

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 24

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2021

Jaarlijks vinden in het najaar de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) plaats met de vijf MIRT-landsdelen en met de goederenvervoercorridorpartijen. Over de uitkomsten hiervan wordt u geïnformeerd in de MIRT-brief. De BO's MIRT vormen een belangrijk moment om de opgaven in beeld te krijgen, afspraken te maken met regionale bestuurders en investeringsbeslissingen te nemen. U bent geïnformeerd dat de BO's MIRT van dit najaar zijn uitgesteld, naar het zich laat aanzien naar het eerste kwartaal van 2022.¹ Dit vanwege de demissionaire status van het kabinet alsmede het financiële beeld van het Mobiliteitsfonds (en het Deltafonds). Uw Kamer is over de financiële situatie instandhouding en de ontwikkeling van de Rijksinfrastructuur per brief van 29 oktober jongleden geïnformeerd.² In die brief is ook gemeld dat wordt gewerkt aan verbetering van de beheersing, op zowel project- als programmaniveau. Daarbij worden naast de aangekondigde validaties op instandhouding, diverse aspecten van planvorming tot onderhoud doorgelicht. Daarbij moet gedacht worden aan het MIRT-proces als ook aan regels over de kostenramingen en de beheersing van projecten. Hierover zal uw Kamer rond de zomer van 2022 nader worden geïnformeerd.

Met deze brief informeren wij u, mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over:

1. De bestuurlijke overleggen met de regio's
2. Algemene landelijke ontwikkelingen
3. Goederenvervoer
4. Wegen
5. Openbaar vervoer en spoor
6. Vaarwegen
7. Water

¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 23

² Kamerstuk 35 925 A, nr. 14

8. Fiets
9. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

1. Bestuurlijke overleggen met de regio's

Op 24 en 25 november jl. heeft een drietal Bestuurlijke Overleggen Verstedelijking en Financieel beeld plaatsgevonden met de regio Noordwest, met de regio's Zuidwest en Zuid en met de regio's Oost en Noord. In de overleggen is ten eerste gesproken over de zeven regionale verstedelijkingsstrategieën. Met deze verstedelijkingsstrategieën maken Rijk en regio gezamenlijk de ruimtelijke hoofdkeuzes die nodig zijn om de grote woningbouwopgave, de daarmee samenhangende mobiliteitsopgave, de energietransitie, werklocaties, klimaatadaptatie en groen in en om de steden aan te pakken. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal u, mede namens ons, informeren over de uitkomsten van de BO's op dit onderwerp.

In deze overleggen is ook gesproken over de financiële situatie met betrekking tot instandhouding en de ontwikkeling van de Rijksinfrastructuur, zoals gemeld in de genoemde brief van 29 oktober jl. en daaraan gerelateerde onderwerpen als Hinderaanpak en de noodzakelijke prioritering van MIRT-projecten als gevolg van beperkte rekencapaciteit op het gebied van stikstof. Dit laatste als gevolg van de nieuw toe te passen rekenafstand van 25 kilometer.

In alle Bestuurlijk Overleggen Verstedelijking en Financieel Beeld is onder meer gesproken over de dilemma's die zich voordoen bij een aantal samenhangende onderwerpen rondom het financieel beeld. Geconstateerd is dat de instandhoudingsopgave een groot beslag legt op de beschikbare financiële middelen van Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's. Zoals gemeld in de brief van 29 oktober jl. blijkt uit recente ervaringen bij de lopende projecten dat het renoveren of vervangen van objecten zeer complex is. De objecten zijn vaak in slechtere staat dan vooraf werd aangenomen met meer en grotere werkzaamheden als gevolg. In 2022 wordt een nieuwe Vervanging en Renovatie-prognose opgesteld en extern gevalideerd. Dan zal een scherper beeld beschikbaar zijn van de (financiële) opgave voor Vervanging en Renovatie. Over de uitvoering van de vele en urgente Vervanging en Renovatie werkzaamheden die de komende jaren zullen plaatsvinden is ook met de regio's gesproken. Om tijdens de meerjarige uitvoering van de werkzaamheden goed bereikbaar te blijven zal over de planning en uitvoering afstemming met de regio's plaatsvinden.

Door de omvangrijke Vervanging en Renovatie opgave en beschikbare middelen dreigen eveneens urgente en samenhangende ruimtelijke opgaven en ambities, op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteitstransitie, woningbouw én de klimaatadaptieve aanpak van deze opgaven, in de knel te komen. Zonder extra middelen zullen er keuzes gemaakt moeten worden, waarbij ofwel concessies moeten worden gedaan aan het kwaliteitsniveau van onze infrastructuur (met alle gevolgen voor de gebruikers van dien) ofwel aan de mogelijkheden om de groei van mobiliteit – uit hoofde van autonome ontwikkelingen dan wel nieuwe beleidsambities – op te kunnen vangen. Het gesprek tussen Rijk en regio over de integrale en samenhangende opgaven en de daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden zal met nieuwe kabinet worden voortgezet.

In de overleggen is voorts stilgestaan bij de betekenis voor MIRT-projecten van het besluit van het kabinet om bij stikstofberekeningen voor alle emissiebronnen een maximale rekenafstand van 25 km te hanteren. Hierdoor hebben infrastructurele projecten vertraging opgelopen en moeten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen

worden gedaan. Bovendien gaat het om een grotere onderzoekslast, omdat sprake is van een ruimere maximale rekenafstand dan voorheen. Omdat de beschikbare capaciteit aan deskundigen voor deze berekeningen en beoordelingen beperkt is, is een prioritering van de projecten nodig. Tijdens het overleg is gesproken over het voorstel voor een afweegkader voor de prioritering van deze projecten. De regio's zullen – zo is afgesproken – verder worden betrokken bij de nadere uitwerking van het kader en de prioritering. In paragraaf 2.1 wordt dit nader beschreven.

Door de omvangrijke instandhoudingsopgave – zowel voor wat betreft beheer en onderhoud als wat betreft de vervanging en renovatie – zal de komende jaren veel gewerkt worden aan onze infrastructuur. Dit zal onvermijdelijk leiden tot hinder voor gebruikers. Rijk en regio onderschrijven nogmaals de noodzaak om hierin intensief samen te werken door 1) de eerdere afspraken die in dit kader tijdens vorige BO's MIRT zijn gemaakt verder uit te werken, 2) de werkzaamheden beter af te stemmen en daarover beter vroegtijdig naar alle betrokkenen te communiceren en 3) door een nieuwe Hinderaanpak van Rijkswaterstaat, die onder meer ziet op de daadwerkelijk beleefde hinder. Over de Hinderaanpak zal uw Kamer in een separate brief nader geïnformeerd worden.

2. Algemene landelijke ontwikkelingen

2.1 Stikstof

In 2019 is uw Kamer geïnformeerd dat de stikstofproblematiek voor vertraging op onderdelen van het MIRT-programma kan zorgen³. In november van dat jaar is besloten het stikstofregistratiesysteem (SSRS) in te stellen om de toestemmingverlening voor woningbouw en een aantal specifieke MIRT-projecten zo snel mogelijk vlot te trekken. Het SSRS is in maart 2020 gevuld met stikstofruimte uit de landelijke snelheidsverlaging en wordt begin 2022 aangevuld met de eerste ruimte als gevolg van de Subsidieregeling sanering varkenshouderij (Srv). Overige maatregelen ten behoeve van het SSRS volgen nog. Voor de MIRT-projecten zal geen gebruik worden gemaakt van de landelijke snelheidsverlaging in het SSRS. Hiervoor is gekozen, omdat het risico bestaat dat na elke jaarlijkse actualisatie en vanwege de effecten van COVID-19 op de mobiliteit de precieze opbrengst van de landelijke snelheidsverlaging niet op het vereiste detailniveau zeker is. Dit zal ook worden verwerkt in het wTB A27/A12 Ring Utrecht.

Onder coördinatie van het Ministerie van LNV is in het kader van de stikstofproblematiek onderzoek gedaan naar een modelmatig onderbouwde en goed uitlegbare afbakening voor berekening van stikstofdepositie van verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Op basis daarvan heeft het kabinet op 9 juli besloten om voor alle emissiebronnen een maximale rekenafstand van 25 km te hanteren⁴. Momenteel wordt onderzocht wat de betekenis is van de nieuwe maximale rekenafstand voor de landelijke snelheidsverlaging als maatregel voor het SSRS. De Minister van LNV zal u op de hoogte houden van de resultaten van het onderzoek, de verdere vulling en het gebruik van het SSRS.

In afwachting van de uitkomsten van het onderzoek naar een maximale rekenafstand bent u op 9 juni 2021 geïnformeerd dat er geen tracébe-sluiten worden genomen waarbij voor stikstofberekeningen een maximale rekenafstand van 5 km werd gehanteerd⁵. Projecten die al dicht tegen

³ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57

⁴ Kamerstuk 35 334, AG

⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 62

besluitvorming aan zaten, hebben moeten wachten op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van genoemd onderzoek. Daarom hebben deze MIRT-projecten vertraging opgelopen⁶. Door de maximale rekenafstand van 25 km moeten voor deze projecten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen worden gedaan.

Het gaat daarbij bovendien om een grotere onderzoekslast, omdat sprake is van een ruimere maximale rekenafstand dan voorheen. De beschikbare capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen uit te voeren en mogelijke stikstofeffecten te kunnen beoordelen, is beperkt. Hierdoor kunnen niet alle projecten tegelijk van deze capaciteit gebruikmaken. Dat betekent dat er keuzes gemaakt zullen worden, waarbij het onvermijdelijk is dat sommige projecten hierdoor in planning naar achter zullen schuiven c.q. tijdelijk «on hold» zullen moeten worden gezet. De projectteams die aan deze projecten werken, kunnen ingezet worden op andere werkzaamheden, zoals op het gebied van vervanging en renovatie. Voor deze prioritering van projecten is een afwegingskader noodzakelijk. Met de regionale bestuurders is besproken welke criteria onderdeel moeten uitmaken van dit afwegingskader. Tijdens de begrotingsbehandeling is toegezegd uw Kamer hierover nog dit jaar te informeren.

De beschikbare capaciteit aan deskundigen is met prioriteit gebruikt voor projecten waarvoor een tracébesluit al bij de Raad van State ligt. Dit betreft twee projecten. Allereerst is de capaciteit gebruikt voor de actualisatie van het stikstofonderzoek voor de ViA15 dat op 13 september 2021 aan de Raad van State is gestuurd.⁷ Sindsdien wordt de capaciteit ingezet voor de actualisatie van het stikstofonderzoek van het tracébesluit voor de A27/A12 Ring Utrecht.

Dit betekent overigens niet dat het MIRT-programma stil ligt. Andere tracébesluiten worden zoveel mogelijk voorbereid. Dit zorgt ervoor dat ander onderzoek, zoals verkeers- en geluidberekeningen, is afgerond op het moment dat de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen voor een project kan worden ingezet. Daarnaast zijn er projecten die al een onherroepelijk tracébesluit hebben, zoals A27 Houten-Hooipolder. Hier kan worden overgegaan tot realisatie.

Afwegingskader prioritering planstudiefase van projecten

Vooralsnog zijn voor het afwegingskader de onderstaande criteria in beeld:

- Het effect op de verkeersveiligheid.
- Het effect op het netwerk c.q. de bijdrage van een project aan de bereikbaarheid.
- Een evenwichtige verdeling over de regio's.
- De samenhang met de instandhoudingsopgave.
- De snelheid waarbij projecten (in de planuitwerking) zouden (kunnen) overgaan naar de realisatie.⁸

Bij het toepassen van het afwegingskader op het MIRT-programma zal ook rekening worden gehouden met:

⁶ Het gaat om de projecten A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdal-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid.

⁷ Kamerstuk 35 570 A, nr. 98

⁸ Sommige projecten zijn al in de planuitwerkingsfase (ontwerptracébesluit of zelfs als een tracébesluit), terwijl andere nog in de verkenningsfase zitten.

- De mogelijkheid om projecten die een hoge mate van samenhang hebben te combineren waardoor de inzet van de beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk wordt ingezet.
- De bepalende budgettaire kaders van het Mobiliteitsfonds.

Deze criteria zijn tijdens de bestuurlijke overleggen van 24 en 25 november gedeeld en besproken met de regionale bestuurders. Hierbij is een oproep gedaan aan de regionale bestuurders om mee te denken over kansrijke oplossingen. In de komende weken zal het afwegingskader verder ambtelijk worden uitgewerkt en bestuurlijk gewogen. Op basis van het finale afwegingskader zal een prioritering worden gemaakt van projecten die een beroep op de beschikbare capaciteit aan deskundigen kunnen doen. Het streven is om de prioritering van projecten begin 2022 met uw Kamer te delen, dit is onder voorbehoud van besluitvorming door een nieuw kabinet.

Als gevolg van de vertraging door de stikstofproblematiek wordt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook geconfronteerd met hogere kosten. Projectteams moeten langer actief blijven, experts moeten worden ingehuurd, berekeningen en beoordelingen moeten opnieuw worden gedaan en verplichtingen moeten worden nagekomen zonder dat tot uitvoering kan worden overgegaan. Door de vertraging worden projecten bovendien geconfronteerd met hogere grondstofprijzen en kosten voor (aanvullend) onderhoud. Hoe langer de vertraging, des te hoger de kosten. Dit wordt ook betrokken bij de hiervoor genoemde prioritering van de projecten en financiële mogelijkheden binnen de fondsen. De omvang van de aanvullende kosten voor het MIRT-programma wordt in de komende maanden in beeld gebracht.

2.2 Bereikbaarheidsprogramma's

De prognose is dat de Nederlandse bevolking groeit naar bijna 20 miljoen mensen in 2060 en dat deze groei van wonen en arbeidsplaatsen zich vooral in de steden concentreert. De druk op de mobiliteit zal hierdoor in en naar de steden ook sterk toenemen, zoals ook te zien is in de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (Kamerstuk 31 305, nr. 328). Rijk en regio's werken op vier plaatsen in Nederland samen in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's: in de Metropoolregio Amsterdam in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag in het programma Mobiliteit en Verstedelijking, in de regio Utrecht in het programma U Ned en rond Eindhoven in het programma SmartwayZ.NL. Deze vier programma's hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat zij zich richten op wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid in de grootstedelijke metropoolregio's. De bereikbaarheidsprogramma's zijn meerjarig en voorbereidend op jaarlijkse besluitvorming binnen het BO MIRT op basis van de resultaten van verschillende MIRT-onderzoeken en verkenningen. Deze onderzoeken bevinden zich in verschillende fases wat past binnen het karakter van de gebiedsgerichte programma's, waarbij wordt uitgegaan van noodzakelijke flexibiliteit (ook wel adaptief karakter genoemd).

2.3 Nationaal Groeifonds

Het kabinet trekt via het Nationaal Groeifonds (NGF) gedurende 2021–2025 in totaal € 20 miljard uit voor investeringen in kennis, onderzoek & innovatie, en infrastructuur om het duurzaam verdienvermogen van Nederland te vergroten. Het kabinet heeft voor de eerste ronde van het NGF in april 2021 op advies van de beoordelingscommissie een reservering getroffen voor delen van de ingediende NGF-investeringsvoorstellen vanuit het Ministerie van Infrastructuur en

Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de betrokken partijen ter grootte van 50% van de geschatte kosten. Het gaat om de uitbreiding Oude Lijn (€ 1 miljard), doortrekken Noord/Zuidlijn (€ 1,5 miljard) en innovatieprogramma Brainport Eindhoven (€ 30 miljoen). De commissie heeft daarbij voorwaarden meegegeven die op dit moment worden uitgewerkt. Deze uitwerking wordt begin 2022 aan de commissie opgeleverd. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft eind oktober 2021 opnieuw acht voorstellen vanuit consortia ingediend bij de toegangspoort voor de tweede ronde van het NGF⁹. In het voorjaar van 2022 wordt met betrekking tot de reserveringen uit de eerste ronde en ingediende projecten uit de tweede ronde een kabinetsbesluit verwacht op basis van het advies van de beoordelingscommissie. De verwachting is dat uw Kamer door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat in het voorjaar van 2022 hierover wordt geïnformeerd.

2.4 COVID-19

Eerder is aan uw Kamer gemeld dat de COVID-19 crisis en de aanpak ervan uiteraard ook effect hebben op Rijkswaterstaat, de Grond-, weg- en waterbouw en de installatiebranche, en op ProRail en de spooraanbieders¹⁰. Met dergelijke exogene omstandigheden is binnen de beschikbare projectbudgetten geen rekening gehouden. COVID-19 leidt bij Rijkswaterstaat tot extra kosten door problemen met leveranties uit het buitenland, tekort aan personeel bij de aannemer door reisbeperkingen naar Nederland en inefficiënt werken ten gevolge van RIVM-richtlijnen. De projecten volgen de afspraken zoals aan uw Kamer is gemeld over de aanpak infrasector tijdens de COVID-19 crisis. Deze afspraken houden in dat Rijkswaterstaat en ProRail de meerkosten ten gevolge van RIVM-richtlijnen in redelijkheid zullen vergoeden, waarbij deze meerkosten door de marktpartijen onderbouwd moeten worden. In 2021 wordt circa € 54 mln. gecompenseerd. Sinds november is het COVID-kader bij Rijkswaterstaat niet meer van toepassing, dit gezien de overheidsmaatregelen die op dat moment van toepassing waren. Rijkswaterstaat zal de meerkosten wel monitoren en blijft in gesprek met de marktpartijen, omdat het verloop van de pandemie niet te voorspellen is en het nog niet valt te zeggen of nieuwe maatregelen tot extra kosten zullen leiden.

De COVID-19 crisis heeft nog geen directe, negatieve gevolgen voor de uitvoering van projecten en onderhoud op het spoor. Wel is het effect van COVID-19 merkbaar in de ontvangen gebruiksvergoeding van vervoerders. Voor 2021 is de prognose dat ProRail ca. € 27 miljoen minder ontvangsten heeft ten opzichte van wat ProRail zou ontvangen als de dienstregeling in een deel van 2021 niet zou zijn afgeschaald. De omvang van gedeelde gebruiksvergoeding is beperkt gebleven door de uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding OV aan onder meer de spoorvervoerders in Nederland.

2.5 Smart Mobility

Om de ontwikkeling van Smart Mobility in goede banen te leiden, werken we ook de komende jaren in vier actielijnen: toekomstbestendige toelating, digitalisering, toekomstbestendige & vitale infrastructuur en impact met partners.

⁹ Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 6

¹⁰ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

Uw Kamer is hierover bij de begrotingsbehandeling geïnformeerd¹¹ en heeft een brief ontvangen op 29 november jl.¹²

3. Goederenvervoer

Aan de hand van de Toekomstagenda Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2020–2030 is het afgelopen jaar verder gewerkt aan de vijf pijlers van het Programma Goederenvervoercorridors, te weten robuuste achterlandverbindingen, het multimodaal knooppuntennetwerk, ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten, digitalisering en verduurzaming. Binnen dit kader starten de volgende maatregelen.

3.1 Stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor

Om tot een optimaal gebruik te komen van de verschillende netwerken is op 26 maart 2021 de Tijdelijke regeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor 2021 in werking getreden. Op basis hiervan zijn experimenten begonnen met het opstarten van het bundelen en verplaatsen van vrachten naar het spoor en de binnenvaart. Na notificatie in Brussel zal naar verwachting begin 2022 een subsidieregeling voor structurele modal shift projecten van weg naar binnenvaart en spoor in werking treden. Daarnaast is in mei 2021 op de goederencorridors een eerste ronde van aanbesteding van bargelijndiensten in de binnenvaart gestart. Naar verwachting zal eind dit jaar kunnen worden gegend.

Met deze modal shift regeling en aanbesteding van bargelijndiensten is in 2021 een modal shift op gang gebracht van zo'n 1235 TEU (Twenty feet Equivalent Unit) per dag van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Dat correspondeert met ruim 180.000 containers per jaar. Bij het spoorgoederenvervoer gaat het om 640 TEU per dag en bij de binnenvaart om 595 TEU per dag (bestaande uit 290 TEU vanuit de subsidieregeling en 305 TEU vanuit de aanbesteding).

3.2 Deltacorridor

In het door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat aangestuurde Bestuurlijk Overleg MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat) van 15 november 2021 is besloten de Deltacorridor op te nemen in het MIEK. Hier is uw Kamer over geïnformeerd door de Minister van Economische Zaken en Klimaat op 26 november jl.¹³ Deze buizenbundel draagt bij aan externe veiligheid en modal-shift. De provincies is gevraagd te inventariseren waar zij kansen zien om zaken te combineren (o.a. aantakking bij Moerdijk, elektriciteitscentrales, glastuinbouw) en hoe deze geëffectueerd kunnen worden. Begin november heeft hierover, ook over de ruimtelijke ordening, met de provincies een bestuurlijk afstemmingsoverleg plaatsgevonden. In dit overleg is afgesproken te komen tot een werkgroep ruimtelijke inpassing waarbij een rijkscoördinerende rol van toepassing is. Ook zal met betrokken provincies nader bepaald worden waar de regionale aftakkingen in het tracé moeten worden opgenomen.

¹¹ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 2

¹² Kamerstuk 31 305, nr. 336

¹³ MIEK Overzicht is beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/11/26/meerjarenprogramma-infrastructuur-energie-en-klimaat---overzicht-2021/meerjarenprogramma-infrastructuur-energie-en-klimaat.pdf>

3.3 Digitalisering

Binnen de Goederenvervoercorridors is in 2021 een werkgroep Digitalisering van start gegaan. Samen met andere overheden en Topsector Logistiek wordt kennis gedeeld, prioriteiten afgestemd zodat bijvoorbeeld containerschepen beter gevuld varen. Ook investeren het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam samen om de basisdata op spoor op orde te brengen.

3.4 Voortgang Truckparkings

In 2018 is in het BO MIRT afgesproken dat corridorpartijen zich inspannen om het tekort aan truckparkings terug te dringen. Voor de realisatie is een werkgroep onder leiding van de provincie Zuid-Holland geformeerd. Dit heeft geleid tot ruim 200 extra parkeerplekken op de Maasvlakte Rotterdam. Ook in Venlo zullen op korte termijn 165 extra plekken beschikbaar komen. Voor de locaties Dordrecht (200 plekken) en Asten (200 plekken) geldt dat de realisatie daar vertraagd is. Deelnemende partijen zoeken naar alternatieven om de realisatie toch zo snel mogelijk plaats te laten vinden.

De werkgroep bereidt nu ook maatregelen voor die ertoe moeten leiden dat bestaande truckparkings goed vindbaar zijn en daadwerkelijk gebruikt worden. Eventuele maatregelen zijn het actief (d.m.v. bebording) verwijzen naar truckparkings, het verbeteren van de digitale vindbaarheid en intensieve handhaving om ervoor te zorgen dat het (parkeer)gedrag van chauffeurs verandert. Daarnaast is gestart met een onderzoek naar de juridische en technische mogelijkheden voor de invoering van een parkeerduurbepanking op verzorgingsplaatsen. Een parkeerduurbepanking heeft immers naar verwachting een positief effect op het gebruik van nabijgelegen truckparkings.

3.5 Theemsweg tracé

Op 8 november 2021 is het Theemswegtracé in gebruik genomen. Het Theemswegtracé (met een investering van € 300 miljoen) bestaat uit een viaduct en twee bruggen die zijn gebouwd om meer goederen via het spoor te transporteren van en naar de Rotterdamse haven. De havenspoorlijn wordt hierdoor over een lengte van 4,5 km verlegd via het Theemswegtracé, waardoor het spoor niet langer via de Calandbrug gaat. Het project lost daarmee het capaciteitsknelpunt op: een slimme omweg waardoor toekomstige opstoppingen op spoor en water worden voorkomen. Het project is tot stand gekomen door het Havenbedrijf Rotterdam, de Europese Commissie, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

4. Wegen

4.1 A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

Op 13 september 2021 jl. is de nadere motivering en aanpassing van het Tracébesluit ViA15 aan de Raad van State (RvS) gestuurd¹⁴. In afwachting van een einduitspraak van de RvS zijn aanvullende afspraken gemaakt met de aannemerscombinatie. De aanvullende afspraken zijn nodig, omdat de werkzaamheden niet meer volgens de oorspronkelijke planning uitgevoerd kunnen worden, waardoor de kosten toenemen en additionele risico's ontstaan. Op de kosten en risico's is een second opinion uitgevoerd door een externe partij. De onomkeerbare werkzaamheden voor dit

¹⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 98

project zijn begin dit jaar stopgezet en vanaf juli dit jaar heeft de aannemerscombinatie de werkzaamheden en organisatie verder afgebouwd. Om de reeds gemaakte en mogelijke kosten tot eind 2022 te dekken wordt het projectbudget verhoogd met € 42 miljoen. Hiermee komen de totale projectkosten uit op € 1,34 miljard. Deze verhoging wordt gedekt uit de investeringsruimte in het Mobiliteitsfonds. De budgettaire verwerking geschiedt bij Voorjaarsnota 2022. Op het moment dat de RvS een einduitspraak heeft gedaan, kunnen de planning en de kosten geactualiseerd worden en wordt u nader geïnformeerd. Anticiperend daarop is een risicoreservering getroffen in het Mobiliteitsfonds. Zoals gemeld in de brief van 29 oktober jl.¹⁵ vinden wij het van belang om uw Kamer mee te nemen in de ontwikkeling van het risicobeeld op de fondsen. Voortaan zullen we daartoe in de begroting van het Mobiliteitsfonds, naar voorbeeld van het Deltafonds, in ieder geval ook de totale omvang van de risicoreserveringen presenteren.

4.2 N35 Wijthmen-Nijverdal

Voor de MIRT-Verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal is het streven voor het einde van dit jaar de startbeslissing vast te stellen, waarna de verkenning start. De verkenning zal invulling geven aan de afspraken uit het BO MIRT van november 2020, waarbij het Rijk en de regio ieder € 100 miljoen hebben gereserveerd. Tevens is afgesproken dat Rijk en regio een gezamenlijk toekomstbeeld opstellen voor het traject tussen Wijthmen en Nijverdal. Deze uitwerking vormt een onderdeel van de verkenning. Naast het werken aan een lange termijn oplossing voor dit traject, zijn er in het verkeersveiligheidsproject N35 Wijthmen-Nijverdal, afspraken tussen het Rijk en de regionale partijen gemaakt over het verbeteren van de verkeersveiligheid op de korte termijn via het programma Meer Veilig. Zo kan men onder andere binnen enkele jaren de N35 veilig oversteken door de aanleg van een viaduct bij Haarle. Daarnaast is er bij Mariënheem een pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen afgesproken waaronder het weghalen van onveilige oversteken en erfontsluitingen. De voorbereiding van deze maatregelen is reeds gestart waarbij het doel is om deze de komende twee jaar te realiseren.

4.3 A58 Tilburg-Breda

De verkenning A58 Tilburg-Breda kan dit jaar niet volgens planning worden afgerond. In de verkenning wordt onderzocht hoe de doorstroming kan worden verbeterd door het verbreden van de weg en ook met andere (innovatieve) maatregelen. Het onderzoek is gevorderd, maar nog niet afgerond.

4.4 A7/A8 Planuitwerking Corridor Amsterdam – Hoorn

In 2019 is voor de Corridor Amsterdam – Hoorn een multimodaal pakket aan maatregelen afgesproken, waaronder maatregelen aan de A7/A8. Tijdens de lopende Planuitwerking A7/A8 is geconstateerd dat het niet mogelijk is de benodigde verkeersveiligheidsmaatregelen bij knooppunt Zaandam te treffen binnen het huidige voorkeursalternatief. Er is onvoldoende fysieke ruimte beschikbaar als gevolg van het omliggende natuur- en stedelijk gebied. Daarom wordt momenteel – naast het voorkeursalternatief – ook een verkeersveiliger, maar duurder alternatief onderzocht met een andere inrichting van knooppunt Zaandam. Op basis van de actuele inzichten uit de planuitwerking en het onderzoek kan het volgende kabinet een besluit nemen over het vervolg van de planuitwerking.

¹⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14

4.5 A27 Almere Haven – Eemnes

In de afspraak uit het BO MIRT 2020 over het starten van de MIRT-verkenning A27 Almere Haven-Eemnes is uitgegaan van een budget van € 29 miljoen met een verdeling 75%-25% door het Rijk-Regio. Om een robuustere financiële onderbouwing te krijgen ten behoeve van de startbeslissing wordt in het eerste kwartaal van 2022 een nader onderzoek uitgevoerd inclusief het opstellen van een bijbehorende raming. Dit onderzoek zal in afstemming met de regio worden uitgevoerd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Op basis van nadere besluitvorming inzake de resultaten uit dit onderzoek zal een startbeslissing worden opgesteld en genomen.

4.6 Programma Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA)

Het project A9 Badhoevedorp – Holendrecht (BAHO) is het laatste project van het wegaanlegprogramma Schiphol Amsterdam Almere (SAA). Vanwege de beperkende maatregelen omtrent COVID-19, is er bij het opstellen en uitwerken van een integraal wegontwerp door de opdrachtnemer, enkele maanden vertraging opgetreden. Hierdoor verschuift de openstelling van zowel het project als het programma SAA van 2026 naar 2027.

4.7 A2 Het Vonderen Kerensheide

In april 2021 is het Tracébesluit A2 Het Vonderen Kerensheide onherroepelijk geworden. De huidige raming ligt hoger dan het taakstellend budget. Dit wordt veroorzaakt door inzichten die volgen uit een nadere detaillering van het ontwerp waarbij ook de hinderbeperking en doorstroming van de A2 zijn geactualiseerd. Over opgaven die extra investeringen vragen kunnen -gezien de huidige demissionaire status van het kabinet, alsmede de financiële situatie- momenteel geen afspraken worden gemaakt. Een nieuw kabinet is nodig om hier besluit over te kunnen nemen. De communicatie hierover vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de betrokken partijen in de regio is niet correct verlopen. Inmiddels is hierover met partijen contact geweest. De voorbereidingen van het project lopen ondertussen conform planning door waardoor op dit moment geen effect is op het geplande moment van aanbesteding (voorjaar 2022).

4.8 Houten viaducten over de N7 bij Sneek

In de MIRT-brief van 26 november 2020¹⁶ is uw Kamer geïnformeerd over scheuren bij twee houten viaducten over de N7 bij Sneek. Het herstel zal naar huidige inzichten in 2023 plaatsvinden. Beide viaducten zijn ondertussen veilig te gebruiken.

4.9 Giessenbrug

De Giessenbrug is een beweegbare brug in de A20 over de Schie met een, in gesloten toestand, doorvaarhoogte van 5,40 meter. De brug wordt sinds 2017 niet meer geopend, omdat deze niet veilig en verantwoord bediend kan worden. Momenteel wordt de planfase van dit Vervanging en Renovatieproject doorlopen voor vervanging van de Giessenbrug. De voorkeursvariant die in deze planfase wordt uitgewerkt betreft vervanging van de huidige beweegbare brug door een vaste betonnen brug met een doorvaarhoogte van 6,60 meter. Deze vervanging lost het hinderprobleem van brugopeningen op de A20 structureel op, vermindert de

¹⁶ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

filevorming op de A20 en heeft in tegenstelling tot een beweegbare brug geen risico op storingen. Daarbij behoudt de brug vanwege de hogere doorvaarthoogte de vaarwegklasse III voor het vaarwegverkeer. De planfase zal naar verwachting in 2024 afgerond worden.

4.10 Coenbrug

De Coenbrug is sinds 4 mei jl. gestremd voor hoog scheepvaartverkeer. Er wordt een aantal scenario's uitgewerkt voor herstel en vervanging van de brug. Tot het moment van herstel dan wel vervanging zal de brug gestremd zijn voor hoog scheepvaartverkeer, dit zal ten minste 2 jaar zijn. In overleg met bestuurlijke partners worden de mogelijke maatregelen en oplossingen verkend.

5. Openbaar Vervoer en Spoor

5.1 Elke tien minuten een trein

Op zondag 12 december 2021 is de nieuwe dienstregeling voor 2022 gestart, met diverse verbeteringen in de treindienst. De grootste verbetering betreft de introductie van meer corridors met de «tienminuten-trein». Vanaf woensdag 8 september hebben NS en ProRail deze belangrijke uitbreiding voorbereid door op elke woensdag de nieuwe dienstregeling te testen. Vanaf 12 december 2021 kunnen grote groepen reizigers profiteren van frequenter en comfortabeler treinreizen op de trajecten Rotterdam-Den Haag-Schiphol, Rotterdam-Dordrecht(sprinters) en Schiphol-Utrecht-Arnhem.

5.2 Deltaplan van het Noorden

Zoals aangegeven in de brief over het Deltaplan voor het Noorden van afgelopen juni¹⁷ wordt door Rijk (de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Economische zaken en Klimaat) en regio gezamenlijk de haalbaarheid en maakbaarheid van de ambities zoals gevat in de regionale bouwstenen voor het Deltaplan onderzocht. De resultaten van dit onderzoek worden meegenomen en besproken in het BO MIRT, naar het zich laat aanzien in het eerste kwartaal 2022. Ook wordt dan gesproken over de onderzoeken van ProRail en NS naar mogelijke verbeteringen op de bestaande OV-verbindingen op de korte/middellange termijn.

Ook nu worden al stappen gezet om de positie van Noord-Nederland te versterken. Momenteel wordt de boog bij Hoogeveen aangepast en recent heeft ondertekening plaatsgevonden van de bestuursovereenkomst voor versnelde uitrol van ERTMS op de regionale lijnen in het Noorden. Voor de uitrol van ERTMS investeert het Rijk meer dan € 300 miljoen in de infrastructuur en € 60 miljoen in het materieel naast de € 30 miljoen vanuit de provincies Groningen en Friesland.

5.3 Fietsparkeren bij stations

In het bestuursakkoord fietsparkeren hebben overheden en partijen uit de sector afgesproken in 2030 het tekort aan fietsparkeerplekken opgelost te hebben. Het kabinet heeft hier in het regeerakkoord middelen voor gereserveerd, en in het Klimaatakkoord eenmalig € 75 miljoen extra voor uitgetrokken. Betere stallingen bij knooppunten, zoals stations, zorgen ervoor dat de fiets makkelijker onderdeel van de reis naar bijvoorbeeld het

¹⁷ Kamerstuk 35 570 A, nr. 85

werk kan zijn. Dat is goed voor de gezondheid, het klimaat en tegen de files op de weg.

Vorig jaar zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt met decentrale overheden over de inzet van de € 75 miljoen uit het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 342). Samen met de bijdrage van de decentrale overheden was de verwachting dat daarmee het tekort aan plekken opgelost zou kunnen worden. En de in totaal 600.000 fietsparkeerplekken in het land naar verwachting al 2025 gerealiseerd zouden kunnen zijn.

Op sommige locaties verloopt het proces van planning en aanleg complexer dan verwacht, bijvoorbeeld vanwege de binnenstedelijke bouwlocaties en de voorbereidingen die nodig zijn voor ondergrondse stallingen of de samenhang met andere bouwprojecten binnen een programma. Zoals eerder met uw Kamer gewisseld in reactie op schriftelijke vragen bij de begrotingsbehandeling, is de verwachting daarom dat er in 2025 575.000 fietsparkeerplekken zijn. De verwachting is nu dat de 600.000 plekken in 2027 gerealiseerd zijn. Om het tempo erin te houden zijn we in gesprek met betrokken partijen om te kijken waar het mogelijk is om knelpunten op te lossen.

5.4 Programma Kleine Functiewijzigingen

Binnen het MIRT is tot en met 2030 jaarlijks € 5 miljoen beschikbaar voor het aanpakken van kleine knelpunten in het spoorstelsel. ProRail beheert het budget en doet jaarlijks aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een voorstel voor het oplossen van actuele capaciteits- en kwaliteitsknelpunten en het voorkomen van gesignaleerde toekomstige knelpunten. Voorbeelden van kleine functiewijzigingsprojecten zijn aanleg van keervoorzieningen, seinverplaatsingen, spoorverlenging, het wegnemen van knelpunten voor vervoerders en arboknelpunten. In 2021 zijn projecten gestart in Almelo, Enschede, Leiden en Zwolle. De bereikbaarheid van Zandvoort is structureel verbeterd door de frequentie van het aantal treinen in de zomermaanden te verhogen naar 6 per richting met de mogelijkheid om bij een evenement tot 12 treinen per richting te gaan.

5.5 Spoorlijn Zwolle-Leeuwarden

Tijdens het BO MIRT 2020 hebben Rijk en provincie Fryslân afgesproken om in 2021 toe te werken naar een onomkeerbare stap in de decentralisatie van de sprinterdienst tussen Zwolle en Leeuwarden. Afgelopen maanden hebben Rijk en provincie de gesprekken over de decentralisatie vervolgd, waar nodig met betrokkenheid van ProRail en de provincies Groningen en Drenthe. In die gesprekken komt naar voren dat er tussen partijen nog een significant verschil van inzicht bestaat over de ontwikkelambities van de provincie, de daarvoor benodigde infrastructurele investeringen en de hoogte van de geldelijke compensatie van de provincie als afgeleide daarvan. Alhoewel beide partijen nog steeds positief staan tegenover decentralisatie van de sprinterdienst, ligt een akkoord op korte termijn (mede door de huidige demissionaire status) niet in de rede.

5.6 Verbeteren spoor tussen Zwolle en Wierden

In navolging van afspraken uit het BO MIRT 2018 hebben Rijk en regio ProRail gevraagd om oplossingen in kaart te brengen voor de bredere problematiek van de Blauwnet treinverbinding Zwolle – Enschede, in het bijzonder voor de aanpak van de perronveiligheid en de verbetering van de punctualiteit en reistijd op het enkelsporige gedeelte tussen Zwolle en

Wierden. De studieresultaten zijn in Q4 2021 door ProRail opgeleverd. Op basis van deze studieresultaten willen Rijk en regio met elkaar afspreken om geld beschikbaar te stellen aan ProRail voor het starten van de planuitwerkingsfase voor dit project om uitvoering per 2024 mogelijk te maken. Vanuit het Rijk wordt hiervoor gebruik gemaakt van bestaande reserveringen bestemd voor regionale knelpunten Oost-Nederland. Partijen verwachten in de eerste helft van 2022 een definitief besluit over uitvoering te kunnen nemen.

5.7 Spoorknooppunt 's-Hertogenbosch

Met deze MIRT brief wordt de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning voor de aanpak van spoorknooppunt 's-Hertogenbosch aan uw Kamer aangeboden¹⁸. Dit is in lijn met de in november 2020 met de gemeente 's-Hertogenbosch, de provincie Noord-Brabant, NS en ProRail gemaakte afspraken. Dit besluit is aangekondigd aan uw Kamer¹⁹.

Het doel van de verkenning is om de transfercapaciteit van het station, de mogelijkheden voor nieuwe dienstregelingen en het overstappen tussen de verschillende vervoerstypen te vergroten. Dit knooppunt ligt op een deel van het spoornetwerk dat intensief wordt bereiden en dus wordt gebruikt door veel reizigers. De verwachting is dat het aantal reizigers de komende jaren verder zal groeien. Dit blijkt onder andere uit vergelijkende cijfers van voorziene ontwikkelingen op stations. Daarom is er de noodzaak om meer treinen te laten rijden en het spoor beter aan te laten sluiten op het regionaal vervoer. Met regionale partners streven we naar een zo robuust en integraal mogelijke herinrichting van deze stedelijke knoop. Dit moet resulteren in een verbeterd OV-knooppunt op (intern)nationaal niveau, een regionale mobiliteitshub en een visitekaartje voor de stad. De planning is eind 2023 het voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Afronding van de werkzaamheden is voorzien medio 2030. Voor een nadere toelichting op de opzet van de MIRT-verkenning wordt u verwezen naar bijgevoegd startdocument.

5.8 Transferknelpunt Maastricht

Station Maastricht is op 3 november feestelijk heropend na het gereedkomen van de renovatiewerkzaamheden. Het verkenningsfase onderzoek naar het transferknelpunt is opgestart conform afspraak uit het BO MIRT 2020, en is naar verwachting najaar 2022 gereed.

5.9 Multimodale knoop Eindhoven Centraal en Toekomstvast spoor zuidoost Nederland

Er zijn afgelopen jaar flinke stappen gezet rondom het opwaarderen van de knoop Eindhoven Centraal. De voorbereidingen voor de bouw van de ondergrondse fietsenstalling stationsplein zuid zijn in volle gang. De start van de bouw wordt verwacht in de tweede helft van 2023. De aanbesteding en realisatie van HOV-3, de snelle buslijn in het noordwesten van Eindhoven, wordt volgend jaar gestart. Voor de voortgang Eindhoven-Düsseldorf wordt verwezen naar de recent verstuurd Kamerbrief omtrent internationaal personenvervoer per spoor. Na het BO MIRT in het eerste kwartaal 2022 wordt u geïnformeerd over de uitgevoerde studies, zoals de ruimtelijke inpassingsstudie en de studie Toekomstvast spoor Zuidoost Nederland.

¹⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹⁹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

5.10 Maaslijn

Op 5 november jl. is het provinciaal inpassingsplan (PIP) Maaslijn vastgesteld door provinciale staten van de provincie Noord-Brabant en op 12 november jl. door provinciale staten van de provincie Limburg. Daarmee is een volgende en noodzakelijke stap gezet op weg naar realisatie van de elektrificatie en verbetermaatregelen voor de Maaslijn. Uw Kamer zal op korte termijn separaat geïnformeerd worden over de voortgang.

5.11 Multimodale Knoop Schiphol

In de bestuursovereenkomst bij de Voorkeursbeslissing Multimodale Knoop Schiphol (MKS)²⁰ is afgesproken dat partijen ernaar streven om het maatregelenpakket in 2025 op te leveren. Een van de maatregelen is het vervangen van hellingbanen door (rol)trappen).

Ook is afgesproken dat elk treinperron een directe overstapverbinding krijgt via een trap met het nieuw te realiseren busstation. En afgesproken is dat op Schiphol Plaza meer ruimte en overzicht wordt gecreëerd door retail en horeca te verwijderen of te verplaatsen waardoor reizigers meer overzicht krijgen.

In de Planuitwerking is gebleken dat de detailuitwerking meer tijd kost dan voorzien. Het gaat om een multimodaal vraagstuk, dat vrij complex is vanwege de grote samenhang van de verschillende modaliteiten en de beperkte ruimte. Dit betekent dat is geconstateerd dat de Projectbeslissing in februari 2022 niet zal worden gehaald. Er wordt nu gewerkt aan een nieuwe projectplanning en uw Kamer wordt daarover zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

Gezamenlijk met de partijen is wél het besluit genomen om één van de meest urgente knelpunten van de MKS, de beperkte capaciteit van en naar de treinperrons, eerder te realiseren dan beoogd, door de (rol)trappen aan te passen, en los van het maatregelenpakket MKS op te lossen. Dit betekent dat dit knelpunt, volgens de nieuwe planning, begin 2024 in plaats van eind 2025 is opgelost.

5.12 Voortgang HSL-Zuid dossiers

Zettingen

Op de HSL-Zuid resteert nog een aantal restpunten met betrekking tot de aanleg. Eén van deze restpunten betreft de zettingenproblematiek. Uit de geactualiseerde risicoanalyse – uitgevoerd door Royal Haskoning DHV – komt een bedrag van € 122 miljoen voor de aanpak van zettingen op vier verschillende locaties.

Dit is € 96 miljoen hoger dan de inschatting uit 2018. Om de veilige berijdbaarheid van de HSL-Zuid te blijven garanderen is bij de ontwerpbevestiging 2022 een reservering getroffen binnen de vrije ruimte van het Mobiliteitsfonds.

De herstelwerkzaamheden gaan naar schatting acht jaar in beslag nemen. Op de locatie Westrik zijn werkzaamheden deels uitgevoerd, voor de andere locaties worden nu de voorbereidingen getroffen.

²⁰ Stcrt. 2019, nr. 65097.

Geluidsmaatregelenpakket

Er wordt gewerkt aan maatregelen die de geluidsoverlast die omwonenden rond de HSL-Zuid ervaren te verminderen. De invulling en uitvoering van het pakket door ProRail vindt plaats in afstemming met de gemeenten en bewoners. Eind 2020 is gestart met het eerste deel van de realisatie. Met de aanbidding van het tweede deel van de realisatie is gebleken dat het oorspronkelijke budget van € 70 miljoen niet meer toereikend is. Het budget is aangepast voor inflatie, maar niet voor de veel hogere prijsstijgingen in de bouwsector. Daarnaast bleken de constructies complexer dan gedacht. Er is daarom bij de ontwerpbegroting 2022 een risicoreservering getroffen van € 43 miljoen binnen de vrije ruimte van het Mobiliteitsfonds.

Verbetermaatregelen

De vorige Staatssecretaris heeft eerder € 60 miljoen beschikbaar gesteld²¹ voor maatregelen aan de HSL infrastructuur die op korte en middellange termijn de prestaties verbeteren. Inmiddels zijn er diverse maatregelen uitgevoerd. Een mooie stap is het plaatsen van de windschermen op de Brug Hollandsch Diep. Verder zit een aantal projecten nu in de ontwerpfase en wordt hard gewerkt aan de uitwerking hiervan.

5.13 Tram Hasselt – Maastricht

De planning van het tramproject Maastricht-Hasselt staat onder druk vanwege onduidelijkheid aan Vlaamse zijde over het project. Beide regio's zijn met elkaar in gesprek om zo snel mogelijk helderheid te krijgen. Het Rijk houdt vast aan de reeds uitgestelde realisatiedeadline van 2026 welke in BO MIRT 2020 is bekrachtigd.

6. Vaarwegen

6.1 Spijkenisserbrug

Dit najaar is de planfase van het VenR-project Spijkenisserbrug afgerond en wordt gestart met de realisatiefase. Volgens de huidige planning start de aanbesteding in 2022 en de werkzaamheden in 2024. Deze lopen door tot eind 2025. Dit betekent een wijziging van de mijlpalen ten opzichte van wat eerder is gecommuniceerd in reactie op Kamervragen van het lid Dijkstra.²² De wijziging van de mijlpaal openstelling naar eind 2025 is een gevolg van de grotere technische complexiteit van de renovatie die uit de planfase naar voren is gekomen. Daarnaast moet ten tijde van de renovatie een complexe balans worden gevonden in het zoveel als mogelijk beschikbaar houden van de brug voor wegverkeer, hulpdiensten én zeegaande scheepvaart. Dat vraagt een complexe balans die invloed heeft op de planning. Mogelijk leidt de latere openstelling tot een grotere kans op verstoringen. Dit zal nader worden onderzocht, indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen.

6.2 Kornwerderzand

Conform de motie van het lid Grinwis c.s.²³ die de regering verzoekt om regie te nemen bij het komen tot een nieuwe afspraak tot realisatie van de verruiming van de Sluis Kornwerderzand, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overleg met vertegenwoordigers van de

²¹ Kamerstuk 22 026, nr. 482

²² Kamerstuk 21 501-07, nr. 1467

²³ Kamerstuk 35 570 A, nr. 79

betrokken marktpartijen en de regio over de wijze waarop – met respect voor de gesloten bestuursovereenkomst van 24 juni 2020 – de marktpartijen hun toegezegde € 26,5 miljoen gaan bijdragen aan het project Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand. De gesprekken zijn nog gaande; er is nog geen overeenstemming over hoe marktpartijen invulling gaan geven aan hun toezegging uit het bidboek «Verbreiding sluiscomplex Kornwerderzand» die voldoet aan de randvoorwaarden van de bestuursovereenkomst.

7. Water

Programmatiese Aanpak Grote Wateren (PAGW)

Rond twee projecten die voortkomen uit de tweede tranche PAGW is momenteel bestuurlijke voortgang te melden:

7.1 Oostvaardersoevers

Het project Oostvaardersoevers heeft tot doel het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen onderling te verbinden tot een toekomstbestendig ecosysteem: vitaal, gevarieerd en robuust genoeg om ontwikkelingen zoals klimaatverandering, verstedelijking, infrastructurele investeringen, economische groei en toenemende recreatie op te vangen. In afstemming met de regionale partners is het ontwerpvoorkeursbesluit vastgesteld op basis van de uitgevoerde MIRT-verkenning. Dit besluit wordt ter inzage gelegd, waarna voor de zomer 2022 het definitieve voorkeursbesluit zal worden genomen en de planuitwerkingsfase zal starten.

7.2 Zandsuppletie Galgeplaat Oosterschelde

Sinds de aanleg van de Oosterscheldekering kalven in de Oosterschelde intergetijdengebieden, zoals platen, slikken en schorren geleidelijk af. Dit verschijnsel staat bekend als de zandhonger van de Oosterschelde en vormt een bedreiging voor natuur, landschap en recreatie. In de winter van 2019–2020 is een eerste zandsuppletie uitgevoerd op de Roggenplaat. Over de volgende zandsuppletie, uit te voeren op en in de omgeving van de Galgeplaat, is in het BO MIRT van 26 november 2020 afgesproken dat de planuitwerkingsfase van dat project kan worden voorbereid. Regio, Rijk en Natuurmonumenten hebben daartoe een samenwerkingsovereenkomst en een plan van aanpak opgesteld. Aan de hand daarvan kan nu daadwerkelijk met de planuitwerkingsfase worden gestart.

7.3 Integraal Riviermanagement (IRM)

Van de opgestarte projecten in het kader van Integraal Riviermanagement (IRM) zijn voor de dijkerugleggingen Arcen (Maas) en Paddenpol (IJssel) de MIRT-verkenningen succesvol afgerond met het nemen van de voorkeursbeslissing. Met de samenwerkingspartners zijn overeenkomsten voor de planuitwerking gesloten.

8. Fiets

Op 8 maart 2021 heeft de voormalige Staatssecretaris het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen (NTF) naar de TK gestuurd²⁴. Sindsdien werkt het Rijk samen met de decentrale overheden aan een nadere uitwerking van dit Nationaal Toekomstbeeld. Inmiddels zijn de stadsregio's en provincies gereed of ver gevorderd met de uitwerking van

²⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 326

regionale fietsnetwerkplannen. Belangrijk onderdeel van deze plannen is de bijdrage van deze netwerken aan de verschillende maatschappelijke opgaven, zoals de woningbouw, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

In de Bestuurlijke Overleggen Verstedelijking van 24 en 25 november is geconstateerd dat ook de fiets een belangrijk onderdeel is van het mobiliteitssysteem en dat adequate fietsinfrastructuur een bijdrage levert aan de realisatie van de verstedelijkingsstrategieën. De plannen van de regio's worden betrokken bij de uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

In de brief naar aanleiding van de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Handelingen II 2021/22, nr. 17, item 3) is aangegeven dat het streven is de uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets in het eerste kwartaal van 2022 vast te stellen. Daarmee is bedoeld een eerste stap op weg naar een uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Dit zal overigens in belangrijke mate ook afhangen van de alsdan beschikbare middelen.

9. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT:

Hieronder wordt ingegaan op de volgende moties en toezeggingen:

9.1 Toezegging Assetmanagement Rijkswaterstaat

In december 2020 is de Kamer geïnformeerd²⁵ over welke stappen er gezet worden om het assetmanagement van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat op de door Rijkswaterstaat beheerde netwerken structureel op orde te krijgen. Het afgelopen jaar zijn onder meer de verantwoordelijkheden in het Assetmanagement aangescherpt. De kaders zijn verbeterd om uniform te werken en data beter optelbaar te krijgen. Het jaar 2022 zal in het teken staan van het valideren van de actuele inzichten met betrekking tot de instandhouding (onder andere vervanging en renovatie) en de dilemma's om de lange termijnbehoeften en de begroting structureel in evenwicht te brengen. Hierover bent u eind oktober 2021 geïnformeerd via de Kamerbrief financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur. In de voortgangsrapportage Assetmanagement wordt nader ingegaan op de in 2021 gezette stappen. U ontvangt deze naar verwachting in het eerste kwartaal van 2022.

9.2 Het brede welvaartsbegrip

De motie van het lid Bouchalikh c.s.²⁶ verzoekt om het brede welvaartsbegrip toe te passen in de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021), MIRT-spelregels en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's).

Het brede welvaartsdenken wordt door ons ondersteund. Er zijn daarom stappen gezet om dit beter in te bedden in het mobiliteitsbeleid. De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) is verbreed ten opzichte van zijn voorganger, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit 2017. Naast capaciteits- en robuustheidsknelpunten kijkt de IMA-2021 ook naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid, klimaatgevoeligheid van de netwerken en de emissies van mobiliteit van broeikasgassen, fijnstof en stikstof. Daarmee is ook recht gedaan aan de motie van de leden Kröger en Schonis²⁷ om in de modellen voor de markt- en capaciteitsanalyse de klimaatopgave mee te nemen.

²⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 46

²⁶ Kamerstuk 35 570 A, nr. 66

²⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 839

Conform de MIRT-spelregels wordt in het MIRT-proces nut en noodzaak van iedere investering onderbouwd. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is daarbij een belangrijk instrument. Een MKBA verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de brede welvaart in Nederland. Naar aanleiding van de motie van het lid Sneller c.s.²⁸ is de algemene leidraad voor MKBA's door het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat geëvalueerd vanuit het concept brede welvaart²⁹. Er zijn enkele aandachtspunten geïdentificeerd voor de algemene leidraad voor MKBA's, zoals ook gepubliceerd in de recente notitie van het KiM³⁰. Een MKBA bevat bijvoorbeeld vaak effecten die niet gemonetariseerd kunnen worden en biedt meestal geen inzicht in de verdeling van de kosten en baten over verschillende groepen. PBL en CPB maken een aanvulling op de algemene leidraad voor MKBA's.³¹ Naar deze leidraad wordt in de MIRT-spelregels verwezen.

De IMA-2021, MKBA's en de MIRT-spelregels zijn dus geschikt om vanuit een breed perspectief opgaven, projecten en maatregelen af te wegen. Deze brede blik doet recht aan de toenemende onderlinge verwevenheid van maatschappelijke opgaven en doelstellingen in het mobiliteitsdomein, met behoud van de focus op mobiliteit en bereikbaarheid. Zoals beschreven in de voorgaande alinea wordt daarnaast nog een aanvulling op de algemene leidraad voor MKBA's gemaakt. Hiermee kan deze motie worden afgedaan.

9.3 Gebiedscoördinator bij nieuwe infrastructurele werken

De motie van de leden Schonis en Postma³² vraagt om bij nieuwe infrastructurele projecten een gebiedscoördinator aan te stellen die zorgt dat burgerinitiatieven die met dat project samenhangen, tijdig en serieus worden meegenomen in de verdere besluitvorming. Bij nieuwe infrastructurele projecten in verkenningsfase wordt door middel van publiekparticipatie gezorgd dat burgerinitiatieven die met de verkenning samenhangen, tijdig en serieus worden meegenomen in de verdere besluitvorming. De beoogde taken van de gebiedscoördinator zijn al belegd bij de omgevingsmanager van een project. De omgevingsmanager zorgt voor het actief ophalen van voorstellen en ideeën uit de omgeving – van burgers tot aan andere medeoverheden- en zorgt dat deze onderdeel vormen van het te doorlopen besluitvormingsproces. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

9.4 Combinatie beoordeling MIRT-projecten en woningbouw

In de motie van het lid Grinwis c.s.³³ wordt de regering verzocht om bij de beoordeling van potentiële MIRT-projecten waarbij de combinatie wordt gemaakt met (grootschalige) woningbouw, deze combinatie mee te wegen bij het maken van bestuurlijke afspraken en het nemen van startbeslissingen.

De komende jaren moeten er ongeveer 900.000 woningen worden bijgebouwd tot 2030. Het is van belang dat deze woningen goed bereikbaar zijn. De realisatie van deze woningen en de ontwikkeling van

²⁸ Kamerstuk 35 300, nr. 54

²⁹ Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de Monitor Brede Welvaart & SDG's (2020) – Bureau Strategische Analyse Inspectie der Rijksfinanciën, Ministerie van Financiën

³⁰ Een uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gepubliceerd op 1 december 2021

³¹ Kamerstuk 35 570 IX, nr. 33

³² Kamerstuk 35 426, nr. 18

³³ Kamerstuk 35 570 A, nr. 77

deze gebieden vraagt om forse financiële investeringen, ook van het Rijk. Hiertoe kunnen ook investeringen van (grootschalige) infrastructurele behoren; de realisatie en aanpassingen van bestaande en nieuwe weginfrastructuur, OV-netwerken en -verbindingen en fietsinfrastructuur. Daarom werken de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat structureel samen ten aanzien van de woningbouw- en bereikbaarheidsopgave. Conform de NOVI vindt de verstedelijking bij voorkeur binnenstedelijk plaats nabij en rondom bestaande OV-knooppunten, zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de bestaande infrastructurele netwerken om de bereikbaarheid te garanderen.

Voor zeven regio's met de grootste verstedelijkingsopgave worden door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en decentrale overheden gezamenlijk verstedelijkingsstrategieën opgesteld voor de periode tot 2040. In deze strategieën wordt bepaald hoe de woningbouw in de verschillende regio's gaat landen in relatie tot onder andere bereikbaarheid, klimaatadaptatie en de energietransitie.

Daarnaast werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de regio in brede bereikbaarheidsprogramma's, om de bereikbaarheidsopgaven en de verstedelijkingsopgave in samenhang op te pakken. Hier zijn al meerdere MIRT-trajecten gestart die nadrukkelijk de link met de woningbouwopgave hebben, zoals het MIRT Onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en de MIRT Verkenning CID-Binckhorst. Daarnaast heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat meerdere MIRT-trajecten lopen die hand in hand gaan met de verstedelijkingsopgave in de regio, zoals het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving, de MIRT-verkenning Hub 's Hertogenbosch en het vervolg van het MIRT Onderzoek naar Verstedelijking en Bereikbaarheid in de Brainportregio. Ook voor de eerste tranche van het Nationaal Groeifonds zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in samenwerking met de regio investeringsvoorstellen ingediend op het vlak van woningbouw en infrastructuur.

Op deze manier werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op het snijvlak van mobiliteit en verstedelijking en woningbouw, en weegt bij het maken van bestuurlijke afspraken en investeringsbeslissingen nadrukkelijk de woningbouwopgave en de (bredere) bereikbaarheidsopgaven af. Hiermee geven wij invulling aan de motie van het lid Grinwis c.s.³⁴

9.5 Toezegging stand van zaken personeelscapaciteit Rijkswaterstaat

Tijdens het overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 16 juni jl.³⁵ heeft het lid Stoffer zijn zorg uitgesproken over de personele capaciteit van Rijkswaterstaat en informeerde hij naar de maakbaarheid van de instandhoudingsopgave. Toegezegd is om met de MIRT-brief uw Kamer te informeren over de personele capaciteit van Rijkswaterstaat.

De werkzaamheden die Rijkswaterstaat uitvoert veranderen door technologische, maatschappelijke en ecologische ontwikkelingen. Maar ook doordat er meer aandacht uitgaat naar vervanging, renovatie en beheer naast aanleg. De productieopgave van de toekomst vraagt om nieuwe kennis en vaardigheden. De Human Capital Agenda van Rijkswaterstaat 2019–2023 laat zien hoe Rijkswaterstaat ervoor zorgt dat het in de komende jaren beschikt over voldoende gekwalificeerd personeel om

³⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 77

³⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 91

samen met de markt aan de opgave te voldoen.³⁶ Sleutelwoorden daarbij zijn opgavegericht, personeelsmobiliteit, kennis en goed werkgeverschap.

In de afgelopen twee jaar zijn verschillende maatregelen gerealiseerd. Zo heeft Rijkswaterstaat de werving van het personeel voor diverse functies gecentraliseerd en gegeneraliseerd. Hierdoor kunnen de sollicitanten voor meerdere functies tegelijk worden beoordeeld en lukt het beter om de kandidaat aan de meest passende functie te koppelen. Voor kritieke kennisvelden in de organisatie, zoals het contractmanagement en techniek, zijn gerichte leer- en ontwikkeltrajecten doorontwikkeld. De ontwikkeltrajecten richten zich enerzijds op het verstevigen van de kennis en anderzijds op het overbrengen van de kennis bij de reeds bij RWS werkzame medewerkers. Hiermee blijft de kennis behouden in de organisatie en wordt de kennis steviger verankerd. Met de huidige arbeidsmarkt, blijft het realiseren van de personele capaciteit continue de aandacht vragen.

De benodigde capaciteit (in FTE) is gerelateerd aan de opgave van RWS. Als de opdrachtenportefeuille stijgt, heeft dit ook gevolgen voor de capaciteitsvraag. Deze capaciteitsvraag neemt dan toe. Met de begroting³⁷ is uw Kamer geïnformeerd dat vanaf 2026 de gefinancierde capaciteit van Rijkswaterstaat met ca. 1.000 FTE daalt. Het is aan een nieuw kabinet om u te informeren over de invulling op de motie van het lid Stoffer c.s.³⁸ om tot een meerjarenplan Instandhouding te komen en daarbij de maakcapaciteit van Rijkswaterstaat te betrekken. Op welke termijn dit meerjarenplan kan worden aangeboden kan niet concreet worden benoemd, voor invulling van het meerjarenplan is eerst duidelijkheid nodig over de (financiële en beleidsmatige) kaders van een nieuw kabinet.

9.6 Rijbaanscheiding N34 en N50

Tijdens het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 1 juni jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 942) en het Commissiedebat MIRT van 16 juni jl. (Kamerstuk 35 570 A, nr. 91) is het onderzoek benoemd in relatie tot diverse N-wegen, waaronder de N34 en N50. Tijdens dat laatste debat is toegezegd de resultaten van een onderzoek naar het effect van rijbaanscheiding op de N34 en de N50 uw Kamer toe te sturen. Hiermee werd bedoeld op het onderzoek over fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen dat op 2 november jl. aan uw Kamer is gestuurd³⁹ en hiermee is de toezegging afgedaan.

De onderzoeken richten zich enkel op Rijkswegen. In het onderzoek is dan ook uitsluitend gekeken naar N-wegen waarvoor Rijkswaterstaat als wegbeheerder verantwoordelijk is. De provinciale weg N34 maakt daarom geen onderdeel uit van het onderzoek. Op 24 juni 2021 is de motie van het lid Geurts⁴⁰ aangenomen om bij de N50 onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen op dit traject. Verzocht is om hierbij de verschillende opties van infrastructurele maatregelen, die ervoor kunnen zorgen dat de kans op ernstige ongevallen afneemt, te bezien. De voorbereiding voor uitvoering van dit onderzoek is gestart en de planning is dat u medio 2022 wordt geïnformeerd over de eerste resultaten. In het onderzoek wordt zoveel mogelijk reeds bestaande kennis benut, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 en het onderzoek van Rijkswaterstaat

³⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 94

³⁷ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 2

³⁸ Kamerstuk 35 570 A, nr. 63

³⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 970

⁴⁰ Kamerstuk 35 570 A, nr. 82

naar fysieke rijrichtingscheiding.⁴¹ In de planstudie naar de verbreding van de N50 Kampen – Kampen Zuid is geconcludeerd dat het beschikbare budget van € 10 miljoen niet toereikend is. De hogere kosten worden met name veroorzaakt door prijsstijgingen van de engineering- en bouwkosten en aangescherpte verkeersveiligheidseisen. Over de verdeling van deze meerkosten vindt overleg plaats met de regio.

9.7 Voortgang herplantingverplichting bomen

Uw Kamer heeft de motie van het lid Schonis c.s.⁴² aangenomen, die vraagt om in het geval van bomenkap bij infrastructurele werkzaamheden de voortgang van de herplantingsverplichting actief te monitoren en de Kamer hierover periodiek te informeren.

Bij het uitvoeren van infrastructurele werken worden regelmatig bomen gekapt. Op basis van de Wet natuurbescherming geldt in de meeste gevallen hiervoor een herplantplicht. Naar aanleiding van de motie van het lid Schonis hebben ProRail en RWS een centrale administratie ingevoerd.

Overzicht herplantopgave bij RWS in hectares (peildatum 1-1-2021)

	Totale omvang herplantopgave (te realiseren t/m 2026)	Waarvan achterstand per 1-1-2021
MIRT	Ca. 297 ha	Ca. 66 ha
BenO	Ca. 173 ha	Ca. 34 ha
Totaal	Ca. 470 ha	Ca. 100 ha

RWS meldt het kappen van bomen in aantallen en oppervlaktes bij het bevoegd gezag (meestal RVO). De compensatie-opgave wordt vervolgens via een omrekenfactor uitgedrukt in hectares.

- Op peildatum 1 januari 2021 bedraagt de totale omvang van de herplantopgave van RWS ca. 470 ha (te realiseren t/m 2026). Bij ca. 100 ha daarvan is de voorgeschreven termijn waarbinnen herplant moet plaats vinden overschreden.
- Uit de analyse van RVO meldingen is gebleken dat RWS in het verleden bij zowel MIRT-projecten als Beheer en Onderhoud een surplus aan herplant heeft gerealiseerd (in totaal ca. 410 ha.). Redenen hiervoor zijn: landschappelijke inpassing, afspraken met gemeenten etc. RWS is in overleg met RVO of en hoe het surplus met de openstaande opgave verrekend kan worden.
- De herplant moet volgens de wet natuurbescherming binnen drie jaar plaatsvinden. RWS mag op basis van de «Ontheffing houtopstanden RWS» (geldend per 1-12-2016) bij langer lopende projecten langer doen over de herplant namelijk vijf jaar. Een «langer lopend project» is een project dat langer duurt dan twee jaar. Door de nieuwe ontheffing uit 2016 is de herplant-termijn voor langer lopende projecten bij RWS verkort van tien naar vijf jaar.

Overzicht herplantopgave bij ProRail in hectares (peildatum 01-01-2021)

	Omvang herplantopgave uit jaar 2020 (te realiseren t/m 2023)	Waarvan achterstand per 1-1-2021
MIRT	Ca. 16 ha	Onbekend
BenO	Ca. 18 ha	Onbekend

⁴¹ Kamerstuk 29 398, nr. 866 en Kamerstuk 35 925 XII, nr. 2

⁴² Kamerstuk 35 300 A, nr. 43

	Omvang herplantopgave uit jaar 2020 (te realiseren t/m 2023)	Waarvan achterstand per 1-1-2021
Totaal	Ca. 34 ha	Onbekend

- Vanuit het jaar 2020 bedraagt de omvang van de herplantopgave van ProRail ca. 34 ha. Deze moet gerealiseerd worden voor 2023. Deze opgave kent geen achterstand.
- Van de jaren voor 2020 is niet met voldoende zekerheid te achterhalen welke kap er heeft plaatsgevonden en wat daarmee de herplantopgave uit het verleden is en of er daarbij sprake is van een achterstand. Het inzicht ligt verspreid verschillende instanties (zoals RVO, gemeenten en provincies). De administratie is niet volledig te herleiden.
- Uit gesprekken met managers en onderhoudsaannemers blijkt dat de cijfers uit 2020 vergelijkbaar zijn met voorgaande jaren. Er zijn geen signalen dat er sprake is van grootschalige achterstand met herplant of dat dit consequent niet wordt uitgevoerd. Door het ontbreken van informatie kan echter geen werkelijke omvang worden aangegeven. Uit de gesprekken is ook gebleken, dat waar we weten dat er sprake is van herplant, deze wordt opgepakt en er geen grootschalige achterstand is. Aangezien de herplantopgave niet voor alle projecten in beeld is, is in de tabel aangegeven dat er (mogelijk) een «onbekende achterstand» is.

9.8 Toekomstige opgave A1, A15, A67

In motie van de leden Geurts en Peter de Groot⁴³ wordt verzocht om toekomstige opgaven bij de flessenhalzen A1 Barneveld-Apeldoorn, A15 Gorinchem-Valburg en A67 Eindhoven-Venlo samen met de medeoverheden in kaart te brengen.

In de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA 2021) zijn toekomstige bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven in kaart gebracht. In de top 100 trajecten naar verlieskosten (2040 hoog) staat de A1 Barneveld-Apeldoorn op positie 33, de A15 Gorinchem-Valburg op positie 22 en de A67 Eindhoven-Venlo komt hier niet in voor. De IMA 2021 maakt het mogelijk om opgaven ten opzichte van elkaar en in samenhang te bezien, maar prioritering en een afweging in de opgaven volgt hier niet uit.

Met de regio wordt voor de A1 en de A15 het gesprek gevoerd of en welke aanvullende analyse nodig is. De A67 betreft geen IMA knelpunt. Na eerdere verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken is in de programmaraad SmartwayZ.NL besloten alleen voor het traject Leenderheide-Geldrop een planstudie te starten. Met de regio is daarnaast afgesproken dat de verkeersdruk op het gehele traject wordt gemonitord. Daarom wordt op dit moment een aanvullende analyse door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet zinvol geacht.

9.9 N33/Wunderline

Aan de verbetering van de Wunderline wordt hard doorgewerkt, zodat op het moment dat de Friesenbrücke eind 2024 is gerepareerd 17 minuten reistijdwinst wordt gerealiseerd. Voor de volgende bouwstap van het project, waarmee verdere reistijdwinst wordt gerealiseerd, is de provincie op zoek naar aanvullende middelen zodat het realisatiebesluit hierover tijdig genomen kan worden (verwacht 2023) en deze tweede bouwstap in

⁴³ Kamerstuk 35 570 A, nr. 81

2030 conform afspraak kan worden opgeleverd. Met de provincie Groningen is conform de motie van het lid Van Esch⁴⁴ het gesprek gevoerd over de financiering van de tweede bouwphase van de Wunderline. Ook is het overleg met de provincie over de N33 Zuidbroek – Appingedam nog gaande. Voor beide projecten is nog geen oplossing voorhanden voor het tekort dat is ontstaan doordat de provincie een deel van de budgetten van deze projecten heeft ingezet voor de Zuidelijke Ringweg Groningen.

9.10 Barneveld Noord en A1 corridor

In het MIRT debat van 16 juni 2021 is toegezegd uw Kamer te informeren over de voor- en nadelen van een nieuw (intercity) station in Barneveld Noord.

Hierover heeft in 2019, naar aanleiding van motie van het lid Amhaouch c.s.⁴⁵ onderzoek en overleg plaatsgevonden met de regio FoodValley, gemeente Barneveld, NS en ProRail. Ook is deze maatregel meegenomen in de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV, dat in februari 2021 aan uw Kamer is verstuurd. Dit levert het (ongewijzigde) inzicht op dat een extra intercity stop voor c.a. 12.000 reizigers een extra reistijd van 3 minuten betekent. Daar tegenover staat een potentie van extra 700 – 1.100 reizigers in de richting Apeldoorn per gemiddelde werkdag. Daarnaast zorgt een extra IC stop ervoor dat belangrijke overstaprelaties niet meer mogelijk zijn in verband met de knopen Almelo, Hengelo, Deventer, Apeldoorn en Zutphen. Voor het toevoegen van een reguliere IC stop te Barneveld zou dan ook een compleet herontwerp van de landelijke dienstregeling vereist zijn. Mede daarom is een besluit over dit mogelijke nieuwe station niet los te zien van de langere termijnontwikkeling op het spoornetwerk.

Voor de lange termijn wordt in het kader van Toekomstbeeld OV gestart met het nader uitwerken van de opgaven op enkele spoorcorridors. De spoorcorridor Amersfoort-Apeldoorn-Deventer-Hengelo is één van deze corridors, waarbij de opgaven en ambities voor zowel de versnelling van de verbinding naar Berlijn als de nationale en regionale opgaven in samenhang worden beschouwd. Begin 2022 zal hiermee gestart worden. Kansen voor een mogelijk nieuw station in Barneveld Noord zullen hierin meegenomen worden.

9.11 Motie E233

De motie van het lid Peter de Groot c.s.⁴⁶ verzoekt de regering, om de mogelijke effecten van de verdubbeling van de Duitse E233 op de wegcapaciteit van de A28/A37 tussen Amersfoort en de Duitse grens samen met de regio te onderzoeken en de Kamer over de voortgang van dit onderzoek te informeren vóór het notaoverleg MIRT in december. In het MIRT-onderzoek A28 uit begin 2020 zijn de effecten reeds in kaart gebracht en dit geeft al een goed inzicht. In overleg met de regionale partners is afgesproken een actualisatie van de effecten te laten uitvoeren om invulling te geven aan de motie. Hiervoor zal een extern bureau worden ingeschakeld. We verwachten de resultaten in het voorjaar van 2022, waarna uw Kamer hierover geïnformeerd zal worden.

⁴⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 83

⁴⁵ Kamerstuk 35 000 A, nr. 75

⁴⁶ Kamerstuk 35 570 A, nr. 70

9.12 Stand van zaken motie aquaduct Oirschot⁴⁷

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft gesprekken gevoerd over het aquaduct met de gemeente Oirschot en het PACT van Oirschot. Hierbij was ook de provincie vertegenwoordigd. In de gesprekken is door het ministerie toelichting gegeven op de cijfers en ramingen die er liggen. Uit die gesprekken bleek dat het verschil qua meerkosten voor een aquaduct dusdanig groot blijft dat financiering door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van de meerkosten geen reële optie is. De provincie Noord-Brabant heeft aangegeven geen mogelijkheid te zien om de meerkosten van een aquaduct bij Oirschot te financieren. Financiering door de gemeente zelf is een mogelijkheid, maar wordt gezien de grootte van de meerkosten niet reëel geacht. De gemeente Oirschot en betrokken stakeholders zijn hierover begin november geïnformeerd.

9.13 Toezegging n.a.v. vraag lid de Groot over de N9, N99 en de N250

Het lid de Groot heeft, naar aanleiding van het aan de Tweede Kamer gezonden rapport Verkeersveiligheid N9, N99 en N250,⁴⁸ gevraagd of het nemen van maatregelen aan de N9, de N99 en de N250 te combineren is met groot onderhoud in 2023. Bij toezending van het rapport aan de Tweede Kamer is aangegeven dat de afronding van het onderzoek verkeersveiligheid N9/N99/N250 los staat van besluitvorming over vervolgstappen, zoals het verder voorbereiden en realiseren van maatregelen. Indien besloten wordt om over te gaan tot maatregelen, zal altijd gekeken worden naar de mogelijkheden om werk met werk te combineren en het realiseren van de maatregelen te combineren met het groot onderhoud. Echter is bekend dat de instandhoudingsopgave de komende jaren groter is dan het beschikbare budget. De afgelopen maanden is daarom aan de hand van een prioriteringskader de onderhoudsprogrammering opgesteld voor de jaren 2022 en de 2023 en is besloten dat het groot onderhoud aan de N9 (de Stolpen – de Kooy) en de N99 (De Kooy – Van Ewijksluis) in 2023 en 2024 geen doorgang kan vinden. De mogelijkheid om korte termijn maatregelen voor de verkeersveiligheid te koppelen aan het groot onderhoud vervalt hiermee dus ook. De regionale bestuurders zijn hierover geïnformeerd.

9.14 Motie mobiliteitshub

De motie van het lid Postma⁴⁹ verzoekt de regering, het breed beschikbaar maken van mobiliteitshubs te onderzoeken en hier samen met de provincie Gelderland een pilot naar te starten in Gelderland.

In het kader van de BO's MIRT zijn tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en een aantal regio's waaronder de provincie Gelderland in november 2020 afspraken gemaakt over het gezamenlijk onderzoeken van mogelijkheden voor een nationale geharmoniseerde aanpak voor mobiliteitshubs voor deelmobiliteit. Met circa tien regio's, waaronder Gelderland, vinden constructieve gesprekken over locaties en cofinanciering plaats. Naast dit initiatief voor deelmobiliteit wordt ook ingezet op de brede ontwikkeling van mobiliteitshubs in Gelderland. Er is inmiddels opdracht verleend aan een adviesbureau voor onderzoek naar de regionale hub Culemborg als hét Gelderse pilotproject.

⁴⁷ Kamerstuk 35 570 A, nr. 80

⁴⁸ Kamerstuk 35 570 A, nr. 62

⁴⁹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 25

9.15 Motie Koerhuis Amsterdam Bay Area

Op 20 april 2021 is in uw Kamer de motie van het lid Koerhuis aangenomen⁵⁰ die de regering verzoekt om een tussenrapportage met kansrijke opties voor de IJmeerverbinding in het voorjaar naar de Kamer te sturen. Met deze brief geven wij tevens uitvoering aan deze motie. De beantwoording moet ook gezien worden in de bredere context dat we in Nederland te maken hebben met een grote woningbouwopgave ongeveer 900.000 extra woningen tot 2030) en dat de IMA-2021 laat zien dat er tegelijk nauwelijks ruimte is voor extra mobiliteit op de nationale infrastructuur in de Randstad. Grootschalige woningbouw in Flevoland leidt tot meer verkeer op de weg, waardoor de corridor tussen Noord-Oost Nederland en de Randstad vast kan komen te staan.

Geconcludeerd kan worden dat Rijk en Regio integrale ambities delen voor de ontwikkeling van het gebied, met daarbij de noodzaak voor verdichting in Almere, versnelling van Almere Centrum en de realisatie van Almere Pampus om een bijdrage te leveren aan de woningbouwbehoefte in de MRA.

Op dit moment vindt nader onderzoek plaats wat de effecten zullen zijn van geplande woningbouw in de Amsterdam Bay Area in combinatie met een IJmeerverbinding voor zowel de bereikbaarheid via spoor en weg als ook de natuur, ecologie en het werelderfgoed.

Inmiddels is al wel duidelijk dat de IJmeerverbinding in de vorm van een lightrailverbinding bij de onderzochte programma's voor wonen en werken (ca. 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen in Amsterdam Bay Area⁵¹):

- een oplossing vormt die bijdraagt aan de verstedelijkingsopgave in de Oostflank van de MRA;
- effect heeft niet alle, maar op een deel van de in de motie genoemde 150.000 woningbouwaantallen die zich richten op heel de provincie Flevoland;
- nauwelijks verlichting biedt voor de doorstromingsproblemen op de A1 en A6;⁵²
- zeer beperkt extra ruimte geeft op het hoofdspoor om extra treinen te kunnen laten rijden, maar de knelpunten in de bestaande treinen nemen wel licht af.

Voor hoeveel woningen precies de IJmeerverbinding een conditio sine qua non is, is onderdeel van het MIRT-onderzoek. Hoeveel woningen gebouwd kunnen worden zonder extra bereikbaarheidsinvesteringen in de weg vergt aanvullend onderzoek. Voor lenW is het echter duidelijk dat onderzoek naar de bereikbaarheid van Almere altijd integraal zal moeten zijn waarbij gekeken wordt naar het samenspel en de samenhang tussen gebiedsontwikkeling (wonen en arbeidsplekken), OV-bereikbaarheid, wegbereikbaarheid en natuur en ecologie.

Samenvattend kan gesteld worden dat de meest kansrijke optie voor een IJmeerverbinding in ieder geval qua fasering, een realisatie na 2030 zal inhouden. Dit zegt niets over de planning van de daadwerkelijke realisatie. Bij grootschalige woningbouw zal alleen de IJmeerverbinding onvoldoende zijn om de bereikbaarheid in Flevoland op orde te houden, er zal dan ook in wegbereikbaarheid geïnvesteerd moeten worden. De uitkomsten van de nog lopende onderzoeken moeten in samenhang worden gezien voordat conclusies kunnen worden getrokken over de

⁵⁰ Kamerstuk 32 847, nr. 737

⁵¹ Waarvan 75.000 woningen in heel Almere en 25.000 in Amsterdam Oost en 35.000 arbeidsplaatsen in Almere en 5.000 in Amsterdam Oost.

⁵² Ontwikkelstrategie Amsterdam Bay Area, oktober 2020 pagina 44 (www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl)

bereikbaarheid van Almere, waaronder de aanleg van de IJmeerverbinding.

Het MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area wordt op korte termijn afgerond. Hiermee kan het nieuwe kabinet een besluit nemen over het vervolg. Daarnaast wordt ingezet om voor het BO-MIRT najaar 2022 een verdiepend onderzoek wegennet gereed te hebben.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg