

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 53

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 maart 2025

Op 2 april aanstaande vindt voor de derde keer het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid plaats. Dit debat biedt de ruimte om met elkaar in gesprek te gaan over doelstellingen, dilemma's, keuzes en instrumenten ten aanzien van bereikbaarheid. Het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid vormt een belangrijke aanvulling op de halfjaarlijkse debatten rondom het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Waar de MIRT-debatten zich richten op de voortgang en besluitvorming met betrekking tot afzonderlijke projecten en programma's in het MIRT, biedt het strategische commissiedebat juist ruimte voor een integrale discussie over de richting en prioriteiten in het bereikbaarheidsbeleid.

De commissie voor IenW heeft verzocht om in de brief ter voorbereiding op het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid in te gaan op:

1. De visies, doelen, afwegingscriteria en de voorgenomen inzet voor de bestuurlijke overleggen in 2025;
2. De budgetspanning tussen de doelen voor aanleg en instandhouding en de hiervoor beschikbare middelen en beoogde investeringen, mede in het licht van de te verwachten gevolgen voor de mobiliteit over 20 tot 30 jaar op basis van de meest recente scenario's van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Deze brief start met het belang van bereikbaarheid en de uitdagingen die er op dit terrein zijn. Vervolgens wordt ingegaan bij de prioriteiten die dit kabinet in deze kabinetsperiode stelt. Zoals in de MIRT-brief van het najaar van 2024 is toegelicht, staat de uitvoering van plannen met bekostiging

vanuit het Mobiliteitsfonds in toenemende mate onder druk.¹ Het is noodzakelijk om dit voorjaar scherpe keuzes te maken. Dit gebeurt bij de Voorjaarsbesluitvorming.

Belang bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van onze samenleving. Om actief deel te kunnen nemen aan de maatschappij, moeten mensen bestemmingen zoals werk, zorg, onderwijs, winkels, maar ook familie en vrienden kunnen bereiken. Daarnaast zijn zowel bedrijven als consumenten gebaat bij snel, betrouwbaar en betaalbaar vervoer van grondstoffen, halffabricaten en eindproducten. Een goede bereikbaarheid, ook internationaal, versterkt het verdienvermogen en de concurrentiepositie van de Nederlandse economie. Het rapport van Draghi over de toekomst van het Europees concurrentievermogen benadrukt het belang van een verbeterde connectiviteit en infrastructuur.² Tot slot onderstreept de geopolitieke situatie het belang van een robuust mobiliteitssysteem voor Nederland als strategisch militair doorvoerland. De verschillende vervoerswijzen, zoals de auto, de trein, de fiets, het vliegtuig en het zee- en binnenvaartschip, vervullen allen een eigen rol in het mobiliteitssysteem en vullen elkaar aan.

Bereikbaarheid en mobiliteit

Bereikbaarheid is het aantal bestemmingen, zoals werk en voorzieningen, dat vanuit een specifieke locatie kan worden bereikt. Verschillende ministeries en de medeoverheden hebben hierin een verantwoordelijkheid. Zowel de locatie van deze bestemmingen als het gemak waarmee personen en goederen zich naar deze bestemmingen kunnen verplaatsen of verplaatst kunnen worden, beïnvloeden de bereikbaarheid. Werken aan bereikbaarheid vereist dus een combinatie van sturen op mobiliteit (infrastructuur en het gebruik ervan), het sturen op nabijheid (ruimtelijke ordening en vestigingsbeleid) en het sturen op het beleid voor voorzieningen (zorg, onderwijs, werken, wonen, et cetera). De visie voor het werken met bereikbaarheid is opgenomen in het kabinetsstandpunt «Bereikbaarheid op Peil» en wordt later in deze Kamerbrief uiteengezet.

Nederland beschikt over een efficiënt en goed ontwikkeld infrastructuur-netwerk dat goed aangesloten is op de Europese netwerken, maar deze positie is niet vanzelfsprekend. Ondanks de investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan om de Nederlandse infrastructuur en bereikbaarheid op peil te houden, doen zich ontwikkelingen voor die de prestaties van het mobiliteitssysteem onder druk zetten. De vraag naar mobiliteit neemt in de toekomst toe door een groeiende bevolking en economie.³ Nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen moeten worden ontsloten met infrastructuur, waarbij met name op de lange termijn nog een grote opgave ligt. Verder staat de bereikbaarheid van voorzieningen in delen van het land onder druk, bijvoorbeeld door de clustering van zorg- en onderwijsinstellingen. Het infrastructuursysteem is de laatste jaren kwetsbaar gebleken, zoals de beperkingen bij de Korporaal van de mariniers Jeroen Houwelingbrug op de A7⁴ en de afsluiting van de brug Uitwellingerga hebben aangetoond. IenW en de

¹ Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

² Mario Draghi (2024). The future of European competitiveness

³ Kamerstuk 36 410 A, nr. 21. Dit kabinet streeft naar een bevolkingsgroei tot maximaal 20 miljoen inwoners in 2050.

⁴ Kamerstuk 29 385, nr. 138

medeoverheden staan voor een enorme instandhoudingsopgave. Ook veranderen de eisen aan de netwerken, bijvoorbeeld als gevolg van zwaardere voertuigen en op het vlak van cyberveiligheid en klimaatadaptatie.

Naast de prestaties van het mobiliteitssysteem, vragen ook andere maatschappelijke opgaven om aandacht. Het aantal verkeersslachtoffers is in 2023 gedaald ten opzichte van 2022, maar de langjarige trend blijft zorgwekkend.⁵ Ook is het belangrijk oog te houden voor de toegankelijkheid en betaalbaarheid van onze mobiliteit. Er is sprake van toenemende verschillen in vervoersmogelijkheden tussen groepen mensen. Hoge kosten voor het vervoer, bijvoorbeeld door stijgende energie- en brandstofprijzen, zijn voor sommige mensen een drempel om actief aan de maatschappij deel te kunnen nemen.⁶ De stijgende kosten van het openbaar vervoer zijn hier een duidelijk voorbeeld van.

Prioriteiten van dit kabinet

Het bouwen van 100.000 woningen per jaar is een topprioriteit van dit kabinet. Daarom heeft het kabinet € 2,5 mld. beschikbaar gesteld voor infrastructuur bij nieuwe woningen, bovenop de € 7,5 mld. voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties die het vorige kabinet beschikbaar heeft gesteld.

Het kabinet blijft daarnaast vanzelfsprekend ook prioriteit geven aan de instandhouding van de infrastructuur en aan de projecten en programma's in het MIRT die geen uitvoeringsbeperkingen ondervinden. Dit in de wetenschap van de grote opgaven in het regeerakkoord, zowel op weg als spoor zoals de OV-verkenning Amsterdam–Haarlemmermeer en de Nedersaksenlijn.

Verder worden de restbudgetten van gepauzeerde projecten voor een deel ingezet voor met de regio overeengekomen mitigerende maatregelen. Een ander deel is gereserveerd voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming van automobility op het nationale netwerk.⁷ Daarnaast blijft lenW ernaar streven om de gepauzeerde projecten zo snel mogelijk weer op te starten.⁸

Ook niet-infrastructurele maatregelen kunnen een bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid. In 2025 wordt verder gewerkt aan de plannen voor de aanpak spitsstrepen en -mijden⁹ en het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit.¹⁰ Op de Goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid wordt samen met partners uit de regio gezocht naar mogelijkheden om goederenstromen met de beschikbare infrastructuur te optimaliseren.

Deze prioriteiten worden hierna nader toegelicht.

Ontsluiting nieuwe woningbouwlocaties

Het kabinet heeft € 2,5 mld. beschikbaar gesteld voor de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw. Daarnaast is € 5 mld. toegekend aan het

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1139

⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024). Betaalbare mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen

⁷ Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

⁸ Onder voorbehoud van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel, zoals vermeld in het Regeerprogramma.

⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 483

¹⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 464

Ministerie van VRO voor de bouw van nieuwe woningen. Om de middelen zo effectief mogelijk in te zetten, streven beide ministeries ernaar om zich te richten op vergelijkbare locaties en voorwaarden, en om aanvragen gelijktijdig te beoordelen. Zoals toegezegd in het MIRT-debat van het najaar van 2024 en verzocht tijdens de procedurevergadering van 12 maart jl.¹¹, worden hieronder het kader en de bijbehorende criteria beschreven. De middelen voor bereikbaarheidsmaatregelen worden ingezet op twee typen locaties; grootschalige woningbouwgebieden (zowel bestaande als nieuwe) en locaties buiten de grootschalige woningbouwgebieden die op korte termijn ontwikkeld kunnen worden. De nadruk ligt daarbij op het verder helpen van plannen om op korte termijn extra woningen bovenop de bestaande afspraken te realiseren. De opzet van de verdeling van de middelen is onder voorbehoud van de Voorjaarsbesluitvorming.

Voor de locaties buiten de grootschalige woningbouwgebieden die op korte termijn ontwikkeld kunnen worden, wordt een inzet van circa 40% van de beschikbare middelen voorzien. Dit kan worden bijgesteld op basis van de aanvragen die binnenkomen en de snelheid waarmee woningen worden gebouwd. Hiermee wordt bereikbare woningbouw op de korte termijn (binnen 5 jaar) door heel Nederland gefaciliteerd. De voorstellen worden beoordeeld aan de hand van knock-outcriteria, zoals de snelheid van de woningbouw, aantal nieuwe woningen (minimaal 200) en een bijdrage van per woning (maximaal € 20.000). Ook wordt er specifiek getoetst op de mogelijkheid om de plannen echt op korte termijn te realiseren en welke betrokkenheid van bijvoorbeeld RWS en ProRail nodig zijn, gezien de beperkte vrije capaciteit bij deze uitvoeringsorganisaties.

Voor de grootschalige woningbouwlocaties en bijbehorende schaalprong- en netwerkinvesteringen wordt een inzet van circa 60% van de beschikbare middelen voorzien. Omdat de opgaven in deze grootschalige gebieden complexer zijn en de baten ervan veel breder neerslaan dan puur de nabijgelegen nieuwbouw, vraagt dit om een bredere afweging van de voor- en nadelen en de netwerkeffecten van deze investeringen. Bij het maken van deze afspraken maken we gebruik van een geactualiseerd afwegingskader voor mobiliteit en grootschalige woningbouw, zoals gebruikt bij de toedeling van de € 7,5 mld. voor bereikbaarheid van woningen in 2022. Ook hierbij zullen we extra toetsen op de uitvoerbaarheid op (relatief) korte termijn.

De precieze inzet van de € 2,5 mld. hangt samen met het aantal kansrijke aanvragen waarmee de gemeenten en regio's komen, analyse van de projecten op basis van de expertise en ervaringen binnen IenW, RWS en ProRail en politieke weging daarvan. De middelen worden ingezet binnen de kaders van de Wet Mobiliteitsfonds. De Rijksbijdrage is voor lokale, regionale en nationale infrastructuurmaatregelen, als ook de bijbehorende inpassingsmaatregelen zoals ten behoeve van geluidsreductie of veiligheid. Het gaat daarbij nadrukkelijk om bovenplanse infrastructuurmaatregelen voor de woningbouwopgave. De afspraken die gemaakt worden over de toekenning van de € 2,5 mld. zullen wat betreft beheersing en monitoring aansluiten bij de bestaande beheersingsafspraken Woningbouw en Mobiliteit.

Instandhoudingsopgave

Het kabinet werkt aan de grootste instandhoudingsopgave ooit voor de netwerken van Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail. Het doel is het in stand houden van de weg-, vaarweg- en spoorinfrastructuur en het water-

¹¹ 2025Z04274

systeem op het basiskwaliteitsniveau, het niveau waaraan de netwerken minimaal moeten voldoen. Met het vaststellen van een basiskwaliteitsniveau voor de netwerken van RWS en ProRail is een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau geborgd. Daarbij wordt de opgave steeds nadrukkelijker in een internationale context gezien.

Voor de RWS-netwerken geldt dat het kabinet blijft inzetten op het vergroten van productievermogen op instandhouding. Dit betreft zowel het beheer en onderhoud als het vernieuwen van objecten die einde technisch levensduur zijn. Het rapport de Staat van de Infrastructuur die op 21 november 2024 met de Kamer is gedeeld, benadrukt het belang hiervan.¹² De Staat van de Infrastructuur laat zien dat productieverhoging in het bijzonder noodzakelijk is voor de bruggen, tunnels, viaducten en sluizen. Om de productie op deze objecten te verhogen, worden onder meer vergelijkbare bruggen en viaducten met vergelijkbare problematiek en type oplossingen geclusterd via raamcontracten (ook wel bekend als portfolioraamcontracten) op de markt gezet, zoals de motie Heutink vraagt.¹³

Als gevolg van de intensivering van de instandhoudingswerkzaamheden zal er meer hinder ontstaan voor de gebruikers van de (vaar)wegen, het spoor en de omgeving. Met het in 2023 vastgestelde beleidskader hinder worden maatregelen getroffen om de hinder te dempen en afspraken gemaakt met alle partijen over de bereikbaarheid voor bedrijven, bewoners, hulpdiensten en anderen. Desondanks is hinder onvermijdelijk gelet op de grote opgave.

In de MIRT-brief die voor het zomerreces wordt verzonden, worden de moties van de leden Veltman¹⁴ en Heutink¹⁵ aangaande de instandhoudingsopgave, de risicoverdeling met de markt en het optimaal benutten van de ruimte in de Aanbestedingswet beantwoord.

Doen wat kan

Dit kabinet richt zich op de afronding van projecten en programma's binnen het MIRT die geen belemmeringen ondervinden op het vlak van stikstof of capaciteit. Bij weg- en vaarwegprojecten betekent dit dat de focus ligt op projecten binnen het MIRT die zich in de realisatiefase bevinden of deze naderen. Bij spoorprojecten vormt stikstof een minder grote rol en zijn er nog diverse verkenningen.

Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

Vorig jaar heeft lenW besloten om € 280 mln.¹⁶ te reserveren voor het uitvoeren van kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk. De regio's zijn gevraagd om met passende voorstellen te komen. Het beoordelingskader voor de mogelijke toedeling van de resterende Rijksbijdrage is, na overleg met de regio's, door lenW vastgesteld. Het vastgestelde beoordelingskader is als bijlage bij deze brief opgenomen.

¹² Kamerstuk 36 600 A, nr. 19

¹³ Kamerstuk 36 600 A, nr. 27

¹⁴ Kamerstuk 36 600 A, nr. 29

¹⁵ Kamerstuk 36 600 A, nr. 27 & nr. 28

¹⁶ In de MIRT-afspraken is € 290 mln. genoemd, maar met het aangenomen amendement (Kamerstuk 36 600 A, nr. 21) «budget voor de spoorwegovergangen bij Ermelo en Nijkerk» is € 10 mln. hiervan overgeheveld naar het programma Overwegen. Daarom wordt hier uitgegaan van € 280 mln.

Bij de verdeling van Rijksmiddelen zal rekening worden gehouden met een evenwichtige verdeling over Nederland. Om hier invulling aan te geven, is € 200 mln. van het restbudget vooraf evenredig verdeeld over de MIRT-regio's. Dit betekent dat voor iedere regio € 40 mln. is gereserveerd. De overige € 80 mln. is niet vooraf verdeeld, zodat differentiatie tussen de regio's mogelijk blijft op basis van de opgaven. In alle gevallen geldt dat de voorgestelde maatregelen moeten voldoen aan het beoordelingskader om daadwerkelijk aanspraak te kunnen maken op het budget. De inzet van de Rijksbijdrage is een besluit van lenW, aangezien het om Rijksmiddelen gaat. lenW neemt dit besluit echter op basis van een met de regio overeengekomen inzet. De definitieve besluitvorming over de voorstellen vindt dit najaar plaats in het BO MIRT.

Uitvoeringsbeperkingen

Met het Mobiliteitsfonds investeert lenW in de hoofdinfrastructuur van Nederland en het doelmatige en veilige gebruik daarvan. Deze netwerken zijn van cruciaal belang voor het behoud en de versterking van de brede welvaart in Nederland.

Naast bestaande reserveringen voor bijvoorbeeld de Lelylijn en Nedersaksenlijn, en de € 2,5 mld. die is vrijgemaakt voor de ontsluiting van nieuwe woningen, is er geen ruimte voor nieuwe investeringen. Scherpe keuzes in het lopende programma zijn bovendien nodig, vanwege uitvoeringsbeperkingen, zoals onvoldoende stikstofruimte, financiële tekorten bij lopende projecten en programma's en krapte op de arbeidsmarkt. Ook de medeoverheden hebben met deze problematiek te maken. Innovaties in de bouw(keten) zijn nodig en bieden verlichting, maar scherpe keuzes blijven nodig. Om Nederland zo snel mogelijk van het stikstofsloot af te krijgen, heeft dit kabinet een ministeriële commissie Economie en Natuurherstel ingesteld.

Het vorige kabinet heeft besloten initieel zeventien MIRT-projecten te pauzeren en de capaciteit en middelen te schuiven naar instandhouding en aanlegprojecten in de realisatiefase. Hiermee werd het mogelijk verder te werken aan diverse aanlegprojecten in (naderende) realisatie en een basiskwaliteitsniveau vast te stellen voor de netwerken van RWS. In aanvulling hierop heeft dit kabinet bij de begroting 2025 op het Mobiliteitsfonds middelen vrijgemaakt om het basiskwaliteitsniveau spoor volledig van dekking te voorzien. Hiermee wordt ingezet op wat wel kan om de bereikbaarheid in Nederland op peil te houden.

Zoals aangegeven in de MIRT-brief van het najaar van 2024¹⁷, blijft er sprake van een grote financiële opgave binnen het Mobiliteitsfonds. Aan de ene kant neemt het budgettair kader van het Mobiliteitsfonds af en is een toenemend aandeel nodig voor de exploitatie, onderhoud en vernieuwing (instandhouding) van infrastructuur. Hierdoor neemt de mogelijkheid om tegenvallers op te vangen per saldo af.

Anderzijds treedt een deel van de eerder gemelde mogelijke financiële tegenvallers en risico's nu daadwerkelijk op. Bij de begrotingsbesluitvorming van dit voorjaar doet zich een dekkingsopgave voor van circa € 5 mld. Er zijn keuzes nodig om deze dekkingsopgave in te kunnen passen. Deze zullen bij de Voorjaarsnota 2025 worden voorgelegd aan de Kamer. Conform de toezegging aan het lid van Dijk (NSC) wordt na de Voorjaarsbesluitvorming inzicht verschaft in de toegepaste afwegingscriteria.¹⁸ De onderdelen van de motie van de leden Stoffer en Grinwis over

¹⁷ Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

¹⁸ TZ202410-091

de strategische keuzes met betrekking tot de budgetspanning en de mogelijke risico's van budgettekorten worden hierin meegenomen.¹⁹

De financiële tekorten hebben verschillende oorzaken. Sommige liggen buiten de invloedssfeer van lenW, zoals de excessieve prijsstijgingen. lenW zet zich in op een verdere intensivering van de beheersing van de investeringsportefeuille, waaronder een verbeterde projectsturing.

Bereikbaarheid op Peil en deelvisies

De omvang van de uitdagingen op het vlak van bereikbaarheid maken het noodzakelijk om een duidelijke visie te hebben over de doelen en opgaven op de middellange en lange termijn. Dit is ook in aansluiting op de Nota Ruimte, die onder aanvoering van de Minister van VRO wordt uitgewerkt.²⁰

Mobiliteitsvisie en Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil

Op 22 maart 2023 is de Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie²¹ met de Kamer gedeeld, met daarin de vier geldende strategische hoofdlijnen voor het bereikbaarheidsbeleid van lenW:

1. Het formuleren van integrale doelen.
2. Het inzetten van de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd.
3. Het toetsen van de ontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem aan de wettelijke kaders voor veiligheid, gezonde leefomgeving, natuur en duurzaamheid.
4. Het toepassen van integrale sturingsrelaties en -instrumenten.

Met het uitbrengen van het kabinetsstandpunt «Bereikbaarheid op Peil» dit voorjaar is invulling gegeven aan hoofdlijn 1, het formuleren van integrale doelen. De nieuwe nationale ambitie is de bereikbaarheid van voorzieningen die mensen belangrijk vinden (zorg, onderwijs, supermarkten, werk), op orde te houden en waar mogelijk te verbeteren. lenW heeft hiervoor een nieuw instrument ontwikkeld om de bereikbaarheid van voorzieningen te meten: het Nationaal Bereikbaarheidspeil. Het kabinetsstandpunt kiest voor een nieuwe aanpak onder het motto «signaleren, adresseren en acteren». Dit sluit aan bij het Regeerprogramma voor het borgen van bereikbaarheid en is een reactie op diverse moties die de Tweede Kamer in de afgelopen periode indiende over het stellen van doelen voor bereikbaarheid. Met dit kabinetsstandpunt is het Mobiliteitsvisietraject afgerond.

In het rapport «Elke Regio Telt!» wordt aandacht gevraagd voor de unieke kansen en uitdagingen die elke regio heeft en het nationaal belang om te zorgen dat het overal in Nederland goed gaat.²² Sturen op bereikbaarheid van werk en voorzieningen kan hier ook in belangrijke mate aan bijdragen. Door breed te kijken naar de bereikbaarheid in de regio en naar andere opgaven op het gebied van brede welvaart wordt het makkelijker om bepaalde opgaven te signaleren en te adresseren. Bij het maken van keuzes hebben we bijzonder aandacht voor de bereikbaarheid van vitale voorzieningen voor mensen in heel Nederland.

De uitvoering van dit kabinetsstandpunt is een gezamenlijke opgave voor alle ministeries en medeoverheden die de bereikbaarheid beïnvloeden.

¹⁹ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 49

²⁰ In deze Nota Ruimte worden integrale en gebiedsgerichte ruimtelijke keuzes gemaakt voor nu en de toekomst. Het kabinet zal de Kamer dit jaar de Ontwerp Nota Ruimte aanbieden.

²¹ Kamerstuk 31 305, nr. 388

²² Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2023). Elke Regio Telt!

Komend jaar wordt de bijbehorende monitoring uitgewerkt en lenW werkt nog aan een methode om een bereikbaarheidspeil te ontwikkelen voor de leveringszekerheid van goederen, met name voor belangrijke producten. De vier hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie helpen lenW om scherpe keuzes te maken in de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen voor iedereen in Nederland en de leveringszekerheid van goederen. lenW blijft los van de uitvoeringsbeperkingen op het Mobiliteitsfonds doorwerken aan thema's die binnen de Mobiliteitsvisie passen, zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatieve aanpakken zoals spreiden en mijden, deelmobiliteit, digitalisering of publiek vervoer. Daarnaast blijven naast de Mobiliteitsvisie een aantal deelvisies bestaan, waar voor een aantal hieronder nieuwe updates worden gegeven.

Deelvisies

In verschillende deelvisies worden de ontwikkelingen, doelen en maatregelen van verschillende deelterreinen uitgewerkt onder de paraplu van de Mobiliteitsvisie. In december 2024 is de Kamer geïnformeerd over de voortgang en de kaders van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en over de kaders waarbinnen het definitieve Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer dit jaar wordt vormgegeven.²³ Ook is de Actieagenda Auto in december 2024 gepubliceerd,²⁴ waarin zes speerpunten voor de komende jaren zijn beschreven.

Daarnaast is de Kamer op 10 december jl. geïnformeerd over de laatste stand van zaken ten aanzien van voertuigautomatisering.²⁵ Er worden grote stappen gezet om geautomatiseerd vervoer mogelijk te maken, waaronder zelfrijdende auto's, geautomatiseerd vrachtvervoer en openbaar vervoer. Mits deze onder de juiste condities toegepast worden, kunnen deze vormen van geautomatiseerd vervoer bijdragen aan efficiëntie, doorstroming, een verbetering van de verkeersveiligheid en gemak voor de weggebruiker.²⁶

In de uitwerking van het Hoofdlijnenakkoord is de Beleidsagenda goederenvervoer aangekondigd. Dit wordt de opvolger van de Goederenvervoeragenda uit 2019. De hoofdlijnen hiervan zullen zich richten op een multimodaal goederenvervoersysteem dat duurzaam en leefbaar moet zijn, voldoende veerkrachtig is om met verstoringen om te gaan en zo veel mogelijk gebruik maakt van digitale middelen. Digitale informatie is van belang voor een efficiënter en effectiever vervoer van goederen. De beleidsagenda zal in het tweede kwartaal van 2025 met de Kamer gedeeld worden.

MIRT en instrumenten voor afwegingen

Het MIRT stelt de kaders voor investeringen in het fysieke domein. De MIRT-spelregels beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de vereisten om tot besluitvorming te komen. In de bestuurlijke overleggen MIRT van de vijf MIRT-regio's en van de MIRT-goederenvervoercorridors worden besluiten genomen. Voor het vertalen van beleidsdoelstellingen naar opgaven en passende maatregelen worden verschillende processen en instrumenten gebruikt. Deze worden regelmatig verbeterd en geactualiseerd. Hieronder worden enkele ontwikkelingen toegelicht:

²³ Kamerstuk 29 984, nr. 1218

²⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 482

²⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 481

²⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 445

- In 2025 werkt lenW samen met de MIRT-regio's, koepels IPO en VNG, de vervoerregio's VRA en MRDH en de betrokken departementen verder aan Vernieuwing MIRT. Hierbij ligt de focus op de vraag hoe de gezamenlijke opgaven meer centraal kunnen staan in het MIRT en op de positie van het MIRT in het ruimtelijk domein.
- In 2026 wordt de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) gepubliceerd. De IMA verschaft inzicht in de ontwikkeling van mobiliteit op de lange termijn (2040 en 2050) en signaleert mogelijke opgaven die daarbij ontstaan. Dit gebeurt voor zowel personen- als goederenvervoer. De volgende IMA baseert zich onder meer op de nieuwe scenario's van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Planbureau voor de Leefomgeving.
- De werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen is recent geactualiseerd en op 19 februari aan de Tweede Kamer aangeboden.²⁷ Conform de huidige MIRT-spelregels wordt in het MIRT-proces nut en noodzaak van iedere investering onderbouwd. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is daarbij een belangrijk instrument. De MKBA is een hulpmiddel en niet het enige instrument om een bestuurlijke afweging te maken of en in welke vorm een project doorgang vindt.

Overige strategische thema's

Open strategische autonomie (OSA)

Er wordt gewerkt aan het vergroten van de strategische autonomie.²⁸ Bereikbaarheid is essentieel voor de aan- en afvoer van cruciale grondstoffen, halffabricaten en eindproducten. Samen met de zeehavens, die vaak als «gateway» fungeren in deze goederenstromen, andere lidstaten en de EU wordt gezocht naar mogelijkheden om afhankelijkheden te verkleinen.²⁹ Verder heeft lenW in dit verband onderzoek laten verrichten naar het belang van de Nederlandse luchtvaartsector voor de open strategische autonomie van Nederland.³⁰

Social Climate Fund

Op dit moment wordt er door het kabinet gewerkt aan de uitwerking van voorstellen ter invulling van het Social Climate Fund (SCF).³¹ Het SCF is een nieuw instrument van de Europese Unie dat tot doel heeft om de sociale gevolgen van de stijgende energie- en brandstofprijzen te verzachten, specifiek het ondersteunen van kwetsbare huishoudens, kwetsbare micro-ondernemingen en kwetsbare vervoergebruikers. Dit kan door middel van tijdelijke inkomenssteun, verduurzaming van gebouwen en/of betere toegang tot emissievrije mobiliteit en emissiearm vervoer. Hiervoor zijn vanuit meerdere departementen voorstellen ontwikkeld, die in een online consultatie bij burgers zijn voorgelegd. De uiteindelijke keuze over welke voorstellen worden opgenomen in het Nederlandse plan voor het SCF, wordt pas door het kabinet gemaakt nadat de consultatiefase is afgerond en de ontvangen feedback is verwerkt.

Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata

Digitale informatie over de situatie op de weg en onderweg is cruciaal voor onze bereikbaarheid. De Monitor Smart Mobility³² laat zien dat

²⁷ Kamerstuk 36 600 A, nr. 50

²⁸ Kamerstuk 35 982, nr. 9

²⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 464

³⁰ Kamerstuk 29 665, nr. 530

³¹ Kamerstuk 32 813, nr. 1467

³² Kamerstuk 31 305, nr. 447

vrijwel alle weggebruikers gebruik maken van reis- en routeinformatie en het merendeel van de weggebruikers hun route aanpast als ze tijdens de reis file-informatie krijgen.

Afgelopen jaren is er nauwe samenwerking tussen VNG, IPO en IenW op digitalisering, de laatste twee jaar via het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM).³³ Alle partijen zijn eensgezind dat het belangrijk is dat informatie voor reizigers en overheden correct is om de bereikbaarheid in Nederland te verbeteren. Tegelijkertijd zijn er op dit moment onvoldoende middelen beschikbaar om de baten van mobiliteitsdata optimaal te realiseren of per 2026 te voldoen aan de Europese wetgeving over mobiliteitsdata, de zogenoemde ITS-richtlijn. De opgaven voor gemeenten om meer digitaal te werken en te voldoen aan de Europese wetgeving is groot. In het bestuurlijk overleg van 5 februari jl. hebben IenW, VNG en IPO de gezamenlijke ambitie en inzet hierop bevestigd. Er is afgesproken dat er gestart wordt met een Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden (UDO), waarin de uitvoerbaarheid van de Europese wetgeving voor de praktijk van de gemeenten verder wordt uitgewerkt.

Moties en toezeggingen

Masterplan Lelylijn

De motie van het lid Olger van Dijk c.s.³⁴ verzoekt de regering een masterplan Lelylijn op te stellen en dit te verankeren in de Nota Ruimte, conform het advies van de Rijksadviseur, en verzoekt de regering onverminderd door te zoeken naar aanvullende financiering voor de Lelylijn. Over mogelijke vervolgstappen is IenW in gesprek met de regio en binnen het Kabinet. De komende weken vinden vervolggesprekken plaats. De Kamer zal over de voortgang geïnformeerd worden en hierbij betrokken blijven in reeds geplande debatten in het voorjaar.

Verhouding tussen Randstad en regio

In het Notaoverleg MIRT van 25 november 2024 is aan het lid Pierik toegezegd de verhouding tussen Randstad en regio bij de investeringen van de afgelopen vijf jaar tot heden te onderzoeken. Dit overzicht is te vinden in de bijlage. De investeringen in de drie provincies die klassiek tot de Randstad worden gerekend – Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht – tellen op tot € 10,4 mld. In de andere provincies tellen de investeringen op tot € 11,2 mld. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

Betaalbaarheid autobezit

De motie van het lid El Abassi verzoekt de om de groep huishoudens in kaart te brengen die geen brandstofauto heeft vanwege de onbetaalbaarheid, en de Kamer hierover te informeren.³⁵ IenW heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid gevraagd hier onderzoek naar te doen. Het onderzoek is recent afgerond.³⁶

Binnen de huishoudens zonder auto is onderscheid te maken tussen huishoudens zonder de behoefte aan een auto («autovrij») en de huishoudens die vanwege één of meer barrières geen auto heeft

³³ Kamerstuk 31 305, nr. 403

³⁴ Kamerstuk 36 600 A, nr. 35

³⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 460

³⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2025). Financieel auto loos: Een onderzoek naar de omvang en samenstelling van de huishoudens in Nederland die zich geen auto kunnen veroorloven.

(«autoloos»). De barrières kunnen uiteenlopend van aard zijn. Denk aan gezondheid, beperkingen, ouderdom, medicijngebruik, ruimtegebrek, een rijontzegging en de financiële situatie van het huishouden. Uit het onderzoek van het Kennisinstituut komt naar voren dat van alle huishoudens zonder auto 1 op de 3 geen auto heeft omdat het inkomen dit verhindert. Dat komt neer op circa 650.000 huishoudens in Nederland. In deze groep zijn alleenstaanden oververtegenwoordigd. De (ervaren) bereikbaarheid van financieel autoloze huishoudens is duidelijk beneden gemiddeld. Dit kan leiden tot vervoersarmoede. Het is niet haalbaar om iedereen een auto aan te bieden. Het is ook niet de rol of taak van de overheid om iedereen een auto te garanderen. Daarom is het belangrijk dat er voldoende alternatieven voor de auto beschikbaar zijn, zoals openbaar vervoer, deelmobiliteit en de fiets. Daarnaast onderstreept het onderzoek het belang van de inzet van dit kabinet op bestaanszekerheid. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

Alternatieve bekostigings- en financieringsbronnen

De motie van de leden Pierik en Van Dijk verzoekt de regering om een overzicht te maken van de beschikbare fondsen en financieringsmogelijkheden.³⁷ Ook wordt verzocht in een tabel per MIRT-project inzichtelijk te maken of het gebruik van deze mogelijkheden is onderzocht en met welke uitkomst. In het MIRT Overzicht is per project de cofinanciering van medeoverheden, EU of marktpartijen inzichtelijk gemaakt. Om invulling te geven aan deze motie zal bij het volgende MIRT Overzicht een verdere verdieping worden aangebracht.

Doelmatigheid besteding € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit

De motie van de leden Veltman en De Groot verzoekt de regering om door de bestuurlijke afspraken rondom de verdeling van de € 7,5 mld. te gaan om te bezien of deze middelen doelmatig en volgens afspraak van de start van de bouw van extra woningen voor 2030 gestand wordt gedaan.³⁸ De werkwijze uit het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit is van toepassing.³⁹ Hierin is onder meer opgenomen dat de bijdragen aan gemeenten taakstellend zijn. Daarbij zijn voorwaarden gesteld met betrekking tot woningaantallen en realisatietermijnen. Voor de netwerkinvesteringen en schaalessprongen wordt daarnaast de MIRT-systematiek toegepast. Bij verzoeken tot wijzigingen wordt conform het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit getoetst of deze passen bij de criteria. Naast het monitoren van de afspraken door tussentijdse voortgangsgesprekken, biedt het programmeamteam in samenwerking met RVO kennis en expertise aan gemeenten die ondersteuning nodig hebben op bepaalde thema's. Naast de direct aan de uitvoering gekoppelde beheermaatregelen uit het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit zijn er onafhankelijke evaluaties voorzien naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de inzet van middelen. Op de SPUK-regeling voor woningbouw op korte termijn en die voor de mobiliteitspakketten is zowel een tussentijdse als eindevaluatie voorzien. Over het gehele programma wordt een eindevaluatie uitgevoerd waarin ook naar de doelmatigheid van de inzet van middelen zal worden gekeken. Op deze wijze is geborgd dat de middelen doelmatig en volgens afspraak worden besteed. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

³⁷ Kamerstuk 36 600 A, nr. 39

³⁸ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 15

³⁹ Bijlage bij Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

Tot slot

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van onze samenleving. De bereikbaarheidsopgaven zijn nu en op de langere termijn groot. Dit kabinet zet in op wat kan om Nederland in beweging te houden en de sector aan het werk te houden. Daarom is de afgelopen jaren geïnvesteerd in onze infrastructuur en bereikbaarheid. Niet alles kan echter tegelijkertijd. Er zijn nog steeds scherpe keuzes nodig vanwege financiële tekorten bij lopende projecten en programma's, onvoldoende stikstofruimte en krapte op de arbeidsmarkt. Dit kabinet staat voor een grote uitdaging en geeft prioriteit aan de instandhouding van de infrastructuur en de ontwikkeling van de huidige weg-, vaarweg-, openbaar vervoerprojecten in het MIRT. Naast bestaande reserveringen en de € 2,5 mld. die is vrijgemaakt voor de ontsluiting van nieuwe woningen, is er geen ruimte voor nieuwe investeringen. Het onderhouden en toekomstbestendig maken en houden van onze infrastructuur vraagt met de huidige uitdagingen – waaronder de verouderde infrastructuur en een groeiende mobiliteitsvraag – een enorme inspanning. Investeringen in duurzame infrastructuur zijn cruciaal voor het waarborgen van economische groei en een hoge levensstandaard voor de burgers.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

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