

Vergaderjaar 2023–2024

**36 410 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024**

**Nr. 61**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2024

Hierbij wordt de Kamer geïnformeerd over enkele onderwerpen in relatie tot het MIRT, waarover is toegezegd dat de Kamer hierover nog voor het zomerreces nadere informatie zou ontvangen. Gezien de demissionaire status van dit kabinet heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties besloten om de BO's Leefomgeving (BOL) te verplaatsen tot na het zomerreces. Daarom beperkt deze brief zich in dat kader tot moties en toezeggingen en is de voortgang van een aantal projecten opgenomen. Over de voortgang van MIRT-projecten en programma's zal de Kamer voorafgaand aan het eerstvolgende MIRT-debat worden geïnformeerd via de reguliere MIRT-brief.

#### **1. Herprioritering Mobiliteitsfonds**

Vorig jaar heeft lenW moeten besluiten om zeventien<sup>1</sup> MIRT-projecten te pauzeren vanwege de opeenstapeling van financiële-, stikstof- en personele problematiek.<sup>2</sup> In de Kamerbrief Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 19 maart 2024 is de Kamer geïnformeerd over de stappen die Rijk en regio in 2024 zetten in de verdere uitwerking van dit besluit.<sup>3</sup> Op dit moment heeft dat onder andere geleid tot de volgende producten die als bijlagen bij deze brief zijn opgenomen:

- Een beoordelingskader voor de mogelijke toedeling van resterende Rijksprojectbudgetten aan mitigerende maatregelen. Het beoordelingskader bevat de uitgangspunten zodat regio en Rijk gezamenlijk mitigerende maatregelen(pakketten) kunnen opstellen. Inzet van resterend Rijksprojectbudget is uiteindelijk een besluit van lenW, omdat het om Rijksmiddelen gaat. lenW zal dat echter beslissen op

<sup>1</sup> Via het aangenomen amendement van het lid Heutink c.s. is dit later bijgesteld tot zestien MIRT-projecten (Kamerstuk 36 410-A, nr. 27)

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 49

basis van een gezamenlijk overeengekomen inzet, zodat Rijk en regio het beste doen voor de verkeersgebruikers.

- Een eerste aanzet voor een Plan van Aanpak herstart gepauzeerde MIRT-projecten. Hiermee is tevens invulling gegeven aan de motie van het lid Heutink waarin verzocht wordt om voor het zomerreces met een plan van aanpak voor de herstart te komen.<sup>4</sup> Door de ontwikkelingen m.b.t. de kabinetsformatie is de verdere uitwerking van dit plan aan het volgende kabinet.

Bovenstaande producten zijn besproken tijdens de Bestuurlijke Overleggen Herprioritering van respectievelijk 27 maart 2024 en 3 juni 2024 en voor kennisgeving door de regio aangenomen.

Aan het lid Van Dijk is toegezegd de Kamer voor het Commissiedebat MIRT te informeren over welke overleggen er plaatsvinden per gepauzeerd project. In de Kamerbrief Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 19 maart jl. is de Kamer in meer algemene zin geïnformeerd over de samenwerking tussen Rijk en regionale overheden.<sup>5</sup> Met bijgevoegd overzicht (zie bijlage) wordt inzicht gegeven in welke overleggen er plaatsvinden over ieder gepauzeerd project. Hiermee is invulling gegeven aan deze toezegging.

## **2. N35 Mariënheem**

De motie van het lid Veltman c.s. verzoekt de regering om binnen de bestaande plannen voor de aanpak van de N35 met voorrang te kijken naar het traject rondom Mariënheem en allereerst te beginnen met de aanleg van de rondweg Mariënheem wanneer dit stikstoftechnisch mogelijk is.<sup>6</sup> In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), die in maart jl. is gepubliceerd, is opgenomen dat leefbaarheid de eerste prioriteit van de N35-verkenning is. De voorziene oplossing om de leefbaarheid in Mariënheem te verbeteren is de realisatie van de rondweg. Dit traject wordt daarom dan ook separaat onderzocht binnen de verkenning, zodat dit traject van een losse raming en stikstofopgave kan worden voorzien en daarmee eventueel gefaseerd uitgevoerd kan worden.

## **3. Zuidasdok**

Zuidasdok is van groot nationaal en regionaal belang. Station Amsterdam-Zuid heeft een belangrijke rol in het spoornetwerk en fungeert als nationaal, regionaal en lokaal OV-knooppunt. Met de realisatie van Zuidasdok wordt uitbreiding van station Amsterdam-Zuid mogelijk met een derde perron. Daarmee kan internationaal spoorvervoer van het Centraal Station naar station Amsterdam-Zuid worden verplaatst en komt capaciteit vrij voor de groei van het nationale spoorvervoer op belangrijke spoorverbindingen naar de landsdelen Noord-Holland en Flevoland en verder.<sup>7</sup> Ook ontstaat in de toekomst ruimte voor aanlanding van de Lelylijn. Met de realisatie van het derde perron wordt station Amsterdam-Zuid een internationaal knooppunt en maakt verdere groei van het internationaal spoorverkeer mogelijk van drie tot vier internationale treinen per uur van/naar Parijs en Londen via de Hogesnelheidslijn (HSL). Hiermee zetten we in op duurzaamheidsambities in het kader van Air-to-Rail.

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 31

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 49

<sup>6</sup> Kamerstuk 36 410 XII, nr. 34

<sup>7</sup> Te weten het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Alkmaar – Amsterdam, en Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (PHS SAAL).

De Kamer is eerder geïnformeerd dat het programma Zuidasdok een tekort verwacht van € 600 mln. tot € 800 mln.<sup>8</sup> De afgelopen maanden zijn in opdracht van het bestuurlijk overleg Zuidasdok versoberingsmogelijkheden in beeld gebracht.<sup>9</sup> Er is onder andere gekeken naar mogelijkheden en de consequenties van reductie van de scope, manieren om de scope soberder uit te voeren, of het project op een andere manier (met minder kosten, maar mogelijk wel met meer overlast) te bouwen. Ook is gekeken of onderdelen van het project kunnen worden getemporiseerd.

Het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok van 21 mei 2024 heeft de uitwerking van de versoeringen besproken en besloten de volledige projectscope opnieuw te bevestigen. Het Bestuurlijk Overleg heeft ingestemd met gunning van project Tunnel, met uitwerking van het voorontwerp van de integrale scope (tunnel Zuid + tunnel Noord) en met realisatie van de zuidelijke tunnel. Met het bestaande budget wordt zo het maximale gedaan maar blijft het tekort van € 600 mln. tot € 800 mln. wel bestaan. Het voordeel van dit besluit is dat er geen vertraging ontstaat, geen verdragingskosten ontstaan en geen onomkeerbare besluiten genomen hoeven te worden. Omdat er op dit moment onvoldoende budget is, kan geen opdracht voor de realisatie van de noordelijke tunnel worden gegeven. Een besluit over de uitvoering en financiering van de noordelijke tunnel moet op een later moment worden genomen. Met oog op het lopende aanbestedingsproces tunnel hebben de opdrachtgevers afgesproken hierover uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen. Dit mede in het licht van afspraken op het BO MIRT 2022 waarin Zuidasdok, de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, het derde perron en de metro-ringlijn Amsterdam in samenhang zijn beschouwd.

De onderzoeken van de afgelopen maanden hebben een aantal versoeringsmogelijkheden opgeleverd. Op basis van de onderzoeken is afgesproken een taakstelling door te voeren van € 70 mln. die behaald wordt door het soberder realiseren van de projectscope. Ook hebben de bestuurders verzocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken, waarbij sneller, eenvoudiger en goedkoper kan worden gebouwd. Daarnaast zullen de opdrachtgevers de komende periode gebruiken om voorstellen voor te bereiden hoe te handelen voor de situatie waarin zich nieuwe tekorten zouden voordoen.

De opdrachtgevers bevestigen commitment aan de bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief de bijbehorende allonges) en aan de gemaakte afspraken in het BO MIRT 2022 (scope en de financiële afspraken over het programma Zuidasdok en het investeringspakket) en het vigerend Tracébesluit Zuidasdok. Op dit moment wordt door het huidige kabinet geen nieuwe mutatie op de Rijksreservering OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer voorzien.

Vanuit lenW geldt een voorbehoud dat gunning en opdragen van project(onderdelen) mogelijk is binnen bestaand budget Zuidasdok. De opdrachtgevers en beheerders sturen actief op het realiseren van de taakstelling en versoeringen. Ter bewaking van de afspraken en om besluitvorming eind 2025 voor te bereiden is de governance versterkt met een intensievere betrokkenheid van de opdrachtgevers in de aansturing.

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 32 668, nr. 22 en nr. 23

<sup>9</sup> Versoeringen binnen scope zijn in beeld gebracht op verzoek van het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok. Versoeringen buiten scope zijn onder verantwoordelijkheid van het Rijk uitgevoerd. Amsterdam heeft meegewerkt aan de benodigde informatieverstrekking. De aansturing is belegd bij het opdrachtgeversoverleg.

Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging in het Notaoverleg MIRT van 22 januari 2024 om de Kamer voor de zomer te informeren over de uitkomsten van nog te maken keuzes rondom Zuidasdok.

#### **4. Aanbesteding Van Brienoordbrug**

Aan het lid Stoffer is bij het debat over de vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van IenW voor het jaar 2024 toegezegd de Kamer voor de zomer te informeren n.a.v. het stopzetten van het aanbestedings-traject voor de Van Brienoordbrug, over andere infrastructuurprojecten in Zuid-Holland, waar mogelijk risico's aan de orde zijn met de beheersbaarheid ervan. De vernieuwing van de Van Brienoordbrug is een grootschalige renovatie. Er zijn geen projecten die qua problematiek één op één daarmee vergelijkbaar zijn. Wel zijn lessen te trekken uit het afbreken van de aanbesteding die ook relevant zijn voor andere (toekomstige) projecten. Rijkswaterstaat evalueert de aanbesteding van de Van Brienoordbrug. Over de uitkomsten daarvan en de leerervaringen voor het vervolg van de aanbesteding wordt de Kamer binnenkort geïnformeerd. Daarbij wordt ook breder ingegaan op leerervaringen voor andere toekomstige projecten.

#### **5. Elektrificatie spoorlijnen**

In de voorjaarsnota 2024 is maximaal € 98 mln. vanuit het Klimaatfonds naar het Mobiliteitsfonds gealloceerd voor het elektrificeren van de spoorlijnen Almelo – Mariënberg (ALMA) en Zutphen – Oldenzaal (ZHO).<sup>10</sup> Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de eerste suppletoire begroting van IenW door beide Kamers. Daarmee beschikken zowel het Rijk als de provincie Overijssel over budgetten om volgende stappen te gaan zetten richting realisatie hiervan. Naar aanleiding van de Rijksallocatie vinden nu bij de provincie Gelderland ook voorbereidingen plaats om budget voor de elektrificatie van ZHO te reserveren. Het Rijk en de provincies Gelderland en Overijssel werken toe naar het vaststellen van een bestuursovereenkomst bij het BO MIRT 2024 waarin we nadere afspraken vastleggen voor de komende planuitwerking, realisatie- en gebruiksfase.

#### **6. Financiering spoorzone Ede**

Naar aanleiding van het amendement van het lid Grinwis c.s. waarin € 6,6 mln. aan extra middelen voor het tekort spoorzone Ede vanuit het Rijk zijn opgenomen, is de afgelopen tijd met de verschillende regionale partijen en IenW de definitieve verdeling bepaald.<sup>11</sup> Dit ter invulling van de (proces)afspraken van het BO MIRT 2023. Naast de € 6,6 mln. extra van het Rijk stelt de Regio Foodvalley € 1 mln. extra beschikbaar en de gemeente Ede in totaal € 13 mln. extra; de provincie Gelderland heeft de intentie € 3 mln. extra bij te dragen. De genoemde partijen zijn blij dat er dankzij de intensieve en constructieve samenwerking in het project Spoorzone Ede een oplossing voor de kostenstijging en het tekort is gevonden, zodat dit belangrijke OV-knooppunt volledig kan worden afgebouwd.

<sup>10</sup> De treindienst rijdt tussen Almelo en Hardenberg; de spoorlijn tussen Mariënberg en Hardenberg is reeds geëlektrificeerd als onderdeel van het tracé Zwolle – Emmen.

<sup>11</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 42

## **7. Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) Limburg**

In 2010 is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met Limburg een Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht overeengekomen, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV). Helaas gaat het project van de tram niet door en is er geen zicht op het realiseren van de doelen van AROV om actiegericht de regionale bereikbaarheid verbeteren. Daarom is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat genoodzaakt om de overeenkomst met Limburg af te hechten en moeten de betreffende middelen à € 36,7 mln. terug naar het ministerie. Met de provincie Limburg wordt het gesprek gevoerd, na afhechting van de AROV-overeenkomst, over de mobiliteitsopgaven in de regio en kansen voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Randvoorwaarden voor een eventuele afspraak zijn financiële tegenvallers en knelpunten in dit gebied die het verbeteren van de regionale bereikbaarheid in de weg staan. Ook mogen de afspraken niet leiden tot een grotere opgave voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met vertrouwen wordt toegewerkt naar een gezamenlijk en passend pakket op het BO MIRT 2024.

## **8. IC Eindhoven – Aken dagranden**

Samen met de provincies Limburg en Noord-Brabant en Duitse partners werken we aan het stapsgewijs verbeteren van de verbinding tussen Eindhoven en Aken. De tweede sneltrein per uur is inmiddels gerealiseerd: hiermee is nu twee keer per uur een verbinding tussen Amsterdam – Eindhoven en Aken met een overstap op Heerlen. De stip op de horizon blijft een structurele intercity (IC) naar Aken. In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over onderzoek naar de aanknopingspunten en randvoorwaarden voor die structurele intercity, waarin ook overwegingen ten aanzien van investeringskosten en governance betrokken worden.

Naar aanleiding van de motie van de leden Geurts en Minhas werken we aan de IC Aken in de dagranden.<sup>12</sup> Helaas is uit het onderzoek van de provincie Limburg gebleken dat het definitief niet haalbaar is om eind dit jaar de IC Aken in de dagranden te introduceren. Eerder is de Kamer geïnformeerd dat deze streefdatum al als zeer ambitieus wordt geacht, doordat er veel inhoudelijk en juridisch technisch werk moet worden verricht.<sup>13</sup> De provincie Limburg heeft het voortouw bij deze stappen en zet hier blijvend vaart achter. De komende periode wordt het juridisch advies vastgesteld, volgen de resultaten van de infrastructuur studie en wordt ook de relatie met de hoofd railnetconcessie bekeken. Wanneer er geen onoverkomelijke zaken naar voren komen, dan kan een «dagranden-variant» in 2026 in gebruik genomen worden. In het najaar van 2024 verwachten we hier een duidelijk beeld over.

## **9. Voortgangsrapportage Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen**

Met de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS) wordt gewerkt aan meer effectieve maatregelen tegen hinder door spoortrillingen. De IBS wordt uitgevoerd door ProRail en loopt nog tot en met 2025. Recent is toegezegd de Kamer over de voortgang te informeren.<sup>14</sup> De bijgevoegde voortgangsrapportage beschrijft deze voortgang (zie bijlage). Over de stappen in de brede beleidsintensivering op het gebied van spoortril-

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 933

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1157

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1185

lingen zal de Kamer rond het eind van dit jaar via een separate brief worden geïnformeerd.

## **10. Onderhoudsdiepte vaargeul Boontjes**

Aan de Kamer is toegezegd dat deze wordt geïnformeerd zodra er een besluit is genomen over de vaarweg Kornwerderzand – Harlingen (Boontjes).<sup>15</sup> In het Bestuurlijk Overleg Wadden (BOW) is positief geadviseerd over het voortzetten van de onderhoudspilot voor de vaarweg Boontjes op de nieuwe voorgestelde afmetingen voor de periode tot en met 2027, mits veilig uitvoerbaar. Rijkswaterstaat zal afspraken maken met de provincie Friesland en de regionale stakeholders – zoals de haven van Harlingen – over hun rol en bijdrage aan de pilot en de uit te voeren onderzoeken ten behoeve van het beheer na 2027.

## **11. Oeffelt**

Voor het project Ruimte voor de Maas bij Oeffelt zijn Rijk en regio gekomen tot een gezamenlijke financiële dekking voor de voorkeursvariant (versoberd tot één doorstroomopening, met behoud van ruimtelijke inpassing). De totale dekking voor de voorkeursvariant komt nu uit op € 50,75 mln. waarvan € 32,95 mln. van het Rijk en € 17,8 mln. door het Hoogwaterbeschermingsprogramma en regionale partijen. Het Ministerie van IenW is voornemens deze Rijksbijdrage op te nemen in de Ontwerpbegroting 2025. De planning- en studiefase kan daarmee in het najaar worden afgerond met het vaststellen van de realisatieovereenkomst.

## **12. Herziening werkwijzer MKBA MIRT-verkenningen**

De werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen wordt herzien. Een conceptversie van de nieuwe werkwijzer wordt momenteel door het CPB en PBL getoetst. Het is belangrijk dat de werkwijzer grondig getoetst wordt en eventuele aandachtspunten nog kunnen worden opgelost. Dit maakt wel dat de afronding langer duurt dan vooraf ingeschat. In maart jl. is aan de Kamer gemeld dat de nieuwe werkwijzer voor het zomerreces van 2024 zal worden opgeleverd.<sup>16</sup> Dit zal niet gehaald worden, de werkwijzer zal pas na het zomerreces worden opgeleverd.

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

---

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 261

<sup>16</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 49