeld van 12 Sprinters per uur.

2.2.3. Publiek vervoer Zeeland

De bereikbaarheid van primaire voorzieningen met het OV staat in Zeeland onder druk. De realisatie van «bereikbaarheid voor iedereen» door middel van een transitie naar publiek vervoer moet deze trend keren en Zeeland leefbaar en bereikbaar houden. Vanwege de landelijke reikwijdte investeert IenW € 6 mln. in een systeem om publiek vervoer in Zeeland én landelijk mogelijk te maken. Zeeland investeert hiernaast minimaal hetzelfde bedrag in publiek vervoer. Per 1 januari 2024 start Zeeland met de voorbereiding van de pilot publiek vervoer in Zeeland om

¹² Kamerstuk 36 200 A, nrs. 9 en 78

deze eind 2024 volledig operationeel te hebben. Het Rijk werkt samen met Zeeland aan deze transitie. Het implementatieplan publiek vervoer Zeeland en de Regionale Mobiliteitsstrategie zijn hierbij de kaders voor de samenwerking. Met het implementatieplan wordt ook invulling gegeven aan de motie van de leden Van Ginneken en Van der Graaf om tot een concrete routekaart voor Zeeland te komen.¹³

2.3. Regio Noordwest

In de MRU hebben Rijk en regio onder meer afgesproken de gezamenlijke Korte Termijn Aanpak (GoedopWeg) U Ned in ieder geval te verlengen tot en met 2025, met de intentie de aanpak te continueren tot en met 2030. Zo wordt de continuïteit van de aanpak gewaarborgd, waarin reizigers in de regio Utrecht alternatieven worden geboden voor actieve en duurzame manieren van reizen. In de MRA is onder meer vastgesteld dat het MIRT-project derde perron Amsterdam Zuid, met de vaststelling van de voorkeursbeslissing door de Staatssecretaris van IenW, in de afronding van de verkenningsfase zit.

Voor de NOVEX-gebieden Utrecht-Amersfoort en MRA zijn de uitvoeringsagenda's besproken. Voor Utrecht-Amersfoort krijgt de uitvoeringsagenda de vorm van een adaptief programma. Dit programma wordt ingezet als een sturingsmechanisme voor de Rijk-regio opgaven op ruimtelijk gebied en zorgt voor inzicht in de belangrijke structurerende keuzes. In de MRA worden, als onderdeel van een totaalbeeld van alle noodzakelijke maatregelen om het ontwikkelperspectief te realiseren, de groen blauwe maatregelen verder uitgewerkt. In het BO Leefomgeving 2024 worden de uitvoeringsagenda's op basis van de geboekte voortgang opnieuw geagendeerd. Tenslotte is gesproken over de grote gevolgen van netcongestie voor verstedelijking en woningbouw in de NOVEX-gebieden. Over de Luchtruimherziening heeft de MRU aangegeven dat een mogelijk 4^e naderingspunt van Schiphol tot zorgen leidt in de regio. Besluitvorming is op korte termijn niet aan de orde nu dit onderwerp door de Tweede Kamer controversieel is verklaard.

Als onderdeel van het BO MIRT Noordwest heeft een strategisch gesprek plaatsgevonden over de multimodale bereikbaarheidsopgaven in de regio. Daarbij is onder meer gewezen op de urgentie, het belang van een integrale aanpak mede in relatie tot de grote woningbouwopgave, het optimaal inzetten van alle modaliteiten en bestaande capaciteit, en het gezamenlijk maken van heldere keuzes en het stellen van prioriteiten. Benadrukt is dat ruimte gevonden moet worden om het anders te doen. Dit betekent ook een verdere intensivering van de samenwerking en afstemming tussen alle betrokken partijen om te komen tot slimme keuzes en innovatieve oplossingen en deze te verbinden aan gezamenlijke doelen. Naast de aanbodkant is aandacht gevraagd voor de vraagkant. Geconstateerd is dat hieraan onder meer invulling wordt gegeven door in de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden Utrecht-Amersfoort en MRA nabijheid centraal te stellen. Daarnaast is gesproken over de mogelijkheden voor de verdere inzet op vraag beïnvloedende maatregelen.

2.3.1. Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer

Bij het BO MIRT 2022 is de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (ofwel «doortrekken Noord-Zuidlijn»). Eerder is de Kamer gemeld dat een belangrijk deel van de Rijksreservering voor dit project is verlaagd in

¹³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 25

verband met de Rijksbrede opgave.¹⁴ Nut en noodzaak van het project staat niet ter discussie en de MIRT-verkenning wordt doorgezet om conform planning te komen tot een beoogde voorkeursbeslissing in 2025.

Vanwege de specifieke situatie die is ontstaan door de Rijksbrede opgave heeft het Rijk met de regionale partners (provincie Noord-Holland, Vervoerregio, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol, SADC en NS) afgesproken dat het Rijk de directe kosten van de MIRT-verkenning volledig draagt. Voor risico's die eventueel optreden in deze fase is afgesproken dat regionale partijen en Rijk die delen in de verhouding 80/20. Daarbij is expliciet benoemd dat deze afspraken enkel voor de MIRT-verkenning gelden en geen precedent zijn voor volgende MIRT-fasen. Deze financiële afspraken worden nader vastgelegd en juridisch verankerd in een nog te ondertekenen samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en de regionale partners.

2.4. Regio Zuid

In het BO MIRT Zuid-Nederland is een breed gesprek gevoerd over alle modaliteiten: binnenvaart, spoor, buis, fiets en weg. Bij de weg was daar vooral aandacht voor de gevolgen van de herprioritering en het bieden van voldoende perspectief daarin. Brabant verwacht dat de regionale, multimodale mobiliteitstransitiepakketten daar verlichting kunnen bieden. Er lopen enkele belangrijke goederencorridors door Brabant en Limburg, wat een goede balans vraagt tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De spanning tussen de opgave van binnenstedelijk bouwen en wonen in de spoorzones en het gebruik van het spoor voor goederenvervoer en specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is besproken. Daarbij is ook gesproken over de mogelijkheden die de Delta Rhine Corridor kan gaan bieden. Het Platform Spoorgoederenvervoer onder leiding van de heer Remkes zal door de regio worden gevraagd om te adviseren over de balans tussen spoorgoederenvervoer, veiligheid en verstedelijking die gestoeld is op brede welvaart. Dit loopt naast de reguliere overleggen van Rijk en regio waar ook over Basisnet wordt gesproken, zoals de Stuurgroep Basisnet en het BO Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Rijk en regio hebben afgesproken samen te gaan werken aan een gebiedsgerichte, multimodale agenda voor heel Zuid-Nederland. Het bestaande programma SmartwayZ.NL zal hiervoor worden omgevormd naar de integrale tafel voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid Nederland.

Naast het meer open gesprek, passeerden een breed scala aan onderwerpen de revue. Zo is voor het vastgestelde ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Stedelijk Brabant besproken hoe Rijk en regio samenwerken richting de bijbehorende uitvoeringsagenda en de betekenis voor de op te stellen Nota Ruimte. Daarbij is aandacht voor de grote opgaven op diverse terreinen die actie vragen: groen/blauw, het energiesysteem, de drinkwatervoorziening en ruimte voor economische activiteit. Voor Limburg is de afspraak gemaakt om de mogelijkheden van een groot-schalige woningbouwlocaties rondom de OV-knooppunten te onderzoeken en uit te werken. De uitkomsten hiervan zullen worden besproken tijdens het BO Leefomgeving 2024. Dit BO MIRT zijn ook over de voortgang van diverse MIRT dossiers afspraken gemaakt. Zo zijn voor Zuid-Nederland afspraken gemaakt over onder andere spoor- en openbaar vervoer, maritieme en wateropgaven en het verbeteren van lokale bereikbaarheid.

¹⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 100

2.4.1. Multimodale Knoop Eindhoven

Met de afspraken voor de Ruimtelijke Schaalsprong voor de Brainport in het BO MIRT van 2022 erkent het Rijk de unieke positie van de Brainport-regio in Nederland, onder meer door de substantiële bijdragen van private partijen aan die ruimtelijke schaalsprong, zowel voor extra woningbouw als een brede inzet op mobiliteit. Sinds het BO MIRT 2022 is door de regio en het Rijk overleg gevoerd over de gemaakte afspraken in het BO, specifiek ten aanzien van het in het BO MIRT 2022 beschreven bedrag van € 48 mln. voor de Multimodale Knoop. Die Multimodale Knoop is onderdeel van de MIRT-verkenning OV Knoop Brainport, waarin ook het verbeteren van de spoorse opgave wordt onderzocht. In het gevoerde overleg is duidelijk geworden dat private en publieke partijen in de regio een extra stap van het Rijk verwachten. IenW zal het verzoek van de regio om € 48 mln. bij te dragen nadrukkelijk onderdeel uit laten maken van de begrotingsvoorbereiding 2025.

2.4.2. A2 Het Vonderen-Kerensheide

Op 5 oktober jl. heeft de ondertekening plaatsgevonden van de definitieve gunning van het project A2 Het Vonderen-Kerensheide. Met deze opdracht wordt de komende jaren de weg tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide over een lengte van 20 km van 2x2 met spitsstrook verbreed naar 2x3 met vluchtstrook. Hiermee wordt op deze belangrijke noord-zuidcorridor de robuustheid, verkeersveiligheid en betrouwbaarheid van het netwerk aanzienlijk vergroot. De oplevering van het werk wordt eind 2027 voorzien.

2.4.3. Sluis II Wilhelminakanaal Tilburg

Bij een bezoek aan Tilburg en Sluis II hebben Rijk en regio onderschreven dat de realisatie van Sluis II Wilhelminakanaal een randvoorwaarde is voor de verdere ontwikkelingen van multimodaal bovengemiddeld knooppunt Tilburg. Het Rijk zal de komende periode met de regio blijven samenwerken om invulling te geven aan de condities (financieel, stikstof en capaciteit) van het Sluis II-project. In het BO GVC is afgesproken om de komende jaren gezamenlijk de geconstateerde opgaves in het realisatiepact «Versterking multimodaal knooppunt Tilburg» verder adaptief op te pakken. Daarbij gaat het om de optimalisatie van het Wilhelminakanaal tussen Sluis III en Haven Loven, de (her)inrichting van bedrijventerreinen ten behoeve van extra watergebonden bedrijvigheid, inclusief de verduurzaming en digitalisering van de logistiek.

2.4.4. Baarlo-Hout-Blerick

Op 13 juni jl. is het Programma Baarlo-Hout-Blerick vastgesteld. Met dit besluit en de ondertekening van de bijbehorende bestuursovereenkomst is dit gecombineerde Hoogwaterbeschermingsprogramma en MIRT-project officieel overgegaan naar de planning- en studiefase. Hiervoor is een taakstellend budget van € 35 mln. vastgelegd. Het projectbesluit volgt naar verwachting in 2026.

2.5. *Regio Oost*

In het BO MIRT Oost is gesproken over herprioritering van het Mobiliteitsfonds en de betekenis daarvan voor projecten zoals de N35 en knooppunt A1/A30. Over de vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM) heeft IenW bevestigd dat zij bezig is te zoeken naar meekoppelkansen voor het verdiepen van de vaarweg en bereid is te zoeken naar oplossingen, waarbij verschillende mogelijkheden worden verkend. Voor het programma Veilige, Slimme en

Duurzame Mobiliteit (VSD) stellen Rijk en regio samen ca. € 8 mln. beschikbaar voor onderwijsaanpak en werkgeversaanpak, fietsstimulering en deelmobiliteit. Verder was er aandacht voor de voortgang op lopende zaken, zoals bij het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Tijdens het overleg is ook gesproken over de regio's Twente en Steden-driehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen. Deze regio's hebben een verstedelijkingsopgave als gevolg van woningbouwplannen. Een integrale benadering zal nodig zijn, waarbij ook onder meer water en mobiliteit van betekenis zijn. Tijdens het BO MIRT zijn eerste beelden en gedachten gedeeld over de kenmerken, opgaven en schaa sprong in beide gebieden.

Ook stond het ontwikkelperspectief en de uitvoeringsagenda voor het NOVEX gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley op de agenda. Rijk en regio hebben afgesproken dat dit document de basis is voor verdere uitwerking naar een versie in 2024 waarin specifiek de transitie voor het landelijk gebied en natuurherstel nog verder is uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de keuzes die gemaakt moeten worden om de groen-blauwe verbindingen tussen stad en land te versterken ten behoeve van recreatie en klimaatadaptatie. Met betrekking tot de uitvoeringsagenda is een aantal aandachtspunten benoemd, waaronder de groen-blauwe maatregelen en mobiliteit.

2.5.1. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

lenW heeft samen met de provincies en gemeenten het voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven uitgewerkt in een ontwerpstructuurvisie. De druk op de A50 neemt als gevolg van economische groei en woningbouwontwikkelingen in de regio de komende jaren verder toe. Hoge verkeersintensiteiten en onvoldoende capaciteit op het hoofdwegennet hebben gevolgen voor de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en ontsluiting van woningen in Gelderland en Noord-Brabant. Voor het project A50 was € 75 mln. gereserveerd bij de start van de verkenning in 2020. Gedurende de verkenning zijn uiteindelijk twee kansrijke alternatieven nader uitgewerkt, geraamd en op effecten beoordeeld. Op basis hiervan is het voorkeursalternatief samengesteld en geraamd. Op basis van deze ramingen is in het BO MIRT 2022 besloten om het projectbudget vanuit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit uit het coalitieakkoord aan te vullen met € 360 mln.¹⁵ Dit bedrag is afkomstig uit de reservering Bereikbaarheid WoMo Hoofdwegennet op artikel 11.03 MF. Budgettaire verwerking volgt bij Voorjaarsnota 2024. De totale kosten voor het Rijk bedragen € 435 mln. De ontwerpstructuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven en achterliggende documenten zijn op 30 oktober jl. vastgesteld en verzonden aan de Kamer.¹⁶

2.5.2. Goederenroutering Noordoost-Europa

Eind september is met provinciale en regionale bestuurders een plan van aanpak vastgesteld voor het nut- en noodzaakonderzoek naar eventuele herroutering van de Goederenroutering Noordoost-Europa (GNOE). lenW neemt in dit onderzoek het voortouw, in samenspraak met de betrokken partijen, een brede klankbordgroep en een wetenschappelijke raad. Alle partijen willen hierin voortgang maken en zetten zich ervoor in om de resultaten van het onderzoek medio 2025 op tafel te hebben liggen en vervolgstappen te bespreken.

¹⁵ Bijlage bij Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

¹⁶ Kamerstuk 36 410 A, nr. 15

2.5.3. Voortgang elektrificatie/verduurzaming lijnen Oost en Noord

De Kamer is eerder geïnformeerd dat de provincie Overijssel, Gelderland, ProRail en IenW op 5 april jl. tot een gezamenlijke techniekeuze van volledige elektrificatie voor verduurzaming van het spoor Almelo-Mariënberg en Zutphen-Oldenzaal zijn gekomen.¹⁷ De wens is om tot realisatie te komen voor de start van de nieuwe concessie(s) in 2028, zodat deze trajecten geschikt zijn voor nieuw zero-emissie materieel. Op dit moment is het, bij gebrek aan beschikbaar budget bij meerdere partijen als Rijk en regio, echter niet mogelijk om tot verdere afspraken te komen om gezamenlijk de planuitwerking te starten voor beide trajecten.

2.5.4. Verruiming Twentekanalen

Het project Verruiming Twentekanalen fase II is conform planning afgerond en opengesteld. Met de verruiming van de vaarweg tussen sluis Delden en de havens van Almelo, Hengelo en Enschede is nu het gehele kanaal voor klasse Va schepen beschikbaar. Hiermee wordt er een impuls gegeven aan het duurzame vervoer over water in Oost-Nederland. Naast de verruiming zijn ook de damwanden over een groot deel van het traject vervangen en is er een zwaaiком aangelegd, een bestaande zwaaiком vergroot en is 12 km aan natuurvriendelijke oevers aangelegd.

2.6. *Goederenvervoercorridors*

Op onze internationale goederenvervoercorridors werken we verder aan de versterking van duurzame, efficiënte transportmodaliteiten in een integraal multimodaal systeem. Een multimodaal systeem maakt minder kwetsbaar. Binnen dat systeem verbinden we de modaliteiten zowel fysiek (overslagterminals) als digitaal met elkaar. Hierdoor wordt de overstap van de ene naar de andere modaliteit vergemakkelijkt en versterken we de verbinding van onze zeehavens met het (inter)nationale achterland, rekening houdend met andere belangrijke maatschappelijke en ruimtelijke opgaven. De afspraken uit het BO GVC worden gedekt uit het budget van € 160 mln. voor het programma Goederenvervoercorridors. Integrale verwerking vindt plaats bij de Voorjaarsnota 2024.¹⁸

2.6.1. Multimodale knooppunten

De Kamer is eerder geïnformeerd over de bovengemiddelde multimodale knooppunten binnen de goederenvervoercorridors.¹⁹ Inmiddels is besloten om naast de zeven multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost ook de twee belangrijkste multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridor Zuid (North Sea Port/Zeeland en Amsterdam) te willen versterken.²⁰ Hiervoor zijn corridorpartijen overeengekomen om knooppuntplannen op te stellen en deze stapsgewijs te concretiseren in gezamenlijke realisatiepacten.

In deze vast te stellen pacten zullen concrete maatregelen binnen de knooppunten op het gebied van samenwerking en digitalisering ten behoeve van modal shift, (her)inrichting bedrijventerreinen (het juiste bedrijf op de juiste plaats), verbetering en verduurzaming van (rail- en barge)terminals en ontsluitingen op de corridor en voorzieningen voor gebruikers van de corridor nader worden uitgewerkt om de komende

¹⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

¹⁸ De onderzoeken die betrekking hebben op afgesproken maatregelen binnen het programma GVC kunnen worden nagelezen op www.topcorridors.com

¹⁹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

²⁰ Rotterdam, Moerdijk, Tilburg, Venlo, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel

decennia adaptief te worden opgepakt. Partijen spreken conform het project realisatiepact knooppunt Tilburg en onderliggend meerjarig uitvoeringsplan af om bij de implementatie hiervan samen op te trekken. Daarnaast zijn corridorpartijen overeengekomen om vanuit het gereserveerde budget voor het Programma Goederenvervoercorridors geld te alloceren om de knooppuntplannen van Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port en mogelijk in de toekomst ook die van de overige knooppunten uit te kunnen werken in realisatiepacten.²¹ Deze uitwerking zal de komende jaren worden opgepakt.

2.6.2. Vervolg nachtelijke en weekendbediening Maas en Brabantse kanalen

Tijdens het BO MIRT 2013 hebben Rijk en de provincies Limburg en Brabant budget vrijgemaakt om de sluizen en bruggen over de Maas en de Brabantse kanalen 7x24 uur te bedienen.²² Inmiddels is de pilot afgelopen en heeft lenW zich bereid verklaard om de extra bedieningskosten voor de Maas en Brabantse kanalen voor het jaar 2024 te financieren. Dit geeft de corridorpartijen (lenW, RWS, Noord-Brabant en Limburg) en het bedrijfsleven de gelegenheid om vóór 1 mei 2024 een meerjarig vervolg op de nachtelijke weekendbediening te bepalen (welke vaarweg en in welke mate) en in voorbereiding op het BO GVC 2024 te kijken naar de bijbehorende eigen financiering. De evaluatie van de pilot en nadere toelichting zijn te vinden op de site van het Programma Goederenvervoercorridors.²³

2.6.3. Truckparkings

Op 22 mei jl. is het onderzoek «Truckparking van de toekomst» gedeeld met de Kamer.²⁴ Hierbij is toegezegd de Kamer in het najaar te informeren over de verscherpte aanpak die de MIRT Goederenvervoerwerkgroep truckparkings voor ogen heeft om van het tekort aan beveiligde truckparkings terug te dringen. De werkgroep heeft naar aanleiding van het onderzoek de volgende acties geformuleerd die kunnen bijdragen aan het oplossen van de knelpunten.

Vinden van geschikte locaties

Om extra parkeerplekken voor vrachtwagens te realiseren is het van groot belang om naast de locaties die in het rapport worden genoemd, ook andere geschikte locaties in kaart te brengen en te ontwikkelen. Locaties voor beveiligde truckparkings kunnen bijvoorbeeld worden gezocht op plekken waar veel chauffeurs komen, zoals bedrijventerreinen. Aandacht voor chauffeurs begint immers al bij de aanleg van een bedrijventerrein. Onderzocht wordt hoe dit bij nieuwe logistieke ontwikkelingen kan worden meegenomen.

Daarnaast onderzoekt de provincie Limburg samen met lenW de mogelijkheden voor een pilot voor truckparkings gelegen aan en ontsloten via een verzorgingsplaats. Verzorgingsplaatsen langs de snelweg zijn in eigendom van het Rijk en voorzien chauffeurs van parkeerplekken voor de korte rust. Door de truckparking in de nabijheid van de verzorgingsplaats te creëren, is de faciliteit voor de lange rust dichtbij en hoeven chauffeurs niet naar het onderliggend wegennet.

²¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

²² Kamerstuk 33 750 A, nr. 25

²³ www.topcorridors.com

²⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1059

Vindbaarheid van de truckparking

Ook aandacht voor bestaande truckparkings is van belang; die worden niet altijd goed benut. Een goede vindbaarheid van truckparkings is van belang. In Duitsland is een initiatief «Park your Truck» veelbelovend. Chauffeurs kunnen dan via een applicatie een plek reserveren of kunnen op openbare plekken staan. De werkgroep beziet wat Nederland van deze en andere initiatieven kan leren.

Samenwerking tussen verschillende overheden verbeteren

Uit het onderzoek blijkt dat de betrokkenheid van en samenwerking tussen verschillende onderdelen van de overheid een belangrijke succesfactor kan zijn.²⁵ Op dit moment assisteert de werkgroep truckparkings bijvoorbeeld bij het aantrekken van internationale subsidies, zoals het Connecting Europe Facility-fonds (CEF). Ook kunnen overheden een rol spelen in de verkoop van gronden en/of bij het verlenen van toestemming in bestemmingsplannen.

2.6.4. Beter benutten Last Mile spoor

Door het gebruik van sensoren en camera's kan de capaciteit op emplacementen effectiever benut worden. In 2022 zijn middelen beschikbaar gesteld voor een pilot bij spooreplacement Botlek. Vanwege positieve tussenresultaten is afgesproken over te gaan tot uitrol naar drie nieuwe pilotlocaties: Rotterdam Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder. Met de pilots wordt beoogd om de planbare capaciteit op deze emplacementen met 25% te verhogen, waarmee een betere benutting van de bestaande spoorinfrastructuur gerealiseerd wordt. De financiële dekking van de pilots wordt gedragen door IenW, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Moerdijk, havenbedrijf Amsterdam en ProRail.

2.6.5. Railterminal Gelderland

De provincie Gelderland maakt het met de aanleg van de Railterminal Gelderland aantrekkelijk om goederen over het spoor te vervoeren in plaats van over de weg. Het project draagt zo bij aan verduurzaming van het goederenvervoer. In 2018 zijn afspraken gemaakt over financiering vanuit Rijk en provincie om de Railterminal aan te sluiten op de Betuwe-route.²⁶ De uitvoeringskosten voor deze aansluiting zijn met € 4 mln. gestegen waardoor een financieel tekort is ontstaan. Rijk en provincie hebben afgesproken deze meerkosten in een 50/50 verhouding te verdelen, zodat het financieel tekort gedekt is en realisatie van Railterminal Gelderland in 2024 kan starten.

2.6.6. Walstroom op Rijksligplaatsen

RWS levert eind dit jaar een verkenning op naar walstroom op Rijksligplaatsen. Er is besloten de eerder gereserveerde € 16 mln. te alloceren naar de implementatie en uitrol van walstroomvoorzieningen op de Rijksligplaatsen. Met dit budget zal een eerste stap kunnen worden gezet in de realisatie van deze ambitie. Een gefaseerde uitrol van walstroom is voorzien en hangt onder andere af van beschikbare capaciteit bij RWS. IenW zet in op quick wins en meekoppelkansen bij lopende instandhoudingsopgaven van Rijksligplaatsen. Waar mogelijk wordt gestuurd op «werk met werk maken» en samen optrekken met regiopartners.

²⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 410

²⁶ Kamerstuk 35 000 A, nr. 78

2.7. Algemeen

2.7.1. Mobiliteitstransitie

De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 beschrijft hoe lenW werkt aan bereikbaarheid in de context van grote maatschappelijke opgaven zoals wonen, de energietransitie, sociale inclusie en leefbaarheid.²⁷ Om de bereikbaarheid te verbeteren zetten we onder meer in op «de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd». Dat vraagt, naast ruimtelijke en economische ontwikkeling, dat we de bestaande infrastructuur beter en slimmer benutten. Rijk en regio zien dat de gezamenlijke aanpak voor mobiliteitstransitie vraagt om bovenregionale sturing met op elkaar afgestemde landelijke, regionale en lokale activiteiten. lenW neemt de regie om in het eerste kwartaal van 2024 te komen tot een plan van aanpak mobiliteitstransitie met daarin hoe Rijk en regio gezamenlijk (gaan) werken aan al lopende projecten en programma's, te ontwikkelen en te hanteren transitiepaden, principes, governance, bekostiging, uitgangspunten en kaders. Dit in nauwe samenwerking met het IPO, de VNG en vertegenwoordigers van provincies, gemeenten en vervoerregio's en met oog voor de onderscheiden wederzijdse rollen, taken en verantwoordelijkheden. De instrumenten die lenW samen met maatschappelijke partners ontwikkelt zoals deelmobiliteit, hubs, gedrag, publiek vervoer en digitalisering zijn het startpunt binnen deze aanpak.

2.7.2. Basiskwaliteitsniveau lenW-netwerken

Op 17 maart jl. is de Kamer geïnformeerd over het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor de netwerken van RWS.²⁸ Het BKN is besproken met de Kamer in het Strategisch debat bereikbaarheid op 30 maart jl. De uitgangspunten van het BKN voor de komende jaren zijn vervolgens meegenomen in de begroting voor 2024 van het MF en DF. De validatie van het BKN wordt eind dit jaar afgerond. De Kamer wordt hierover begin 2024 geïnformeerd. Er wordt gewerkt aan de nadere onderzoeken genoemd in de Kamerbrief van 17 maart jl. om op termijn de doelmatigheid van het BKN verder te verbeteren. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer op een later moment geïnformeerd.

Verder stelt RWS een plan van aanpak op om de handelingskaders, werkwijzen en programmering binnen RWS aan het BKN aan te passen. De definitieve doorwerking zal stapsgewijs geïmplementeerd worden. De implementatie van het BKN kent een ingroeitraject in verband met lopende langjarige (prestatie-)contracten. Zoals gemeld in bovengenoemde brief wordt de Kamer in het voorjaar van 2024 geïnformeerd over de nieuwe programmering (c.q. het BKN) spoor voor de periode vanaf 2026.

2.7.3. Woningbouw en Mobiliteit

Veel mensen zijn op zoek naar een passende, duurzame en betaalbare woning in een leefbare wijk. Het kabinet investeert fors in de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuw te bouwen woningen. In het coalitieakkoord is voor de periode tot en met 2030 € 7,5 mld. beschikbaar gesteld. In het BO Leefomgeving 2022²⁹, het BO MIRT 2022³⁰ en het BO Leefomgeving 2023³¹ zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over investeringen in de

²⁷ Kamerstuk 29 385, nr. 116

²⁸ Kamerstuk 29 385, nr. 119

²⁹ Kamerstuk 34 682, nr. 98

³⁰ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

³¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

ontsluiting en bereikbaarheid van circa 400.000 nieuwbouwwoningen tot en met 2030 in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Daarnaast zijn afspraken gemaakt die eraan bijdragen dat de bereikbaarheid via het hoofdwegen- en spoorwegennet op orde blijft gegeven de bouw van een groot aantal nieuwe woningen. De middelen worden ingezet voor investeringen in verschillende modaliteiten en (typen) projecten.

Woningbouw op de korte termijn door bovenplanse infrastructuur

Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. gereserveerd voor woningbouw op de korte termijn door bovenplanse infrastructuur. Het gaat om afspraken over 105 woningbouwlocaties verspreid over heel Nederland waar binnen drie tot vijf jaar wordt gestart met de bouw van woningen. Minimaal 50% van de woningen valt in de categorie betaalbaar. Met deze afspraken wordt bijgedragen aan de realisatie van circa 195.500 woningen. De regeling waarmee de middelen uitbetaald kunnen worden is op 12 juni jl. naar de Tweede Kamer gestuurd.³² Op 5 juli jl. heeft de Tweede Kamer besloten een schriftelijk overleg te willen voeren over de ontwerpregeling. Dit overleg heeft plaatsgevonden op 7 september jl. De beantwoording heeft de Tweede Kamer op 18 september jl. ontvangen.³³ Op 27 september jl. heeft de Tweede Kamer de antwoorden voor kennisgeving aangenomen. De regeling is op 10 oktober jl. gepubliceerd in de Staatscourant.³⁴ Gemeenten kunnen tot en met 10 december 2023 hun aanvraag indienen. Het grootste deel van de beschikbare middelen zal nog dit jaar worden uitgekeerd zodat gemeenten voortvarend aan de slag kunnen gaan met zowel de realisatie van woningen als het verbeteren van de (lokale) mobiliteit.

Voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties door middel van mobiliteitspakketten, OV-schaalsprongen en investeringen in het hoofdwegen- en hoofdspoor-netwerk tussen de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is € 6 mld. gereserveerd. De verdeling en prioritering van deze middelen is de uitkomst van een breed afwegproces waarbij gebruik is gemaakt van het afwegkader voor middellange termijn Woningbouw en Mobiliteit en de netwerkanalyse woningbouw. Ook heeft regionale afstemming en integratie met afspraken en conclusies uit lopende MIRT-processen plaatsgevonden en heeft een evenwichtige verdeling van de middelen over het land een rol gespeeld. Tijdens het Commissiedebat (CD) MIRT van 5 juli jl. is in reactie op de inbreng van het lid Minhas, rapporteur Mobiliteitsfonds en MIRT (woningbouw gelden) namens de vaste Kamercommissie voor IenW, toegezegd om de scores op de elementen «woningbouw waarde» en «bereikbaarheidswaarde» uit dat afwegkader met de Kamer te delen. Daarbij is ook toegezegd om de Kamer te informeren over de toepassing van de kwalitatieve criteria uit het afwegkader. Op 12 oktober jl. heeft de Tweede Kamer de brief ontvangen waarmee invulling is gegeven aan deze toezegging.³⁵

Mobiliteitspakketten

Ruim € 1 mld. van de € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties via een bijdrage aan mobiliteitspakketten. Deze bestaan uit onderling samenhangende mobiliteitsmaatregelen zoals aanpassingen van

³² Kamerstuk 36 200 A, nr. 76

³³ Kamerstuk 36 410 A, nr. 6

³⁴ Stcrt. 2023, nr. 27298

³⁵ Kamerstuk 34 682, nr. 177

(regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, maatregelen gericht op Smart Mobility, Mobility as a Service (Maas), gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeersveiligheidsmaatregelen. De mobiliteitspakketten zorgen niet alleen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwlocatie zelf, maar hebben ook een positief effect op de ontsluiting en bereikbaarheid van bestaande woningen en voorzieningen. De kosten van de benodigde mobiliteitsmaatregelen zijn echter hoog. De Rijksbijdrage is nodig omdat de mobiliteitsmaatregelen niet of niet volledig bekostigd kunnen worden uit de grondexploitatie en kostenverhaal op een woningbouwlocatie. Gezamenlijk met de afspraken uit het gebiedsbudget van BZK dragen deze afspraken bij aan de realisatie van circa 257.000 woningen. Het overzicht van de mobiliteitspakketten is op 23 juni jl. naar de Tweede Kamer gestuurd.³⁶ De consultatie van de Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw is 30 oktober jl. gestart en loopt tot en met 26 november. Naar verwachting wordt de regeling eind 2023 bij de Tweede Kamer voorgehangen. De consultatieperiode voor de Tijdelijke regeling specifieke uitkering gebiedsbudget is op 17 oktober jl. afgerond. Er wordt momenteel toegewerkt naar een definitieve regeling, waarbij de verwachting is dat de toegezegde Rijksbijdrage van € 442 mln. aan de gebiedsmaatregelen nog dit kalenderjaar (2023) aan de gemeenten zullen worden uitgekeerd.

Schaalsprongen

Bij de schaalsprongen gaat het om investeringen in nieuwe OV-verbindingen of opwaardering van bestaande OV-verbindingen, op de Oude Lijn en in de steden Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven en om een fors pakket aan investeringen aan de oostkant van de MRA. Over de projecten CID Binckhorst, Oude Lijn en Oostflank Rotterdam wordt de Kamer geïnformeerd in paragraaf 2.2. Ook hebben Rijk en regio het plan van aanpak van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven gezamenlijk vastgesteld en is gestart met de verkenning.

Netwerkinvesteringen

Bij de netwerkinvesteringen gaat het enerzijds om investeringen in bestaande knelpunten en in enkele ringen en toeleidende wegen bij grote steden ten behoeve van vermindering van de belasting van het hoofdwegennet: A58 Eindhoven-Tilburg, A4 Burgerveen, A6 Almere Lelystad, A7/A8 Amsterdam-Hoorn, A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven en A16 Van Brienenoord-corridor. Over de voortgang van het draaiend houden van de ringen wordt de Kamer geïnformeerd in paragraaf 2.7.4. Anderzijds gaat het om investeringen in het hoofdspoor net voor het mogelijk maken van meer treinen op (PHS) corridors door de spoorinfrastructuur toekomstbestendig te maken, zoals investeringen in tractie-energievoorziening en baanstabieleit.

Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit

Op 23 juni jl. heeft de Tweede Kamer het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit ontvangen.³⁷ Programmabeheersing is voor alle betrokken partijen van belang om te zorgen dat de middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen optimaal tot besteding komen en de mobiliteitsprojecten daadwerkelijk worden gerealiseerd en daarmee bijdragen aan de realisatie van de afgesproken woningbouwaantallen. In het Plan van Aanpak is beschreven

³⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

³⁷ Bijlage bij Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

hoe inzicht zal worden gegeven in de voortgang van mobiliteits- en woningbouwprojecten binnen de gestelde kaders van tijd, geld en scope. En hoe programmabeheersing vanuit het inzicht de mogelijkheid biedt om te anticiperen op ontwikkelingen en om te sturen op kansen en risicobeheersing. Bovendien zijn de uitgangspunten beschreven die gelden bij het beheersen van de risico's bij de middelen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit. Het uitwisselen van leerervaringen in individuele projecten die onderdeel zijn van het programma, is ook onderdeel van het plan van aanpak. Dit wordt onder andere ondersteund door expertteams.

De Kamer ontvangt vanaf 2024 met de jaarlijkse MIRT-brief in het najaar de voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

2.7.4. Draaiend houden ringen

Het beschikbare budget van € 300 mln. voor het draaiend houden van de ringen wordt conform de afspraken uit het BO MIRT 2022 ingezet voor de ringen Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven. De inzet kent vijf werksporen:

1. Smart Mobility I/informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routing;
2. Smart Mobility II/Incidentmanagement: verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen (preventie, detectie, diagnose, aanrijden, afhandeling);
3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen;
4. Kleine infrastructurele maatregelen, zoals buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten en toeritdosing, enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;
5. De netwerkoptimalisaties ring Eindhoven, conform het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022.

Het aantal en soort mobiliteitsmaatregelen verschilt per ring. De regionale verdeling van de gelden in het BO MIRT 2022 blijft het uitgangspunt.

De werksporen 1 t/m 4 worden in de komende maanden met de regio (regionale overheden, regionale wegbeheerders) nader ingevuld en uitgewerkt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het BKN en de maakcapaciteit van RWS. Het doel is om te komen tot een pakket van afspraken tijdens het BO Leefomgeving van 2024 over de realisatie van concrete maatregelen, passend binnen deze werksporen en de beschikbare capaciteit van RWS.

2.7.5. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Op 5 oktober jl. is de Kamer met de negende voortgangsrapportage PHS geïnformeerd over de voortgang van het programma in de eerste helft van 2023.³⁸ Sindsdien is het Tracébesluit PHS Nijmegen onherroepelijk geworden. Hiermee kan ook het laatste station op de PHS-corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen aangepast worden. Het integrale project bevat het maken van een nieuwe westelijke toegang, een extra perron en uitbreiding van parkeerplekken voor treinen. Vanaf dienstregeling 2029 kunnen de intercity's dan in een optimaal ritme van iedere tien minuten gaan rijden. In 2024 wordt gestart met de bouw van de boogconstructie

³⁸ Kamerstuk 32 404, nr. 110

(de zogenaamde Meterenboog) om vanaf de Betuweroute ook Venlo te kunnen bereiken. In september is de aanbesteding voor dit deel van de PHS Meteren-Boxtel gegund. Ook is de stationsverbouwing van Amsterdam Centraal gegund aan een aannemer.

Ten slotte heeft de Staatssecretaris op 7 november jl. het Tracébesluit PHS Alkmaar-Amsterdam ondertekend. Met dit project wordt ook een tienminutendienstregeling tussen Alkmaar en Amsterdam mogelijk gemaakt door onder meer een uitbreiding van het station Uitgeest en een nieuw opstel terrein met parkeerplekken voor treinen bij Heerhugowaard.

2.7.6. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets

Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 2022 afgesproken een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen.³⁹ Een eerste concept van deze agenda is gereed. Fietsprojecten maken nog geen onderdeel uit van de uitvoeringsagenda. Dit najaar gaan Rijk en regio nadere criteria uitwerken voor de selectie van fietsprojecten in een afweegkader. Dit afweegkader is leidend voor de verdeling van de per 2024 beschikbare Rijksmiddelen om middels cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Rijk en regio streven naar eerste besluitvorming in het BO MIRT van 2024. De regio overweegt om fietsprojecten naar voren te halen omdat de aanleg van weginfra om verschillende redenen vertraagt. Vanuit IenW wordt gekeken hoe hierin kan worden meebewogen. Eerder is de Kamer gemeld dat het streven is om hiervoor structureel jaarlijks € 6 mln. beschikbaar te stellen.⁴⁰ Voor 2024–2026 wordt een bundeling van de eerste drie tranches (totaal € 18 mln.) voor doorfietsroutes beschikbaar gesteld. Deze bundeling is op verzoek van de regionale overheden om zo de administratieve lasten te beperken. Dit wordt verwerkt in de Voorjaarsnota 2024.

2.7.7. Fietsparkeren

Het belang van goede fietsenstallingen met voldoende plekken bij Nederlandse stations is meerledig. Het draagt bij aan het verkorten van de deur-tot-deurreistijd, biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en vergroot het reisgemak en de aantrekkelijkheid van de combinatie fiets-trein. Daarmee is er een vermindering van CO₂-uitstoot voor zover mensen van modaliteit veranderen in het voor- of natransport en wordt er gezondheidswinst behaald. Daarnaast zijn er ook dit jaar weer op verschillende locaties nieuwe stallingen bij gekomen. De meest in het oog springende zijn de twee nieuwe ondergrondse fietsparkeerlocaties voor in totaal 12.000 plekken bij Amsterdam Centraal aan het Stationsplein en de IJ-zijde. Daarnaast zijn dit jaar ook in Veenendaal West (ca. 300 plekken) en Sassenheim (ca. 600 plekken) nieuwe stallingen geopend.

2.7.8. Afweegmethode Mobiliteitsfonds

De Kamer heeft afgelopen jaren aangegeven beter inzicht te willen krijgen in hoe keuzes in het MF en MIRT worden gemaakt. In het voorjaar is de Kamer geïnformeerd over de eerste uitwerking van de methode die het afwegen van nieuwe investeringen uit het MF ondersteunt.⁴¹ Voor de negen thema's zijn – conform wens van de Kamer – een eerste proeve van indicatoren opgesteld. Deze indicatoren bieden de mogelijkheid om nieuwe investeringen binnen de thema's te prioriteren. De Mobiliteitsvisie en nieuwe IMA kunnen aanleiding geven om de indicatoren te herzien. Op

³⁹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

⁴⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 362

⁴¹ Kamerstuk 29 385, nr. 119

die manier blijft de afweegmethode voor allocatie van nieuwe investeringen actueel. Naast het beoordelen van nieuwe maatregelen op onderstaande thema's zullen mogelijke maatregelen worden getoetst op zaken als bijdrage aan de klimaatopgave, score op brede welvaart, verdelingseffecten, uitvoeringsrisico's en doelmatigheid. De methode bevordert hiermee de integrale besluitvorming en bijdrage aan de brede welvaartsdoelen. Op dit moment is er geen investeringsruimte in het MF beschikbaar, maar de methode wordt klaargezet zodat deze kan worden gebruikt wanneer wel financiële vrij besteedbare middelen in het MF beschikbaar zijn.

Tabel 1 Investerings thema's en beoogde indicatoren

Thema's	Beoogde indicatoren
Nationale Verbindingen	Doorstroming HWN
	Zitplaatskans HSN
	Wachttijden sluizen HVWN
Verkeersveiligheid	Maatschappelijke kosten slachtofferongevallen
Internationaal Personenvervoer	Reizigerspotentie
Bereikbaarheid Stedelijk Gebied	Capaciteit infrastructuur/OV
Leefbaarheid en gezondheid	Emissies
	Sociale veiligheid
	Ruimtelijke kwaliteit
Bereikbaarheid landelijk gebied	Bereikbaarheid essentiële voorzieningen
Goederenvervoer	Modal Shift
	Stimuleren nationale corridors
Mobiliteitsinnovatie	Vermeden mobiliteitsbewegingen
Instandhouding: Aanvullend op Basiskwaliteitsniveau	Bijdrage aan bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid

2.7.9. Afronding Krachtenbundeling

De afgelopen jaren is met impulsfinanciering veel in gang gezet op het gebied van smart mobility, met de Krachtenbundeling smart mobility als een belangrijke aanjager in verschillende programma's en projecten. Hierdoor is onder andere kennis ontwikkeld op het gebied van automatisch rijden, het inzetten van mobiliteitsdata en digitalisering in de mobiliteitstransitie en is een gezamenlijk programma voor Human Capital ontwikkeling opgezet. Het blijft belangrijk om te ontwikkelen en innoveren, maar de focus zal meer moeten komen te liggen op het vergroten van de impact van smart mobility-toepassingen in dagelijkse praktijk. Dat vraagt in toenemende mate dat overheden (Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen) smart mobility niet meer als incidenteel maar als structureel onderdeel van beleid en beheer zien. Dit is ook noodzakelijk om invulling te geven aan Europese regelgeving, zoals de Intelligente Transport Services richtlijn en de General Safety Regulation en om smart mobility in te zetten voor maatschappelijke opgaven op het terrein van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Eind 2023 eindigen lopende afspraken over samenwerking op het gebied van digitalisering overheden en de landelijke Krachtenbundeling. Samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen is echter van groot belang om gezamenlijk de implementatie van (internationale/Europese) regelgeving en het inzetten op smart mobility-diensten en -toepassingen voort te zetten, zoals ook in de Kamerbrief over het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata is beschreven.⁴² De samenwerking zal dan ook worden gecontinueerd op in ieder geval data en digitalisering, verantwoorde toelating van voertuigen, het aanjagen van het realiseren van hubs en deelmobiliteit.

3. Moties en toezeggingen

3.1. N35 Wijthmen-Nijverdal

De motie van de leden Koerhuis en Van der Plas verzoekt de regering om samen met de provincie Overijssel oplossingen te zoeken voor de N35 voor het najaars-MIRT, bijvoorbeeld vervanging van bruggen naar voren halen en de omlegging om Mariënheem heen.⁴³ Op dit moment resteert nog € 15 mln. aan budget vanuit het Rijk voor de MIRT-verkenning. Het is duidelijk dat de meest gewenste maatregel, de rondweg om Mariënheem heen, niet gerealiseerd kan worden uit dit budget; ook niet als de provincie eveneens € 15 mln. bijdraagt uit haar oorspronkelijk toegezegde bijdrage van € 100 mln. De afspraak is immers gebaseerd op een 50/50 financiële dekking en was altijd gebaseerd op de realisatie van het zogenaamde BO MIRT-alternatief, dat ook voorziet in de rondweg om Mariënheem heen.

Er zijn geen maatregelen die passen binnen het restbudget die op zichzelf voldoende bijdragen aan de doelstellingen van het project. Voor vervanging en renovatie geldt dat op dit moment geen urgente opgaven gesignaleerd zijn die eventueel vervroegd aangepakt moeten worden. Uiteindelijk zal een aantal kunstwerken aangepast moeten worden om de beoogde maatregelen mogelijk te maken, maar dit betreft in de meeste gevallen geen vervanging van de kunstwerken. De procedure van de verkenning loopt nog. Mochten er kansrijke oplossingsrichtingen gesignaleerd worden die in een eerder stadium gerealiseerd kunnen worden, zal hierover het gesprek worden aangegaan.

3.2. N35 vertrouwen van de regio

De motie van het lid Krul verzoekt het kabinet op korte termijn duidelijkheid te verschaffen over welke acties het kabinet gaat ondernemen om zich in te spannen het vertrouwen van deze regio in de Rijksoverheid en lenW te herstellen.⁴⁴ Specifiek over dit onderwerp zijn meerdere gesprekken geweest met de provincie Overijssel onder meer op bestuurlijk niveau. Het herstellen van het vertrouwen is een complexe opgave. In het verleden zijn diverse N35 projecten in deze regio vertraagd en dat heeft het vertrouwen geschaad. Uit de gesprekken met de regionale partners blijkt dan ook dat de beste manier om het vertrouwen van de inwoners van Mariënheem te herstellen, de realisatie van de rondweg is. Dat is op dit moment niet mogelijk. Het restbudget is niet voldoende om de rondweg te realiseren. Om het vertrouwen zoveel mogelijk te herstellen zet lenW erop in om zoveel mogelijk projecten aan de N35 wél door te laten gaan. Dit gaat dan over MeerVeilig 3 Wijthmen-Nijverdal, knooppunt Raalte en de N35 Nijverdal-Wierden. Voor

⁴² Kamerstuk 31 305, nr. 403

⁴³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 93

⁴⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 90

knooppunt Raalte zijn afspraken gemaakt om het tekort te dekken. Het tekort van ca. € 11 mln. wordt gedekt middels een herschikking van bestaande budgetten. We doorlopen een volwaardige (MER-)procedure in de verkenning om tot een voorkeursalternatief te komen. Het Rijk spant zich in om tegen die tijd het budget beschikbaar te stellen om ook de voorkeursbeslissing te kunnen nemen, waar de rondweg Mariënheem onderdeel van uitmaakt. Dit is onderdeel van de integrale besluitvorming.

3.3. Bodegravenboog

De motie van het lid Van der Molen c.s. verzoekt om een bod van de regio voor de Bodegravenboog (het volledig maken van de aansluiting A12/N11) serieus te bezien en om in overleg met de provincie en gemeente een routekaart op te stellen om binnen drie jaar een veilige ongelijkvloerse fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven te realiseren.⁴⁵Voor Rijk en regio is duidelijk dat de financiële middelen voor het realiseren van de Bodegravenboog bij beiden ontbreken. Ten aanzien van de fietsoversteek is tijdens het BO MIRT 2023 afgesproken dat de provincie met betrokkenheid van lenW (met name het toetsen van het wegontwerp en de kostenraming) het gewenste wegontwerp van de aansluiting (eindbeeld) zal laten ontwikkelen. Op basis van het eindbeeld kan de provincie een veilige fietsverbinding/-oversteek ter plaatse laten ontwerpen, passend binnen dit eindbeeld.

3.4. Ontsluiting Groningen Airport Eelde

Het Rijk en de provincie Drenthe zijn in overleg getreden over de besteding van het taakstellend budget van € 6,5 mln. naar aanleiding van het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen⁴⁶ en de motie van de leden Koerhuis, Van der Molen en Graus⁴⁷ over de aanleg van weginfrastructuur voor de ontsluiting van Groningen Airport Eelde. Het budget voorziet in de aanleg van een verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo en een verkeersveilige aansluiting op de burgemeester J.G. Legroweg door middel van een rotonde. Partijen streven eind 2024 hierover definitieve afspraken te maken. Hiermee is invulling gegeven aan het amendement en de motie.

3.5. Ontsluiting Maastricht Aachen Airport (MAA)

Het Rijk en de provincie Limburg hebben afspraken gemaakt over de besteding van het taakstellend budget van € 3,5 mln. naar aanleiding van het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen⁴⁸ en de motie van de leden Koerhuis, Van der Molen en Graus⁴⁹ over de aanleg van weginfrastructuur voor de ontsluiting van Maastricht Aachen Airport. Het Rijk heeft ingestemd met het plan van aanpak voor de ontsluiting van MAA. De bijdrage wordt begin 2024 uitgekeerd aan de provincie Limburg. Hiermee is invulling gegeven aan het amendement en de motie.

⁴⁵ Kamerstuk 36 200 A, nr. 31

⁴⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 54

⁴⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 20

⁴⁸ Kamerstuk 36 200 A, nr. 54

⁴⁹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 20

3.6. Instandhouding Zeelandbrug

De motie van het lid de Graaf verzoekt het kabinet in gesprek te treden met de provincie Zeeland om te onderzoeken of en hoe het Rijk kan ondersteunen bij de instandhouding van de Zeelandbrug.⁵⁰ De provincie is in dit kader al gestart met de ontwikkeling van een «Gebiedsvisie Midden Zeelandroute», waar de Zeelandbrug een onderdeel van is. In deze visie wordt ook aandacht besteed aan de renovatie/vervanging van de Zeelandbrug. In het BO MIRT is met de provincie gesproken over deze visie en het vervolg daarop. In 2024 neemt het Rijk daarom vanuit meerdere departementen deel aan het vervolg van de scenariostudie voor de Midden-Zeelandroute (Toekomstbeeld), worden de bereikbaarheidsopgave A58 Zuidwest Walcheren-Vlissingen besproken en spannen Rijk en regio zich in om te komen tot een concreet voorstel voor de regionale hindersaanpak. De resultaten worden geagendeerd op het BO MIRT 2024.

3.7. Maatregelen wegverkeer bij werkzaamheden Haringvlietbrug

De motie van de leden Geurts en De Groot over de Haringvlietbrug verzoekt de regering om bij monitoring te bezien of het mogelijk is de maatregelen voor het wegverkeer te verlichten bijvoorbeeld met maatwerk in de spits, uitzonderingen voor hulpdiensten en het ov of trajectcontrole, binnen de grenzen van wat veilig mogelijk is.⁵¹ De afgelopen tijd is gedurende de voorbereiding en realisatie van de renovatie van de Haringvlietbrug uitvoering gegeven aan deze motie. De situatie voor het wegverkeer als gevolg van de renovatie is voortdurend gemonitord. In afstemming met de omgeving zijn maatregelen genomen om de hinder voor het wegverkeer te verlichten. Voorbeelden daarvan zijn:

- Pendelbusjes tussen P+R-terreinen en de pont bij de Haringvlietbrug;
- OV- en hulpdiensten door de 2^e Heinenoordtunnel;
- Extra inzet hulpdiensten om aanrijdtijden te borgen bij de Haringvlietbrug.

3.8. Versnellingsopties voor verkeersveiligheid en vervanging van bruggen, viaducten en tunnels

De motie van het lid Koerhuis c.s. verzoekt de regering om een overzicht van versnellingsopties voor verkeersveiligheid en vervanging van bruggen, viaducten en tunnels voor het najaars-MIRT naar de Kamer te sturen.⁵² Daarnaast is tijdens het WGO Jaarverslagen lenW op 15 juni jl. (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 10) toegezegd om de Kamer per brief te informeren over opties om de aanbestedingen voor onderhoud aan infrastructuur van RWS te versnellen. Het uitgangspunt bij de programmering van de instandhoudingsopgave voor RWS is het BKN. Daarbinnen maakt RWS de afweging voor de programmering van het werk aan de hand van urgentie, efficiënte uitvoering, maakbaarheid en hinderplanning. Als gevolg van de tekorten op de arbeidsmarkt kan niet alles tegelijk. Ook moet het werk eerst in de markt worden gezet en dat kost tijd. Daarnaast speelt stikstof mee voor in ieder geval een deel van de Vervanging en Renovatie-opgave.

RWS gaat daarom de productie op instandhouding de komende jaren stapsgewijs verder opvoeren. Dit is mogelijk door de extra middelen uit het coalitieakkoord en door de eerder aan de Kamer aangekondigde schuif binnen het MF van aanleg naar instandhouding. Om alle middelen zo

⁵⁰ Kamerstuk 36 200 A, nr. 43

⁵¹ Kamerstuk 29 398, nr. 947

⁵² Kamerstuk 36 200 A, nr. 94

goed mogelijk te benutten is voor instandhouding met RWS een achtjarige afspraak gemaakt. Zo kan RWS doelmatiger en efficiënter werken. De programmering van RWS tot en met 2026 wordt nu afgerond. Snelheid in de uitvoering wordt de eerste jaren het best bereikt door bestaande afspraken stabiel te houden, zodat dit werk zonder wijzigingen snel door kan gaan.

Met de transitieagenda «Op weg naar een vitale infrasector» is begin 2020 een transitie in gang gezet door RWS. Op 1 juni jl. is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de ingezette transitie.⁵³ Met name de portfolioaanpak kan mogelijk een belangrijke bijdrage leveren aan het verhogen van de productie. Met deze aanpak wordt beoogd om pakketten van gelijksoortige werkzaamheden collectief op de markt te zetten, om zo bundels te kunnen vormen van bijvoorbeeld vervanging en renovatie van gelijkvormige bruggen. Over de wijze waarop de instandhoudingsopgave op zowel de korte als langere termijn het meest efficiënt kan worden gerealiseerd vindt intensief overleg met de markt plaats. Ook wordt de totale planning van vervanging en renovatie en het grootschalig onderhoud voor de komende acht jaar met de regio's besproken, conform de eerdere toezegging aan de Kamer om dit te doen.

3.9. Maaslijn

De punctualiteit en dienstverlening van de treinen op de Maaslijn moet beter voor de duizenden reizigers die dagelijks reizen tussen Roermond en Nijmegen. Daarom werkt lenW samen met de provincies Limburg, Gelderland, Noord-Brabant en ProRail hard aan de opwaardering en verduurzaming van deze verbinding. Bij de projectbeslissing in december 2021 was het beeld dat de kosten circa € 266 mln. zouden zijn en de maatregelen eind 2024 opgeleverd konden worden. Eerder is de Kamer gemeld dat de gevolgen van de oorlog in Oekraïne op de materiaalketen dusdanig groot zijn dat ProRail de aanbesteding van het project Maaslijn had ingetrokken,⁵⁴ en dat dit heeft geleid tot een nieuwe beoogde indienststellingsdatum van uiterlijk 2027.⁵⁵ De financiële gevolgen waren op dat moment nog onduidelijk.

Wij zijn verheugd te melden dat de opdracht inmiddels definitief is gegund aan een aannemer. Samen met ProRail en gedeputeerde Kuntzelaers van Limburg is de balans opgemaakt en conform toezegging wordt de Kamer nu geïnformeerd. Met deze gunning door ProRail blijft het project op koers om de werkzaamheden uiterlijk 2027 op te leveren. Naar aanleiding van actuele inzichten heeft ProRail de kostenraming herijkt naar € 358 mln. De provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant en lenW hebben in het addendum Maaslijn met elkaar afgesproken een reservering aan te leggen van € 346 mln. waarbij eventuele meerkosten volgens het principe «samen uit, samen thuis» evenredig worden gedeeld door de risicodragende opdrachtgevers het Rijk en de provincie Limburg. Om de gunning mogelijk te maken is dat ook gebeurd. De extra Rijksbijdrage van ca. € 46 mln. wordt gedekt uit het MF. De Kamer wordt met de Najaarsnota en de bijbehorende 2^e supplementaire begroting nader hierover geïnformeerd.

Dat de opwaardering van de Maaslijn meer tijd kost dan eerder voorzien is vervelend voor de reiziger en voor de verduurzamingsambities op het spoor, maar de gunning is een belangrijke mijlpaal in de weg naar

⁵³ Kamerstuk 29 385, nr. 135

⁵⁴ Kamerstuk 35 925 A, nr. 69

⁵⁵ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

daadwerkelijke realisatie. Er moet nog een berg werk verzet worden, die in goede samenwerking zal worden geklaard.

3.10. Keervoorziening station Harderwijk

De motie van het lid Van der Molen c.s. heeft gevraagd naar een keervoorziening bij Harderwijk en wat daarin de logische eerstvolgende stap zou kunnen zijn.⁵⁶ Een keervoorziening bij station Harderwijk zou een mooie stap bieden voor het verbeteren van de 3^e en 4^e sprinterdienst tussen Harderwijk en Amersfoort. NS heeft deze dienst helaas sinds de coronapandemie niet meer in dienst kunnen stellen, maar verwacht dat de groei van reizigersstromen binnen niet al te lange tijd hier wel weer aanleiding toe zal geven. Deze spitsdienst rijdt dan – net als voor de coronapandemie – als gevolg van beperkingen in de infra alleen in de spitsrichting met passagiers (»s ochtends richting Amersfoort en 's middags richting Harderwijk) en rijdt bovendien leeg naar Nunspeet om aldaar te keren. Ook kan de spitsdienst alleen de stations Harderwijk en Nijkerk bedienen. Een eenvoudige keervoorziening in Harderwijk (tot ca. € 10 mln.) kan hier een verbetering in betekenen, zodat deze spitsdienst in beide richtingen met passagiers kan rijden en bovendien een extra stop kan maken naast Harderwijk en Nijkerk. Ook wordt de dienstregeling robuuster waardoor eenvoudiger extra ritten kunnen worden toegevoerd. Een (waarschijnlijk) meer toekomstbestendige keervoorziening vraagt onder meer om het opheffen van een overweg en uit elkaar leggen van sporen waardoor de kosten fors kunnen oplopen.

Om meer over deze toekomstbestendigheid te zeggen is eerst een volledige corridorstudie Utrecht-Amersfoort-Zwolle nodig. Met de regio is besproken dat zij liever inzetten op de eenvoudige keervoorziening. Een eerste logische stap zou dan zijn een verkenning te starten naar deze eenvoudige keervoorziening en te bezien of deze zo kan worden aangelegd dat de meer toekomstbestendige keervoorziening niet onmogelijk wordt gemaakt. Op dit moment kan echter, bij gebrek aan zicht op financiering van de uiteindelijke realisatie van die keervoorziening, hiertoe geen opdracht worden verleend. Met deze beantwoording wordt de motie als afgedaan beschouwd.

3.11. Toekomstbeeld spoorbrug Maastricht (onderdeel aanpak vaarweg Maastricht)

De motie van het lid De Hoop c.s. verzoekt de regering om geen onomkeerbare stappen te zetten voordat alle mogelijkheden voor de spoorbrug zorgvuldig zijn onderzocht en zijn besproken in de Maastrichtse gemeenteraad en de Tweede Kamer.⁵⁷ Naar aanleiding hiervan is er door RWS en ProRail een toekomstbeeld over de spoorbrug Maastricht opgesteld. In de MIRT-brief van het najaar van 2022 is aangegeven dat de Kamer meer informatie zou ontvangen over de geboekte voortgang, echter was er meer tijd nodig.⁵⁸ Als bijlage bij deze brief is het rapport «Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht» te vinden. Hierin zijn verschillende oplossingsrichtingen beschreven waarbij de sloop van de spoorbrug en een nieuwe brug voor langzaam verkeer als meest kansrijke oplossing wordt gezien. IenW zal samen met alle betrokken partijen in gesprek over het vervolg en verdere uitwerking. Met de regio is afgesproken dit te agenderen op het BO Leefomgeving van 2024.

⁵⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 33

⁵⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 959

⁵⁸ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

3.12. Bereikbaarheid Arnhem/Nijmegen/Foodvalley met HOV-maatregelen en Fietsverbindingen

De Kamer heeft met de gewijzigde motie van het lid Minhas de regering verzocht om uiteen te zetten hoe HOV-maatregelen en fietsverbindingen kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van de Groene Metropoolregio Arnhem/Nijmegen en de regio Foodvalley, en inzichtelijk te maken wat daarvoor nodig is.⁵⁹ De regio heeft een eerste uitwerking opgeleverd met daarin vier fietsverbindingen en twee HOV-maatregelen, die volgens hun een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van beide regio's. Deze uitwerking wordt nog bestudeerd door lenW. Hierbij zijn door de regio ook de geschatte kosten en gevraagde bijdrage aan het Rijk beschreven. Echter zijn er op dit moment geen vrij besteedbare middelen in het MF. De beschreven maatregelen dienen nog verder onderzocht, verkend en te worden doorgerekend op effecten. Hierbij dient ook aandacht te zijn voor het combineren en/of afzetten van de maatregelen tegen maatregelen gericht op gedragsverandering (werkgeversaanpak, onderwijsaanpak) en flankerend beleid zoals parkeerbeleid.

3.13. Validatie instandhoudingskosten spoor en ontwikkeling uitgesteld onderhoud

In het WGO Jaarverslagen lenW van 15 juni jl. is aan het lid Koerhuis toegezegd om het PwC-onderzoek naar de validatie van de instandhoudingskosten voor het spoor te sturen. Dit rapport treft u als bijlage bij deze brief. In dit rapport is ook aandacht voor de ontwikkeling van het uitgesteld onderhoud. PwC heeft de validatie in opdracht van lenW uitgevoerd in het kader van de periodieke herijking van de instandhoudingsbehoefte van ProRail. De uitkomsten van de validatie worden betrokken bij de besluitvorming over een nieuw basiskwaliteitsniveau voor de spoorweginfrastructuur vanaf 2026, waarover de Kamer naar verwachting in het voorjaar van 2024 wordt geïnformeerd.

De conclusie van PwC is dat totale instandhoudingsbehoefte een realistische weergave vormt van de benodigde middelen om het spoor bij gelijke prestaties in stand te houden. Daarbij stelt PwC diverse correcties voor, die lenW en ProRail bij de eerstkomende subsidieaanvraag 2024 zullen verwerken of waarover voor latere jaren nog nadere afspraken moeten worden gemaakt. PwC concludeert tevens dat de werkwijze om tot de instandhoudingsbehoefte te komen ten opzichte van hun onderzoek in 2019 op diverse punten verbeterd is. Bijvoorbeeld: het periodiek rapporteren over de staat van de infra, betere kwaliteit van de areaalbasis, verbeterde risico-inventarisatie en meer integrale afwegingen.

Tegelijkertijd doet PwC op enkele punten aanbevelingen waar ProRail nog verder kan verbeteren. Deze aanbevelingen zien enerzijds op het explicieter vastleggen van gemaakte afwegingen en uitgangspunten bij het opstellen van de instandhoudingsbehoefte en anderzijds op het beter en integraler kijken naar de lange termijn maakbaarheid en de invulling van de behoefte aan meer efficiency. lenW en ProRail gaan hierover in gesprek met als doel voor de volgende periodieke herijking concrete verbeteringen door te voeren. PwC concludeerde in de vorige validatie dat het uitgesteld onderhoud grotendeels weloverwogen en bewust ontstaat om efficiënt te zijn (veel infra hoeft in de praktijk niet op de theoretische levensduur vervangen te worden) en gaf als aanbeveling dit periodiek te monitoren.⁶⁰ lenW heeft PwC daarom gevraagd dit opnieuw te beoordelen. In de huidige rapportage geeft PwC aan dat de omvang van het

⁵⁹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 57

⁶⁰ Kamerstuk 35 300 A, nr. 94

uitgesteld onderhoud nagenoeg stabiel is. Als PwC inzoomt op enkele specifieke verstoringen aan de infrastructuur, dan ziet zij daarin een lichte toename die een indicatie kan zijn van het mogelijk oplopen van het achterstallig onderhoud; echter is hier meer onderzoek voor nodig. Conform de aanbeveling in de rapportage blijft de toestand van het areaal gemonitord. Dit wordt gedaan via de rapportage «Staat van de Infrastructuur» en periodieke externe validaties op de instandhoudingsbehoefte. Te meer omdat de rapportage van PwC ook wijst op de groeiende instandhoudingsbehoefte en uitdagingen die daarbij spelen zoals toenemende vervoervraag, personeelskrapte en capaciteit op het spoor voor werkzaamheden.

3.14. Slimme niet-infra-maatregelen

Aan het lid Koerhuis is toegezegd dat de Kamer voor de begrotingsbehandeling 2024 een overzicht ontvangt van de investeringen in het verbeteren van de doorstroming, waaronder spitsmijden.⁶¹ Om de bereikbaarheid te verbeteren zet lenW in op «de juiste mobiliteit op de juiste plaats». Dat vraagt dat er zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur. Daarom investeert lenW standaard in (slimme) niet-infra-maatregelen als onderdeel van het MIRT-proces. Onderstaande lijst geeft een beeld, maar is geen uitputtend overzicht. Veel niet-infra-maatregelen zitten verweven in programma's van andere partners zoals andere departementen of lokale overheden. Daarnaast wordt er ook binnen de MIRT projecten ingezet op (slimme) kortetermijnmaatregelen, zoals het kortetermijnpakket bij de A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught of de verkeersdoorstroming op de ringen van Amsterdam, Rotterdam/Den Haag, Utrecht en Eindhoven.

Niet-infra-maatregelen lenW:

- Mobiliteitspakketten Woningbouw en Mobiliteit;
- Meerjarige Uitvoeringagenda Fiets;
- Goederenvervoercorridors (logistiek makelaars, CTC);
- Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit;
- Programma Veilige, Slimme en Duurzame mobiliteit (diverse maatregelen). Op hoofdlijnen richt de integrale mix aan maatregelen zich op: hinder-aanpak, fietsstimulering, smart mobility en digitalisering, duurzame mobiliteit parkeren, doelgroepen-, onderwijs- en werkgeversaankpak, deelmobiliteit, hubs en logistiek
- Invoering Zero-Emissie (bus, reinigingsvoertuigen, doelgroepenvervoer, hubs, stadslogistiek);
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- 5G-Blueprint;
- Dutch Metropolitan Innovations (DMI);
- Slimme, korte termijnmaatregelen binnen de MIRT projecten (bijv. gedragsmaatregelen, smart mobility, verkeersmanagement, netwerk-optimalisaties en kleine infrastructurele maatregelen, zoals extra spitsstroken, extra wisselstroken en een betere configuratie van op- en afritten);
- Slimme, korte termijnmaatregelen binnen de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's SBaB, U Ned, MoVe en SmartWayz.

3.15. City Deal Fietsen voor iedereen

In het CD Actieve Mobiliteit van 9 maart jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 399) is aan de leden Bouchallikht, Van Ginneken en Van der Graaf toegezegd dat de voortgang van de City Deal «Fietsen voor iedereen» in het najaar van 2023 gedeeld wordt. Op 9 oktober jl. hebben 25 organisaties de City Deal

⁶¹ Kamerstuk 36 360 XII, nr. 10

bekrachtigd. Het doel van deze City Deal is dat zoveel mogelijk mensen kunnen en gaan fietsen. Hiervoor werken lenW, BZK, VWS, gemeenten, maatschappelijke partners en bedrijven gericht samen. Dit moet zorgen voor toegang tot een goed functionerende, veilige en passende fiets en de vaardigheden om veilig te kunnen fietsen. De dealtekst «City Deal Fietsen voor Iedereen» is als bijlage toegevoegd.

De City Deal draagt bij aan de ambitie «Bereikbaarheid voor iedereen». Met dit onderwerp streven we ernaar dat basisvoorzieningen en werk bereikbaar zijn voor alle inwoners van Nederland, zodat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij. Deze City Deal regelt de uitvoering van projecten en de kennis over een werkende aanpak, projectbudget en uitvoeringscapaciteit. Projecten die inzetten op het hebben van fietsen en het kunnen fietsen. De uitvoering van de projecten ligt bij gemeenten, provincies en maatschappelijke partners. lenW coördineert deze City Deal en stuurt op de voortgang en het borgen van de uitkomsten. De resultaten en inzichten worden breed gedeeld met partijen buiten de City Deal, zodat ook zij met het onderwerp aan de slag kunnen.

3.16. Werkwijzer MBKA bij MIRT-verkenningen

In relatie tot o.a. de vorig jaar ingediende moties door de leden Van Ginneken⁶² en Kröger⁶³ wordt er gewerkt aan een update van de werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen. Zoals eerder is aangegeven tijdens het Tweeminutendebat Verkeersveiligheid en wegen van 13 april jl. en in een Kamerbrief is de herziening in uitvoering.⁶⁴ De nieuwe werkwijzer zal voor het zomerreces van 2024 worden opgeleverd.

3.17. Sidekicks van gedeputeerden voor de herprioritering van het MF

Aan het lid Van Ginneken is tijdens het CD MIRT van 5 juli jl. (Kamerstuk 36 200 A, nr. 99) toegezegd in het licht van de mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken om met de regio's in gesprek te gaan over de mogelijkheid tot het aanstellen van «sidekicks» van de gedeputeerden die zich bezig kunnen houden met de praktische bereikbaarheidsaspecten van de gepauzeerde projecten. In een gesprek met regionale bestuurders bleek men hier geen meerwaarde in te zien. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

3.18. Voortgang herplantingsplicht bomen

In de MIRT-brief van 15 december 2021 is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken.⁶⁵ Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Schonis c.s.⁶⁶ In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2022 gerapporteerd.

Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatie-opgave wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectares. Het afgelopen jaar is de registratie verder opgeschoond en afgestemd met RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herbeplanting en nieuwe projecten afwijkend van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2023 als volgt uit:

⁶² Kamerstuk 36 200 A, nr. 28

⁶³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 37

⁶⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 1167

⁶⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24

⁶⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 43

- De herbeplantingsopgave voor RWS bedraagt 602 hectare. Voor ca. 307 hectare daarvan is inmiddels de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken. RWS is in overleg met het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de mate waarin door RWS onverplicht aangeplante bomen (in totaal ca. 545 hectare) als invulling van de herplantplicht kunnen worden gezien en beziet op welke wijze daaraan verder gevolg kan worden gegeven.
- Wat de feitelijke herplantingsopgave voor ProRail is en of deze binnen of buiten de wettelijke termijn hebben plaatsgevonden, wordt momenteel verder onderzocht. Doelstelling is de wettelijke herplant in 2024 volledig in beeld te krijgen. Ook is verbetering van het proces in gang gezet van registratie en herplant om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen. Hierover is ProRail in gesprek met het bevoegd gezag en gecontracteerde aannemers. Voor het komend plantseizoen wordt een eerste tranche aan herplant vanuit beheer en onderhoud voorbereid.

4. Tot slot

We blijven werken aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland. Uitgangspunt daarbij is samenwerken met de MIRT-regio's en in overleg met de Kamer en we gaan dan ook graag met de Kamer in gesprek tijdens het Notaoverleg MIRT.

In het voorjaar van 2024 vinden de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer zoals gebruikelijk per brief geïnformeerd.

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

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
H.M. de Jonge

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