

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 16

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 november 2024

Goede mobiliteit en bereikbaarheid zijn van cruciaal belang voor onze samenleving. Voor onze welvaart, onze economie en ons welzijn. Met een groeiende bevolking en groeiende economie groeit ook de behoefte aan mobiliteit. Ook de eisen die daaraan worden gesteld nemen toe, bijvoorbeeld als gevolg van het veranderende klimaat of op het terrein van cyberveiligheid. De veiligheid, betaalbaarheid en de toegankelijkheid van de infrastructuur en het gebruik ervan moeten op orde zijn en blijven. Dit kabinet doet veel op het gebied van bereikbaarheid, zowel op instandhouding als op aanleg. Ook heeft het kabinet € 2,5 mld. beschikbaar gesteld voor investeringen in het infrastructuurnetwerk en ontsluiting van woningbouw. Dit in aanvulling op de middelen die het vorige kabinet beschikbaar heeft gesteld. Door een combinatie van verschillende ontwikkelingen (onder andere beschikbaarheid van vakmensen en vergunningen voor stikstofruimte) staat de uitvoering van plannen van het Mobiliteitsfonds (MF) wel in toenemende mate onder druk en daarmee ook de bereikbaarheid en mobiliteit van Nederland.

Daarnaast is de aankomende decennia sprake van groeiende opgaven op het gebied van instandhouding, waardoor een groter deel van de beschikbare middelen en vakmensen hiervoor nodig is en dus niet kan worden ingezet om de netwerken verder te ontwikkelen. Ook kunnen prijsontwikkelingen van de Grond-, Weg- en Waterbouwsector in de praktijk tot toekomstige budgettaire knelpunten op het MF leiden, zoals in de eerder verzonden Kamerbrief over de prijsbijstellingssystematiek is aangegeven.¹ Alles bij elkaar is het in toenemende mate merkbaar dat niet alles tegelijk mogelijk is. De ruimte om nieuwe projecten te starten is schaars. Dit geldt voor de vergunningsruimte, financiële middelen en de beschikbaarheid van vakmensen bij uitvoeringsorganisaties en de markt.

¹ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 50

Het vorige kabinet werd geconfronteerd met de gevolgen van bovenstaande ontwikkelingen. Dit heeft in 2023 geleid tot de herprioritering van het MF waarbij belangrijke projecten zijn gepauzeerd.² Een groot deel van het budget bij de projecten die gepauzeerd zijn, is ingezet voor het dekken van tekorten op in uitvoering zijnde projecten en instandhouding. Dit alles om – met datgene wat wel kan – Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Deze projecten zijn behouden in het MIRT-overzicht, omdat de onderliggende opgaven niet zijn verdwenen. Deze projecten blijven belangrijk.

Zoals in het Regeerprogramma is vermeld (en met de Kamer tijdens de begrotingsbehandeling is besproken), is het de ambitie om binnen deze context op infrastructuurterrein toch het maximale te doen binnen de kaders van het Regeerprogramma en het Hoofdpijnenakkoord. Daarbij gaat het zowel om de instandhouding, het naar behoren uitvoeren van gestarte investeringen in de afgelopen jaren én de ontwikkeling van de netwerken. De Kamer is eerder geïnformeerd over de adviezen en aanbevelingen uit twee rapporten (validatierapport Rebel Group en rapport Kohsiek), die het belang onderstrepen van de huidige focus op instandhouding gelet op de forse opgave en daarmee het vergroten van de maakbaarheid.³ Daarom gaat het jaarlijkse onderhoudsbudget voor Rijkswaterstaat (RWS) omhoog van € 2 mld. naar € 3 mld. in de periode tot 2030. Ook is extra budget vrijgemaakt voor instandhouding van het spoor waardoor het jaarlijks onderhoudsbudget voor spoor stijgt naar ongeveer € 2,3 mld. per jaar. Voor zowel de RWS-netwerken als het spoor is het basiskwaliteitsniveau (BKN) vastgesteld. Dat geeft aan waar een weg, vaarweg, waterwerk of een spoorweg in de basis aan moet voldoen om gebruikers goed te kunnen blijven bedienen. Het vormt de basis van de instandhoudingsopgave. Door daarop te richten en binnen de gehele keten van beleid, uitvoering en marktpartijen goed samen te werken, kan toch zo veel mogelijk gedaan worden met de beschikbare mensen en middelen.

Voor wat betreft de MIRT-projecten is aan het lid Van Dijk toegezegd om voorafgaand aan het notaoverleg MIRT een prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten en daarbinnen inzichtelijk te maken op basis van welke afwegingen volgend uit het analysekader deze prioritering is aangebracht. Daarbij wordt ook de motie van de leden Stoffer en Grinwis betrokken.⁴ Benadrukt wordt dat er ten aanzien van de MIRT-projecten nog geen keuzes zijn gemaakt. Hiervoor is meer tijd nodig. De integrale afweging kan pas plaatsvinden bij de voorjaarsbesluitvorming. Er is baat bij een ordentelijk proces. Dat is ook besproken met de regio's. Uiteraard is bij de regio's sprake van teleurstelling, maar er is ook begrip. De regio heeft met vergelijkbare problematiek te maken. In de Bestuurlijke Overleggen (BO's) MIRT is daarom slechts een beperkt aantal nieuwe besluiten genomen ten aanzien van infrastructuurprojecten.

Het budgettaire kader is – naast de vergunbaarheid en maakbaarheid – voor deze kabinetsperiode echter het uitgangspunt waarbinnen, wederom, scherpe keuzes moeten worden gemaakt. Grote projecten die in het Regeerprogramma expliciet zijn genoemd, kunnen alleen een stap verder worden gebracht door het bestaande MIRT-programma erbij te betrekken en integraal af te wegen. Deze scherpe keuzes moeten daarnaast ook hand in hand gaan met het verbeteren van de beheersing. Voorkomen moet worden dat het starten van nieuwe of gepauzeerde projecten met onvoldoende beheersing leidt tot kostenoverschrijdingen en daarmee een nieuwe ronde herprioritering noodzakelijk maakt. Alleen

² Kamerstuk 29 385, nr. 119

³ Kamerstuk 29 385, nr. 139

⁴ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 49

zo kan de jaarlijkse investeringsruimte weer ingezet worden om nieuwe opgaven aan te pakken.

Op dit moment komt jaarlijks na aftrek van verplichtingen circa € 1,5 mld. aan investeringsruimte beschikbaar door extrapolatie van de meerjarenraming van het MF. In de Ontwerpbegroting 2025 is deze ruimte voor 2038 toegevoegd. In de Ontwerpbegroting 2025 is een deel hiervan (€ 400 mln.) ingezet ter dekking van het BKN spoor. Er resteert hiervan dus nog circa € 1,1 mld. In de ontwerpbegroting 2026 wordt hier weer een nieuwe tranche aan toegevoegd waardoor deze ruimte verder aan zal groeien.

Een substantieel deel van deze middelen zal ingezet moeten worden ter dekking van tegenvallers, reeds voorziene kostenstijgingen bij de projecten die al in realisatie zijn en onvoorziene tegenvallers, zoals bij de A27 Houten – Hooipolder en de ViA15. Het gaat hier om grote bedragen. De inzet is vanzelfsprekend om deze kostenstijgingen door scopeaanpassing en een andere fasering en contractering zoveel mogelijk te beperken. De mogelijkheid hiertoe bij projecten die reeds een vastgesteld projectbesluit hebben is evenwel beperkt. Bij projecten die ook al zijn gecontracteerd is er nog minder ruimte om dit te doen. Tegenover de (al dan nog resterende) investeringsmiddelen, staan dan onder meer de ambities en opgaven opgenomen zoals in het Regeerprogramma.

Aan de toezegging aan het lid Van Dijk om een prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten en daarbinnen inzichtelijk te maken op basis van welke afwegingen volgend uit het analysekader deze prioritering is aangebracht, zal stapsgewijs worden voldaan. De eerste stap is om criteria vast te stellen aan de hand waarvan de weging plaats zal vinden. In willekeurige volgorde betreft het de volgende criteria:

- de benodigde personele en financiële middelen,
- de bijdrage aan de woningbouwopgave,
- de fase waarin het MIRT-project zich bevindt (realisatie, planning- en studies, verkenning of onderzoek),
- de mate waarin het MIRT-project bijdraagt aan maatschappelijke opgaven op terrein van bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid,
- de mate waarin het project bijdraagt aan het functioneren van internationale, nationale of regionale netwerken,
- de mate waarin sprake is van cofinanciering door andere overheden of partijen,
- de regionale verdeling,
- het zicht op de vergunbaarheid (stikstofruimte).

Het doel is om richting het voorjaar te komen tot een integrale afweging tijdens de voorjaarsbesluitvorming. De onderdelen van de motie van de leden Stoffer en Grinwis over de strategische keuzes met betrekking tot de budgetspanning en de mogelijke risico's van budgettekorten worden hierin meegenomen.

Het gaat hierbij nadrukkelijk om een politieke en bestuurlijke weging. De inzet van lenW is daarom om in de eerste plaats recht te doen aan de prioriteiten zoals deze in het Regeerprogramma zijn opgenomen. Naast het mogelijk maken van de groeiende opgave van instandhouding, betekent dat het zetten van bijvoorbeeld vervolgstappen met de Lelylijn, Nedersaksenlijn en OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, en is het de wens van lenW om ieder jaar één van de gepauzeerde projecten op te starten (onder voorbehoud van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel waarna al dan niet wordt begonnen met de opstart, zoals vermeld in het Regeerprogramma). Daarnaast is het de intentie om met de aannemerscombinatie tot overeenstemming te komen

over de realisatie de ViA15 en de «kansrijke» stikstofprojecten verder te brengen. Tot slot is de inzet om een aantal kleine maatregelen te treffen om de bereikbaarheid zo goed mogelijk op orde te houden. Gegeven het hierboven geschetste financieel kader en de beperkte maakbaarheid, is dit zeer ambitieus te noemen en kan dit alleen met een combinatie van enerzijds een verscherpte beheersing op de inzet van de beschikbare middelen, capaciteit en stikstofruimte en anderzijds prioritering binnen het bestaande MIRT-programma waarbij rekening wordt gehouden met de opgave voor instandhouding. Zoals hierboven aangegeven wordt de Kamer bij de voorjaarsnota 2025 nader geïnformeerd over de integrale afweging binnen het MF.

Het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde projecten (in totaal zo'n € 700 mln.), moet in dit licht worden gezien. De Kamer heeft op 20 juni 2024 het beoordelingskader voor de inzet van restbudgetten ten behoeve van mitigerende maatregelen ontvangen, waarin ook het besluitvormingsproces daaromtrent is uiteengezet.⁵ In lijn met dit proces heeft de regio – na samenspraak met ambtelijk lenW – in september voorstellen voor de maatregelpakketten ingediend. lenW heeft hierover vervolgens besloten. Daarbij zijn niet alle voorstellen gehonoreerd.

De gereserveerde budgetten zullen als volgt worden ingezet:

1. € 47 mln. wordt ingezet voor een tweetal kleine, maar belangrijke maatregelen: de A4/N211 Harnaschknoop en verbindingsboog A1/A30. Hierbij worden delen van de projecten A4 Haaglanden – N14 en A1/A30 gerealiseerd. Vanwege schaarse RWS-capaciteit, is een voorwaarde van lenW dat de provincie Zuid-Holland de realisatie (incl. planuitwerking) van de A4/N211 op zich neemt.
2. € 159 mln. wordt beschikbaar gesteld aan de regio's voor de voorstellen van de regio tot mitigerende maatregelpakketten. Mitigerend in de zin dat ze een (beperkte) oplossing bieden voor de oorspronkelijke problematiek die een gepauzeerd project beoogde op te lossen. Deze voorstellen zijn positief beoordeeld door lenW langs de lat van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader tussen Rijk en regio. Het betreft maatregelen(pakketten) voor een werkgevers- en logistieke aanpak, voor OV en fiets, voor een aanpak van sluipverkeer op het onderliggend wegennet of een korte termijn aanpak met ondersteunende fysieke maatregelen. Het gaat om de volgende projecten: A58 Stedelijke Regio Breda Tilburg (€ 23 mln.), A2 Deil – Vught (€ 54 mln.), A15 Papendrecht-Gorinchem (€ 16 mln.), A4 Haaglanden – N14 (€ 16 mln.) en A1/A28 knooppunt Hoevelaken (€ 50 mln.). Ook voor deze maatregelen geldt dat de regio deze moet kunnen uitvoeren.
3. De verdeling van de resterende circa € 490 mln. loopt mee in de voorjaarsbesluitvorming 2025. Intentie is om dit bedrag deels te reserveren voor de herstart van projecten en deels voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk (op OWN of HWN) of de doorstroming van automobilititeit op het nationale netwerk. Een eventuele reservering voor kleinere maatregelen kent daarbij een maximum van € 290 mln. Onder voorbehoud van de integrale weging blijft er zo minimaal € 200 mln. beschikbaar voor de herstart van projecten. Maakbaarheid en stikstofruimte zijn daarbij randvoorwaarden. De regio's is gevraagd met voorstellen te komen die op korte termijn te realiseren zijn. Definitieve besluitvorming over deze maatregelen loopt mee met de integrale besluitvorming rond het MF in het kader van de voorjaarsbesluitvorming 2025. De exacte voorwaarden aan de hand waarvan deze maatregelen worden getoetst, zullen nog dit najaar, na overleg met de regio's door lenW worden vastgesteld. Anders dan de besluiten 1 en 2 hoeft er geen directe koppeling te

⁵ Kamerstuk 36 410 A, nr. 61

zijn met de opgaven waarvoor de gepauzeerde projecten een oplossing bieden. Voorwaardelijk is wel dat de maatregelen maakbaar moeten zijn (onder andere stikstof) en er geen personele inzet van RWS voor de realisatie van de maatregelen nodig is. Dit betekent dat de resterende projectbudgetten op nul worden gezet en niet meer beschikbaar zijn binnen het project. Wel blijven de projecten in het MIRT-overzicht opgenomen.

Verder verzoekt de motie van de leden Stoffer en Grinwis om inzicht te geven in de precieze budgetbehoefte voor instandhouding en nieuwe infrastructuurprojecten tot 2038 in verhouding tot de hiervoor beschikbare middelen. Om aan dit deel van de motie invulling te geven, wordt verwezen naar het overzicht met mogelijke financiële tegenvallers en nieuwe beleidswensen van meer dan € 500 mln. dat eerder aan informateur Plasterk is verstrekt. Dit overzicht biedt een grof overzicht van de mogelijke financiële vraagstukken over de gehele looptijd van het MF. Het overzicht laat ook zien dat er scherpe inhoudelijke keuzes nodig zijn om het lopende programma in te blijven passen binnen het MF. Het spreekt voor zich dat dit binnen de begrotingsregels moet gebeuren. Bij het overzicht moeten de volgende punten in acht genomen worden:

- De motie vraagt om de precieze budgetbehoefte voor nieuwe infrastructuurprojecten. Een gedetailleerd actueel inzicht, post per post, kan niet openbaar gemaakt worden omdat het hier om marktgevoelige informatie gaat. Desgewenst kan de Kamer hier vertrouwelijk over worden geïnformeerd.
- Voor wat betreft de instandhouding RWS wordt verwezen naar de brief aan de Kamer inzake de validatie van de budgetbehoefte van de RWS-netwerken.
- De tegenvaller op het BKN spoor is verminderd door alsnog een stevig pakket aan versobering en efficiencymaatregelen te treffen. Hierdoor was circa € 900 mln. extra benodigd vanuit het MF ter dekking hiervan.
- De budgetten van projecten- en programma's zijn in beginsel taakstellend. Dit betekent dat tegenvallers ingepast dienen te worden middels scope-aanpassingen of fasering. De regels budgetdiscipline stellen dat departementen tegenvallers zelf inpassen door middel van keuzes elders binnen de eigen begroting. Dat geldt ook voor het MF.
- Er zijn ook kostenstijgingen en tegenvallers die kleiner zijn dan € 500 mln. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het project Kornwerderzand.
- Bij de A27 Houten – Hooipolder worden de ontwerpen en planningen momenteel nader uitgewerkt door de opdrachtnemers. Hierbij is het beeld dat de kosten aanzienlijk hoger uitvallen dan eerder was voorzien. Deze inzichten zullen worden betrokken bij een besluit over deze tegenvaller bij de integrale besluitvorming voorjaarsnota 2025, waarna de Kamer hierover zal worden geïnformeerd.
- Er zijn nieuwe kostenramingen voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn met de Kamer gedeeld.⁶
- Ook heeft de Kamer inzicht gekregen in de mogelijke meerkosten van de intelligente wegkantstations.

Naast het voorgaande is er in de BO's MIRT 2024 gesproken over verschillende MIRT-projecten en -programma's. Met het vervolg van deze brief wordt de Kamer, mede namens de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, geïnformeerd over de uitkomsten van de BO's MIRT 2024 en over de laatste ontwikkelingen binnen de verschillende MIRT-projecten en -programma's. Een volledig overzicht van alle gemaakte bestuurlijke afspraken is te vinden in de bijlage bij deze brief.

Het vervolg van deze brief is als volgt opgebouwd:

⁶ Kamerstuk 36 600 A, nr. 6

1. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's
 - 1.1. Regio Zuidwest
 - 1.2. Regio Zuid
 - 1.3. Regio Noord
 - 1.4. Regio Noordwest
 - 1.5. Regio Oost
 - 1.6. Goederenvervoercorridors
 - 1.7. Algemeen
2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT
3. Slot

1. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's

In het MIRT is afgelopen periode weer hard gewerkt aan het volbrengen van tal van MIRT-projecten. Zo kan na de uitspraak van de Raad van State een vervolg worden gegeven aan de ViA15, om de doorstroming rond Arnhem en Nijmegen te verbeteren. Dat is in Groningen al gebeurd; eerder dan gepland ging daar de Zuidelijke Ringweg open, belangrijk voor de bereikbaarheid en veiligheid van weggebruikers. Ook op het spoor gebeurt veel; begin 2025 starten de werkzaamheden voor verbetering van de Maaslijn, een belangrijk regionaal spoortraject dat er voor zorgt dat dieseltreinen vervangen kunnen worden voor elektrische treinen. Tevens zijn afspraken gemaakt over de cofinanciering van twaalf doorfietsroutes door het hele land, zodat mensen makkelijker en veiliger met de fiets naar het werk kunnen.

Op en aan het water houdt ons werk ook niet op. Met de feestelijke opening van de Nieuwe Sluis in Terneuzen krijgt Zeeuws-Vlaanderen een economische boost en kunnen schepen sneller doorvaren. Ook is de aanleg begonnen van de projecten Meanderende Maas en Lauwersmeer-Vierhuizergat, om de waterveiligheid in Brabant, Gelderland en Groningen te vergroten.

Ten slotte zet lenW ook in op infrastructuur ten behoeve van nieuwe woningen. Dit kabinet voegt € 2,5 mld. toe aan het MF om deze (nieuwe) woningen te ontsluiten. De Ministeries van VRO en lenW stemmen de gebiedsgerichte investeringen voor nieuwe woningbouw (onderdeel van de € 5 mld.) en de investeringen in bijbehorende infrastructuur (€ 2,5 mld.) op elkaar af. De verwachting is om komend voorjaar bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) 2025 de eerste afspraken hierover te kunnen maken.

1.1. Regio Zuidwest

In het BO MIRT Zuidwest is een open gesprek gevoerd over het Regeerprogramma, opgaven in de regio én over de samenwerking Rijk-regio de komende jaren. Aandacht is gevraagd voor gezamenlijke realisatiekracht en randvoorwaarden. Vanuit Rijkszijde is uitgesproken om na de studie van het Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute met gelijkwaardige inspanning de ruimtelijke en infrastructurele keuzes te maken die zullen landen in een gezamenlijke propositie ter besluitvorming aan het kabinet, gedeputeerde staten en betreffende colleges van burgemeester en wethouders. Met Zeeland is een afspraak gemaakt voor financiering van Zeeland Bereikbaar voor de periode 2025–2028. Hiermee kan het samenwerkingsverband voor een gezamenlijke hinderaanpak opgestart worden.

Met Zuid-Holland zijn afspraken gemaakt over het inzetten van een deel van de restbudgetten van de gepauzeerde projecten A4 Haaglanden – N14 en A15 Papendrecht – Gorinchem. Voor beide projecten zijn maatregelen afgesproken die een bijdrage leveren aan het tegengaan van de negatieve gevolgen van pauzeren met een omvang van € 16 mln. voor de A4 Haaglanden – N14 en € 16 mln. voor de A15 Papendrecht – Gorinchem. Voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop) is het besluit tot realisatie genomen. IenW draagt de kosten en de provincie Zuid-Holland zal het werk uitvoeren. Op het BO MIRT Zuidwest is een terugmelding gedaan uit het BO goederenemplacement IJsselmonde dat op 5 november plaatsvond en waarin Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam deelnamen. Voor de verdere uitwerking van het project station Stadionpark wordt, met het oog op o.a. ruimte voor extra woningbouw, verplaatsing van goederenemplacement IJsselmonde als uitgangspunt gehanteerd. De betrokken partijen (Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam) werken, onder voorbehoud van diens politieke besluitvorming (waaronder financiering), het daarvoor benodigde investeringsbesluit richting BOL en/of BO MIRT verder uit en spreken elkaar hierover in februari 2025. Dit onder voorbehoud van (politieke) besluitvorming van genoemde betrokken partijen.

1.1.1. Openstelling Blankenburgverbinding

Op 7 december 2024 wordt de Blankenburgverbinding opengesteld voor het verkeer. Deze nieuwe snelweg, de A24, verbindt de A20 bij Vlaardingen (noordoever) en de A15 bij Rozenburg (zuidoever) en draagt bij aan een robuust netwerk. Hiermee neemt de drukte op de A15 en de Beneluxcorridor af en verbetert de bereikbaarheid tussen de Rotterdamse haven en de Randstad.

Met de openstelling is het project nog niet volledig afgerond. Er vinden nog afrondende werkzaamheden plaats, zoals het asfalteren van de A15 en het verder aanleggen van diverse groenvoorzieningen. Dit in samenwerking met de omgevingspartijen. Deze afrondende werkzaamheden lopen naar verwachting nog door tot eind 2025.

1.1.2. Bestuursovereenkomst Randstadrail Metronet

Tijdens het BO MIRT 2024 hebben de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en IenW de bestuursovereenkomst (BOK) Randstadrail Metronet ondertekend. In de BOK zijn afspraken gemaakt over investeringen in uitbreiding van het Metronet Rotterdam en de Randstadrail door de MRDH. In totaal gaat het om een investering van € 550 mln., waarvan de MRDH en IenW ieder de helft voor hun rekening nemen. De uitbreiding behelst:

1. Het gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 4 (Den Haag – Zoetermeer Station Lansingerland);
2. Het gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 2 (Den Haag – Leidschendam) of Lijn 3 (Den Haag – Zoetermeer Centrum) in het stedelijk gebied van Den Haag;
3. Verhoging van het aantal metro's op de E-lijn (Den Haag Centraal – Pijnacker – Rotterdam Centraal – Slinge) per 2030 en op de C-lijn (Capelle aan den IJssel – Blaak – Schiedam – Spijkenisse) per 2032–2035;
4. Het vergroten van de capaciteit en doorstroming van metrostation Beurs rond 2035;
5. Het vernieuwen van de spoorbeveiliging van het gezamenlijk spoor van RandstadRail en Metronet om hier vaker te kunnen rijden.

1.1.3. Opening Nieuwe Sluis Terneuzen

Op 11 oktober 2024 is door de Koning van Nederland en de Koning van België de Nieuwe Sluis in Terneuzen officieel geopend. De gezamenlijke opening onderstreept de prettige onderlinge samenwerking waarin dit project met succes tot stand is gekomen en het grensoverstijgende belang van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. De Nieuwe Sluis zorgt voor een betere toegang en snellere doorstroming voor scheepvaart vanaf de Westerschelde naar het Kanaal van Gent naar Terneuzen en verder. De komst van de Nieuwe Sluis zorgt voor nieuwe economische activiteiten in zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Vlaamse regio en een betere benutting van het economisch potentieel van de Kanaalzone in beide regio's. De capaciteit van de sluizen neemt toe, waardoor de wachttijd voor binnenvaartschepen afneemt.

1.2 Regio Zuid

In het BO MIRT Zuid is gesproken over de brede waaier aan opgaven in Brabant en Limburg. Hoewel het pauzeren van enkele wegenprojecten met name in Brabant behoorlijke impact heeft, werken regio en Rijk samen aan het zo goed mogelijk bereikbaar houden van de regio. Daarbij is ook de aandacht voor de grensoverschrijdende projecten. Door de ligging van Brabant en Limburg lopen er meerdere goederencorridors door deze provincies. Beide provincies hebben daar sociaal economisch voordeel van, maar ondervinden lokaal ook de lasten. Ook voor personenvervoer zien Rijk en regio mogelijkheden om Nederland beter met de buurlanden te verbinden. Om dit in samenhang te doen, is het afgelopen jaar een Multimodale Agenda voor Zuid-Nederland opgesteld. Hierin zijn zes hoofdopgaven gedefinieerd, die het komende jaar verder worden uitgewerkt.

1.2.1. Brainport

Met de extra impuls uit het Beethovenconvenant onderstreept het kabinet het belang van de Brainportregio voor heel Nederland.⁷ De afspraken uit het Beethovenconvenant zijn tijdens het BO MIRT verder uitgewerkt en vastgelegd. Over de mobiliteitsprojecten die daar onderdeel van uitmaken, zijn afspraken gemaakt om zo snel mogelijk tot uitvoering te komen. Naar verwachting kan in 2025 een voorkeursbeslissing voor de multimodale OV-Knoop Eindhoven worden genomen. Daarmee verbetert de lokale en regionale bereikbaarheid door een nieuw busstation en wordt tegelijk de spoorknoop Eindhoven toekomstvast aangepakt. Ook is afgesproken om richting het volgende BO MIRT te kijken of en hoe de extra perrons ten aanzien van de spoorknoop Eindhoven op een slimme wijze kunnen worden gerealiseerd, zodat werk met werk kan worden gemaakt in de spoorknoop. In de eerste helft van 2025 kunnen de bussen over de vluchtstrook van de A67 rijden. De andere Bus op Vluchtstrooktrajecten – eerst de A2, dan de A50 – worden met prioriteit daarna gerealiseerd. Tot slot zijn voor de MIRT-verkenning naar het verbeteren van de A2/N2 en de Brainportlijn afspraken gemaakt om in het voorjaar van 2025 formeel te kunnen starten.

1.2.2. Wilhelminakanaal Sluis II

IenW heeft de projectbeslissing genomen waarmee de realisatie van het project Wilhelminakanaal Sluis II kan worden opgestart en Tilburg uiteindelijk bereikbaar kan worden gemaakt voor klasse IV schepen. Nadere afspraken over onder andere de cofinanciering van het project

⁷ Kamerstuk 33 009, nr. 141

door Noord-Brabant en Tilburg zullen uiterlijk begin 2025 in een bestuurs-overeenkomst definitief worden bevestigd.

1.2.3. AROV/Spoorbrug Maastricht

Rijk en de provincie Limburg hebben in lijn met en binnen de gestelde kaders van de Kamerbrief van 20 juni 2024 (en binnen het beschikbare budget van € 36,7 mln. (prijspeil 2024)) afspraken gemaakt over de herbestemming van de Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) voor het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid.⁸ De provincie Limburg zal er met deze middelen voor zorgdragen dat de overwegaanpassingen tussen Maastricht en Eijsden voor de tweede Drielandentrein naar Luik worden uitgevoerd en de spoorbrug in Maastricht inclusief de pijlers wordt gesloopt, wat leidt tot het oplossen van een maritiem knelpunt en daling van de waterstand in de Maas van circa 5 cm. Daarnaast worden de gronden en assets van ProRail westelijk van de spoorbrug door de provincie Limburg verworven. Tevens zal de provincie Limburg een afspraak maken met de gemeente Maastricht over de AROV-bijdrage aan de nieuwe langzaam-verkeersbrug onder de voorwaarde dat gemeente Maastricht uiterlijk in 2026 de benodigde vergunning voor sloop van de spoorbrug zal afgeven. De AROV-overeenkomst zal met een bestuursovereenkomst worden beëindigd en zullen door de provincie Limburg nieuwe projectovereenkomsten worden opgesteld. In lijn met de motie van het lid De Hoop c.s. zijn verschillende mogelijkheden voor de spoorbrug samen met de regio onderzocht in Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht.⁹ Dit heeft aan de basis gelegen van deze afspraak.

1.2.4. Meanderende Maas

Op 9 juli 2024 is de Bestuursovereenkomst Realisatie Meanderende Maas door alle betrokken partijen ondertekend.¹⁰ Dit project is daarmee officieel overgegaan naar de realisatiefase. Gewerkt wordt aan maatregelen op het gebied van hoogwaterveiligheid (dijkversterking en rivierverruiming), de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en regionale (gebieds)opgaven zoals natuur, recreatie en cultuurhistorie. Vanuit IenW is hiervoor in totaal € 46,88 mln. beschikbaar vanuit het Deltafonds. Het project is naar verwachting in 2030 gereed.

1.3. Regio Noord

In het BO MIRT Noord is uitgebreid gesproken over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Er is veel waardering geuit voor de uitgevoerde onderzoeken en de opgestelde rapporten. Er is geconcludeerd dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de intentie onderstrepen om een vervolgstap te willen zetten. In het Hoofdlijnenakkoord en Regeerprogramma is er geen budget vrijgemaakt voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Doordat er evenwel geen zicht is op 75% van de financiering, kan voor zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn nog geen startbeslissing worden genomen voor een MIRT-verkenning. Er is afgesproken dat Rijk en regio voor het eind van het jaar een vervolgsprek hebben over deze lijnen.

⁸ Kamerstuk 36 410 A, nr. 61

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 959

¹⁰ Stcrt. 2024, nr. 23 978, d.d. 24 juli 2024

Verder is kort stilgestaan bij het sluiscomplex Kornwerderzand en de bereikbaarheid van Ameland. Voor beide onderwerpen wordt een vervolgoverleg georganiseerd. Tot slot is de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl aan bod gekomen. Voor de Friese bruggen Kootstertille en Spannenburg zullen uiterlijk in december 2024 bestuurlijke afspraken worden gemaakt. Voor de Groningse Paddepoelsterbrug zijn afspraken gemaakt over de bouw van een nieuwe brug.

1.3.1. Zuidelijke Ringweg Groningen

Op 1 september 2024 is de Zuidelijke Ringweg Groningen opengesteld voor verkeer. Dit is eerder dan de geplande openstelling in 2025 die eerder is gecommuniceerd.¹¹ De nieuwe infrastructuur verbetert de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad, de doorstroming van het verkeer en is met aandacht voor detail ingepast in de stad-Groninger leefwereld. Rondom de opening zijn diverse activiteiten georganiseerd om dit moment te markeren. Met de openstelling is het project nog niet volledig klaar. Er vinden nog afrondende werkzaamheden plaats, zoals het afbreken van oude infrastructuur en de aanleg van het Zuiderplantsoen. Dit loopt naar verwachting nog door tot in het derde kwartaal van 2025.

1.3.2. N33 Midden en N33 Noord

Tijdens het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio besloten tot een programmatische benadering voor de N33 Midden en Noord. Het doel hiervan is om samenhangende keuzes te maken voor de tracédelen Midden (Zuidbroek – Appingedam) en Noord (Appingedam – Eemshaven). Daarnaast zal samen met onder meer het project Eelwerderbrug (onderdeel van het Programma Vernieuwing Hoofdwegen), ingezet worden op overkoepelende communicatie richting de omgeving.

Het MIRT-onderzoek N33 Noord wordt momenteel voortvarend uitgevoerd. Hierbij wordt nadrukkelijk ingezet op brede participatie van medeoverheden, bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Tijdens het BO MIRT 2025 worden de uitkomsten van het onderzoek geagendeerd. Het streven is dat partijen dan besluiten over het vervolg kunnen nemen. Voor de N33 Midden hebben partijen afgesproken om een kwartiermakersfase in te stellen voor de gefaseerde herstart. Het uitgangspunt is dat dit zo snel mogelijk plaatsvindt, zodra er voldoende zicht is op de benodigde stikstofruimte, financiën en personele capaciteit.

1.3.3. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet

In het BO MIRT 2023 hebben het Rijk en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over de aanpak van een drietal knelpunten op het snijvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Vanwege een herijking van het investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van de provincie, zijn de twee voorgenomen maatregelen voor de knelpunten A28/N855 en A37/N376 komen te vervallen. Ter vervanging hebben partijen afgesproken de middelen nu in te zetten voor kortetermijnmaatregelen bij de N33/N34 knooppunt Gieten en realisatie van een rotonde op de kruising van A32 aansluiting 4. Deze maatregelen worden uitgevoerd door de provincie en zijn uiterlijk 2026 gereed.

Over de aanpak van het knelpunt A7 afrit 34 Leek hebben Rijk en de provincie Groningen definitieve afspraken gemaakt. De infrastructurele maatregelen zijn gericht op voorkomen van terugslag op de A7 en het bevorderen van de veiligheid en afwikkeling van het lokale verkeer.

¹¹ Kamerstuk 36 600 A, nr. 4

Maatregelen worden uitgevoerd onder regie van de provincie Groningen. Het streven is om de maatregelen uiterlijk halverwege 2027 gereed te hebben.

1.3.4. Lelylijn en Nedersaksenlijn

In het Regeerprogramma en het Hoofdlijnenakkoord staan de Lelylijn en Nedersaksenlijn opgenomen als belangrijke spoorlijnen. Het kabinet zou graag een stap willen zetten. De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn. Daarbij is de afgelopen periode gewerkt om de deelrapportages, die eerder naar de Kamer zijn gezonden, samen te voegen tot eindrapportages.¹² Met deze brief worden deze eindrapportages ook aangeboden (zie bijlagen). In het BO MIRT zijn beide rapportages vastgesteld. De rapportages onderstrepen de intentie om voor beide lijnen een vervolgstap te willen zetten.

Op dit moment is de tijd daar echter nog niet rijp voor. Met het kabinet is nog geen standpunt ingenomen hoe het beste verder gegaan kan worden met deze twee projecten. Enerzijds zijn er grote ambities en wordt gezien dat beide spoorlijnen van meerwaarde kunnen zijn voor Noordelijk Nederland. Uit de vastgestelde rapportages blijkt dat de Lelylijn en Nedersaksenlijn een belangrijke rol kunnen spelen in de toekomst van Noordelijk Nederland. De twee spoorlijnen bieden in potentie een grotere kans op werk voor de inwoners van Noordelijk Nederland en belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, scholen en culturele instellingen worden beter bereikbaar. Daarnaast zouden de spoorlijnen veel nieuwe woningen kunnen ontsluiten. Anderzijds is er op dit moment geen zicht op de financiële middelen die nodig zijn voor deze projecten en liggen er ook op het gebied van maakbaarheid uitdagingen. Volgens de MIRT-spelregels ontbreekt het benodigde zicht op 75% van de financiering van het meest waarschijnlijke alternatief, waardoor er nu nog geen stap naar een MIRT-verkenning gezet kan worden. Op dit moment heeft het kabinet ruim € 3,4 mld. voor de Lelylijn gereserveerd en € 87 mln. voor de Nedersaksenlijn. Voor de Lelylijn is nog zo'n € 7 mld. nodig en voor de Nedersaksenlijn zo'n € 1,3 mld. om aan de eis van zicht op 75% financiering te voldoen.

In het BO MIRT 2024 tussen het ministerie en provinciale bestuurders, is nadrukkelijk gevraagd om zo spoedig mogelijk duidelijkheid over het vervolg te verschaffen. Daarvoor is ook vanuit Rijkszijde veel begrip. Toch vraagt zo een belangrijk besluit om zorgvuldigheid. Gegeven alle invalshoeken en de grote hoeveelheid betrokken partijen (o.a. zes provincies, tientallen gemeenten, zes waterschappen, veel maatschappelijke organisaties – scholen, ziekenhuizen, milieuorganisaties – en het regionale bedrijfsleven) wordt het een grote uitdaging om voor het eind van dit jaar tot een gedragen besluit te komen. Het ministerie gaat zich hiervoor maximaal inspannen. Het kabinet blijft de komende periode met de betrokken partijen in gesprek en ook binnen het kabinet worden de gesprekken vervolgd. In het overleg met de regio is afgesproken om voor het einde van dit jaar een vervolggesprek te plannen, waarin met de regio over een vervolgstap van Lelylijn en Nedersaksenlijn gesproken wordt. Dit ook conform de aangehouden moties van de leden De Hoop en Vedder over de Lelylijn¹³ en van de leden Grinwis c.s. over de Nedersaksenlijn¹⁴, en de kamerbreed aangenomen motie van de leden Pierik en Van Dijk

¹² Kamerstuk 36 600 A, nr. 6

¹³ Kamerstuk 29 984, nr. 1211

¹⁴ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 52

over de Nedersaksenlijn.¹⁵ Uiterlijk bij voorjaarsnota (april 2025) zal door het kabinet het definitieve besluit over de vervolgstappen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn worden genomen.

1.3.5. Spoor Meppel

ProRail heeft in opdracht van het Rijk en met nauwe betrokkenheid van de regio een brede pre-verkenning uitgevoerd naar maatregelen rond Meppel. Hieruit is een voorstel naar voren gekomen voor het uitvoeren van maatregelen in drie stappen; op korte, middellange en lange termijn. Rijk en regio constateren dat het beschikbare budget ontoereikend is om het spoorknooppunt Zwolle-Meppel in volledigheid te kunnen aanpakken, in lijn met het amendement van het lid Grinwis c.s.¹⁶ Rijk en regio zijn daarom overeengekomen dat het beschikbare budget wordt ingezet voor de aanpassing van emplacement Meppel (waarbij er een vierde perronspoor wordt aangelegd) en verscheidene maatregelen op de korte termijn die de robuustheid verhogen. Overwogen behoeven nader onderzoek, waarbij resultaten van de studie naar de verbetering van bestaand spoor in het kader van het Deltaplan Noordelijk Nederland worden meegenomen. Tot slot is gekeken naar de inpassing van extra stations, waaronder station Staphorst conform de motie van het lid Pouw-Verweij.¹⁷ Voor een stop in Staphorst is extra rijtijd nodig. Deze moet gevonden worden bovenop de geplande tijdwinst uit lopende projecten. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

1.3.6. Bereikbaarheid Ameland

Over de bereikbaarheid van Ameland is afgesproken dat er op korte termijn een bestuurlijk overleg volgt met de Provincie Fryslân en de gemeente Ameland. De Kamer wordt nog voor het notaoverleg MIRT van 25 november a.s. met een separate brief geïnformeerd over de uitkomsten hiervan.

1.3.7. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (fase 2)

Voor diverse bruggen in Friesland en Groningen is vervanging voorzien in het kader van het nu lopende MIRT-programma voor de Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl. Het gaat om vijf Friese bruggen (Spannenburg, Uitwellingergerga, Oude Schouw, Kootstertille en Schuilenburg) en drie Groningse bruggen (Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug).

In 2020 is afgesproken dat het Rijk en de regio een haalbaarheidsstudie voor het realiseren van aquaducten voor de bruggen Spannenburg en Kootstertille opstellen. Het Rijk heeft een financieringsvoorstel van de provincie ontvangen. Dit voorstel is aanzienlijk hoger dan het Rijk aan middelen beschikbaar heeft. Provincie en Rijk hebben afgesproken om uiterlijk in december 2024 tot bestuurlijke afspraken te komen over de bruggen Spannenburg en Kootstertille. In 2023 heeft de gemeente Súdwest-Fryslân aangegeven te overwegen een financieringsvoorstel voor een aquaduct voor Uitwellingerga in te dienen. De gemeente heeft aangegeven hiervan af te zien. Voor de bruggen Spannenburg en Uitwellingerga gaat de voorkeur uit naar een draaibrug met een doorvaarthoogte van 7,40 m. Voor brug Spannenburg geldt dit tenzij er uit het bestuurlijke overleg over het financieringsvoorstel een andere

¹⁵ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 42

¹⁶ Kamerstuk 36 410 A, nr. 43

¹⁷ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 40

uitkomst komt. Over brug Uitwellingerga is de Kamer recent afzonderlijk geïnformeerd met de beantwoording van schriftelijke vragen.¹⁸

In juni 2024 is de voorkeursbeslissing voor Oude Schouw genomen. Er is gekozen voor een draaibrug met een doorvaarthoogte van 7,40 m. Voor de aanleg van de Paddepoelsterbrug heeft het Rijk een extra bijdrage van € 9,34 mln. aan de gemeente Groningen toegezegd, zodat de bouw van een nieuwe brug door kan gaan. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting van lenW door beide Kamers.

1.3.8. Kornwerderzand

Aan het lid Stoffer is toegezegd de Kamer zo mogelijk voorafgaand aan het notaoverleg MIRT te informeren over de resultaten van het gesprek met de regio inzake het sluizencomplex Kornwerderzand. Op 24 oktober 2024 heeft er overleg plaatsgevonden met de gedeputeerden van Friesland, Overijssel en Flevoland. Dit overleg heeft niet geresulteerd in een (financiële) oplossing voor het verschil tussen de beschikbare middelen en de kosten. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

Tijdens het BO MIRT 2024 heeft lenW aangegeven dat het budget ontoereikend is. Op korte termijn wordt het overleg voortgezet om het eens worden over een (financiële) oplossing voor het vraagstuk Kornwerderzand en te komen tot een oplossing/voorkeursvariant. De regio is uitgenodigd om met een alternatief te komen.

1.3.9. PAGW-Project Lauwersmeer-Vierhuizergat

Binnen de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) is voor het project Lauwersmeer-Vierhuizergat (onderdeel van de dijkversterking op dit traject) op 3 juni 2024 de Uitvoeringsovereenkomst getekend en is de realisatie gestart. Het gaat om het aanleggen van een dijkdoorgang met getijdengebied van 70 hectare in de Marnewaard, de aanleg van kunstmatige riffen en getijdenpoelen langs de dijk en het maken van een natuurlijke kwelder. Voor de realisatie is een PAGW-bijdrage verstrekt van € 13,5 mln. De maatregelen kosten in totaal € 24,84 mln. Voor de overige kosten zijn bijdragen uit de regio verkregen.

1.4. Regio Noordwest

Voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) zijn in het BO MIRT Noordwest afspraken gemaakt over de vervolgfases van de lopende MIRT-verkenning OV en Wonen en het MIRT-onderzoek A12-zone en Rijnenburg. In deze trajecten wordt integraal onderzoek gedaan naar de benodigde ingrepen voor de grootschalige woningbouwontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Voor de bereikbaarheidsopgaven zetten Rijk en regio zich in voor het nemen van een (voorlopig) voorkeursbesluit voor de Merwedelijn (MIRT-verkenning) in combinatie met vervolgstappen voor het HWN, OVN en fietsnetwerk (MIRT-onderzoek) in het BO MIRT 2025. Rijk en regio hebben de urgentie van een snelle realisatie van het gepauzeerde MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken herbevestigd. Omdat er op dit moment geen zicht is op de volledige herstart is afgesproken dat het Rijk in samenspraak met de regio kijkt naar de mogelijkheden van fasering en opdeling in kleinere projecten. Daarnaast heeft lenW besloten € 50 mln. beschikbaar te stellen voor een maatregelenpakket uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040, ter mitigatie van de effecten van het pauzeren van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken. De regio

¹⁸ Aanhangsel Handelingen II 2024/25, nr. 234

stelt eveneens € 50 mln. voor het maatregelenpakket beschikbaar. Rijk en regio werken het maatregelenpakket in 2025 nader uit.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn verschillende (vervolg)afspraken gemaakt over de voorbereiding van grootschalige woningbouwlocaties in Flevoland. Onder meer is de ruimtelijk strategische verkenning voor grootschalige woningbouw in Almere Pampus vastgesteld. Afgesproken is te beginnen met de uitwerking van de eerste fase van 7.500 woningen in dit nieuwe stadsdeel, waarbij het doel is ruim voor 2030 te starten met de bouw. Voor de (OV-)ontsluiting wordt € 54 mln. gereserveerd voor een HOV-verbinding tussen Almere Pampus en Almere Centraal. Verder is op initiatief van de regio afgesproken een «P-verkenning» te starten naar de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding, als alternatieve route naar de start van een MIRT-verkenning. Over Almere/Zeevolde Oosterwold hebben Rijk en regio afgesproken in fase 2 op basis van bestaande afspraken meer woningen toe te voegen. Na besluitvorming over de mogelijke komst van een defensiekazerne in Flevoland worden in 2025 nadere afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van Oosterwold. Voor de HOV-verbinding Haarlem-Schiphol-Amsterdam is afgesproken te starten met een pilot Bus Rapid Transit.

De MRA heeft aandacht gevraagd voor de grote beheer en onderhoudswerkzaamheden aan het hoofdwegennet in de komende jaren. Om de hinder hiervan zoveel mogelijk te beperken zijn alternatieve maatregelen nodig, waarbij het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt. De regio is van mening dat dit haaks staat op de door het Rijk doorgevoerde korting op de BDU vanaf 2026 en stelt dat cumulatieve effecten moeten worden voorkomen.

Voor het draaiend houden van de Ringen rond grote steden, waaronder die voor Amsterdam en Utrecht, zijn nadere afspraken gemaakt over de invulling en financiering. Voor Noord-Holland Noord is afgesproken dat er met medewerking van het Rijk een onderzoek start naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (spoorzone-N9-N242), mede in relatie tot de woningbouwopgave en economische ontwikkelingen in het gebied.

1.4.1. Overdracht Merwedekanaal Utrecht-Vaartsche Rijn – Catharijnesingel Zuid

Sinds de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal hebben delen van de Vaartsche Rijn, het Merwedekanaal, en de Catharijnesingel alleen nog maar een regionale en lokale recreatieve en waterhuishoudkundige functie. Zodoende zou het doelmatiger zijn als het Rijk het eigendom, onderhoud en beheer overdraagt aan de gemeente Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om te streven naar een overdracht in het voorjaar van 2027. Het Rijk stelt voor de overdracht een budget van ten hoogste € 125 mln. beschikbaar en zal deze afspraak opnemen in de financiële programmering van RWS. De budgettaire verwerking volgt bij de voorjaarsnota 2025. De komende twee jaar worden gebruikt om een conceptovereenkomst uit te werken met daarin afspraken over onder andere de assets, het beheer en de onderhoudstaken, de exacte overdrachtsdatum, de definitieve overdrachtsvergoeding en de eventuele resterende risicoverdeling.

1.4.2. OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Rijk en regio werken samen aan de verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Doel van de verkenning is om ruimte te creëren in de Schiphol-treintunnel waardoor meer nationale en internationale treinen kunnen rijden dan nu. Dit sluit aan bij de ambitie om over het gehele treinnetwerk meer treinen te rijden. Daarnaast is het doel om knelpunten op te lossen die zijn gesignaleerd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). De toenemende mobiliteit binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) levert problemen op voor de OV-bereikbaarheid. Als er niets wordt gedaan, worden de problemen in de toekomst steeds groter. Dit heeft gevolgen voor een (goede) ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties. Er moeten immers tot aan 2050 ruim 325.000 woningen worden bijgebouwd om in de vraag naar woningen te voorzien.

In een Samenwerkingsovereenkomst hebben de samenwerkende partijen afspraken over o.a. financiën en risico's vastgelegd.¹⁹ Eerder was de beoogde planning om eind 2025 de voorkeursbeslissing te kunnen nemen. Gebleken is dat deze planning te ambitieus is en bijgesteld moet worden. Dit komt omdat rekening gehouden moet worden met stedelijk gebied en bestaande infrastructuur, waaronder start- en landingsbanen van Schiphol. Het is geen sinecure om in deze omgeving een OV-verbinding toe te voegen. Daarnaast is er sprake van krapte van personeel, waardoor het ingewikkeld is om op het juiste moment de juiste expertise te kunnen verkrijgen. Dit is een algemene zorg die voor meer projecten helaas aan de orde is. De hernieuwde planning is om eind 2026 de beslisinformatie gereed te hebben voor het kunnen nemen van de voorkeursbeslissing.

1.4.3. OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centrum

Rijk en de regio Amsterdam hebben de samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-Verkenning OV-Verbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centrum ondertekend. Met deze overeenkomst leggen partijen afspraken vast over de samenwerking in de verkenningsfase. Het onderzoek richt zich op een betere bereikbaarheid en ontsluiting met openbaar vervoer tussen Sloterdijk en Amsterdam Centrum, specifiek voor de eerste fase van de grootschalige woningbouwontwikkeling in Haven-Stad. Deze samenwerkingsovereenkomst is een belangrijke mijlpaal in het verdere gezamenlijke proces.

1.4.4. Station Lelylaan

In het BO MIRT 2020 is besloten om voor het project verbetering station Amsterdam Lelylaan door lenW € 15,8 mln. uit te trekken. Het project realiseert onder andere een nieuw stationsgebouw met een gecombineerde stationshal, een nieuwe fietsenstalling, een middeneiland en tramkeerlus. Hierdoor wordt de sociale veiligheid, beleving en kwaliteit van het station flink verbeterd. Op 9 juli 2021 is hierover een bestuursovereenkomst afgesloten met daarin een verdeelsleutel voor de kosten. Nu het project richting aanbesteding gaat is het noodzakelijk om de reserveringen te actualiseren. Door de gestegen bouwkosten en langere doorlooptijd van het project leidt dit, volgens de afgesproken verdeelsleutel, tot een aanvullende bijdrage van lenW van € 10,01 miljoen. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025.

¹⁹ Stcrt. 2024, nr. 1439, nr. 1

1.5. Regio Oost

In het BO MIRT Oost is gesproken over maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid bij het knooppunt A1/A30 en op de N36. Er is afgesproken dat Rijk en regio in gesprek blijven over de aanpak van het resterende deel van de N36. Over het realiseren van de verbindingsboog op de A1/A30 is een afspraak gemaakt.

Ook is afgesproken om te starten met de eerste fase van de alternatievenstudie voor de keervoorziening Veluwelijn bij Hardewijk. Verder is er aandacht geschonken aan de planuitwerking van de N50 Kampen – Kampen Zuid en de afspraak voor een bijdrage van ruim € 1,3 mln. van het Rijk voor de doorfietsroute het Picobello Pad tussen Ede en Wageningen. Ten slotte is de voortgang op lopende zaken besproken, zoals de Landelijke Aanpak Benutten Mobiliteitsnetwerken. IenW maakt € 2,25 mln. vrij voor de Regionale Bereikbaarheidsaanpak in de provincie Gelderland.

1.5.1. ViA15 Ressen – Oudbroeken

De Raad van State heeft op woensdag 2 oktober 2024 uitgesproken dat het Tracébesluit ViA15 onherroepelijk is. Het Tracébesluit lag sinds 2017 voor bij de Raad van State. De afgelopen jaren stond de beroepsprocedure voornamelijk in het teken van effecten van stikstofdepositie, de manier van berekenen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en de manier waarop mogelijke schade aan deze natuurgebieden kon worden voorkomen. Met het onherroepelijke Tracébesluit ViA15 is zeker dat de A15 doorgetrokken mag worden tot de A12. Dit is belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen, en voor een goede verbinding voor het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven naar Duitsland en achterliggende aangrenzende landen.

Het onherroepelijk Tracébesluit betekent echter niet dat gelijk de schop in de grond kan: nadat alle voorbereidingen aan het Tracébesluit waren afgerond, is de projectorganisatie afgebouwd. Deze projectorganisatie moet, door RWS en door de aannemer, weer worden opgebouwd en er moeten nieuwe afspraken worden gemaakt over de kosten en over de bijbehorende nieuwe planning. De Kamer wordt geïnformeerd wanneer hierover meer duidelijkheid is.

1.5.2. Uitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo

Het project A1 Uitbreiding Apeldoorn – Azelo nadert zijn voltooiing. Met het project worden extra rijstroken in beide rijrichtingen toegevoegd, waarmee de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren en de economische ontwikkeling wordt gestimuleerd. Tussen Twello en Azelo zijn de werkzaamheden al in 2020 en 2021 afgerond. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het traject tussen Apeldoorn-Zuid en Twello. Op dit traject, waar emissieloos gewerkt wordt, vinden in het laatste kwartaal van 2024 nog diverse asfalteerwerkzaamheden plaats. Afhankelijk van het weer lopen deze nog door tot in het eerste kwartaal van 2025. Zodra deze werkzaamheden gereed zijn kan de weg in zijn geheel worden opengesteld. Na openstelling vinden er nog diverse afrondende werkzaamheden plaats, zoals het terugbrengen van beplanting en herstel van aansluitingen op het onderliggend wegennet. Naar verwachting loopt dit door tot in het tweede kwartaal van 2025.

1.5.3. MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

Eerder dit jaar is het voorkeursalternatief A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven vastgesteld en de bestuursovereenkomst met regionale partijen getekend. Hiermee is de MIRT-verkenning afgerond. Rijk en regio blijven vooruitlopend op de planning- en studiefase in gesprek over de vergunningsruimte, de vervolgstappen in (of uitwerking van) de strategische mobiliteitsagenda voor de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven, en mogelijke andere maatregelen die een bijdrage leveren aan het oplossen van de knelpunten op deze corridor.

1.5.4. Optimalisatie verkeersveiligheidsaanpak N18

Vanuit de € 200 mln. voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen worden maatregelen getroffen op de N18: delen van de berm worden verbeterd en er wordt een verkeersregelininstallatie geplaatst op het kruispunt Lichtenvoordseweg. Met aanvullende middelen die beschikbaar zijn gekomen via het amendement van de leden Koerhuis en Van der Graaf wil lenW samen met de regio de huidige aanpak optimaliseren.²⁰ Concreet gaat het om het plaatsen van de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Lichtenvoordseweg, gecombineerd met het opheffen van het kruispunt Landstraat. Dit draagt bij aan het verminderen van kop-staartongevallen en zorgt voor een betere doorstroming. Daarnaast worden de resterende obstakels in de berm verwijderd. Na realisatie van deze maatregelen is de N18 in zijn geheel ingericht volgens ontwerpvoorschriften voor Rijks-N-wegen.

Met het oog op deze optimalisatie investeert lenW € 5,8 mln. extra in de N18. De overige beschikbare € 1,2 mln. uit het hiervoor genoemde amendement waren nodig om financiële tekorten te dekken bij lopende projecten binnen de verkeersveiligheidsaanpak op de N18. RWS voert momenteel gesprekken met de regio over de planstudie en realisatie van de diverse verkeersveiligheidsmaatregelen op de N18. Naar verwachting start de realisatie van de maatregelen in 2025.

1.5.5. Elektrificatie regionale spoorlijnen

Met de voorjaarsnota 2024 is € 98 mln. beschikbaar gekomen voor de elektrificatie van de trajecten Almelo – Mariënborg en Zutphen – Oldenzaal. Met Gelderland en Overijssel wordt nu overlegd welke financiële bijdragen er vanuit deze provincies aan deze elektrificaties kunnen worden gedaan om zo met elkaar tot een sluitende begroting te komen. Ook wordt gesproken over bijvoorbeeld de inrichting van de governance, projectbegeleiding en risicoverdeling. Alle afspraken worden met elkaar vastgelegd in één of meerdere bestuursovereenkomsten. Alle betrokken partijen zetten zich in om zo spoedig mogelijk tot deze afspraken te komen om zo de planuitwerkingen van deze projecten verder te kunnen brengen.

1.5.6. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

In het voorjaar van 2023 is het project Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) als onderdeel van de herprioritering binnen het MF gepauzeerd. Het project gaat om het verdiepen van de vaarweg voor het kunnen toelaten van grotere schepen van klasse Va/b en betreft daarmee grotendeels een baggeropgave waarmee zand/grond beschikbaar komt voor andere doeleinden. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om samen met het waterschap Zuiderzeeland meekoppelkansen te onder-

²⁰ Kamerstuk 36 200 A, nr. 55

zoeken bij het project Versterking IJsselmeerdijk. Dit bleek echter niet haalbaar gelet op de planning en aanbestedingsstrategie van dat project. Vervolgens is de blik verlegd naar mogelijkheden voor het meekoppelen van de opgave voor de VIJM met 3e tranche Kaderrichtlijn Water (KRW) en/of Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) projecten. Dit lijkt meer perspectief te bieden, mits de kwaliteit van de bodem in de VIJM hiervoor geschikt is. RWS heeft in juli 2024 opdracht gekregen om de bodemkwaliteit te onderzoeken en is gevraagd een offerte op te stellen voor de mogelijke meekoppeling met KRW en/of PAGW projecten. Voor de uitvoering van het bodemonderzoek heeft RWS inmiddels een specialistisch bureau ingeschakeld. Naar verwachting zal in de eerste helft van 2025 duidelijk worden of en onder welke voorwaarden de projectopgave van de VIJM via deze wijze kan worden gerealiseerd.

1.5.7. Overnachtingshaven Spijk

De nieuwe overnachtingshaven Spijk is sinds 1 februari 2024 toegankelijk voor het scheepvaartverkeer. De 50 extra ligplaatsen in Spijk bieden de schippers de mogelijkheid goed uitgerust en veilig hun reis aan te vatten of voort te zetten. De ligplaatsen zijn duurzaam ingericht met walstroom om daarmee ook uitstoot te beperken. Naast 50 reguliere ligplaatsen heeft de haven twee ligplaatsen voor duwschepen met duwbakken en speciale ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke ladingen. Met de realisatie van dit project kan Nederland zijn rol als schakel in de logistiek en het goederenvervoer in Europa in de toekomst nog beter vervullen.

1.5.8. Reevesluis

Eind 2023 is met het weghalen van de voormalige IJsseldijk het project Reevesluis volledig uitgevoerd. Hiermee is het watersysteem als onderdeel van het programma IJsseldelta in werking getreden. Met het gereedmaken van de waterinlaat kan bij hoogwater circa een kwart van het IJsselwater via het Reevediep worden afgevoerd richting het Drontermeer en IJsselmeer. Bij het hoogwater van december 2023 heeft het nieuw aangelegde watersysteem direct zijn meerwaarde getoond toen het Reevediep meestroomde met de IJssel.

1.5.9. Pannerdensch Kanaal

Met het project krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal zijn 35 kribben en vijf oevers tussen de Pannerdensch Kop en de tunnel van de Betuweroute verlaagd. Hiermee kan het rivierwater in het Pannerdensch Kanaal bij hoge waterstanden beter doorstromen, waardoor de waterstand in de Boven-Rijn bij zeer hoogwater met vijf cm daalt en de kans op overstromingen afneemt. Zo kunnen twee miljoen mensen in het Nederlands rivierengebied veilig blijven wonen, leven en werken. Daarnaast heeft het project een positieve bijdrage geleverd aan de ambitie klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten. Bij de uitvoering zijn de vrijkomende materialen (klei en breuksteen) maximaal hergebruikt. Daarbij zijn de werkzaamheden voor een groot deel met emissieloos materieel uitgevoerd. Eind 2023 is het project succesvol opgeleverd.

1.6. Goederenvervoercorridors

De rol van onze internationale, multimodale goederenvervoercorridors voor de aan- en afvoer van zeehavens en andere economische clusters in het achterland wordt alleen maar belangrijker. Ze zijn nodig om de extra groei van (internationale) transportstromen in de toekomst te faciliteren. Dat wordt ingevuld door de individuele modaliteiten te versterken en om de onderlinge uitwisselbaarheid van modaliteiten te vergroten (multimo-

daliteit). Tegengaan van congestie op de weg en het beter benutten van de (extra)capaciteit binnen spoor, binnenvaart, weg en buisleidingen zijn daarin belangrijk. De afspraken uit het BO Goederenvervoercorridors (GVC) worden gedekt uit het budget van € 160 mln. voor het programma Goederenvervoercorridors.

1.6.1. Realisatiepacten

Bij de grotere multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridors ontwikkelen lenW en provincies/gemeenten en (haven)bedrijven samen programma's voor het versterken van deze knooppunten als motor van een efficiënt, multimodaal en duurzaam goederenvervoer op de corridors en als schakelpunt tussen de corridors en de regionale logistiek. Voor de uitvoering ervan worden door Rijk en regio «realisatiepacten» gesloten. Het proces van het ontwikkelen van deze programma's gebeurt daarbij onder aanvoering van onafhankelijke pactregisseurs.

Aan de uitwerking en uitvoering van het realisatiepact Venlo is – bovenop de in 2023 toegezegde middelen – een bijdrage vanuit het Rijk van € 500.000 toegekend. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025. In het realisatiepact Rotterdam en omgeving worden afspraken gemaakt voor het versterken van het multimodale vervoer van verse levensmiddelen en landbouwproducten via een vers-corridor vanuit de Rotterdamse haven, het versterken van initiatieven om de filedruk op de weg tegen te gaan en een inzet op de logistieke efficiëntie te verbeteren met verdere digitalisering van processen. Voor de verdere uitwerking, verkenning en uitvoering van dit programma stelt lenW een bijdrage beschikbaar van € 2,5 mln. De provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam leggen elk € 2 mln. in.

Ten behoeve van de in ontwikkeling zijnde realisatiepacten voor de knooppunten Zeeland, Moerdijk, Amsterdam, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel maakt lenW een reservering van € 1 mln. per pact. Dit gebeurt onder voorwaarde van cofinanciering vanuit de regio. Het is daarbij de verwachting dat deze realisatiepacten bij het BO GVC in 2025 kunnen worden gesloten.

1.6.2. Truckparking Limburg

In het BO MIRT 2023 is een onderzoek aangekondigd naar een pilot voor een beveiligde truckparking die wordt ontsloten via een verzorgingsplaats. Het afgelopen jaar zijn verschillende mogelijke locaties in kaart gebracht. Vanwege het tekort aan beveiligde parkeerplaatsen voor de lange rust, met name in de provincie Limburg, heeft lenW besloten om in twee fases een budget van in totaal € 2,5 mln. beschikbaar te stellen. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025. Daarmee kan deze pilot in detail worden uitgewerkt en indien kansrijk ook gerealiseerd worden op een daarvoor geschikte locatie.

1.6.3. Pilot emissieloos rangeren

Op de «uiteinden» van het spoorgoederennetwerk wordt veel gebruik gemaakt van diesellocomotieven. Uit een haalbaarheidsonderzoek komt naar voren dat voor de haven van Moerdijk de inzet van een batterijlocomotief op korte termijn de meest haalbare oplossing is om tot zero emissie te komen. Met een batterijrangeer-locomotief zal in de praktijk worden getest of deze locomotief geschikt is om onder verschillende omstandigheden de gangbare rangeeroperatie in de haven van Moerdijk uit te voeren en welke operationele en financiële impact dat heeft. Lessen uit de pilot kunnen worden toegepast op soortgelijke «uiteinden» bij

andere herkomsten en bestemmingen van het spoorgoederenvervoer, zoals in andere havengebieden.

1.6.4. Beter benutten last mile spoor

Door het gebruik van sensoren en camera's kan de capaciteit op emplacementen effectiever benut worden. In 2022 en 2023 zijn middelen beschikbaar gesteld voor pilotprojecten bij spooremlacements Botlek, Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder. Met de pilots wordt beoogd om de planbare capaciteit op deze emplacementen met 25% te verhogen. Vanwege positieve resultaten wordt ingezet op doorontwikkeling van de instrumenten binnen Last Mile Spoor, het verdiepen van de pilot op emplacement Houtrakpolder, het uitwerken van de wijze waarop de toepassing op de diverse pilotlocaties kan worden bestendigd en de uitwisseling van data met de digitale systemen van de havens.

1.6.5. Machinistenpool Brabantroute

In november 2024 start een periode van 80 weken waarin er intensief gewerkt wordt aan de realisatie van het Derde Spoor in Duitsland (het spoor tussen Emmerich en Oberhausen). De aanleg van het Derde Spoor is nodig om de capaciteit op de Betuweroute te vergroten. Verspreid over deze 80 weken zijn er ruim 20 weken met dubbelsporige buitendienststellingen. Al het spoorgoederenvervoer moet in deze periode worden omgeleid van de Betuweroute. IenW steunt het voorstel van de spoorgoederenvervoerders om een gezamenlijke machinistenpool in te richten, waarmee de beschikbare goederenpaden op het traject Rotterdam – Venlo tijdens de periodes van buitendienststellingen maximaal benut kunnen worden.

1.6.6. Vervolg nachtelijke weekendbediening op de Maas en Brabantse Kanalen

In samenwerking met de corridorpartijen heeft IenW besloten om extra budget in te zetten voor een maatwerkoplossing waarmee nachtelijke weekendbediening van bruggen en sluizen op de Maas en de Brabantse kanalen tot en met 2030 kan worden voortgezet. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting 2025 van IenW door beide Kamers. Hiermee kunnen deze waterwegen 24 uur per dag, zeven dagen per week worden gebruikt door de binnenvaart en kan het bedrijfsleven profiteren van een efficiënte logistieke doorstroming.

1.6.7. Meldingen Verstoringen Infrastructuur

ProRail is dit jaar toegetreden als partner in het online platform Meldingen verstoringen infrastructuur (Melvin) van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). De mobiliteitsafstemming wordt verder verbeterd door verrijking van het Melvin systeem met informatie over stremmende overwegen en beperkingen van spoorbrugopeningen.

1.7. Algemeen

1.7.1. Mobiliteitsvisie

In december 2023 is een verkenning van varianten van bereikbaarheidsdoelen aan de Kamer gezonden voor personenvervoer in het Uitwerkingsdocument bereikbaarheidsdoelen.²¹ In maart 2024 is dat aangevuld met varianten voor het goederenvervoer.²² In het Uitwerkingsdocument is een stappenplan opgenomen om te komen tot een afweging, in antwoord op de verzoeken van de Kamer om bereikbaarheidsdoelen te ontwikkelen.²³ De afgelopen maanden zijn er concrete stappen gezet in de uitvoering hiervan:

- Het in kaart brengen van het burgerperspectief. Dit vindt plaats door middel van een Participatie Waarde Evaluatie (PWE). Deze is in de zomer van 2024 afgerond. Op basis van de uitkomsten wordt een analyse uitgevoerd en een rapportage voorbereid.
- Een kwantitatieve analyse van de huidige reisafstanden naar voorzieningen vanuit het perspectief van de eerder ontwikkelde perspectieven op bereikbaarheid (zogenoemde nulmeting). Deze analyse bevindt zich op dit moment in een afrondende fase.
- De nulmeting wordt aangevuld met een analyse naar mogelijke maatregelen en hun doelbereik. In deze effectanalyse wordt – naast andere sturingsinstrumenten – ook de motie van het lid Temmink over de afstanden van bushaltes tot woonlocaties meegenomen.²⁴
- Oefenen met het werken met bereikbaarheidsdoelen op regionaal niveau op zowel inhoud als proces. Dit is opgestart en wordt in drie gebieden samen met de decentrale overheden ingevuld (metropoolregio Rotterdam-Den Haag; groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen en Parkstad Limburg).

De komende periode zal deze beleidsinformatie worden gebundeld op basis waarvan een reactie inclusief kabinetsstandpunt wordt geformuleerd op de genoemde verzoeken uit de Kamer. Het voornemen is om deze reactie met alle onderliggende verzamelde inzichten in het eerste kwartaal van 2025 aan de Kamer te verzenden.

1.7.2. Integrale Mobiliteitsanalyse

Naar verwachting wordt de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) eind 2026 uitgebracht. Normaal gesproken publiceert IenW deze analyse elke vier jaar, maar vanwege de vervroegde verkiezingen vorig jaar is besloten om in december 2023 een update van de IMA 2021 uit te brengen.²⁵ De IMA voorziet het nieuwe kabinet van inzichten over de lange termijn mobiliteitsontwikkeling, effecten daarvan op verkeersveiligheid, leefomgeving en gezondheid, en potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven op de hoofdnetwerken van weg, spoor en water (in gebieden en voor groepen mensen). De volgende IMA baseert zich onder meer op de verkeersgegevens van 2023, de nieuwe Welvaart en Leefomgeving Scenario's van PBL en post-covid gedragseffecten uit 2023 en 2024. Rekening houdend met verwerkingstijden van de modellen, vormt eind 2026 de eerste mogelijkheid voor publicatie van de IMA.

²¹ Kamerstuk 31 305, nr. 439

²² Kamerstuk 34 244, nr. 10

²³ Motie Krul en Van der Graaf (Kamerstuk 29 398, nr. 1047), motie Van der Graaf (Kamerstuk 29 385, nr. 126), motie Krul c.s. (Kamerstuk 29 385, nr. 130), motie Temmink (Kamerstuk 29 697, nr. 132), gewijzigde motie Van der Graaf en Bushoff ter vervanging van Kamerstuk 29 697, nr. 122 (Kamerstuk 29 697, nr. 137)

²⁴ Kamerstuk 29 697, nr. 132

²⁵ Kamerstuk 36 410 A, nr. 21

1.7.3. Landelijke aanpak benutten mobiliteitsnetwerken

De Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 beschrijft hoe lenW werkt aan bereikbaarheid in de context van grote maatschappelijke opgaven zoals wonen, de energietransitie, sociale inclusie en leefbaarheid.²⁶ Een belangrijk uitgangspunt is «de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd». Dat vraagt, naast de aanleg en onderhoud van infrastructuur, ruimtelijk- en voorzieningenbeleid om een optimale benutting van bestaande mobiliteitsnetwerken. Rijk, IPO, VNG, vervoerregio's en regionale partners hebben in een gezamenlijk traject het afgelopen jaar gewerkt aan de landelijke aanpak. Daar is afgesproken om te blijven samenwerken, onder meer aan de thema's zoals genoemd in het plan van aanpak, te weten: hubs, deelmobiliteit, publiek vervoer, digitalisering en spits spreiden. Binnen al deze thema's wordt volop gewerkt om de bereikbaarheid voor de reizigers te verbeteren. Vanuit de landelijke aanpak zal worden bekeken op welke wijze kennis en best practices gedeeld kunnen worden en hoe toepassing eruit ziet in verschillende type gebieden (verstedelijkt, suburbaan en landelijk). Dit zal, waar aan de orde, worden toegepast bij de uitwerking van andere gezamenlijke trajecten (bijvoorbeeld in de uitwerking programma hubs in het kader van ontsluiting woningbouw en binnen gezamenlijke gebiedsprogramma's).

In 2025 wordt een landelijke overlegstructuur ingericht ten behoeve van het versterken van de samenhang, samenwerking en effectieve implementatie en uitvoering. Ook zal verder onderzocht worden welke mogelijke knelpunten reizigers ervaren in hun mobiliteitskeuzes en gezien welke mogelijkheden er zijn om hierin stappen te zetten. Daarnaast werken Rijk en regionale partners samen aan een gezamenlijke werkwijze voor monitoring en evaluatie met als doel om de effecten van maatregelen beter in beeld te brengen.

1.7.4. Landelijke aanpak spits spreiden

De drukte op de weg en het spoor neemt toe door groei van de economie, inwoneraantallen en werkzaamheden. De bereikbaarheid staat hierdoor onder druk. In het BO MIRT 2024 heeft lenW met regionale overheden afgesproken om dit probleem gezamenlijk aan te pakken. Het Rijk stelt op dit moment een landelijke aanpak op. Dit plan wordt voor het einde van het jaar separaat naar de Kamer gestuurd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Olger van Dijk en het regeerprogramma.²⁷ Onderdeel van de aanpak is een eerste landelijke reservering van € 16 mln. lenW werkt samen met regionale partijen aan specifieke knelpunten en opgaven. Landelijk en regionaal worden onder meer werknemers, werkgevers en onderwijsinstellingen betrokken. Het streven is om in het BO MIRT van 2025 de regionale aanpakken vast te stellen, inclusief eventuele bijbehorende financiering van Rijk en regio.

1.7.5. Vernieuwing MIRT

In maart 2024 is de Kamer geïnformeerd dat het van belang is om het gesprek te blijven voeren over het bereikbaarheidsbeleid.²⁸ lenW is het traject «Vernieuwing MIRT» gestart om het MIRT-proces toekomstbestendig te houden. lenW is in gesprek met de vijf MIRT-regio's, koepels IPO en VNG, de vervoerregio's VRA en MRDH en de betrokken departementen over de perspectieven op het huidige MIRT en mogelijke verbeteringen hierin. Hierbij is een aantal punten geïdentificeerd om bij de

²⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 388

²⁷ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 43

²⁸ Kamerstuk 36 410 A, nr. 49

doorontwikkeling van het MIRT aandacht aan te besteden. Dit gaat onder meer om het behoud van de sterke elementen van het MIRT-proces, de positie van het MIRT in het ruimtelijk domein en het type afspraken in het BO MIRT. In 2025 gaat lenW samen met de andere betrokken partijen verder aan de slag met de uitwerking van deze denkrichtingen, zodat in het najaar van 2025 hier de eerste richtinggevende besluiten op kunnen worden genomen.

1.7.6. Woningbouw en Mobiliteit

In heel Nederland wordt aan de slag gegaan om de woningbouwproductie zo snel mogelijk te verhogen naar 100.000 woningen per jaar. Om deze bouw te ondersteunen, stelt het kabinet verschillende middelen beschikbaar. Voor het stimuleren van de woningbouw heeft het kabinet € 5 mld. vrijgemaakt. Een deel van deze middelen is voor een zogeheten realisatiestimulans. Aanvullend op de realisatiestimulans zet het Rijk met een gebiedsgerichte aanpak in op locatie specifieke uitdagingen, onder andere met het voorzetten van de woningbouwimpuls en het gebiedsbudget. Om de nieuwe woningen te ontsluiten wordt door het kabinet € 2,5 mld. toegevoegd aan het MF.

De komende periode werken VRO en lenW de investeringsrichtingen, uitgangspunten en criteria voor de inzet van de vanuit het Regeerprogramma extra beschikbare middelen verder uit. Het is de bedoeling om de uitgangspunten op de Woontop in december 2024 te delen tussen Rijk, regio en andere bij de woningbouw en infrastructuur betrokken partijen. De Kamer wordt per brief over de Woontop geïnformeerd.

De verwachting is om komend voorjaar de eerste concrete beslissingen te nemen over de inzet van de gebiedsgerichte middelen voor de «reguliere» woningbouwlocaties. Parallel voert het Rijk het gesprek met de bestaande grootschalige woningbouwlocaties. Het kabinet wijst in de Nota Ruimte (verwacht in de zomer van 2025) door heel Nederland nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw aan. Investeringsbeslissingen voor de bestaande en nieuwe grootschalige woningbouwlocaties zullen worden genomen bij de BO's MIRT en Leefomgeving 2025.

1.7.7. Maatregelpakket draaiend houden ringen

De Kamer is eerder geïnformeerd dat het maatregelpakket voor het draaiend houden van de ringen rond de grote steden binnen vijf «werksporen» zal plaatsvinden.²⁹ Rijk en regio hebben in de afgelopen periode overeenstemming bereikt over een nadere invulling van en toedeling van budgetten voor deze werksporen.

Het beschikbare budget van lenW van € 300 mln. wordt als volgt over de werksporen verdeeld:

- werkspoor 1 (incidentmanagement) maximaal € 65,6 mln., verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen.
- werkspoor 2 (verkeersinformatie) maximaal € 58,6 mln., effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routing.
- werkspoor 3 (verkeersmanagement) maximaal € 49 mln. betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's) en verkeersregelinstallaties (iVRI's).

²⁹ Kamerstuk 36 410 A, nr. 16

- werkspoor 4 (kleine infrastructurele maatregelen) maximaal € 76,8 mln., vergroten buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten, verbetering van belijning, verbindingen en aansluitingen en ontwikkelen van mobiliteitshubs.
- Voor werkspoor 5 (netwerkoptimalisatie Ring Eindhoven) is al eerder € 50 mln. overeengekomen.

Tot uiterlijk medio 2025 zal worden onderzocht hoe de maatregelen van het Rijk kunnen worden ingepast in de werkplanning van RWS, waarna zal worden besloten over de realisatie in relatie tot voor het geheel van projecten op het gebied van exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg. Parallel vindt overleg met de regio plaats over de door de regio te realiseren maatregelen.

1.7.8. Spooreplacements en woningbouw

Binnen een aantal grootschalige woningbouwlocaties wordt door Rijk en regio gekeken naar woningbouw in de nabijheid van of op (binnenstedelijke) spooreplacements. Zo lopen er concrete trajecten in Rotterdam (bij Stadionpark), Dordrecht (Maasterras), Arnhem-Oost en Amsterdam Zaanstraat (Havenstad). Daarnaast zijn in het BOL afspraken gemaakt voor een haalbaarheidsonderzoek naar de kansen en mogelijkheden van gedeeltelijke uitplaatsing van Roosendaal West en optimalisatiemogelijkheden voor het emplacement Maastricht. Dit zijn complexe vraagstukken waar alle betrokken partijen zich maximaal inspannen om enerzijds woningbouw mogelijk te maken en anderzijds de functies van de emplacements -bij mogelijke uitplaatsing- te borgen.

Om meer inzicht te krijgen in de kansen en randvoorwaarden bij woningbouw rond spooreplacements hebben IenW en VRO gezamenlijk een quickscan laten uitvoeren (zie bijlage). Parallel werkt ProRail aan het opstellen van een langetermijnvisie op emplacements. Deze visie geeft vanuit het perspectief van het spoorstelsel inzicht in waar op de lange termijn (2050 en verder) opstelcapaciteit nodig is en geeft daarmee ook meer richting waar eventueel kansen liggen voor woningbouw op of bij emplacements. Emplacements hebben een essentiële rol in dit stelsel. Gezien de gewenste groei van het (internationale) personen- en goederenvervoer blijft voldoende emplacementscapaciteit ook richting de toekomst van groot belang.

Zowel uit de quickscan als uit de langetermijnvisie komt naar voren dat de aanvullende locatiemogelijkheden voor woningbouw op en bij emplacements beperkt zijn. Veelal komt dit doordat het spoorstelsel in de regio geoptimaliseerd is rondom de functie die het emplacement biedt. Emplacements zijn daardoor op korte en middellange termijn niet altijd kosteneffectief elders te beleggen. De komende periode gaat het kabinet met de regio's in gesprek over de uitwerking van haar ambities op het gebied van de woningbouwopgave en ruimtelijke ontwikkeling. Vanuit de maatschappelijke kosten en baten ligt t.a.v. het benutten van de woningbouwkansen nabij en op spooreplacements de prioriteit bij de reeds genoemde trajecten.

1.7.9. Ingebruikname PHS-infrastructuur en dienstregeling 2025

In december 2024 start NS de dienstregeling 2025. In deze dienstregeling gaan ongeveer 1600 treinen per week extra rijden ten opzichte van dit jaar. NS voert een grote structuurverandering door. Een aantal voorbeelden van verbeteringen zijn: de invoering van de Airport Sprinter, meer tienminutentreinen, herstel van kwartierdiensten (bijvoorbeeld tussen

Utrecht en Woerden), verruiming van de reismogelijkheden in de avonduren en de nacht en meer treinen in de spits en aan de randen van de dag.

Met de start van de dienstregeling 2025 zal een nieuwe tienminuten-sprinter tussen Den Haag en Rotterdam gaan rijden. Dit is mogelijk omdat het grootste deel van de extra infrastructuur binnen het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is opgeleverd. Met deze verbetering wordt het reisgemak en treinaanbod op dit drukke corridor verhoogd.

1.7.10. Spoorcapaciteit 2030

Met het programma Spoorcapaciteit 2030 wordt ervoor gezorgd dat spoorvervoer ook op de middellange termijn voldoende capaciteit en kwaliteit heeft om in de vervoersvraag te voorzien en dat deze veilig, betrouwbaar en betaalbaar is. Sinds 2022 ligt het accent op het voorzien in de extra vervoersbehoefte voortvloeiend uit de nieuwe woningbouwlocaties en het op peil houden van het nationale spoornetwerk richting 2030. Dat is in het BO MIRT van 2022 bekrachtigd met een bijdrage van € 585 mln. vanuit de middelen voor woningbouw en mobiliteit.

Eind 2023 is een eerste pakket urgente inframaatregelen van € 121 mln. uit deze middelen beschikt. Hiervoor wordt met name de tractie- en energievoorziening uitgebreid en verzaamd voor een nieuwe dienstregelsstructuur vanaf eind 2024. Voor de zomer van dit jaar heeft lenW een tweede maatregelenpakket van € 437,8 mln. beschikt. Dit pakket bevat een combinatie van studies en realisatieprojecten van verdere verbetering van de tractie-energievoorziening, baanstabieleit en geluidsmaatregelen. Hiermee wordt onder meer de verdere instroom mogelijk gemaakt van de nieuwe ICNG-treinstellen en de introductie van een zesde IC Direct tussen Rotterdam en Amsterdam. Voor baanstabieleit voorziet dit pakket in realisatie van structurele maatregelen tussen Delft en Schiedam. Ook financiert lenW hiermee drie gerichte studies naar baanstabieleit op de corridors Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, Alkmaar – Amsterdam en Breda – Tilburg om meer treinen op die trajecten mogelijk te maken. Deze studies vinden plaats parallel aan het wetenschappelijk onderzoek naar baanstabieleit. Ook met dit tweede maatregelenpakket draagt lenW bij aan de ontsluiting van woningbouwlocaties in de Metropoolregio Amsterdam, Schiphol, Groene Hart, Zuidelijke Randstad, Utrecht-Amersfoort, Stedelijk Brabant, Regio Zwolle en Groningen.

1.7.11. Doorfietsroutes

lenW heeft jaarlijks € 6 mln. beschikbaar op het MF om via cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Voor 2024–2026 is het geld gebundeld tot een eerste tranche van € 18 mln. Het Rijk heeft hiervoor in mei 2024 een uitvraag voor projecten gedaan bij provincies en vervoerregio's. In reactie hierop zijn 34 projecten ingediend. De ingediende plannen kenmerken zich door een hoge kwaliteit. Alle voorgestelde routes dragen substantieel bij aan de versterking van het fietsnetwerk en bevorderen de verkeersveiligheid voor fietsers. Een beoordelingscommissie heeft deze beoordeeld en een selectie van meest effectieve projecten voorgedragen. Tijdens de BO's MIRT hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de financiering en verdere uitwerking van twaalf doorfietsroutes door het hele land. De routes maken het voor meer mensen aantrekkelijk om de fiets te pakken naar het werk. Daarnaast wordt op veel trajecten de verkeersveiligheid voor fietsers aanzienlijk verbeterd.

1.7.12. Participatieve Waarde Evaluatie

De onderzoeksbureaus MuConsult en Ecorys hebben in 2024 een verkennende evaluatie gedaan naar de toegevoegde waarde van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) voor het MIRT. Dit rapport bevestigt dat de PWE toegevoegde waarde kan hebben bij MIRT-projecten, met name in de analyse- en beoordelingsfase, als participatiemiddel evenals effectenraming.

Het onderzoek naar de PWE was aangekondigd in de MIRT-najaarsbrief van 2022 en inmiddels afgerond.³⁰ In de bijlage is het rapport te vinden. De PWE is een instrument ontwikkeld door een start-up van de TU Delft. Het betreft een nieuwe manier om maatschappelijke waarde van effecten van voorgenomen overheidsbeleid af te leiden door het bevragen van grote groepen mensen. In een PWE worden mensen op grote schaal één of meerdere dilemma's voorgelegd. Met deze methode kan in beeld worden gebracht wat de bereidheid van mensen is om een euro overheidsgeld meer/minder uit te geven aan het adresseren van een bepaalde opgave. Binnen het MIRT wordt de PWE al incidenteel toegepast, onder meer onlangs bij de Oude Lijn en Lelylijn en binnenkort bij de Mobiliteitsvisie.

In de evaluatie komen de onderzoekers tot de conclusie dat de PWE vooral toegevoegde waarde lijkt te hebben voor twee fasen van het MIRT. Zo zou de PWE kunnen worden ingezet bij het bepalen van de scope van oplossingsrichtingen en bij het beoordelen van effecten van projectalternatieven. Het instrument kan helpen bij het onderbouwen van strategische keuzes of een afweging tussen meerdere (uiteenlopende) effecten. De onderzoekers concluderen daarnaast dat de PWE een effectief middel is om grote groepen mensen te bevragen over een project. De PWE is minder effectief als participatiemiddel bij projecten waar het draait om een zeer lokale opgave voor een zeer kleine niche, een zeer technisch of een te eenvoudig vraagstuk.

Net als de MKBA, kan de PWE ook worden ingezet om effecten op welvaart te ramen. Dit doet de PWE door contextafhankelijk naar de voorkeuren van burgers te vragen en die effecten in samenhang te beschouwen. Dit is wezenlijk anders dan de MKBA, dat zich baseert op kengetallen per projecteffect. Daarmee komt de maatschappelijke waarde in een PWE op een andere manier tot stand dan in de MKBA. Vanwege de verschillende benadering van maatschappelijke waarde, kunnen de methoden elkaar versterken. Bij verdere ontwikkeling en bredere toepassing van deze nieuwe methodiek zien de onderzoekers een mogelijke rol voor de planbureaus.

2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

2.1. A2 Het Vonderen – Kerensheide

De motie Van Aalst verzoekt de regering om de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide in overleg met de provincie sneller te realiseren.³¹ In september 2023 is het project gegund aan de aannemer en is de realisatie gestart. De aannemer is sindsdien gestart met het prepareren van de grond en het treffen van andere voorbereidingen om te beginnen met de verbetering van het tracé. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

³⁰ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

³¹ Kamerstuk 35 300 A, nr. 21

2.2. Vervanging geluidsschermen A10 Noord

De Kamer is eerder geïnformeerd dat RWS mogelijk al in 2024 in plaats van 2025 kon starten met de vervanging van de geluidsschermen aan de A10 Noord bij Amsterdam.³² RWS heeft de opdracht in maart 2024 gegund en kort na de zomer zijn de werkzaamheden begonnen. Volgens de huidige planning lopen de werkzaamheden door tot medio 2025. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging om de schermen versneld te vervangen.

2.3. BRT-pilots Haarlem – Schiphol – Amsterdam en Eindhoven (A50 – Meierij)

Via een amendement van de leden Minhas en Van Ginneken is € 2 mln. beschikbaar gesteld om pilots op te starten voor het vervoerssysteem Bus Rapid Transit (BRT).³³ Op de Landelijke OV- en Spoortafel van december 2023 zijn Eindhoven (A50) – Meierij in Noord-Brabant en Haarlem – Schiphol – Amsterdam in Noord-Holland gekozen als trajecten voor de uitwerking van pilots. De provincie Noord-Brabant en de Vervoerregio Amsterdam hebben als trekkers van deze pilots ieder een plan van aanpak uitgewerkt met daarin het type maatregelen, de kosten en de planning. De pilots zijn onderdeel van een bredere multimodale mobiliteitsaanpak in de regio en bevatten elementen van BRT met perspectief op een volwaardige BRT-verbinding. Op basis hiervan hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk maximaal € 2 mln. per pilot beschikbaar te stellen op basis van een 50/50 verdeling Rijk-regio.

Beide pilots kunnen binnen twee jaar worden uitgevoerd. De voortgang van de pilots wordt jaarlijks geëvalueerd en gemonitord door middel van een voortgangsrapportage. Bij afronding wordt een afsluitende rapportage gemaakt met leerpunten. Deze leerpunten worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling van BRT in Nederland. Tevens worden de leerpunten landelijk gedeeld, zodat ook regio's elders ervan kunnen leren en profiteren.

2.4. Baanstabielheid spoordijken

Tijdens het NO MIRT van 22 januari 2024 is toegezegd de Kamer te informeren over het landelijke onderzoek naar de stabiliteit van spoordijken (de baanstabielheid).³⁴ De «landelijke netwerkanalyse» van ProRail brengt voor het volledige spoorwegennetwerk de baanstabielheid in kaart. Voor het huidige vervoer beoordeelt ProRail de baanstabielheid als veilig. Voor toekomstige groei van het treinverkeer op een aantal trajecten is nader onderzoek nodig.³⁵ ProRail voert nu verdiepend onderzoek uit op baanvakken waar groei van het treinverkeer wordt voorbereid. De Kamer zal in de brieven waarin infrastructuurmaatregelen voor die specifieke productstappen aan bod komen, worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek voor die baanvakken.³⁶

Het wetenschappelijk onderzoeksprogramma van ProRail verdiept de kennis over berekenings- en beoordelingsmethodieken voor baanstabielheid en over maatregelen om de stabiliteit te verbeteren. Dit onderzoek heeft inmiddels opgeleverd dat goederentreinen van 740 meter op de internationale goederencorridors kunnen rijden zonder dat aanpassingen

³² Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 1888

³³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 48

³⁴ Kamerstuk 36 410 A, nr. 46

³⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 264

³⁶ Kamerstuk 32 404, nr. 124

aan de spoordijk nodig zijn. Dat geldt ook voor internationale reizigers-treinen met zware locomotieven op de corridors waar eerder een vergelijkbare zware locomotief reed.

Baanstabiliteit speelt ook een rol in andere spoordossiers, zoals de implementatie van de herziene TEN-T-verordening, klimaatadaptatie, en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De Kamer wordt hierover via de desbetreffende Kamerbrieven op de hoogte gehouden.

2.5. Inventarisatie knelpunten in relatie tot de hoofdrailnetconcessie

De motie van het lid De Hoop verzoekt de regering om voor het komende MIRT-debat een inventarisatie naar de Kamer te sturen over welke infrastructurele knelpunten de komende periode opgelost moeten worden om de afspraken uit de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN) uit te kunnen voeren.³⁷ Uitgangspunt van de concessie van het hoofdrailnet 2025–2033 is het zogenaamde «6basismodel». Hiervoor zijn voldoende MF-middelen beschikbaar in de budgetten voor PHS en spoorcapaciteit 2030. Er zijn dan ook geen (vervoer)knelpunten aan de orde zolang er niet meer treinen zouden moeten worden gefaciliteerd dan 6basis. Gezien de actuele vervoerontwikkeling is een dergelijke stijging van het aantal treinen de komende jaren niet voorzienbaar. Bovendien is het in dat geval niet reëel dat extra inframaatregelen binnen enkele jaren uitvoerbaar zijn. Bij de midterm review van het volume van de hoofdrailnet concessie in 2027 wordt integraal stilgestaan bij de ontwikkeling, het eventuele extra treinaanbod dat daarvoor nodig is en de benodigde maatregelen.

2.6. Dubbelspoor Zwolle – Deventer

Tijdens het CD Spoor van 12 september 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 1214) is aan het lid De Hoop toegezegd in gesprek te gaan met de regio en ProRail over spoorverdubbeling tussen Zwolle en Deventer. Het eerste gesprek is inmiddels gevoerd met de drie aanliggende gemeenten en de provincie Overijssel. Dubbelspoor tussen Zwolle en Deventer maakt het versnellen van de Intercity, het laten rijden van een sprinter en het aanleggen van een extra station in Zwolle of Deventer mogelijk. Dit biedt kansen voor woningbouw langs dit traject.

In het verleden is hier onderzoek naar gedaan. Er is vastgesteld dat actualisatie van die onderzoeksgegevens nodig is om te bepalen hoe en met welke urgentie dit dossier verder op te pakken. Dit heeft te maken met de woningbouwopgave in de regio en de beperkte budgetten uit het MF en bij de regionale partners. Rijk en regio gaan hierover verder in gesprek.

In Deventer spelen ook andere opgaven; zo kijkt ProRail wat nodig is voor een robuuste inpassing van de treinverbindingen van en naar Oost-Nederland en de Berlijnlijn, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een vierde perron op station Deventer. Verwacht wordt dat ProRail de resultaten medio 2025 kan opleveren.

2.7. Verkeerssituatie fietsers Jan Blankenbrug

Aan de Kamer is toegezegd dat deze wordt geïnformeerd over de gewenste maatregelen en aanpak over de verkeersveiligheidssituatie van fietsers op de Jan Blankenbrug.³⁸ RWS gaat de verkeersveiligheid van fietsers in 2024 verbeteren door het fietspad op de Jan Blankenbrug met

³⁷ Kamerstuk 36 410 A, nr. 54

³⁸ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76

45 cm te verbreden en een lamellenscherm op de reeds aanwezige barri r te plaatsen. De werkzaamheden zullen in 2024 worden uitgevoerd. Het Rijk en de provincie Utrecht financieren elk 50% van de investeringskosten. Voor lenW betekent dit een investering van   250.000. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting van lenW door beide Kamers. Hiermee is ook invulling gegeven aan de toezegging.

2.8. EU-fondsen fietsinfra

Aan de Kamer is toegezegd dat deze voor 1 december wordt geïnformeerd naar aanleiding van het onderzoek of er EU-fondsen zijn voor fietsinfra. Er wordt een onderzoek uitgezet om meer inzage te krijgen in kansen voor EU-financiering van fietsinfra. De resultaten worden in het voorjaar van 2025 met de Kamer gedeeld.

2.9. Doorfietsroutes en woningbouw gelden fietsinfra

Aan het lid Van Dijk is toegezegd dat de Kamer nader wordt geïnformeerd over de stand van zaken van de doorfietsroutes en de bestemming van de woningbouw gelden voor fietsinfra. Over de doorfietsroutes is de Kamer geïnformeerd in paragraaf 1.7.11. Onder het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) wordt breed ingezet op de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen. Onderdeel hiervan zijn investeringen in fietsmaatregelen. De Kamer is eerder geïnformeerd over de verdeling van de   7,5 mld. vanuit het programma WoMo.³⁹ Hierbij is voor circa   780 mln. geïnvesteerd in 505 maatregelen (mede) gericht op fietsinfrastructuur. Samen met cofinanciering van de regio telt dit op tot een investering meer dan   1,1 mld. in fietsinfrastructuur. Het gaat hierbij onder andere om betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen met de fiets te garanderen en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. In 2023 en 2024 zijn de bedragen vanuit de   7,5 mld. als onderdeel van specifieke uitkeringen via beschikkingen toegekend aan gemeenten. Met de eerste voorschotten die gemeenten inmiddels ontvangen hebben kunnen zij aan de slag met de uitvoering van de maatregelen. Over de voortgangsrapportage van het programma WoMo wordt de Kamer geïnformeerd in paragraaf 2.10. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

2.10. Voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit

Aan de Kamer is toegezegd dat de voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) vanaf 2024 jaarlijks samen met de MIRT-najaarsbrief naar de Kamer wordt gestuurd.⁴⁰ Het doel van deze voortgangsrapportage (VGR) is om de Kamer te informeren over de voortgang van en ontwikkelingen in de scope, planning, realisatie, risico's en financiën van de gemaakte afspraken uit het programma WoMo die betrekking hebben op het jaar 2023 (zie bijlage).

De resultaten uit de eerste voortgangsrapportage laten zien dat de realisatie van infrastructurele maatregelen en woningbouw is gestart. Op basis van deze eerste resultaten is het nu niet mogelijk om betrouwbare uitspraken te doen over het verdere verloop van de realisatie ten opzichte van de vastgestelde scope. Vanaf de VGR 2025 en latere jaren is het wel mogelijk om in de voortgangsrapportages trends over het verloop van de realisatie weer te geven. Aan het eind van deze rapportage wordt de aanpak voor de monitoring en evaluatie op brede welvaart ge ntrodu-

³⁹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

⁴⁰ Kamerstuk 36 410 A, nr. 16

ceerd. Hierdoor zal op termijn inzicht worden verkregen in de effecten van het programma Woningbouw en Mobiliteit op brede welvaart.

2.11. Analyse-instrument Mobiliteitsfonds

Op Prinsjesdag 2024 is de Kamer geïnformeerd over het analyse-instrument Mobiliteitsfonds. In het wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek IenW van 3 oktober 2024 is gevraagd om dit in de MIRT-brief toe te lichten. Met het analyse-instrument MF kan de beschikbare beslisinformatie over mogelijke investeringsopties en andere maatregelen met betrekking tot het MF worden verzameld, gestructureerd en geanalyseerd. Mede naar aanleiding van de motie Van Dijk c.s. hebben brede welvaart, de Mobiliteitsvisie 2050 en «Elke Regio Telt!» een plek gekregen in het instrument.⁴¹ Meer concreet wordt bij nieuwe investeringen bijvoorbeeld ook getoetst in hoeverre deze verschillen tussen regio's verkleint. Het instrument is een hulpmiddel voor de politieke afweging over investeringsbeslissingen waarover in de BO's MIRT afspraken worden gemaakt.

2.12. Instandhouding in het MIRT

De motie Krul en Van der Graaf verzoekt het kabinet de instandhoudingsopgave te integreren in alle onderdelen van de MIRT-cyclus.⁴² Op 19 september 2023 is de Kamer geïnformeerd over hoe RWS hier invulling aan wil geven.⁴³ In de verdere uitwerking hiervan is meegewogen dat de productie op instandhouding van de RWS-netwerken fors moet worden verhoogd. Dit vereist continuïteit in de opgave en ruimte voor RWS om het werk slim vorm te geven in samenwerking met de markt.

RWS programmeert de instandhoudingswerkzaamheden met een jaarlijks geactualiseerde meerjarenplanning. In de uitwerking van deze planning voert RWS regelmatig het gesprek met decentrale overheden, in verschillende samenstellingen en over verschillende thema's. Dit is al jaren de werkwijze die RWS hanteert. Aan de Kamer is toegezegd dat RWS in het najaar de planning met de regio's bespreekt.⁴⁴ Ook dit jaar heeft RWS het gesprek gevoerd met de regio's. Deze heeft daar kennis van genomen en dat heeft dit jaar niet tot nadere afspraken in het BO MIRT geleid. Aanvullend wordt nu ter integratie van instandhouding in het MIRT het volgende ondernomen:

- Jaarlijks in het najaar deelt RWS de geactualiseerde programmering met de regionale partijen en ProRail in een bijeenkomst per RWS regio. Centraal staan informeren over de voorziene geprogrammeerde werkzaamheden voor de komende drie jaar en kennisnemen van de bijbehorende hinder en de te ontwikkelen hinderaanpak. Voor de projecten die drie jaar of verder vooruit geprogrammeerd staan, wordt ook gezien of er ruimte is voor het benutten van eventuele meekoppelkansen.
- In de daaropvolgende BO's MIRT worden de belangrijkste instandhoudingswerkzaamheden die in de komende paar jaar gepland staan ter kennisneming opgenomen. Dit is inclusief bijbehorende hinderaanpak en eventuele afspraken over meekoppelkansen.
- Jaarlijks worden vanaf 2025 in de MIRT-brief in het najaar de belangrijkste brede ontwikkelingen in de instandhoudingsopgave vermeld.

⁴¹ Kamerstuk 36 410 A, nr. 37

⁴² Kamerstuk 29 385, nr. 131

⁴³ Kamerstuk 36 410 A, nr. 8

⁴⁴ Kamerstuk 36 410 A, nr. 9

2.13. Herplantplicht RWS en ProRail

In de MIRT-brief van 15 december 2021 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 24) is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Schonis c.s.⁴⁵ In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2023 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 geactualiseerd en afgestemd met de RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herbeplanting en nieuwe projecten gewijzigd ten opzichte van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2024 als volgt uit:

- Voor RWS bedraagt deze opgave 600 hectare. In 2023 is ongeveer 25 hectare herbeplant. Voor ca. 389 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken. Daarnaast is sprake van 524 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen. RWS overlegt met het Ministerie van LNV in hoeverre deze als invulling van de herplantplicht kan worden gezien.
- Voor ProRail bedraagt deze herplantingsopgave 4,2 hectare. In 2023 is 0,6 hectare herbeplant. Voor 2,6 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken, maar deze zal alsnog worden uitgevoerd. Daarnaast is sprake van 0,27 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen.

2.14. Dom-tot-Dam doorfietsroute

In het CD MIRT van 5 juli 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 99) is aan de Kamer toegezegd dat de inzet is dat eind 2024 besluiten genomen kunnen worden over het al dan niet realiseren van de Dom-tot-Dam doorfietsroute. Deze zomer is gestart met een werkgroep van alle vertegenwoordigde wegbeheerders ten behoeve van het opstellen van het voorlopig ontwerp. De benodigde beslisinformatie is eind dit jaar nog niet beschikbaar, maar zal naar verwachting bij het BO MIRT van 2025 gereed zijn.

3. Slot

Ondanks de krappe financiën op het MF gebeurt er dus nog enorm veel binnen het MIRT. Op basis van de afspraken uit de BO's MIRT worden hier komende periode weer verdere stappen in gezet. Dat is goed voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. In het voorjaar van 2025 vinden de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer zoals gebruikelijk per brief geïnformeerd, in aanloop naar het volgende commissiedebat MIRT.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
C.A. Jansen

⁴⁵ Kamerstuk 35 300 A, nr. 43