



**TER BESLISSING**

**Datum**

11 november 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/271607

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Progr.dir. Mobiliteit en  
Gebieden  
MIRT en Regio-coördinatie

**Beslistermijn**

14-11-2022

**Bijlage(n)**

17

Aan

Minister  
Staatssecretaris

nota

Definitieve conceptversie MIRT-brief

**Aanleiding**

Bijgaand treft u de definitieve conceptversie van de MIRT-brief. Het verzoek van de Kamer is om de brief twee weken voor het Notaoverleg MIRT van 28 november te ontvangen. De MIRT-brief wordt op 14 november naar de Kamer verzonden. De brief bevat de terugkoppeling van de uitkomsten van de BO's MIRT en de afspraken die hierin zijn gemaakt.

**Geadviseerd besluit**

1. Uw akkoord te geven op de inhoud en toonzetting van de brief.
2. Uw aanvullingen en opmerkingen op de brief te geven zodat deze kunnen worden verwerkt voor verzending naar de Kamer.
3. In te stemmen met het medeondertekenen van de MIRT-brief door de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.
4. In te stemmen met de lakvoorstellen in de beslisnota's.

**Akkoord gaan met het opnemen van de geel gearceerde tekst over knooppunt De Nieuwe Meer onder paragraaf 3.5.9.1. (pagina's 23-24). Kernpunten**

ad 1) Wat betreft de toonzetting van de brief is in het bijzonder nadruk gelegd op de koppeling tussen de investeringen in nationale/bovenlokale netwerken en de woningbouw. Dit staat opgenomen op pagina 2 en pagina 8 onder paragraaf 2.4.

ad 2) Belangrijkste punten in de brief zijn de terugmeldingen van de BO's MIRT, het pakket in het kader van het ontsluiten van woningbouwlocaties en de afspraken die worden gemaakt over de verschillende MIRT-projecten tijdens de BO's MIRT.

ad 3) Het verzoek van het ministerie van BZK is om de minister voor VRO de brief mede te laten ondertekenen. In het verleden (tot 2020) heeft de minister van BZK de MIRT-brief vaker medeondertekend. In het kader van de gezamenlijke afspraken die worden gemaakt over ontsluiting van woningbouw wordt geadviseerd hiermee in te stemmen.

ad 5) De brief bevat een tekstpassage over de voorlopige gunning van knooppunt De Nieuwe Meer. U bent beiden akkoord gegaan met de voorlopige gunning; paragraaf 3.5.9.1. reflecteert uw besluit. De tekst is afgestemd met Amsterdam.

### Toelichting

Een eerste versie van de MIRT-brief heeft u eerder ontvangen (IenW/BSK-2022/13462).

Een tweede versie van de MIRT-brief heeft u het weekend van 5 november ontvangen (IenW/BSK-2022/13722).

### Krachtenveld

De brief is afgestemd met de directies WV, OVS, MenG, MZ, ISM, DuMo, FEZ en RWS. De brief is ook afgestemd met het ministerie van BZK en de IRF.

HBJZ is akkoord met de lakvoorstellen bij de beslisnota's (IenW/BSK-2022/13722).

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

### Datum

11 november 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/13957

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Progr.dir. Mobiliteit en  
Gebieden  
MIRT en Regio-coördinatie

### Aan

Minister  
Staatssecretaris

### Bijlage(n)

17

### Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	MIRT-brief najaar 2022	Definitieve conceptversie van de MIRT-brief
3	Beslisnota's	Beslisnota's voor de Kamer
4	Afsprakenlijst BO's MIRT 2022	Bijlage bij MIRT-brief
5	Lijst tweede ronde versnellingsafspraken	Bijlage bij MIRT-brief
6	Startdocument MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven	Bijlage bij MIRT-brief
7	Adaptieve ontwikkelstrategie toekomstvast spoor Zuid-Oost Nederland	Bijlage bij MIRT-brief
8	Startdocument MIRT-verkenning Venlo Vierwaarden	Bijlage bij MIRT-brief
9	Startbeslissing MIRT-verkenning Oude Lijn	Bijlage bij MIRT-brief
10	Startdocument MIRT-verkenning Kootstertille	Bijlage bij MIRT-brief
11	Halfjaarrapportage Zuidasdok H1-2022	Bijlage bij MIRT-brief
12	Startdocument MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam Zuid-Haarlemmermeer	Bijlage bij MIRT-brief
13	Onderzoek vrachtwagenparkeerplaatsen en verzorgingsplaatsen	Bijlage bij MIRT-brief
14	Feitenrapport Systemkeuze TEV	Bijlage bij MIRT-brief
15	Onderzoek Systemkeuzes spoor oktober 2022	Bijlage bij MIRT-brief

16	Onderzoek CE Delft: Mogelijkheden CO2-reductie Rijksinfraprojecten tot en met 2030	Bijlage bij MIRT-brief
17	Manifest Bus Rapid Transit	Bijlage bij MIRT-brief
18	PBL rapport Toegang voor iedereen	Bijlage bij MIRT-brief

**Datum**

11 november 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/13957

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Progr.dir. Mobiliteit en

Gebieden

MIRT en Regio-coördinatie

**Aan**

Minister

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

17



Minister en Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Progr.dir. Mobiliteit en  
Gebieden  
MIRT en Regio-coördinatie

Den Haag

**Contactpersoon**

**Persoonsgegevens**



**Datum**

28 oktober 2022

**Kenmerk**

**Bijlage(n)**

12

# gespreksnota

Overleg met MVRO bestuurlijke overleggen MIRT

## Aanleiding en doel

Volgende week staan twee overleggen met u gepland als voorbespreking voor de bestuurlijke overleggen MIRT op 9, 10 en 11 november:

- Op dinsdag 1 november intern IenW overleg tussen 15:30 en 16:15 uur.
- Op woensdag 2 november overleg met MVRO tussen 17:30 en 18:15 uur.

De beslispunten met de MVRO zijn:

1. Vaststellen pakket **versnellingsafspraken** ter grootte van € 299 mln. uit de € 1,5 mld. ten behoeve van besluitvorming daarover in de bestuurlijke overleggen MIRT.
2. Inzet van **de financiële vrijval van € 298 mln.** uit de € 7,5 mld. Accenten vanuit perspectief IenW treft u verderop in deze nota.

De extra beslispunten voor het interne overleg zijn:

3. De verzending van de dossiers BO MIRT (verzending van dossiers richting regio is gepland op 3 november).
4. De A58 Breda.

Bijgevoegd ontvangt u de volgende stukken voor deze overleggen en een annotatie:

- De voorlopige conceptdossiers voor de BO's MIRT. (bijlage 1 t/m 6);
- Een overzicht van de tweede ronde versnellingsafspraken. (bijlage 7);
- Notitie over mogelijke inzet financiële vrijval in de € 7,5 mld. (bijlage 8);
- Antwoord op uw vragen over de vorige nota (IenW/BSK-2022/13371. (bijlage 9);
- Een overzicht van de investeringen uit de € 6 mld. (bijlage 10);
- Een overzicht van de samenvatting van alle BO's MIRT (bijlage 11).

## Resultaten van gesprek met MVRO

### Versnellingsafspraken

Nav. de vorige nota IenW/BSK-2022/13371 bent u akkoord gegaan met de inzet van € 300 mln. voor de tweede ronde versnellingsafspraken in het BO MIRT. De totale lijst van versnellingsafspraken sluit op € 299 mln. Dit moet bekrachtigd worden in uw gesprek met MVRO van 2 november, zodat de resultaten ook met de betreffende regio's gecommuniceerd kunnen worden.

#### Advies:

- In het overleg van 2 november met MVRO geeft u aan dat u akkoord bent met de inhoudelijke invulling van de tweede ronde versnellingsafspraken zoals opgenomen in bijlage 1.
- U kunt aangegeven dat hier ook een uitvoeringstoets van Prorail en RWS op moet plaatsvinden, zoals ook voor de eerste ronde is gedaan.

### Afspraken over 'vrijval'

U bent eerder geïnformeerd over een vrijval van € 133 mln. Daar bovenop is sprake van een extra vrijval van € 165 mln. uit de € 7,5 mld. Totaal bedraagt de vrijval daarmee € 298 mln. Een toelichting hierop vindt u in bijlage 8. Doel is overeenstemming vinden met MVRO over de inzet van de financiële vrijval van € 298 mln.

#### Advies:

- U kunt aangeven op grond van welke overwegingen u de resterende middelen zou willen inzetten. U heeft eerder aangegeven deze middelen in te willen zetten voor kostenbeheersing en een deel te reserveren voor extra zaken die volgen uit het Kamerdebat MIRT. Hierna vindt u per bestedingsdoel de mogelijkheden en overwegingen.
- Naar verwachting zal de MVRO maximaal inzetten op verplichten van de beschikbare middelen in versnelling en andere afspraken met de regio's.

### Programmabeheersingsorganisatie

Inschatting op basis van eerdere ervaringen (ERTMS, HWBP) geeft het beeld dat de jaarlijkse kosten ca. € 5-6 mln. bedragen. Dat zou een bedrag van € 50 miljoen tot aan 2030 rechtvaardigen. Vanuit BZK wordt het belang van programma ook gezien, maar de hoogte van het bedrag wordt anders ingeschat, € 20 miljoen.

#### Advies:

- Vast blijven houden aan de het bedrag van € 50 mln. voor de komende jaren aangezien de financiële risico's op het MF bij IenW liggen en daarom een stevig programma nodig is (1% van de totale uitgaven). Hiermee is voor de periode tot 2030 in dekking voorzien voor risicomanagement en programmabeheersing.
- Naar verwachting zal BZK inzetten op een kortere looptijd en het restant willen overlaten aan een volgend kabinet (lees het MF). U kunt overwegen een reservering voor een periode van 5 jaar te kiezen.

### Studie en onderzoek (o.a. verkenningen)

In het kader BO MIRT en programma Woningbouw en Mobiliteit worden meerdere afspraken gemaakt over vervolgstudies om de goede bereikbaarheid van nieuwe woningen mogelijk te maken (bijv. Almere, Arnhem, Utrecht). Het betreft tenminste 12 trajecten waarin nadere studie noodzakelijk is. De kosten van al deze studies bedragen ca. € 15 mln. per jaar, uitgaande van een studieperiode van 3 jaar is het totaal ca. € 45 mln. Binnen het MF is hiervoor geen dekking voorzien. Voorstel is om deze kosten onderdeel te laten zijn van de € 7,5 mld. en de gereserveerde projectbudgetten.

Een andere optie voor een kortere periode de bekostiging van het programmamanagement af te spreken en een deel van de € 50 mln. hiervoor in te zetten. M VRO zal hier naar verwachting op inzetten.

### **Projecten uit de vrijval**

Er zijn een aantal opties om aanvullende investeringen te doen uit de vrijval, Binnen de financiële plaat is nog een aantal discussiepunten met regio's omtrent de rijksbijdrage uit de € 6 mld.:

#### Advies:

U wordt geadviseerd om aan te geven dat:

- U vast wil houden aan het budget van € 50 mln. voor de beheersingsorganisatie voor de komende jaren, omdat de beheersing en managen van risico's veel aandacht vergt de komende jaren, zeker gezien het volledig alloceren van de taakstellende € 7,5 mld.
- In te zetten op dekking van de kosten voor extra onderzoeken die worden afgesproken in de BO's MIRT uit de projectreserveringen van € 7,5 mld. Dit zo nodig ook uit te spreken op het BO MIRT.
- U een reservering van € 30 mln. wil maken voor de Rijnbrug bij Rheden.
- U kunt bespreken met MVRO welke andere reservering u beide nog wilt doen uit de vrijgevallen middelen.
- U kunt aangegeven dat u gezien de discussie rondom Eindhoven een extra toenadering wil doen van € 40 mln. voor de HOV4 conform het advies voor het BO Brainport van 31 oktober. Dit punt is afhankelijk van de overleggen die nog plaatsvinden over Eindhoven.

#### o Zuid West

- De optie is om nu een extra stap te zetten van € 30 tot 90 mln. hetgeen een oplossing bespoedigd.
- Tot heden is de inzet geweest om binnen de eerder vastgestelde financiële bedragen een oplossing te vinden. Door te bezien hoe tussen projecten kan worden geschoven en in te zetten op een extra bijdrage vanuit de regio. Onder andere de provincie zou een stap naar voren kunnen zetten.
- Te overwegen het proces met de regio om binnen de gestelde kaders op te lossen door te zetten.
- Eventueel later in het proces nog een stap te zetten.
- Het beeld is dat deze regio goed bedeed is vanuit de € 7,5 mld.

#### o Eindhoven

- Op 31 oktober staat het BO Brainport van 31 oktober gepland. Hierover wordt u met een aparte nota geïnformeerd.
- U kunt aangegeven dat u gezien de discussie rondom Eindhoven een extra toenadering wil doen van € 40 mln. voor de HOV4.

#### o De Rijnbrug bij Rheden

- Invulling te geven aan de motie uit de Tweede Kamer (Stoffer 35925-A-86) om een bijdrage te doen voor de Rijnbrug en daarvoor € 30 mln. incl. BTW te reserveren.
  - Een koppeling naar woningbouw is nu niet direct te maken maar mogelijk wel op langere termijn na 2030 (Foodvalley heeft hier onderzoek naar gedaan dat wij nog hebben kunnen verifiëren).
  - Een afspraak hierover te maken als de provincies zich aan hun toezeggingen van ieder € 40 mln. houden en we ramen conform de IenW methoden.
- Arnhem Oost
    - Vanuit Arnhem is aangegeven dat er een reservering van € 100 mln. vanuit het rijk nodig is om een start te maken met de aanpak van het spooreplacement. In verband met de uitwerking, is een reservering pas in 2023 aan de orde. Door Arnhem is bestuurlijk aangegeven dat mogelijk € 80 mln. voldoende is. Bestuurlijk is zeer teleurgesteld gereageerd op de eerste inzet niets te reserveren voor Arnhem.
    - Vanuit IenW is het verplaatsen van het emplacement geen inhoudelijke prioriteit. O.b.v. eerdere studie blijkt dat deze locatie pas eind jaren 30 tot herontwikkeling kan komen. Er is geen andere locatie voor het emplacement in beeld, die ProRail en NS als voorwaarde stellen. Er is reeds een tekort aan opstel terreinen en bij een tekort is het risico dat minder treinen kunnen rijden naar en van Arnhem of nieuwe treinen niet naar NL kunnen komen.
    - BZK vindt het reserveren van een bedrag essentieel als basis voor een verdere studie en het zeker stellen van de doorontwikkeling van de woningbouw in de spoorzone. **Lakken: eenheid kabinetsbeleid**
  - Extra versnellingsafspraken
    - Gezien het belang van 'en daarbuiten' is het mogelijk om extra versnellingsafspraken toe te kennen die inhoudelijk net buiten de boot zijn gevallen in de tweede ronde. Het gaat hier bij 9 proposities buiten de randstad met 7.500 woningen voor € 52 mln.
    - Het belang van regionale spreiding is veelvuldig benadrukt vanuit de Tweede Kamer.
    - U kunt overwegen hier nog gericht te selecteren voor de regio's die het minst bedeed zijn. Daarbij gaat het met name om Limburg, Zeeland, het Noorden.
  - Risicoreservering
    - Een optie is om (een deel van) de vrijgekomen middelen niet te beleggen en te gebruiken als ruimte voor tegenvallers. Vanuit FEZ wordt dit geadviseerd.
    - Dit is niet in lijn met eerdere besluiten om de gehele € 7,5 mld. te alloceren vanwege de politieke druk hierop vanuit de Tweede Kamer, maar geeft wel de mogelijkheid om bij het aanstaande debat, of om tegenvallers op de korte termijn het hoofd te bieden.
    - Met een dergelijke reservering hoeft niet direct geherprioriteerd te worden bij mogelijke tegenvallers op de korte termijn.

### Bespreekpunt 3: BO's MIRT

De externe dossiers worden als bijlage 1 t/m 6 met u gedeeld. Komende week worden de interne dossiers en annotaties voor de BO's voorbereid.

- De verzending van de definitieve externe dossiers aan de regio's staat gepland voor 3 november as.
- De dossiers zijn nog in bewerking, begin komende week worden de puntjes op de i gezet en wordt een laatste check gedaan op consistentie.
- Voor een aantal regio's lopen er nog discussies omtrent de rijksinzet voor de € 7,5 mld. Daarnaast is de precieze invulling van de versnellingsafspraken nog in beweging omdat dit afhankelijk is van het gesprek op 2 november.
- In bijlage 11 vindt u ter informatie een samenvatting en kernpunten van alle BO's MIRT.

Omtrent inzet Breda een keuze te maken.

- Deze week is overleg geweest met de regio om te komen tot maatregelen voor de verstedelijkingsopgave in de regio Breda-Tilburg. Vanuit de regio is een sterke wens om middelen te reserveren voor een breed onderzoek vanwege het 'on hold' zetten van een aantal infraprojecten in de regio. Het regio gaf hierin aan geen genoegen zal nemen met alleen een procesafpraak op het BO MIRT.
- Voorstel ter tafel is dat zowel regio als rijk ieder € 50 mln. reserveren voor dit onderzoek naar de bereikbaarheid van de regio Breda Tilburg. Vanuit WV is een optie dat deze € 50 mln. van het rijk vanuit het budget van de A58 St. Annabosch-Galder in wordt gezet, omdat dit project vanwege stikstof niet kan worden uitgevoerd en er nog geen oplossing in zicht is.
- Dit betreft de principiële vraag of IenW - met mogelijk vooruitzicht van beperkingen om te bouwen – geplande investeringen nu al gaat omzetten naar andersoortige oplossingen. Of dat deze afweging later in de tijd aan de orde is. Dit kan precedentwerking scheppen richting andere regio's terwijl in het MF bredere afwegingen te maken zijn bij vrijval van middelen.
- Het is een politieke overweging om gezien de BO's MIRT en de wensen van de regio de middelen voor de A58 anders aan te wenden.

### **Uw counterpart**

Het gesprek is met MVRO, en ambtelijke ondersteuning. Het vooroverleg op 1 november is intern IenW.

### **Politieke context**

In de week van 17 oktober is er contact geweest met de bestuurders van de 17 locaties over de rijksinzet voor de € 6 mld. U bent eerder geïnformeerd over de uitkomsten van deze gesprekken (IenW/BSK-2022/13371). Er is een aantal regio's waar discussiepunten liggen in de toewijzing van middelen voor de ontsluiting van woningbouw en de rijksinzet. Daarvoor zijn de komende week diverse overleggen gepland.

### **Persoonsgegevens**

[Redacted]





Minister

Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Progr.dir. Mobiliteit en  
Gebieden  
MIRT en Regio-coördinatie  
Den Haag

**Contactpersoon**

Persoonsgegevens



**Datum**

22 september 2022

**Kenmerk**

IENW/BSK-2022/221343

**Bijlage(n)**

2

# gespreksnota

Overleg MVRO Woningbouw en Mobiliteit 23-9 (van  
14.30 tot 16.00 uur)

## Aanleiding en doel

Op vrijdag 23 september aanstaande heeft u een overleg met MVRO over woningbouw en mobiliteit. Op de agenda staat de bespreking van de financiële plaat "ontsluiting Woningbouw door mobiliteit".

Bijgevoegd ontvangt u de gezamenlijke financiële plaat, gemaakt door het interdepartementale programma Woningbouw en Mobiliteit. Op de agenda staan de volgende punten:

- Akkoord op het gebruiken van de financiële plaat – met aanpassingen vanuit het overleg – voor de gesprekken met de regio's, ter voorbereiding op het BO MIRT.
- Akkoord op de 'outline' voor de MR, zodat deze verder uitgewerkt kan worden.
- Hoe om te gaan met het managen van financiële risico's cq. reserveringen binnen de plaat van 6 mld?

## Kernpunten gesprek:

- Door IenW en BZK wordt verschillend gekeken naar de inzet van de €6 mld. in relatie tot de investeringen in netwerkkwaliteit. U heeft aangegeven dat u een deel van de middelen in wil zetten voor de netwerkkwaliteit. **Lakken ivm eenheid kabinetsbeleid** Men redeneert daarbij sterk vanuit planologische MER verplichtingen en vanuit de 17 gebieden. Het is de vraag in hoeverre die verplichting ook moet worden opgelost via het GF/PF, ook gegeven het feit dat er al voor (maximaal) €1,5 mld. aan versnellingsafspraken is / wordt gemaakt voor gebieden daarbuiten.
- Beide benaderingen tezamen zorgen voor een groot investeringsbedrag (zie financiële plaat). De afgelopen weken is gewerkt aan het concreet in beeld brengen van de verschillende lijnen, met daarbij de intentie te zoeken naar zo veel mogelijk gemeenschappelijkheid tussen de verschillende benaderingswijzen.

- Op 11 oktober staat de RFL gepland en op 14 oktober MR gepland. Daar worden de beleidskeuzes en dilemma's bij het alloceren van de middelen gedeeld.
- Ambtelijk bestaat bij BZK het beeld dat er nog voldoende middelen en ruimte is op het MF. Mogelijk dat MVRO dit beeld ook heeft.

In de financiële plaat is er een gezamenlijk beeld over grote investeringen in: De oude lijn, doortrekking noord-zuidlijn, HOV Binckhorst, Merwedelijn inclusief aanpassingen A12 en busstation Eindhoven. Daarnaast is een gedeeld beeld over de noodzaak van elementen uit de claims voor 'basis op orde' zoals baanstabieleit en verkeersmanagement op de ringen.

In het totaal bedragen de directe investeringen in Rijksinfra ongeveer € 1,8 mld. van de € 7,5 mld..

### **Kernpunten financiële plaat:**

- De financiële plaat is opgezet door het interdepartementale programma Woningbouw en mobiliteit en gaat uit van de investeringen voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Hierin staat de verbinding tussen mobiliteitsmaatregelen met de woningbouwopgave centraal. Daarbij is ook gekeken naar de netwerkanalyse.
- Politiek bestuurlijke afwegingen en politieke duiding/oordeel van de netwerkeffecten zijn niet meegenomen in de financiële plaat.
- Op slide 4 vindt u een totaal overzicht van de financiële plaat;
  - o De blauwe blokken zijn de investeringen met een sterke onderbouwing en directe link met het mogelijk maken van woningbouw in de 17 locaties. Dit zijn o.a. stedelijke pakketten, OV schaalprongen en verkeersmanagement. Deze blauwe blokken sluiten aan bij het afweegkader.
  - o De paarse blokken zijn regionale netwerkopgave en ringen gelieerd aan de woningbouwlocaties.
  - o De bruine blokken zijn nationale netwerken en corridors (zoals de A50 Ewijk-Paalgraven).
- De kleurcodering wordt tijdens het overleg toegelicht en is doorgevoerd op de slides met de regionale uitwerking.
- De financiële plaat is nog in beweging en wordt stap voor stap verder geconcretiseerd. Dit is wel het gesprek en moment waarop de hoofdlijnen worden vastgesteld.
- In de plaat worden netto bedragen weergegeven. Waar bekend en hard is cofinanciering vanuit de regio meegenomen.
- Het is nodig dat er verschillende soorten besluiten genomen worden tijdens het BO MIRT. Dit kan gaan van concrete investeringsbeslissingen (MIRT verkenning), tot het doen van onderzoek en reserveringen, of geen middelen beschikbaar stellen. Zo kan de ruimte worden genomen om bepaalde ontwikkelingen te faseren en projecten in de tijd uit te zetten.
- Bij iedere afspraak zullen ook afspraken over risico-verdeling en kostenbeheersing worden gemaakt.

## **Appreciatie DGMO en inbreng per agendaonderdeel:**

### **Akkoord op het gebruiken van de financiële plaat – met aanpassingen vanuit het overleg – voor de gesprekken met de regio's, ter voorbereiding op het BO MIRT.**

#### Appreciatie DGMO:

Er is in totaal € 6 miljard beschikbaar voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwgebieden. Het interdepartementale programma Woningbouw en Mobiliteit concludeert in de financiële plaat dat voor € 5,5 miljard aan projecten en projectpakketten de samenhang met de woningbouw en nut en noodzaak voldoende is onderbouwd. Hiervan is, inclusief de Oude Lijn, ongeveer € 1,6 miljard bestemd voor Rijksinfrastructuur. De mobiliteitspakketten dragen bij aan het voorkomen van extra druk op de nationale netwerken. De aandelen van de MIRT-regio's Noord (€ 230 miljoen) en Oost (€ 210-230 miljoen) in het totaal zijn beperkt. De financiële plaat is nog in beweging. In de toelichting is een tabel opgenomen met het voorlopige oordeel van DGMO met betrekking tot de projecten en projectpakketten die in de financiële plaat onder categorie blauw zijn opgenomen (door programmateam beoordeeld in de categorie blauw). Over veel maatregelen is overeenstemming over de bijdrage die projecten en maatregelen kunnen leveren aan de ontsluiting van dat gebied.

U kunt in algemene zin positief reageren op de lijst die nu voorligt en benadrukken dat over veel maatregelen een gedeeld beeld bestaat. Er zijn nog een aantal aandachtspunten.

#### Voorbehouden bij financiële plaat

Het positief oordeel van DGMO is onder voorbehoud van :

- gedegen projectramingen, deze moeten juist en volledig zijn.
- daarnaast zijn nadere afspraken over cofinanciering en de verdeling van risico's benodigd.
- Voor de mobiliteitspakketten wordt in de financiële plaat reeds een cofinancieringseis van 50% aangehouden. Bij grote lokale en regionale afspraken zullen specifieke afspraken moeten worden gemaakt over de cofinanciering. Het verdient de voorkeur om conform vigerende systematiek de risico's van een lokaal of regionaal project of projectpakket met Rijksbijdrage te beleggen bij de aanvrager (medeoverheid). De medeoverheid is dan risicodragers.
- Bij Rijksinfrastructuur geldt het omgekeerde. Dit vormt een belangrijke prikkel om geen opportunistische project(ramingen) in te dienen en risico's adequaat te beheersen. Bovendien worden op deze wijze geen risico's afgewenteld op het MF.
- Bij hele omvangrijke lokale of regionale projecten en bij Rijksprojecten waar regio's ook baat bij hebben of het niet billijk is te veronderstellen dat zij de risico's ook alleen kunnen dragen, worden projectspecifieke afspraken gemaakt over cofinanciering en risicoverdeling.

Tot slot is in algemene zin nog geen goed beeld is van de inhoud, nut en noodzaak van de verschillende mobiliteitspakketten. Dit zal nog nader moeten worden onderbouwd.

U kunt aangeven dat:

- U kunt benadrukken dat in algemene zin nog geen goed beeld is van de inhoud, nut en noodzaak van de mobiliteitspakketten. Dit zal nog nader moeten worden onderbouwd en uitgezocht. Een mogelijkheid is om de gelden vooralsnog in potlood te reserveren en deze pakketten nog verder te laten uitwerken de komende weken.
- Er moet nog goed moet worden gekeken naar de juistheid en volledigheid van projectramingen. Een positief oordeel betekent dus niet dat IenW zondermeer akkoord is met de financiële bijdrage.
- Bij grote afzonderlijke lokale en regionale projecten nadere afspraken gemaakt dienen te worden over de cofinanciering.
- Medeoverheden risicodragend zijn in het geval van lokale en regionale projecten en projectpakketten. Voorstel is deze lijn ook te hanteren bij de allocatie van de € 6 miljard. Dit om te voorkomen dat risico's van decentrale projecten alleen worden afgewenteld op het MF.

Bij een aantal maatregelen in de financiële plaat heeft DGMO (nog) geen positief oordeel, namelijk Mobiliteitspakket Zwolle, Mobiliteitspakket Arnhem Oost, Multimodale knoop Eindhoven, Station Den Bosch en mobiliteitspakket Tilburg en Mobiliteitspakket Haarlemmermeer. De onderbouwing schiet in ogen van DGMO tekort of er ontbreken elementen. Een argumentatie treft u aan in de bovenstaande tabel (kolom 'opmerking').

U kunt overwegen voor te stellen een reservering aan te houden en nog een nadere uitwerking en beoordeling van de maatregelen uit te voeren in de komende weken.

#### Opgaven die niet op de lijst staan

In ogen van DGMO ontbreken nog een aantal maatregelen in de financiële plaat, namelijk:

- Netwerkopgave spoor: de minimaal benodigde investeringen voor het spoornetwerk € 1 miljard, bestaande uit € 400 miljoen voor het kernnetwerk 2025 en € 600 miljoen voor het kernnetwerk 2030. Dit betreft een geïntegreerd pakket aan maatregelen gericht op energievoorziening, overwegen, baanstabieleit en extra onderhoud als gevolg van meer treinverkeer. In de financiële plaat is € 620 miljoen van de benodigde maatregelen toebedeeld. Daarnaast is de spooropgave bij Eindhoven niet meegenomen, alleen die voor de bus. Dit kan via cofinanciering worden opgelost.
- Netwerkopgave weg: voor weginfrastructuur bedraagt het pakket aan opgaven die direct zijn te koppelen aan de grootschalige woningbouwlocaties van ca. € 1,3 miljard. Het gaat om benutten- en mobiliteitsmaatregelen op grootstedelijke ringen en het aanvullen van bestaande projecten om tekorten af te dekken.
  - In de financiële plaat is € 280 miljoen van de benodigde maatregelen toebedeeld.
  - Vanuit nieuwe informatie uit de netwerkanalyse (aangeleverd op 22-9) komen de volgende projecten prominenter naar voren met effecten vanuit de woningbouwlocaties; A27 Almere – Eemnes (€193 mln.), A7/A8 Amsterdam-Hoorn (€ 250 miljoen), A4 Burgerveen-N14 (€ 100 miljoen), A6 Almere-Lelystad (€ 225 miljoen).
  - Een financiële opgave voor VenR-projecten (€ 250 miljoen), A16 Van Brienenoord (€ 75 miljoen), A9 Rottepolderplein (€ 3 miljoen) ontbreken in de financiële plaat.

- Regiospecifieke maatregelen: verder ontbreekt in ogen van DGMO nog een regiospecifieke opgave, namelijk Regio-express Oost (€ 115 miljoen).

Belangrijke onderbouwing voor bovengenoemde netwerkprojecten is dat uit een netwerkanalyse blijkt dat zonder gerichte investeringen in Rijksnetwerken rondom een aantal grootschalige woningbouwgebieden, de bereikbaarheid van deze woningbouwlocaties onder druk zal staan. De impact van de grootschalige woningbouwlocaties kent grofweg twee tegengestelde effecten op het hoofdnetwerk:

- Verdichting zoals met de grootschalige woningbouwlocaties is beoogd, is effectief om de belasting op het totale wegennetwerk en daarmee negatieve effecten op klimaat, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verkleinen;
- Tegelijkertijd wordt het wel drukker op de delen van de hoofdnetwerken (weg, spoor en stations), ter plekke van waar je grote aantallen woningen bouwt.

Dit legitimeert investeringen in Rijksinfrastructuur vanuit de coalitieakkoordenvolpde daar waar grote aantallen woningen gerealiseerde worden én het netwerk onder druk staat.

Verder is relevant dat de € 7,5 miljard is bestemd voor de ontsluiting van de woningbouw en is toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Het Rijk (IenW) is verantwoordelijk voor het functioneren van de hoofdnetwerken. In het verlengde hiervan is het Mobiliteitsfonds (MF) bedoeld voor investeringen in de instandhouding, benutting en ontwikkeling van deze hoofdnetwerken. De voorziene groei van de demografie en economie, onder meer resulterend in de bouw van 900.000 woningen, heeft gevolgen voor alle hoofdnetwerken van IenW. Met het oog daarop dient een principekeuze te worden gemaakt over de verdeling van de € 7,5 miljard, tussen:

- Investeringen die een bijdrage leveren aan het functioneren van de hoofdnetwerken, die verder onder druk komt te staan door de bouw van het totaal van 900.000 woningen, en;
- Investeringen in infrastructuur en andere mobiliteitsmaatregelen waarbij een meer directe samenhang bestaat met specifieke grootschalige woningbouwgebieden (420.000 woningen).

Daarnaast gaat achter de verdeling tussen Rijksinfrastructuur versus lokale/regionale infrastructuur nog een vraagstuk schuil. Medeoverheden worden geacht investeringen in lokale en regionale projecten zelf te bekostigen. Daartoe krijgen zij middelen vanuit het gemeentefonds, provinciefonds en de brede doeluitkering. In sommige gevallen kan een Rijksbijdrage aan een regionaal project worden overwogen, bijvoorbeeld vanwege de omvang het nationale belang dat daarmee is gediend, maar dat is met name bij kleinschalige maatregelen niet de gangbare weg. Dat strookt ook niet met het subsidiariteitsbeginsel. In het verlengde hiervan rijst de vraag in hoeverre het bekostigen van regionale mobiliteitspakketten voor de hand ligt. In de financiële plaat gaan we uit van een Rijksbijdrage van 50%. Deze pakketten vallen primair onder verantwoordelijkheid van de medeoverheden en leiden ertoe dat minder budget resteert voor grote projecten en projectpakketten (zowel voor Rijk als medeoverheden). Bovendien zijn reeds in het kader van de versnellingsafspraken relatief kleinschalige ingrepen bekostigd. De mobiliteitspakketten dragen wel bij aan het voorkomen van extra druk op de (nationale) netwerken.

Relevant bij de te maken afweging is dat:

- **Lakken want coalitieonderhandelingen interne informatie**
- U (minister) onlangs in de Kamer heeft aangegeven dat u de resterende € 6 miljard – de eerste € 1,5 miljard gaat al volledig naar lokale en regionale infrastructuur – voornamelijk wil bestemmen voor Rijksinfrastructuur.

U kunt aangeven dat het aandeel Rijksinfrastructuur in de financiële plaat beperkt is.

U kunt overwegen in te zetten op het vrijmaken van:

- In totaal ca. € 1,3 miljard voor hoofdwegennet (in de financiële plaat is € 280 miljoen daarvan reeds opgenomen). Vanuit de nieuwe informatie uit de netwerkanalyse kunt u aangeven de relevante wegenprojecten (A27, A7/A8, A4, A6) nogmaals tegen het licht wil houden in relatie tot de financiële plaat die nu voorligt.
- In totaal € 1 miljard voor spoorwegen naast de Oude Lijn (in de financiële plaat is € 620 miljoen reeds daarvan opgenomen).

Het gaat hier om projecten met een samenhang met de 17-grootschalige woningbouwlocaties. Het aandeel Rijksinfrastructuur stijgt dan van € 1,6 miljard naar € 2,9 miljard.

Daarnaast kunt u overwegen Regio-express Oost (€ 115 miljoen) mee te nemen in de financiële plaat.

Pendant is natuurlijk dat er minder afspraken kunnen worden gemaakt met specifieke regio's en dat de voorstellen die daar liggen ook noodzakelijk zijn.

### **Akkoord op de 'outline' voor de MR, zodat deze verder uitgewerkt kan worden.**

- Vanuit het interdepartementale programmteam woningbouw en mobiliteit is een outline geschreven voor de bespreking van de inzet van de middelen in de MR van 14 oktober.
- Inzet is om niet het gesprek over specifieke investeringen te hebben maar wel de beleidskeuzes en dilemma's voor te leggen in de MR. Deze outline stuurt daar op.
- De outline is ook besproken in het Directeuren Overleg IenW-BZK op 22 september.

U kunt akkoord gaan met de huidige opzet voor het gesprek in MR. U kunt aangegeven dat u de outline verder wil laten uitwerken zien.

### **Hoe om te gaan met het managen van financiële risico's cq. reserveringen binnen de plaat van 6 mld?**

De € 7,5 miljard voor de ontsluiting van nieuwe woningen geldt als budgetplafond. Op het eerste gezicht ligt het in de rede zoveel mogelijk vaart te maken en dit budget dit najaar zo volledig mogelijk concreet te bestemmen en hierover resultaatsafspraken te maken met regio's. Los van de vraag in hoeverre regio's bereid zijn financiële risico's te accepteren, heeft IenW bij een aantal projecten nog geen oordeel over de juistheid en volledigheid van de onderliggende raming inclusief de risico's, zoals dat bij het MIRT gebruikelijk is. De kans is bovendien reëel dat de werkelijke kosten nu al hoger liggen dan

ingeschat. Dit risico kan worden geacommodeerd door een deel van het budget nu niet te bestemmen maar als onzekerheidsreserve achter te houden (FEZ adviseert 25% van de € 6 miljard - € 1,5 miljard). Wordt hier niet voor gekozen en er blijken inderdaad op korte termijn al kostenstijgingen te zijn, dan zal dit leiden tot bestuurlijke onrust en vertraging op de individuele projecten. Alternatief is dat er voorwaardelijke afspraken worden gemaakt (als er tekorten ontstaan, wordt er altijd versoberd danwel dat wordt afgesproken wat als eerste wordt geposterioriteerd). Wat we pertinent niet willen is dat u en uw opvolgers worden geconfronteerd met tegenvallers als gevolg van de afspraken die nu gemaakt gaan worden. Dit is ook een politieke overweging die moet worden gemaakt.

U kunt met bovengenoemde argumentatie aangeven dat het kwetsbaar is om in deze fase de € 6 miljard volledig te alloceren.

#### **Overige relevante punten**

- De intentie is om bij de BO's MIRT principeafspraken te maken. Per project en projectpakket wordt momenteel in kaart gebracht wat voor vervolgafspraken gemaakt dienen te worden, zoals het starten van een MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, MIRT-planuitwerking of regionaal onderzoek. In het MIRT-proces wordt ook de doeltreffendheid en doelmatigheid van inzet van middelen onderbouwd.
- Er is reeds een regeling die uitkeringen mogelijk maakt aan lokale en regionale projecten en projectpakketten<sup>1</sup>. De regeling bepaalt aan welke criteria de projecten en projectpakketten moeten voldoen om voor een specifieke uitkering in aanmerking te komen, onder welke voorwaarden een uitkering wordt verstrekt en hoe de hoogte van de uitkering wordt vastgesteld. Daarnaast bevat de regeling een aantal procedurele bepalingen. Er is bijvoorbeeld vastgelegd dat de verschillende MIRT-fasen moeten worden doorlopen en de uitvoeringsrisico bij de uitvoerder (een medeoverheid) is belegd.
- De instandhoudingskosten van lokale en regionale projecten vallen onder verantwoordelijkheid van medeoverheden. Er wordt vanuit het Mobiliteitsfonds alleen bijgedragen aan de aanlegkosten van lokale en regionale projecten en projectpakketten. Voor nieuwe Rijksinfrastructuur geldt dat conform vigerende werkwijze de instandhoudingskosten ten laste komen uit de € 6 miljard.

---

<sup>1</sup> Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten

## Toelichting appreciatie DGMO:

In onderstaande tabel is opgenomen wat het voorlopige oordeel van DGMO is met betrekking tot de projecten en projectpakketten die in de financiële plaat onder categorie blauw zijn opgenomen (door programmateam goedgekeurd).

Maatregel	Voorlopig inhoudelijk oordeel DGMO*	Regio	Bedrag (mln. €)	Opmerking
HOV, station Suiker	Akkoord mits aan opmerking voldaan	Noord	90	Spoorverdubbeling ontbreekt als onderdeel van het pakket (€ 100 miljoen)
Aanpassingen Westelijke Rondweg Groningen	Akkoord	Noord	90	
Mobiliteitspakket Groningen Stadshavens	Akkoord	Noord	50	
Mobiliteitspakket Nijmegen	Akkoord	Oost	20	
Multimodale knoop Eindhoven	Akkoord	Zuid	780	Raming mogelijk aan de krappe kant
Kleine ingrepen Noordelijke Randweg en HOV Breda	Akkoord	Zuid	65	
Rijk: Mobiliteitsmaatregelen/verkeersmanagement ring Eindhoven	Akkoord	Zuid	50	Ontbreekt in regiospecifieke sheet, maar staat wel bij samenvatting op sheet 6
Station Den Bosch	Akkoord	Zuid	60	
HOV Binckhorst incl. mobiliteitspakket	Akkoord	Zuidwest	200	Na toewijzing middelen kan MIRT-planstudie starten. Start realisatie kan voor 2030 plaatsvinden.
Rijk: Oude Lijn	Akkoord	Zuidwest	730	De Oude Lijn bevindt zich nog in de verkenningsfase. Start realisatie kan voor 2030 plaatsvinden. Openstelling na 2030.
Oeververbinding Rotterdam	Akkoord	Zuidwest	560	
Mobiliteitspakket Rotterdam	Akkoord	Zuidwest	15	
Rijk: Mobiliteitsmaatregelen/verkeersmanagement ringen MRDH	Akkoord	Zuidwest	100	
Rijk: Baanstabiliteit Oude Lijn	Akkoord	Zuidwest	270	
Mobiliteitspakket MRA Oost	Akkoord	Noordwest - MRA	550	
Mobiliteitspakket Havenstad	Akkoord	Noordwest - MRA	10	
Rijk: Baanstabiliteit west en oost Amsterdam	Akkoord	Noordwest - MRA	350	
Rijk: A6 Almere-Lelystad	Akkoord	Noordwest - MRA	30	
Rijk: Mobiliteitsmaatregelen/verkeersmanagement ring Amsterdam	Akkoord	Noordwest - MRA	50	
Mobiliteitspakket Amersfoort	Akkoord	Noordwest - MRU	105	
Rijk: Mobiliteitsmaatregelen/verkeersmanagement ring Utrecht	Akkoord	Noordwest - MRU	50	Ontbreekt in regiospecifieke sheet, maar staat wel bij samenvatting op sheet 6
Mobiliteitspakket Zwolle	(Nog niet) akkoord	Oost	50	Beeld is dat het pakket niet omvangrijk genoeg is om de A28 in voldoende mate te ontzien. Er is € 60 tot € 75 miljoen aanvullend benodigd.
Mobiliteitspakket Arnhem Oost	(Nog niet) akkoord	Oost	80	Onduidelijk wat dit pakket inhoudt. In Arnhem Oost zijn geen projecten in het vizier die we vanuit DGMO zouden willen ondersteunen.
Mobiliteitspakket Foodvalley	(Nog niet) akkoord	Oost	60-80	Onduidelijk wat dit pakket inhoudt. Er zijn geen projecten in het vizier die we vanuit DGMO zouden willen ondersteunen.
Mobiliteitspakket Tilburg	(Nog niet) akkoord	Zuid	25	Er is geen beeld van inhoud, nut en noodzaak van het pakket voor Tilburg
Oude Lijn Mobiliteitspakket	(Nog niet) akkoord	Zuidwest	100	Er is geen beeld van inhoud, nut en noodzaak van dit mobiliteitspakket.



Mobiliteitspakket Haarlemmermeer	(Nog niet) akkoord	Noordwest - MRA	100	De woningbouw in de Haarlemmermeer profiteert van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Vraag is of daarbovenop extra investeringen gerechtvaardigd zijn. Eerdere studies laten bovendien zien dat aansluiten op de A4 tot problemen leidt. Beeld is dat het een breder pakket moet zijn voor zowel Merwedelijn als voor de opgaven op de weg.
Merwedelijn	(Nog niet) akkoord	Noordwest - MRU	800	

\*Onder voorbehoud van actuele raming, afspraken omtrent risicoverdeling, en bij mobiliteitsmaatregelen nadere onderbouwing nut en noodzaak



Aan Minister en Staatssecretaris

# nota

Definitieve aanbieding notitie RFL/MR inzet 6 mld.

## TER BESLISSING

### Datum

6 oktober 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/236205

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Progr.dir. Mobiliteit en  
Gebieden  
MIRT en Regio-coördinatie

### Beslistermijn

10-10-2022

### Bijlage(n)

2

## Aanleiding

U heeft gister akkoord gegeven op de conceptnotitie voor de (financiële) inzet van de € 6 miljard voor de RFL/MR. Naar aanleiding van de Stuurgroep Fysieke Leefomgeving op donderdag ochtend 6 oktober en ambtelijk contact met FIN zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd. De wijzigingen zijn allen naar aanleiding van de reactie van FIN tijdens de stuurgroep Leefomgeving.

## Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd akkoord te gaan met doorgevoerde wijzigingen in de RFL/MR-notitie zodat deze kan worden aangeboden aan AZ.

## Kernpunten

- In de notitie voor de RFL/MR zijn de volgende wijzigingen aangebracht:
  - Op uw verzoek is toegevoegd dat de middelen uit het NGF en voor het doortrekken van de Noord Zuidlijn via het Coalitieakkoord beschikbaar zijn gekomen. Daarnaast is het Hoogwater Beschermingsprogramma als voorbeeld toegevoegd voor 'lessons learned' voor programmasturing voor de beheersing van de financiële risico's.
  - Op verzoek van FIN is een aanvullend tekstkader opgenomen over het pakket projecten in de MRA (o.a. Zuidasdok en Noord Zuidlijn). U was afgelopen woensdag 5 oktober aanwezig bij dit bestuurlijk overleg.
  - Naar aanleiding van de bespreking in de Stuurgroep Fysieke Leefomgeving is een figuur opgenomen hoe de middelen uit het mobiliteitsfonds en overige instrumenten zich verhouden tot de ambitie van 900.000 woningen in 2030. In de tekst is deze figuur nader toegelicht.

## Toelichting

- De RFL van 11 oktober en MR van 14 oktober wordt benut om de hoofdlijnen, keuzes en dilemma's voor de verdeling van de € 6 miljard te bespreken.
- Op basis van het gesprek in de MR worden pakketafspraken per MIRT-regio voorbereid. Na de BO's MIRT begin november zal de MR worden geïnformeerd over de uitkomsten van deze bestuurlijke gesprekken.
- U ontvangt aanstaande maandag een nota ter voorbereiding op de bespreking in de RFL/MR. Deze nota wordt gezamenlijk met BZK opgesteld.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1.	Aanbiedingsformulier	Ten behoeve van aanbidding in de RFL.
2.	Notitie financiële plaat RFL en MR.	
3.	Notitie financiële plaat RFL en MR.	Inclusief gearceerd waar wijzigingen zijn doorgevoerd.
4.	Tabel voorgenomen MIRT besluiten	Een overzicht van de mogelijke financiële besluiten in de BO's MIR, geüpdate n.a.v. uw opmerkingen.

**Datum**

6 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/236205

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Progr.dir. Mobiliteit en  
Gebieden  
MIRT en Regio-coördinatie

**Aan**

Minister en Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

2



**TER BESLISSING**

**Datum**

26 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/244472

**Opgesteld door**

DGMO/MG

**Beslistermijn**

31 oktober 2022

**Bijlage(n):**

1

Aan: Minister  
Staatssecretaris  
Van: DGMO/MG

Beslisnota inzet Rijksmiddelen uit MF budget reservering BO MIRT GVV  
t.b.v. BO MIRT GVC 2022

### Inleiding

Op 9 november 2022 vindt het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2022 plaats. Met deze beslisnota vragen wij u de eerder voorbereide financiële besluiten Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost voor akkoord te bevestigen. De besluiten zijn voorbereid door de Programmaraad en het Directeurenoverleg van het Programma Goederenvervoercorridors. Voor Goederenvervoercorridor Zuid worden geen nieuwe middelen gevraagd, wel wordt gevraagd corridor Zuid mee te nemen bij de stimuleringsaanpak modal shift. De gevraagde Rijksbijdragen (totaal € 29,26 mln.) voor maatregelen op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost komen uit het restant van het MF budget reservering BO MIRT Goederenvervoer (welke per OB2023 € 70,7 mln. bedraagt) en dragen allen bij aan de verdere versterking van duurzame, efficiënte, bereikbare, multimodale internationale Goederenvervoercorridors.

In de toelichting bij deze nota worden de betreffende maatregelen kort toegelicht, aangegeven wordt waaruit de medefinanciering vanuit andere (regio)partners bestaat en wordt het actuele financiële overzicht weergegeven. Na uw besluit wordt het overleg met regio's afgerond en de BO MIRT teksten gereed gemaakt. Wij vragen u vriendelijk om een akkoord uiterlijk 31 oktober.

### Gevraagde besluiten

Wij vragen u akkoord te geven op de volgende (financiële) besluiten over inzet van Rijksmiddelen uit het MF budget reservering BO MIRT GVV (stand OB2023 € 70,7 mln.) t.b.v. het BO MIRT Goederenvervoercorridors op 9 november 2022:

1. Infra-aanpassingen emplacement Lage Zwaluwe/Moerdijk t.b.v. ontvangst verlengde 740 meter treinen: € 7,26 mln.
2. Maatregelen last-mile spoor havengebied R'dam: € 1,4 mln.
3. Voorbereiding realisatiepacten voor multimodale knooppunten Venlo en knooppunt Tilburg: € 0,25 mln.
4. Laadinfrastructuur alternatieve brandstoffen (Clean Energy Hubs), t.b.v. subsidieregeling voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost: € 19,25 mln.
5. Maatregelen (flexibele) ligplaatsen op de GV-corridders: € 1,1 mln.
6. Uitbreiding bereik Modal shiftregeling (deel binnenvaart) naar GV-corridor Zuid: € 0 mln.

Totaal besluiten: **€ 29,26 mln.**

**Toelichting: financieel**

Datum

26 oktober 2022

De voorgestelde besluiten passen binnen het totaal beschikbare GVC-budget van € 160 miljoen. Na akkoord resteert nog 39,4 miljoen aan besteedbaar GV-corridor budget (zie financieel overzicht hieronder).

**Overzicht (x €1.000)**

Reservering BO MIRT GVV (oorspronkelijk €160 miljoen*)		Totaal beschikbaar	verwerkte besluiten	verwerkt in begrotingswet	te verwerken besluiten	restant reservering
Directie	Actielijn					
MZ	<b>1. Modal Shift</b>	<b>40.000</b>	40.000	VJN21		0
OVS/MZ	<b>2. Multimodale knooppunten</b>	<b>36.893</b>				9.941
OVS	-740m treinen Rotterdam - Venlo		1.000	VJN21		0
OVS	-740m treinen Rotterdam - Bad Bentheim		2.000	VJN21		0
OVS	-Re-design Knooppunt Venlo		2.042	VJN21		0
OVS	-Rail CDM/ digitalisering basis op orde		1.000	VJN21		0
OVS	-740m Lage Zwaluwe/Moerdijk - voorbereiding				1.200	0
OVS	-Indigo				500	0
OVS	-Container achterland dossier				300	0
OVS	-740m Lage Zwaluwe/Moerdijk - aanpass. Emplacement				7.260	0
OVS	-Maatregelen lastmile spoor				1.400	0
MZ	-Regeling kademuren		10.000	VJN21		0
MZ	-Realisatiepacten Venlo en Tilburg				250	0
MZ	<b>3. Buisleidingen</b>	<b>8.202</b>	<b>5.500</b>	VJN22		2.702
MZ	<b>4. Digitalisering goederenvervoer</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>	VJN21		0
DuMo	<b>5. Emissieloos goederenvervoer</b>	<b>20.000</b>				
DuMo	-Onderzoek Clean energy Hubs		750	OB2022		0
DuMo	-Laadinfra altern.brandstoffen (CEH): subsidie regeling				19.250	0
WV/MZ	<b>6. Rust- en ligplaatsen</b>					
WV	-Truckparkings	<b>8.000</b>	8.000	OB2023		0
MZ	-Rijksligplaatsen schepen	<b>8.000</b>				6.900
MZ	-Maatregel flexibele ligplaatsen/studpalen				1.100	0
MZ	<b>7. Walstroom</b>	<b>16.000</b>				16.000
MZ	<b>8. Robuuste vaarwegen</b>	<b>1.000</b>	1.000	VJN22		0
MZ	<b>9. Programmabudget</b>	<b>4.691</b>	4.691	VJN21		0
MZ	<b>10.Topsector Logistiek (aanvullende middelen)</b>	<b>6.214</b>	6.214	OB2022		0
<b>Totaal</b>		<b>160.000</b>	<b>93.197</b>		<b>31.260</b>	<b>35.543</b>
<b>Reservering verhoogd met prijsbijstelling (IBO)</b>				OB2023		3.861
<b>Totaal restant reservering BO MIRT GVV na verwerking (nieuwe) besluiten</b>						<b>39.404</b>

in rood: de voorgestelde, nieuwe besluitpunten BO MIRT GVC 2022.

in blauw: eerder (augustus 2022) over besloten, nog niet in begrotingswet verwerkt.

\* oorspronkelijk is geen rekening gehouden met een aanvulling voor TSL. Dit is gedekt uit Multimodale Knooppunten (€ 3,107 mln.), Buisleidingen (€ 2,798 mln.) en Programmabudget (€ 0,309 mln.)

## **Toelichting bij de maatregelen**

**Datum**

26 oktober 2022

Onderstaand wordt een korte, nadere toelichting gegeven bij de maatregelen/besluitpunten met steeds een verwijzing naar de GV-Corridor pijler waaraan ze gekoppeld zijn.

De vijf pijlers van het GV-corridor Programma Oost en Zuidoost zijn:

- pijler 1: Toekomstbestendige Europese
- pijler 2: (Inter)nationale, multimodale bereikbare knooppunten
- pijler 3: Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten
- pijler 4: Verduurzaming van de Oost en Zuidoost GV-corridors
- pijler 5: *State of the art* digitale voorzieningen

*Maatregelen GV-corridor pijler 1: toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland:*

- *Verlengde 740 meter treinen (€ 7,26 mln.)*

Dit betreft een infra-aanpassing op het emplacement Lage Zwaluwe (bij multimodaal knooppunt Moerdijk) om ontvangst van de verlengde 740 meter treinen op de GV-corridors (en daarbuiten) mogelijk te maken. Op dit moment is slechts een beperkte aantal knooppunten geschikt voor de ontvangst van 740 meter treinen (TEN-T eis). De 740 meter treinen zorgen voor capaciteitsvergroting binnen het spoorgoederenvervoer en dragen daarmee bij aan de modal shift naar spoor.

- *Flexibele ligplaatsen op de GVC (€ 1,1 mln.)*

Dit betreft inzet van spudpaal- en afmeervoorzieningen als *no regretmaatregel* op met name de gestuwde Maas en de Oost-Westtak van de Maas. Deze fungeren vanwege laagwater (Waal) als alternatieve vaarroute voor diepstekende binnenvaartschepen met bestemmingen in Limburg, maar ook voor Duitse bestemmingen. Deze schepen maken gedurende periodes van droogte extra gebruik van de Limburgse binnenhavens. Hierdoor ontstaat extra behoefte aan wachtplaatsen/ligplaatsen vooral bij de sluiscomplexen op genoemde trajecten (o.a. Grave, St. Andries en Weurt). Recent onderzoek heeft aangetoond dat het gebruik van de Maasroute is toegenomen. Eerder GVC-onderzoek gaf aan dat er een tekort is aan ligplaatsen. Besluitvorming in het BO MIRT is op voorwaarde dat RWS voldoende uitvoeringscapaciteit hiervoor heeft (wordt nog bevestigd).

*Maatregelen GV-corridor pijler 2: (Inter)nationale, multimodale bereikbare knooppunten:*

- *Maatregelen Last Mile Spoor (€ 1,4 mln.)*

Dit betreft een project gericht op de versnelling en verduurzaming van rangeerprocessen op emplacementen in het Havengebied door gebruikmaking van sensoren en camera's. Een efficiënter rangeerproces past in maatregelen gericht op verdere stimulering van modal shift naar spoor en verduurzaming. Het gaat

hier om een samenwerking met Prorail (dat € 0,25 mln. bijdraagt) en de Haven van Rotterdam (*in-kind* bijdrage).

**Datum**

26 oktober 2022

*Maatregelen GV-corridor pijler 3: Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten:*

- *Realisatiepacten Multimodale Knooppunten Venlo en Tilburg (€ 0,25 mln.).*

Op de GV-corridors bestaan naast Rotterdam nog zes bovenregionale, multimodale knooppunten (Moerdijk, Tilburg, Venlo en Sittard-Geleen op de Zuidoost-corridor en Nijmegen en Tiel op de Oostcorridor). Alle multimodale knooppunten hebben knooppuntplannen ontwikkeld die de duurzame multimodaliteit van goederenvervoer verder moeten ondersteunen. De Programmaraad van de GVC heeft eerder besloten om voor de verst gevorderde Knooppuntplannen (Venlo, Tilburg) te komen tot de ontwikkeling van realisatiepacten, een gedragen stappenplan om uitvoering te geven aan de gewenste maatregelen. De doorontwikkeling van knooppuntplannen naar realisatiepacten voor de andere vijf multimodale knooppunten op de GV-corridors zal later worden opgepakt.

Het gevraagde budget betreft procesgeld t.b.v. inhuur van een projectmanager die het proces trekt naar de totstandkoming van realisatiepacten. De gemeenten Venlo en Tilburg leveren een *in-kind* bijdrage.

- *Uitbreiding bereik Modal shiftregeling binnenvaart en spoor (€ 0 mln).*

Het gaat hier uitsluitend om een uitbreiding van het bereik van het deel binnenvaart van de Regeling Modal Shift met de Goederenvervoercorridor Zuid (eerder toegekend budget regeling is 40 mln.). Het besluit heeft geen financiële implicaties voor het budget goederenvervoercorridors.

Op dit moment is de modal shift regeling (deel binnenvaart) alleen gericht op de bestaande corridors Oost en Zuidoost. Voor het deel spoor van de Regeling Modal Shift (€ 9 mln. uit eigen spoorbudget) geldt al een landelijk bereik.

*Maatregelen GV-corridor pijler 4: Verduurzaming van de GV-corridors Oost en Zuidoost*

- *Laadinfra Alternatieve Brandstoffen/ Clean Energy Hubs (€ 19,25 mln.).*

Om de verduurzaming van het goederenvervoer over de weg en water te ondersteunen, wordt toegewerkt naar een dekkend netwerk realiseren van Clean Energy Hubs voor het goederenvervoer langs de goederencorridors Oost en Zuid Oost. Het gaat hierbij om vulpunten voor alternatieve, hernieuwbare brandstoffen en laadpunten voor hernieuwbare elektriciteit. Daarmee wordt tevens gedeeltelijk invulling gegeven aan de doelstellingen zoals opgenomen in de herziening van de Europese richtlijn (2014/94/EU) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID).

De middelen zullen worden ingezet voor een subsidieregeling voor ondernemers om de onrendabele top gedeeltelijk weg te nemen en daarmee de investeringsbereidheid te vergoten. Voor wat betreft de laadinfrastructuur langs de weg, zal hierbij uit praktisch oogpunt aansluiting worden gezocht bij lopende initiatieven om te komen tot een landelijk dekkend netwerk. Hiervoor zijn

middelen uit het Klimaatakkoord beschikbaar gesteld (€ 7 miljoen) voor een aantal pilots, komen vanaf 2023 middelen beschikbaar uit het Klimaat- en Transitiefonds en kunnen vanaf 2026 middelen uit de terugsluis van de Vrachtwagenheffing hiervoor worden ingezet. Door de inzet en middelen te bundelen kunnen synergievoordelen worden behaald en zal het basisnetwerk rondom de goederenvervoercorridors sneller op orde zijn. Dit komt doordat de investeringsbereidheid het grootste is langs drukke transportassen, omdat daar op kortere termijn een solide business case zal ontstaan. De provincies dragen steeds de helft bij (verdubbeling van het totaalbedrag).

**Datum**

26 oktober 2022

---

Bijlage 1: (financiële) besluitteksten BO MIRT GVC 2022 (definitieve versie dd 24 oktober '22).





Aan Minister  
Van WKB

# nota

Akkoord gevraagd Startbeslissing MIRT Verkenning  
integrale verkenning Vierwaarden -Venlo in het kader van  
Integraal Riviermanagement

## TER BESLISSING

### Datum

10 oktober 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/2311155102

### Opgesteld door

WKB

### Beslistermijn

31-10-2022

### Bijlage(n)

2

## Aanleiding

In het BO-MIRT van november 2020 hebben Rijk en regio met elkaar afgesproken om een samenhangende aanpak voor het gebied ten noorden van Venlo te onderzoeken. Het onderzoek is een pilot in het kader van het programma Integraal Riviermanagement (IRM). Uit de voorverkenning is gebleken dat vanwege de samenhang tussen rivierkundig functioneren, waterveiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen het logisch is om een gezamenlijke MIRT-verkenning uit te voeren. De overstromingen in Limburg in juli 2021 hebben de noodzaak voor deze verkenning nog urgenter gemaakt. Deze startbeslissing is het begin om de verkenning uit te voeren.

## Geadviseerd besluit

- In te stemmen met de bijgevoegde Startbeslissing Verkenning Vierwaarden. De ondertekening van de startbeslissing is voorzien op het BO-Mirt Zuid van 9 november;
- In te stemmen om de Startbeslissing na ondertekening als onderdeel van de MIRT-brief naar de Tweede Kamer te sturen;
- In te stemmen om € 28.8 miljoen uit de IRM-reservering voor 75% dekking te bestemmen voor het project Vierwaarden ten behoeve van de waterveiligheidsopgave. Deze bijdrage wordt te zijner tijd opgenomen in de Bestuursovereenkomst;
- **Financiële en economische belangen van de staat**
- In te stemmen om na ondertekening van de Startbeslissing een persbericht uit te sturen.

## Beslistermijn

Om de Startbeslissing op 9 november 2022 te kunnen ondertekenen, is instemming op de Startbeslissing vóór 31 oktober nodig.

## Kernpunten

- De aanleiding voor het project vormt de waterveiligheidsopgave voor dit gebied. In dit gebied liggen Venlo-Noord en de dorpen Velden, Arcen, Grubbenvorst en Lottum. De dijken die deze kernen beschermen tegen hoogwater voldoen niet aan de wettelijke waterveiligheidsnorm. Bij Venlo-Noord en Velden is daarbij sprake van hogere urgentie dan bij de andere dorpen;

- Bij hoogwater is in Venlo en omgeving sprake van een flessenhals. Er is sprake van belemmering van afvoer en berging van dat hoogwater. Verruiming is niet mogelijk in het bebouwde gebied van Venlo. Door rivierverruiming benedenstrooms van het knelpunt, kan ruimte geboden worden;
- In het Nationaal Waterplan 2016-2021 is afgesproken om zogenaamde systeemwerkingsmaatregelen uit te voeren. Bij Venlo-Velden en bij Lottum is voorzien om systeemwerkingsmaatregelen uit te voeren in de vorm van een landwaartse dijkverlegging;
- De aanpak van de opgave bestaat dus uit een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming. De verkenning gaat inzicht geven in de optimalisatie tussen de twee;
- Het recente hoogwater in de zomer van 2021 onderstreept de urgentie om aan de slag te gaan;
- Daarnaast zijn er in het gebied kansen aanwezig om gebiedskwaliteiten en ruimtelijke functies te versterken en te ontwikkelen, dit wordt als integrale opgave meegenomen (integraal riviermanagement). Deze opgave ligt bij de gemeenten en provincie;
- Dit project biedt daarnaast de mogelijkheid om bij te dragen aan de doorontwikkeling van de industriehaven van Venlo (gelegen buiten het projectgebied) door ruimte te bieden voor de uit te plaatsen jachthaven (in het projectgebied). Deze opgave ligt bij de provincie;
- **Financiële en economische belangen van de staat**

**Datum**

10 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/231115102

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Minister

**Van**

WKB

## **Toelichting**

### *Politieke context*

- In de onlangs uitgebrachte Kamerbrief voor het BO Leefomgeving van 22 juni 2022 is het belang van het voortvarend aanpakken van de wateropgaven in Limburg onderstreept. Specifiek is gesproken over de IRM pilots Vierwaarden en Maasoevers, waar de waterveiligheidsopgaven in combinatie met andere opgaven waaronder scheepvaart kan worden aangepakt. Beide projecten worden in het BO MIRT dit najaar geagendeerd;
- In de Bestuursovereenkomst die u op 14 juli jl. heeft getekend in Valkenburg hebben we vastgelegd dat we komend jaar voor Venlo-Vierwaarden en Maasoevers-Maastricht tot een startbeslissing wensen te komen;
- Het project heeft urgentie vanwege raakvlakken met de Beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater (Venlo had veel last van het hoogwater in de zomer van 2021) en heeft te maken met binnen het HWBP afgekeurde dijken.

### *Financiële/juridische overwegingen*

- Rijk en regio nemen gezamenlijk het initiatief voor het project Vierwaarden – zij zijn gezamenlijk initiatiefnemer. Het Waterschap is, mede namens het Rijk en andere overheden, de trekker van de verkenning. Het Rijk is bevoegd gezag en bevoegd voor het nemen van

bestuurlijke beslissingen (MIRT-besluiten) en publiekrechtelijke besluiten<sup>1</sup>;

- In het project zal er geanticipeerd worden op de Omgevingswet;
- Voor de financiële dekking is onderstaande kostenverdeling opgenomen in de startbeslissing. Partijen hebben hiervoor ook een reservering gedaan in hun begroting. Dit wordt nog vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Op 11 oktober wordt door Gedeputeerde Staten definitief besloten over de bijdrage van de Provincie. De inzet van IRM-middelen ten behoeve van dit project is in de nota IENW/BSK-2022/85559 d.d. 15 juli 2022 al aangekondigd. Via deze nota wordt u om akkoord hiervoor gevraagd;
- Het project biedt mogelijkheden voor verbetering van de ecologische waterkwaliteit en is daarom door de regio als voorstel ingediend voor de derde tranche van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Beslissing volgt in december.
- Voor de kostenraming is bij de start van de verkenning de meest logische oplossingsrichting geraamd. Hiermee komen de kosten uit op circa € 119 mln. voor het geheel van verkenning, planuitwerking en realisatie van het project. Dit is uitgedrukt in prijspeil 1 januari 2021 en is inclusief BTW;
- Voor wat betreft de 75% dekkingsgraad moet wel een voorbehoud gemaakt worden bij financiering uit PAGW (10-15 mln). Hier moet (in december) nog positieve besluitvorming over plaatsvinden. Indien deze financiële bijdrage uitblijft zal het Rijk alleen voor maatregelen met synergievoordelen overwegen om die uit de beleidsreservering IRM te financieren.
- **Financiële en economische belangen van de staat**
- De financiële dekking opgenomen in de startbeslissing is als volgt:

**Datum**

10 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/231115102

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Minister

**Van**

WKB

Partij	Financiële bijdrage (x mln.) [€]	Motivatie financiële bijdrage
Waterschap Limburg	2,3	Waterveiligheid - dijken
Landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)	20,3	
Rijk – waterveiligheid*	28,8	Waterveiligheid - rivierverruiming
Rijk – Programmatische aanpak grote wateren**	10-15	Natuurontwikkeling en impuls aan het gebied: ontwikkeling ruimtelijke functies en ruimtelijke kwaliteit
Provincie – natuur, landschap, recreatie, e.a. functies ***	8	
Provincie – bijdrage aan verplaatsing jachthaven (t.b.v. economische ontwikkeling industriehaven en uitbreiding barge terminal)	2,5	
Gemeente Venlo	19,1	
Gemeente Horst aan de Maas	1,4	
<b>Totaal indicatie financiële bijdragen (incl. BTW)</b>	<b>94,4-99,4</b>	

\* Deze kosten voor dit project van het Rijk worden meegenomen in de nota programmering Deltafonds die u binnenkort ontvangt.

\*\* Financiering onder voorbehoud positieve besluitvorming.

\*\*\* Onder voorbehoud van goedkeuring Gedeputeerde Staten op 11 oktober 2022.

<sup>1</sup> Minister Infrastructuur en Waterstaat is (in overeenstemming met Minister Binnenlandse Zaken) bevoegd tot het nemen van het ter realisatie van dit project voorziene projectbesluit.


### *Planning*

Voor de verkenning rekenen we een looptijd van ongeveer 3 jaar en voor de planuitwerking ook 3 jaar. Dit houdt in dat de realisatie medio 2029 kan starten en naar verwachting eind 2032 gereed zal zijn.

### *Communicatie*

Na de ondertekening van deze Startbeslissing zal er een persbericht uitgaan. In het kader van de Omgevingswet, waarvan de inwerkingtreding op 1 januari 2023 gepland staat, zal er een "kennisgeving voornemen" worden vastgesteld. Tijdens de verkenning zal er gebiedsparticipatie worden gestart, zoals ook voorgeschreven in de Omgevingswet. Een ieder kan daardoor gedurende de verkenning maatregelen inbrengen om in de verkenning mee te nemen in de afweging van de maatregelen.

### **Financiële en economische belangen van de staat**

**Datum**

10 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/231115102

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Minister

**Van**

WKB

## Bijlage 1 Projectgebied



**Datum**

10 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/231115102

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Minister

**Van**

WKB