

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 63

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2025

Hierbij wordt de Kamer, mede namens de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), geïnformeerd over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) voor zover die betrekking hebben op het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De Minister van VRO informeert de Kamer met een separate brief over de overige uitkomsten van de BO's Leefomgeving.

Onlangs heeft de Kamer een nadere toelichting ontvangen over de gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds (MF).¹ In de Kamerbrief is toegelicht dat lenW te maken heeft met veel verschillende uitdagingen, zoals het budgettair kader van het MF dat in de toekomst afneemt, de groeiende mobiliteitsbehoefte, de groeiende instandhoudingsopgave en financiële tekorten bij lopende projecten en programma's. Voorts zijn er uitvoeringsbeperkingen, zoals onvoldoende stikstofruimte en de krapte op de arbeidsmarkt (beschikbare arbeidskrachten), waardoor geplande projecten vertragen of niet kunnen starten. Verder heeft het kabinet besloten om de helft (€ 2,1 mld.) van de prijsbijstelling niet uit te keren. De gevolgen hiervan worden in kaart gebracht richting de Ontwerpbegroting 2026.

Ondanks de demissionaire status van het kabinet blijft lenW werken aan projecten die wél maakbaar zijn. Daartoe zijn in de BO's Leefomgeving met de regio's onder meer vruchtbare gesprekken gevoerd over de woningbouwopgave in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit; dit alles als opmaat om tijdens het BO MIRT 2025 te besluiten over de inzet van de € 2,5 mld. voor de ontsluiting en bereikbaarheid van zowel grootschalige woningbouwlocaties als daarbuiten. Daarnaast is onlangs de integrale MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwes-

¹ Kamerstuk 36 600 A, nr. 53

telijke ontsluiting van de Brainportregio Eindhoven gestart.² Binnenkort start de aanbesteding voor de aanleg van Sluis II in het Wilhelminakanaal en met de opwaardering van het spoortraject Den Haag – Rotterdam is er opnieuw een corridor met een tienminutentrein gerealiseerd binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dit voorjaar heeft het kabinet ook besloten om te investeren in de noordelijke provincies door het budget voor de Lelylijn anders aan te wenden en in te zetten voor de Nedersaksenlijn, de spoorinfrastructuur op en rond Meppel, de N36 en de sluis bij Kornwerderzand. Het is positief dat nu een aantal belangrijke investeringen gaan plaatsvinden in deze regio. Ook is buiten zichtbaar dat met volle kracht aan de instandhouding wordt gewerkt en aan de realisatie van vernieuwingsprojecten, zoals de renovatie van de Krammersluizen en de bediening en besturing van de Spijkenisserbrug. Bij het onderhoud aan de weg wordt ingezet op «korte en hevige» uitvoering. Zo blijven we werken aan de bereikbaarheid en het verdienvermogen van Nederland.

Deze brief is als volgt opgebouwd:

1. Terugmelding BO's Leefomgeving
2. Voortgang MIRT-projecten en -programma's
 - 2.1. Regio Noord
 - 2.2. Regio Zuidwest
 - 2.3. Regio Oost
 - 2.4. Regio Noordwest
 - 2.5. Regio Zuid
 - 2.6. Nationaal
3. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT
4. Slot

1. Terugmelding BO's Leefomgeving

Bij het BO Leefomgeving is onder meer gesproken over het programma Woningbouw en Mobiliteit, de Voorjaarsnota 2025 en de stand van zaken kleine verbeteringen aan het autonetwerk of de doorstroming (€ 280 mln.). Daarnaast heeft de regio de oproep gedaan dat er structureel meer geld moet komen voor bereikbaarheid in het MF, gezien de grote opgaven waar we voor staan. Hoewel het kabinet demissionair is, dringt de regio aan op voortvarende voortzetting van rijksinfraprojecten zoals de A50 en de Brainportprojecten. Rijk en regio verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de uitvoering te versnellen binnen de bestaande kaders, zoals die voor woningbouw en mobiliteit. Een overzicht van de gemaakte bestuurlijke afspraken die in het kader van het MIRT zijn gemaakt tussen Rijk en regio bij de BOL's is in de bijlage te vinden.

Programma Woningbouw en Mobiliteit

Het kabinet heeft € 5 mld. beschikbaar gesteld voor het stimuleren van de woningbouw. Daarnaast is € 2,5 mld. vrijgemaakt in het MF voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwopgave. Over de inzet van het financieel instrumentarium vanuit de € 5 mld. is de Kamer op 19 mei 2025 geïnformeerd.³ Het gaat dan onder meer om de Realisatiestimulans en het vervolg van de Woningbouwimpuls en het Gebiedsbudget voor grootschalige woningbouw. Dit instrumentarium wordt ingezet in samenhang met de besteding van de € 2,5 mld. in het MF voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen.

² Kamerstuk 36 600 A, nr. 61

³ Kamerstuk 32 847, nr. 1344

Voor investeringen uit de € 2,5 mld. wordt in de verdeling van de middelen een onderscheid gemaakt tussen grootschalige woningbouwlocaties⁴ en woningbouwlocaties daarbuiten. Voor beide type locaties geldt dat het moet gaan om nieuwe woningen. Hiermee worden woningen bedoeld waar in 2022 bij de verdeling van € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit nog geen bereikbaarheidsafspraken gemaakt zijn. In de grootschalige woningbouwlocaties wordt een geactualiseerde versie van het «Afweegkader middellange termijn» uit 2022 gebruikt. De actualisatie richt zich vooral op een drietal zaken:

- Versimpeling van het criterium bereikbaarheidswaarde.
- Aanpassing van de termijn voor start bouw: woningbouw t/m 2034, in plaats van t/m 2030.
- Meer nadruk op uitvoerbaarheid (en realisme) van de afspraken. Er wordt bij ieder ingediend plan een realistische onderbouwing gevraagd van de realisatietermijn van de maatregelen en woningen. Daarnaast wordt specifiek gevraagd naar de vereiste betrokkenheid van Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail, aangezien zij werkzaamheden in hun plannings moeten kunnen inpassen.

Het geactualiseerde afweegkader is te vinden in de bijlage. Maatregelen die bekostigd worden uit het gebiedsbudget van het Ministerie van VRO, zullen volgens hetzelfde afweegkader beoordeeld worden.

Locaties buiten de grootschalige woningbouwlocaties kunnen aanspraak maken op middelen uit de regeling Woningbouw op de Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur (WoKT). De focus ligt hierbij op zo snel en zo veel mogelijk bereikbare woningen helpen bouwen door heel Nederland. De voorstellen die gemeenten hiervoor indienen, worden beoordeeld via «knock-out criteria», namelijk:

- Snelheid: Start bouw woningen zo snel mogelijk en in ieder geval binnen vijf jaar.
- Aantal nieuwe woningen: minimaal 200 nieuwe woningen worden gebouwd.
- Maximale percentage Rijksbijdrage: 65% van het financieel tekort.
- Rendement: maximale Rijksbijdrage van € 20.000 per woning (incl. btw).

De overgebleven voorstellen vanuit de gemeenten worden vervolgens geprioriteerd op snelheid (zo snel mogelijk start bouw) en op omvang van de Rijksbijdrage per woning (rendement), en wordt gekeken naar de effecten op de hoofdnetten en regionale spreiding over Nederland. Ook hier wordt expliciet getoetst of het realistisch is dat de plannen binnen de genoemde termijn zullen worden gerealiseerd en wordt specifiek gevraagd naar de benodigde betrokkenheid van RWS en ProRail. Hiermee is de toezegging aan rapporteur Veltman om de Kamer voor het CD MIRT te informeren over de nieuwe criteria en geactualiseerde afweegkaders voor de € 2,5 mld. voor de ontsluiting nieuwe woningbouw afgedaan. In het komende BO MIRT maken Rijk en regio afspraken over de inzet van de € 2,5 mld. in zowel grootschalige woningbouwlocaties als daarbuiten.

In de bijlage bij deze brief worden de doeltreffendheid, doelmatigheid en evaluatieproces voor de inzet van de € 2,5 mld. toegelicht, aan de hand van het Kader «Beleidskeuzes uitgelegd». De afspraken over de inzet van deze middelen worden gemonitord en beheerst door het programma Woningbouw en Mobiliteit, evenals de € 7,5 mld. voor goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen waarover in 2022 afspraken zijn gemaakt. De € 2,5 mld. en de € 7,5 mld. zijn binnen het programma twee aparte geldstromen die beheerst worden volgens het «Plan van

⁴ Dit betreft de bestaande zeventien grootschalige woningbouwgebieden plus de vier kansrijke nieuwe grootschalige woningbouwlocaties.

aanpak beheersing programma woningbouw en mobiliteit».⁵ De komende periode wordt dit plan geactualiseerd om aan te sluiten op de nieuwe afspraken die gemaakt worden en waar mogelijk de administratieve lasten te verlichten.

Brede welvaart-indicatoren programma Woningbouw en Mobiliteit

Aan rapporteur Veltman is bij het NO MIRT van november 2024 toegezegd concrete brede welvaart-indicatoren op te stellen, uit te werken en de Kamer hierover te informeren tegelijkertijd met de periodieke voortgangs-rapportages van het programma. Bij de verdeling van € 7,5 mld. aan mobiliteitsmaatregelen heeft lenW als doel gesteld om zo veel mogelijk bereikbare woningbouw te realiseren. Hiervoor is een afweegkader opgesteld. Door de nieuwe woningen zoveel als mogelijk in of tegen de bestaande stadskernen bij OV-knooppunten te bouwen, wordt er gezorgd voor nabijheid van bestaande voorzieningen en werkgelegenheid. Het creëren van «nabijheid» voorkomt mobiliteit en daarmee onnodig beslag op de schaarse ruimte en draagt bij aan een prettige leefomgeving en veiligheid. Dit zijn voorbeelden van de effecten op brede welvaart vanuit de afspraken van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

De bijlage laat een overzicht zien van brede welvaart-indicatoren, zoals het effect op de bereikbaarheid van banen en voorzieningen. Deze indicatoren geven inzicht in de maatschappelijke effecten van het programma en dragen bij aan een breder begrip van de impact van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw

Het kabinet ziet dat het de laatste jaren steeds moeilijker is om grote structuurversterkende projecten op te starten. Dit is mede het gevolg van verschillende factoren: de aanhoudende krappe arbeidsmarkt (zeker bij een vergrijzende bevolking), schaarse fysieke ruimte, beperkte vergoedingverlening (onder meer als gevolg van gerechtelijke uitspraken over stikstof en private belangen), netcongestie en dalende Rijksuitgaven voor infrastructuur binnen het Mobiliteitsfonds in de toekomst.

Om de in de Nota Ruimte geschetste ontwikkelrichting te bereiken is een andere manier van werken nodig om de geschetste structuurversterkende projecten uit te voeren en te bekostigen. Het kabinet werkt daarom aan een ontwikkelstrategie grootschalige infra die de ontwikkeling van Nederland faciliteert. Het gaat hierbij nadrukkelijk om projecten waarover nog geen besluiten zijn genomen en waarover nog moet worden besloten.

Bij de strategie onderzoekt het kabinet mogelijkheden van alternatieve bekostiging. Daarnaast onderzoekt het kabinet realistische begrotingen (o.a. passende en uitvoerbare kasritmes) voor de investeringen. Realisme in ambities is van belang om teleurstellingen achteraf te voorkomen. Daarnaast bevat de strategie een overzicht wat naar verwachting nodig is om dergelijke projecten te kunnen starten, inclusief de keuzes en prioriteiten (in de eerdergenoemde factoren) die nodig zijn en eventueel aanvullend beleid dat nodig is. Voor de departementale begrotingsbehandelingen van het najaar van 2025 stuurt het kabinet de voortgang aan de Tweede Kamer.

⁵ Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

2. Voortgang MIRT-projecten en -programma's

2.1. Regio Noord

Deltaplan voor Noordelijk Nederland

Met de vervolgstappen voor de Lelylijn, Nedersaksenlijn en Bestaand spoor werken Rijk en regio toe naar de realisatie van het gehele Deltaplan voor Noordelijk Nederland. Met het gezamenlijk vastgestelde *Deltaplan Perspectief 2050* als integraal toekomstbeeld wordt gewerkt aan het verbeteren van de brede welvaart en leefbaarheid van Noordelijk Nederland. De agenda voor samenwerking tussen Rijk en regio uit het perspectief is daarbij een belangrijke leidraad.

Lelylijn

Rijk en regio blijven zich inzetten voor de totstandkoming van de Lelylijn. Daarom wordt doorgewerkt met het Masterplan Lelylijn. In het Masterplan worden de financierbaarheid en mogelijke financieringsopties van de Lelylijn uitgewerkt, om zo in de toekomst wel de stap naar de MIRT-verkenning te kunnen zetten. Daarnaast wordt gekeken naar vier gebiedsverdiepingen en wordt er vooruitgekeken naar de impact van de Lelylijn over 100 jaar. Door zowel in als uit te zoomen ontstaat er een beter beeld van de lokale inpassing van hoogkwalitatieve stationslocaties en de structuurversterkende werking van de Lelylijn voor ruimtelijk-economische ontwikkeling. De Lelylijn wordt verankerd in de Nota Ruimte. Het kabinet verkent een uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw, om eventuele volgende investeringen in grootschalige structuurversterkende infrastructuur, zoals de Lelylijn, te kunnen uitvoeren en bekostigen.⁶

Nedersaksenlijn

Het kabinet heeft een aanvullende reservering van € 1,9 mld. gemaakt voor de Nedersaksenlijn. Met dit aanvullende bedrag is zicht op financiering om de MIRT-verkenning te starten. Samen met de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel wordt gewerkt aan een startdocument voor het starten van deze verkenning. De Tweede Kamer heeft per motie verzocht de MIRT-verkenning uiterlijk met Prinsjesdag te starten.⁷ Hiervoor is het noodzakelijk dat zowel Tweede als Eerste Kamer akkoord zijn met de aanvullende reservering zoals die in de Voorjaarsnota is opgenomen.

Met de komst van de Nedersaksenlijn wordt het oostelijke deel van Groningen en Drenthe per spoor verbonden met Overijssel, de steden Groningen en Leeuwarden en de plaatsen hier tussenin. Dit geeft een belangrijke impuls voor de leefbaarheid, woningbouw, bereikbaarheid van banen, onderwijs en voorzieningen en daarmee aan de kansen en brede welvaart voor de inwoners en bedrijven in dit gebied. Deze onderwerpen komen expliciet terug in een integraal plan van aanpak voor de MIRT-verkenning.

Bestaand spoor

Ook het belang van een goede bereikbaarheid van Noord-Nederland via het bestaande spoor vindt het kabinet van groot belang. Om die reden is er, aanvullend op de eerdere € 75 mln. bij de voorjaarsbesluitvorming € 100 mln. geheralloceerd voor de aanpak van de spoorinfrastructuur op

⁶ Kamerstuk 36 600 A, nr. 54

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1254

en rond Meppel. Deze middelen worden gebruikt voor minder verstoringen en meer en snellere treinen op het traject. Op het BO MIRT 2025 worden er met de regio nadere afspraken gemaakt over de invulling van dit budget.

Paddepoelsterbrug

In maart 2025 is de bestuursovereenkomst ondertekend tussen IenW en de gemeente Groningen voor de realisatie van de Paddepoelsterbrug. Hierdoor kan begonnen worden met de realisatie en wordt een belangrijke verbinding in de stad hersteld. De gemeente wordt eigenaar en beheerder van de brug en wordt verantwoordelijk voor het onderhoud. IenW levert een vaste bijdrage van € 15,7 mln. voor de bouw en € 2,4 mln. als afkoop van het beheer en onderhoud. De gemeente levert een bijdrage van € 2,2 mln. De planning is dat de realisatie in 2026 start en de openstelling in 2027 zal plaatsvinden.

Pilot Buitendijkse slibsedimentatie Eems-Dollard

Op 17 april 2025 is de projectbeslissing ondertekend en daarmee start de realisatiefase van dit project. In de (zuid)westhoek van de Dollard worden rijshoutendammen in organische vormen en halve maan structuren geplaatst. Met dit project, dat deel uitmaakt van het Rijksprogramma Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), wordt de komende tien jaar onderzocht of het mogelijk is om slib op een natuurlijke manier vast te leggen (slibsedimentatie). Deze overgangen kunnen zich ontwikkelen tot nieuwe leefgebieden voor planten en dieren.

2.2. Regio Zuidwest

PHS Den Haag-Rotterdam

Op 14 april 2025 is, in aanwezigheid van de Staatssecretaris van IenW en vertegenwoordigers uit de regio, de opening verricht van de uitbreiding naar vier sporen tussen Schiedam-Rotterdam en tevens de afronding van het gehele PHS-project Rijswijk-Rotterdam gevierd. Dit is een belangrijke mijlpaal voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en betekent ook dat de eerste PHS-corridor volledig is opgeleverd. Voor de reizigers levert het een beter en frequenter treinproduct op. Dit was eind december grotendeels al gerealiseerd toen het deel Rijswijk-Delft Campus in gebruik is gesteld; nu is ook de stop van alle sprinters op Schiedam mogelijk geworden. Deze PHS-maatregelen zijn ook de basis voor een verdere verbetering in de toekomst die in de MIRT-verkenning Oude lijn wordt onderzocht.

Bereikbaarheid Rotterdamse haven

Het kabinet heeft zich in het Regeerakkoord het behoud van een goede leveringszekerheid voor goederen en het bestrijden van de files tot doel gesteld. Door de groeiende filedruk op de A15 en een groeiende containeroverslag staat de bereikbaarheid van de Rotterdamse containerhaven echter steeds meer onder druk. De efficiëntie en het rendement van het logistieke proces in de Rotterdamse haven en de snelheid van het vervoer van goederen van en naar het achterland komt daarmee in de knel. Dit levert niet alleen problemen voor de leveringszekerheid op maar doet ook afbreuk aan de Nederlandse logistieke toppositie als toegangspoort naar Europa voor goederen.

Het structureel borgen van deze bereikbaarheid van de containerhaven van Rotterdam vraagt om een multimodale aanpak waarin de gehele logistieke keten samenwerkt in het havengebied en het achterland aan een snelle, efficiënte, gedigitaliseerde en duurzame afhandeling van de transporten. Om dit te bespreken heeft op 10 april 2025 een gesprek tussen de bewindspersonen van IenW en het Havenbedrijf Rotterdam, vertegenwoordigers van de logistieke keten, lokaal bestuur, branche-organisaties en andere betrokkenen bij het containervervoer via de corridors plaatsgevonden. Daarbij is afgesproken een gezamenlijke aanpak te ontwikkelen, die eind 2025 aan de Kamer wordt gezonden.

Gebiedsontwikkeling Maasterras

De gemeente Dordrecht en de ministeries van VRO en IenW hebben aanvullende afspraken gemaakt over de gebiedsontwikkeling Maasterras. Voor het vernieuwen van de aanlanding van de Stadsbrug Dordrecht zegt het Rijk een aanvullende bijdrage van € 25 mln. toe onder voorwaarde van cofinanciering door de gemeente Dordrecht van eveneens € 25 mln. Deze afspraak is onder voorbehoud van positieve besluitvorming door de gemeenteraad over het bestemmingsplan.

2.3. Regio Oost

PHS Nijmegen

Op 11 juni 2025 is de starthandeling verricht om de start van groot-schalige werkzaamheden te markeren. Met de verbouwing vergroot ProRail o.a. de transfercapaciteit van het station inclusief nieuw perron en sporen met opstelcapaciteit voor reizigersmaterieel. Er komt een grote brede reizigerstunnel onder de sporen extra en het station krijgt een tweede entree aan de westzijde (achterkant). Ook past ProRail de sporen aan zodat de treinen in de gewenste richting en met de gewenste vertrektijd elke tien minuten kunnen rijden. De planning is om het station in 2028 klaar te hebben, zodat de treinen per dienstregeling 2029 (ingaaend eind 2028) goed over het uur verspreid zijn.

2.4. Regio Noordwest

A1/A28 knooppunt Hoevelaken

Conform de afspraak in het BO MIRT 2024 heeft het Rijk, in samenspraak met de regio, onderzocht of het mogelijk is om het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren. Hiervoor zijn vier varianten opgesteld die (een deel van) de structurele bereikbaarheidsknelpunten rond het knooppunt Hoevelaken aanpakken. De aanpak van het knooppunt Hoevelaken zelf maakt daar geen onderdeel van uit, mede omdat dit zeer complexe en daarmee kostbare ingrepen vergt. Daar waar er samenhang is, is in de varianten wel de aanpassing aan de aansluiting A1/A30 Barneveld (voorkeursvariant) opgenomen. Dit project sluit immers aan op het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.

De vier varianten zijn onderzocht en beoordeeld op de aspecten doorstroming, stikstof, verkeersveiligheid en kosten.⁸ Rijk en regio hebben de resultaten besproken en onderkennen de meerwaarde van een opgedeelde en gefaseerde aanpak van het project A1/A28 Knooppunt

⁸ Onderliggende rapporten hierover zijn te vinden op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/02/17/nrm-quickscan-opknippen-mirt-project-a1-a28-knooppunt-hoevelaken> en <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/05/21/knooppunt-a28-a1-hoevelaken-stikstofdepositieberekeningen>.

Hoevelaken in combinatie met het voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld. Daarbij concluderen Rijk en regio dat variant vier leidt tot positieve verkeerskundige resultaten, tegen relatief beperkte middelen. In deze variant wordt de capaciteit op de A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken in beide richtingen en ten westen van knooppunt Hoevelaken richting het westen vergroot. Dit in combinatie met maatregelen die de doorstroming van de A1-A30 aansluiting Barneveld verbeteren én het verlengen van de spitsstrook op de A28 in knooppunt Hoevelaken. Hiermee wordt het grootste knelpunt, namelijk de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting Barneveld, opgelost. De kosteninschatting van deze variant bedraagt circa € 475 mln. (met een bandbreedte van 25%). Ter vergelijking: het budget van project Knooppunt Hoevelaken voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 1.145 mln. (prijspeil 2022).

Deze variant kent echter nog steeds een substantiële stikstofopgave (de hoogst berekende bijdrage is 32 mol/ha/jaar in de directe nabijheid van de A1 op de Veluwe). Rijk en regio werken samen om een oplossing te vinden voor de stikstofopgave. Komende periode werken Rijk en regio aan een besluit in het BO MIRT 2025 over een plan van aanpak om variant vier nader uit te werken tot een (ontwerp)projectbesluit. Daarbij zet het Rijk zich in om de bijbehorende financiering en capaciteit te alloceren. Hierbij blijft zicht op volledige realisatie van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in lijn met het Ontwerptracébesluit van 2018 en eerder gemaakte bestuurlijke afspraken.

Derde perron Amsterdam-Zuid

Eind 2023 is de Planning- en Studiefase van het project Derde Perron gestart. Om de kosten in het verdere ontwerpproces goed te kunnen beheersen, is besloten de kostenraming van het project te herijken. Zo is het vertrekpunt voor deze fase geschoond van de excessieve prijsstijgingen uit de voorgaande periode. Uit de herijking blijkt dat de projectscope niet meer te realiseren is binnen het huidige projectbudget, de raming bedraagt € 597 mln. tegen een projectbudget van ca. € 459 mln. Dit is de komende periode dan ook onderwerp van gesprek. Het grootste deel van de stijging – bijna driekwart – is echter toe te schrijven aan de excessieve kostenstijgingen van materiaal en arbeid.

De Planning- en Studiefase wordt vooralsnog volgens planning voortgezet. In 2027 zijn voor het vervolg van het project richtinggevende keuzes noodzakelijk inclusief evenwicht in raming en budget. De Kamer zal op dat moment nader worden geïnformeerd of eerder als daar aanleiding toe is.

2.5. Regio Zuid

Wilhelminakanaal Sluis II

In november 2024 is de Kamer geïnformeerd over de MIRT-projectbeslissing het project Wilhelminakanaal Sluis II. Daarna is door Rijk en regio verder gewerkt aan een Bestuursovereenkomst (BOK). Op 10 maart 2025 is het startschot gegeven voor de nieuwbouw van Wilhelminakanaal Sluis II en is de BOK ondertekend. In de BOK zijn nadere afspraken gemaakt over onder andere 30% cofinanciering van het project door Noord-Brabant en Tilburg. Dit betekent dat weer een stap gezet is in de opwaardering van het Wilhelminakanaal voor grotere schepen. De aanbesteding start binnenkort; naar verwachting vindt de gunning aan een aannemer voor de zomer van 2026 plaats. De voorlopige planning voor ingebruikname van het Wilhelminakanaal voor klasse IV-schepen is voorzien in 2029.

Meanderende Maas

De Kamer is eerder geïnformeerd over de ondertekening van de BOK Meanderende Maas en de overgang naar de realisatiefase.⁹ Destijds was duidelijk dat de planning- en studiefase tien maanden langer had geduurd dan bij aanvang van die fase werd verwacht. Primaire oorzaak hiervoor was de juridische complexiteit bij het verankeren van de toepasbaarheid van gebiedseigen grond in het Projectplan Waterwet. Waterschap Aa en Maas, provincie Noord-Brabant en lenW hebben de extra kosten van ongeveer € 3,9 mln. als gevolg van deze vertraging gezamenlijk bekostigd, waarvan circa € 1,5 mln. door lenW aanvullend wordt bijgedragen.

Groene Rivier Well

Voor het project gebiedsontwikkeling Groene Rivier Well zijn Rijk en regio gekomen tot een gezamenlijke financiële dekking voor de realisatie. Daarvan zal het Rijk maximaal € 38 mln. extra bijdragen (inclusief beheer en onderhoud). De regio heeft € 15 mln. aan aanvullende maatregelen genomen. Door de Groene rivier aan te leggen heeft de rivier na de uitvoering meer ruimte en zal de waterveiligheid op orde zijn. Er is door deze maatregel ook een kans om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, de natuur uit te breiden en te voorzien in natuurinclusieve landbouw.

2.6. Nationaal

Aanpak herstart zeventien gepauzeerde MIRT-projecten

In 2023 heeft lenW moeten besluiten om zeventien MIRT-projecten te pauzeren vanwege de opeenstapeling van financiële, stikstof- en personele problematiek, en de middelen hiervoor in te zetten voor tegenvallers bij lopende projecten en intensivering op instandhouding.¹⁰ In juni 2024 heeft de Kamer een eerste aanzet voor een Plan van Aanpak herstart gepauzeerde MIRT-projecten ontvangen.¹¹ Aan de Kamer is toegezegd een analyse op te stellen over welke van de 17 gepauzeerde projecten als eerste opgestart kan worden in 2025, evenals een stand van zaken van de gepauzeerde projecten waarbij ingegaan wordt op de mogelijkheid tot het faseren of opknippen van projecten. Ter invulling van deze toezeggingen is een aanpak herstart opgesteld, die een bijlage bij deze brief is.

Met het toezenden van de «Update Integrale Mobiliteitsanalyse» is de Kamer geïnformeerd over de impact van het pauzeren van de zeventien projecten op de doorstroming en verkeersveiligheid.¹² De opgave van de zeventien gepauzeerde projecten blijft urgent. Nut en noodzaak van deze projecten staan niet ter discussie. Daarom maakt lenW geen onderscheid in urgentie voor herstart.

Voor de mogelijkheden van een herstart kijkt lenW naar de kansen die er zijn ten aanzien van de randvoorwaarden stikstof, financiën en capaciteit. In het licht van de beperkingen is het de ambitie van lenW ieder jaar één gepauzeerd project op te starten, mits voldaan kan worden aan deze randvoorwaarden. In lijn met de motie van de leden Grinwis en Vedder

⁹ Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

¹⁰ Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

¹¹ Bijlage 2024D26244 bij Kamerstuk 36 410 A, nr. 61

¹² Bijlage 2023D49872 bij Kamerstuk 36 410 A, nr. 21

verkent lenW per gepauzeerd project de mogelijkheid projecten in fasen op te knippen.¹³

In de BO's MIRT, ten eerste van 2025, overleggen Rijk en regio over de gepauzeerde projecten en eventuele kansen die er zijn ten aanzien van stikstof, financiën en capaciteit. Conform de motie Krul wordt de Kamer in de MIRT-brief najaar 2025 geïnformeerd over de stand van zaken.¹⁴

Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

Vorig jaar heeft lenW besloten om € 280 mln. te reserveren voor het uitvoeren van kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming van automobilititeit op het nationale netwerk. Het doel is om snel concrete maatregelen te nemen waar de weggebruiker positief effect van ervaart. De regio's hebben inmiddels maatregelen voorgesteld bij lenW, zoals het verbeteren van de afritten en kruispunten/rotondes rond de snelwegen en aangrenzende wegen. Deze voorstellen zijn door lenW beoordeeld aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader (o.a. gericht op het snel en kosteneffectief bereiken van verbetering van de doorstroming). Rijk en regio hebben afgesproken dat de regio de komende periode de kansrijke maatregelen verder uitwerkt, zodat in het BO MIRT 2025 definitieve besluitvorming kan plaatsvinden over de inzet van de € 280 mln. aan Rijksmiddelen voor deze kansrijke maatregelen.

Verkeersveiligheidsaanpak Rijks-N-wegen

Er is € 200 mln. beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen.¹⁵ Hiermee worden maatregelen getroffen in twee verschillende tranches. De Kamer wordt hierover jaarlijks geïnformeerd.

Naar verwachting is eind dit jaar de helft van de maatregelen uit de eerste tranche uitgevoerd en zijn de resterende maatregelen in opdracht gegeven of vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst met regionale partijen. Dit jaar nog wordt bijvoorbeeld de moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding gerealiseerd op grote delen van de N57 en N59. In het najaar van 2025 worden met het groot onderhoudsmoment op de N99 diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, zoals aanpassingen bij de rotonde met het defensieterrein, bermmaatregelen, aanpassingen in het profiel en het terugbrengen van de snelheid naar 80 km/uur. De maatregelen op de N33 worden meegenomen met het groot onderhoud in 2025/2026. Voor enkele projecten start de realisatie vanaf 2026. Voor de ongelijkvloerse turborotonde op de N9 ter hoogte van de Kogendijk is recent een samenwerkingsovereenkomst gesloten en de verwachte realisatietermijn is 2026/2027. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, geldt dat de aanpak op de N18 wordt geoptimaliseerd.¹⁶ Dit betekent dat de scope van het project wordt vergroot. Daardoor wordt de realisatietermijn verschoven naar 2027.

De tweede tranche bevat meer complexe en grootschalige maatregelen, die een lange proceduretijd kennen en meer tijd vragen. Het gaat om de N14, N44, N36, N50 Kampen–Ramspol, N59 en de N915. RWS werkt momenteel aan de planuitwerking van de verkeersveiligheidsmaatregelen in de tweede tranche.

¹³ Kamerstuk 31 305, nr. 492

¹⁴ Kamerstuk 29 385, nr. 132

¹⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1014

¹⁶ Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

Voor de N36 en N50 Kampen–Ramspol geldt dat de kosten voor de rijbaanscheiding hoger uitvallen nu deze verder zijn uitgewerkt. Conform de motie van het lid Veltman is de opgave voor de N36 meegenomen in de bredere afweging voor het MF. Hiermee wordt de motie deels als afgedaan beschouwd. Met de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is het budget voor de N36 opgehoogd met € 115 mln. Met de motie van het lid Veltman¹⁷ en de motie van het lid Pierik¹⁸ wordt verzocht te onderzoeken hoe en op welke manier op de N50 (Kampen–Ramspol) en de gehele N36 (Wierden–Ommen) de rijbanen veiliger gemaakt kunnen worden. Momenteel wordt bekeken wat voor gevolgen de motie Pierik en het extra budget voor de N36 voor de uitgangspunten van het project hebben. Voor de N50 blijft het budget ongemoeid, dus daar zal bekeken moeten worden hoe met het beschikbare budget een verkeersveilige oplossing gerealiseerd kan worden.

Vanuit het programma «Meer Veilig» staan de laatste maatregelen voor een veilige berminrichting op Rijks-N-wegen gepland in 2025 en 2026.¹⁹

Voortgang aanpak spits spreiden en -mijden

Om files op de weg en drukte in de treinen voor reizigers te beperken, werkt lenW samen met andere overheden en maatschappelijke partners aan de aanpak spitsspreiden en -mijden. In aanvulling op de reservering van € 16 mln. waar de Kamer eind 2024 over is geïnformeerd, is in de Voorjaarsnota 2025 een aanvullende meerjarige investering van in totaal € 50 mln. afgesproken.²⁰ De Kamer wordt dit najaar geïnformeerd over de aanpak. Vanuit de verantwoordelijkheid als werkgever is lenW gestart met een pilot om het mijden van de spits door ambtenaren extra te stimuleren.

Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS)

Met de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS) wordt gewerkt aan meer effectieve maatregelen tegen hinder door spoortrillingen. De IBS wordt uitgevoerd door ProRail en wordt in 2025 afgerond. Enkele deelprojecten vragen meer tijd en zullen later worden afgerond. Op 3 november 2025 vindt het slotsymposium plaats. De bijgevoegde voortgangsrapportage (zie bijlage) beschrijft de voortgang in 2024. lenW werkt daarnaast verder aan de ontwikkeling van een landelijke aanpak van spoortrillingen. Hierover zal de Kamer op een later moment worden geïnformeerd.

3. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

Aanpak instandhoudingsopgave

De afgelopen periode is in een aantal aangenomen moties en toezeggingen in debatten ingegaan op het aanbesteden van de infraprojecten van RWS. Daarbij zijn vragen gesteld over het aanbestedingsproces, de meerjarenplanning van projecten die eraan komen en de efficiënte inzet van middelen. Deze vragen hangen samen met de enorme omvang van de infrastructurele instandhoudingsopgave, die onder de uitdagende omstandigheden van dit moment, zoals toegenomen kosten en de schaarste aan personeel, voortvarend moet worden aangepakt. In deze brief wordt ingegaan op de manier waarop RWS invulling aan de opgave

¹⁷ Kamerstuk 36 600 A, nr. 30

¹⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1168

¹⁹ Kamerstuk 34 775, nr. 64

²⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 483

geeft, waarmee ook invulling wordt gegeven aan de moties en toezeggingen over dit onderwerp.

Aanbesteden van infraprojecten

RWS besteedt de uitvoering van projecten aan. Per project worden afwegingen gemaakt over hoe wordt aanbesteed binnen de ruimte die de aanbestedingsregels bieden. Ontwikkelingen, zoals meer focus op instandhouding, de toegenomen krapte op de arbeidsmarkt, toegenomen kosten in de afgelopen jaren, en meer aandacht voor risicoverdeling vragen om extra aandacht in de marktbenadering. Zo heeft RWS voor de intensivering van de instandhouding voor tunnels, bruggen, viaducten en sluizen gekozen voor langjarige programmatische samenwerking met marktpartijen in portfoliocontracten. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een uitzondering in de aanbestedingswet, die gebruikt mag worden als een langere contractduur dan de gebruikelijke vier jaar kan worden gemotiveerd. Met deze portfolioaanpak kunnen leereffecten en innovaties over projecten heen worden benut en wordt aan marktpartijen meer zekerheid op langere termijn geboden. Ook probeert RWS efficiencyvoordelen te realiseren door technisch soortgelijke objecten op deze manier gebundeld aan te besteden, waardoor minder capaciteit nodig is voor het doorlopen van tenders, zoals de motie van de leden Heutink c.s.²¹ vraagt. Zo besparen zowel de opdrachtgever als de marktpartijen die inschrijven tijd en kosten, ook in de waterveiligheidssector. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging over dit onderwerp aan het lid Grinwis bij het CD Water van 18 november 2024.

RWS onderzoekt voortdurend hoe de mogelijkheden van de aanbestedingswet worden benut en maakt gebruik van bijzondere aanbestedingsprocedures, zoals de Concurrentiegericht Dialogo of het Innovatiepartnerschap, die alleen in specifieke gevallen mogen worden toegepast. Momenteel wordt verkend of het op voorhand opnemen van specifieke clausules voor innovatie meer ruimte biedt in de uitvoering en van toegevoegde waarde kan zijn voor de contracten van RWS. RWS voert continu de dialoog met de markt om zelf ook te blijven leren hoe de beoogde langjarige samenwerking met de markt en de gekozen contractvorm daarbij uitpakken en daarop weer te kunnen acteren op basis van de mogelijkheden die de aanbestedingswet biedt. Ook wordt gemonitord of er aanknopingspunten zijn rondom de actuele herziening van de Europese Aanbestedingsrichtlijnen voor verbeteringen in aanbestedingsregelgeving die de samenwerking met de markt en daarmee de productie van RWS bevorderen. Hiermee is de motie van de leden Heutink c.s. beantwoord.²²

Meerjarig inzicht in projecten

De motie van de leden Veltman c.s. vraagt naar versneld inzicht in de staat van de infrastructuur, doelen voor wat betreft het onderhoud de «deelflow» richting marktpartijen, en een plan voor een evenwichtige verdeling van risico's bij de uitvoering van weg- en waterbouwprojecten.²³

Jaarlijks ontvangt de Kamer de rapportage «Staat van de Infrastructuur», waarin de Kamer wordt geïnformeerd over de actuele technische staat van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. RWS voert de instandhoudingsopgave uit op basis van de

²¹ Kamerstuk 36 600 A, nr. 27

²² Kamerstuk 36 600 A, nr. 28

²³ Kamerstuk 36 600 A, nr. 29

minimale kwaliteitseisen zoals beschreven door het basiskwaliteitsniveau (BKN). Vastgesteld is waar een weg, vaarweg, spoorweg of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. In andere woorden: waarvoor ze bedoeld zijn, nu en in de toekomst. Sinds 2024 beschikt RWS over een langjarig vooruitzicht met budget. Er wordt een programmeringsproces doorlopen waarin op basis van functionele, technische en omgevingseisen wordt bepaald welke maatregelen wanneer moeten worden genomen. Daarnaast wordt beoordeeld of deze financieel gedekt kunnen worden en of de beschikbare capaciteit aanwezig is. De beschikbare middelen worden in het programmeringsproces zodanig afgewogen dat een geprioriteerd, maakbaar meerjarig programma tot stand komt.

Voor de eerste vier jaar staat dit meerjarenprogramma goeddeels vast; hoe verder weg in de tijd, hoe flexibeler de programmering nog is. Om marktpartijen te informeren over de projecten die eraan komen, publiceert RWS ten minste twee keer per jaar een inkoopplanning.²⁴ Hierin wordt anderhalf jaar vooruit aangegeven welke projecten, inclusief de geschatte financiële omvang, eraan komen en welke contractvorm wordt voorzien. De infrasector heeft RWS laten weten voornamelijk behoefte te hebben aan inzicht voor de komende vijf jaar. Daarom werkt RWS aan het verrijken van de inkoopplanning om tot een meerjarig inzichtelijke dealflow te komen, waarbij tot 8 jaar vooruit wordt gekeken, te beginnen met de Vernieuwingsopgave. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met marktpartijen binnen de «Taskforce Infra», met als streven dat in 2025 de meerjarige dealflow inzichtelijk is voor de vernieuwingsopgaven en in 2026 voor de totale meerjarige opgave, inclusief onderhoud en nieuwe ontwikkelingen.

Complexe weg- en waterbouwprojecten vragen om een passende risicoverdeling per project. RWS vertaalt dit naar een passende contractvorm waarin de wijze van samenwerken met de markt en het gekozen prijsmechanisme bepalend zijn om te komen tot een risicoverdeling tussen overheid en markt die voor beide acceptabel is. Hiertoe deelt RWS projecten in naar categorieën van eenvoudig tot beleidsrijk en complex. Dat leidt ertoe dat voor de meest risicovolle projecten een andere samenwerkingsvorm en een ander prijsmechanisme gelden dan voor bijvoorbeeld regulier onderhoudswerk. In de continue dialoog tussen RWS en de markt is dit een belangrijk gespreksonderwerp. Daarnaast wordt voorafgaand aan aanbesteding in marktconsultaties getoetst of de beoogde contractvorm en aanpak ook naar inzicht van marktpartijen de best passende is. Tegelijkertijd werkt RWS aan de standaardisering van contractvoorwaarden voor vergelijkbare opgaven om te zorgen voor eenvoud en eenduidigheid, conform de toezegging aan het lid Grinwis bij het CD water 2024.

Het streven is dat de Kamer voorafgaand aan het CD MIRT nog het meerjarenplan instandhouding ontvangt waarin de opgave en aanpak nader worden toegelicht. Dit ter opvolging van de toezegging uit het CD Strategische Keuzes Bereikbaarheid om de Kamer nader te informeren over de meerjarige opgave en aanpak.

²⁴ <https://open.rijkswaterstaat.nl/overige-publicaties/2025/inkoopplanning-rijkswaterstaat-maart/>.

MIRT-investeringen per provincie

Aan het lid Pierik is tijdens het NO MIRT van 2024 toegezegd de verhouding tussen Randstad en regio bij de investeringen van de afgelopen vijf jaar tot heden te onderzoeken. Dit overzicht is voorafgaand aan het CD Strategische Keuzes Bereikbaarheid aan de Kamer gestuurd.²⁵ Tijdens dit debat is door het lid Pierik verzocht om een verdieping met de daadwerkelijke geïnvesteerde bedragen per provincie aan de Kamer toe te sturen. In de bijlage is het toegezegde overzicht te vinden. Wat het kabinet betreft is daarbij sprake van een billijke regionale spreiding.

Dubbelspoor Zwolle – Deventer

Aan het lid De Hoop is toegezegd in gesprek te gaan met de provincie Overijssel, gemeenten Zwolle, Olst-Wijhe en Deventer en de regio Stedendriehoek over spoorverdubbeling tussen Zwolle en Deventer. Zoals toegezegd is lenW in gesprek gegaan met deze partijen over de spoorverdubbeling tussen Zwolle en Deventer. Op basis van eerder onderzoek blijkt dit, naast jaarlijks behoorlijke exploitatiekosten en de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging, flinke investeringen te vragen; schattingen lopen uiteen van € 310 tot € 620 mln. De baten worden beperkt ingeschat. Rijk en regio leggen daarom op dit moment meer prioriteit bij andere (spoorse) projecten.

Eén van deze projecten is een vierde perron voor station Deventer, dat reeds door ProRail wordt onderzocht in het kader van de robuuste inpassing van de Berlijntrein. Een andere maatregel in dit onderzoek met potentieel veel baten, ook buiten de regio, is een snelheidsverhoging tussen Amersfoort en Apeldoorn. Ook wordt nog gekeken naar een snelheidsverhoging tussen Hengelo en de grens en het aanpassen van station Oldenzaal. Het onderzoek zal binnenkort door ProRail worden afgerond. Daarna zal lenW de resultaten hiervan bespreken met de regionale partijen om te zien of en welke maatregelen tot uitvoering gebracht kunnen worden binnen het beschikbare budget van ca. € 30 mln.

Basiskwaliteitsniveau Fiets

Aan de Kamer is per brief toegezegd om deze te informeren over de stand van zaken van het basiskwaliteitsniveau fiets.²⁶ De uitwerking hiervan is in volle gang, maar er is meer tijd nodig dan eerder voorzien. Het dossier is ingewikkeld door de versnippering van fietstoegankelijke infrastructuur op het lenW areaal. De fietstoegankelijke infrastructuur op grond van lenW omvat circa 2.500 kilometer aan wegen en overige paden die door fietsers worden gebruikt en bevinden zich voornamelijk langs weg- en vaarwegen. In het najaar van 2025 wordt de Kamer opnieuw geïnformeerd over de voortgang.

Beleidsvaluatie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten

Aan de Kamer is toegezegd de uitkomsten van een beleidsvaluatie van de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten met de Kamer te delen (zie bijlage). Hierin is gekeken naar het ambitiebereik, de implementatie binnen lenW (inclusief RWS) en ProRail, de samenwerking met de medeoverheden en de door de markt ervaren doorwerking richting de grond, weg en waterbouw. Duidelijk is dat klimaatneutraliteit in 2030 ambitieus is. Uit de evaluatie blijkt dat lenW in de uitvoering maximaal 40% CO₂-uitstoot kan vermijden in 2030. lenW kiest voor een reëel

²⁵ Kamerstuk 36 600 A, nr. 57

²⁶ Kamerstuk 36 410 A, nr. 49

tijdspad. Een tijdspad dat past bij de marktontwikkeling en de Europese regelgeving. Zo bevorderen we een gelijk speelveld en geven we uitvoering aan staande afspraken uit bijvoorbeeld het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen.

Effecten samenwerking RWS met markt- en kennispartijen

Bij de procesevaluatie met betrekking tot de vuurtoren Lange Jaap is aan de Kamer toegezegd om te rapporteren over de effecten van de samenwerking van RWS met markt- en kennispartijen.²⁷ Met de onderstaande toelichting wordt aan deze toezegging invulling gegeven.

Er zijn verschillende vormen van samenwerking met kennispartijen, gericht op het vergroten van deskundigheid, delen van kennis, en de toepassing daarvan in de praktijk bij RWS. Hieronder is een aantal belangrijke samenwerkingsinitiatieven toegelicht.

- In het «NWO Sublime Project» participeert RWS met universiteiten voor de circulariteit en eindelevensduurproblematiek van stalen bruggen.
- Met het Centrum voor Ondergronds Bouwen gebeurt dit op het vlak van tunnelrenovaties en tunnelveiligheid.
- In samenwerking TU Delft en Deltares is een samenwerkingsverband op het gebied van rivierkunde opgezet en worden studenten opgeleid tot rivierdeskundige, waarbij een deel van hen instroomt bij RWS.
- In een onderzoeksprogramma over de rivieren van morgen brengen een aantal promovendi de gevolgen van klimaatverandering op de rivierfuncties waterveiligheid, natuur en bevaarbaarheid in kaart. De inzichten die gedurende de onderzoeken beschikbaar zijn gekomen, zijn direct in de lopende projecten en beheer- en beleidsvraagstukken meegenomen.
- In maart 2024 heeft RWS een marktconsultatie met betrekking tot de strategische verkeer- en vervoersmodellen georganiseerd. Met deze kennisuitwisseling worden de modellen verbeterd.

Informatievoorziening Vuurtoren Westhoofd en problematiek Slijkgat

De motie van het lid Grinwis c.s. verzoekt de regering een onafhankelijke evaluatie uit te voeren naar het sluiten van de nautische post Vuurtoren Westhoofd.²⁸ Het besluit is ondertussen met betrokken partijen geëvalueerd; de rapportage is bij deze Kamerbrief bijgevoegd. In deze evaluatie is ook de problematiek omtrent het Slijkgat meegenomen, zoals is toegezegd bij het CD Tuinbouw, Visserij en Biotechnologie van 8 februari 2024.

De belangrijkste conclusie is dat er vertrouwen bestaat dat de betrokken omgevingspartijen en RWS de benodigde zaken op de juiste manier zullen afronden. Er is echter consensus dat het proces rondom de beëindiging van de dienstverlening beter had gekund. Goede afstemming en heldere communicatie over dergelijke besluiten is noodzakelijk. Op basis van de aanbevelingen heeft Rijkswaterstaat een actielijst opgesteld. Een belangrijk deel van de acties loopt reeds en een deel is ook reeds uitgevoerd. Het gaat om onder andere het voortzetten van het maandelijks peilen en baggeren van het Slijkgat, het afstemmen van beleid en verantwoordelijkheden tussen betrokken overheidsinstanties en het verbeteren van de communicatie voor vaarweggebruikers met duidelijke en makkelijk vindbare informatie. Met het uitvoeren van deze acties wordt verwacht dat

²⁷ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 111

²⁸ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 48

de verloren functies van de Vuurtoren Westhoofd voldoende worden ingevuld en dat de beschikbaarheid van het Slijkgat wordt geborgd voor de vaarweggebruikers. De invulling en voortgang van deze acties worden afgestemd met betrokken omgevingspartijen en vaarweggebruikers.

Gemeentelijke parkeertarieven

De motie van het lid Veltman verzoekt de regering gemeentelijke parkeertarieven voor bezoekers en bewoners in kaart te brengen, deze te vergelijken met het buitenland en hierover in gesprek te gaan met gemeenten.²⁹ Informatie over gemeentelijke parkeertarieven is ruim beschikbaar in publiek toegankelijke bronnen. Data wordt verzameld, gepubliceerd en gevisualiseerd door onder anderen de Rijksdienst Wegverkeer, het Centrum voor Onderzoek van de Economie van de Lagere Overheden en de Vereniging Eigen Huis. Uit deze bronnen blijkt dat parkeertarieven sterk variëren binnen en tussen gemeenten, zowel voor bezoekers als bewoners. Er is sprake van tariefdifferentiatie, onder meer op basis van seizoenen, zones en gebruiksduur. In grote Nederlandse steden zijn de tarieven voor bezoekers relatief hoog ten opzichte van het buitenland. Dit blijkt uit een internationale vergelijking (Global Parking Index) en uit gepubliceerde cijfers van een veelgebruikte Europese parkeerapp.

De zorgen over de hoogte van parkeertarieven en het verdwijnen van parkeerplaatsen is gedeeld met de gemeenten. Dit onderwerp is besproken met onder meer de VNG tijdens het BO Mobiliteit van mei 2025, zoals toegezegd aan de leden Peter de Groot en Veltman.³⁰ Hier is door de betrokken partijen onderstreept dat de verantwoordelijkheid voor het parkeerbeleid, inclusief de tarifiering en het aantal plekken, bij gemeenten ligt. Hiermee is uitvoering gegeven aan de motie en de toezegging aan de Kamer.

4. Slot

Over de uitkomsten van het volgende BO MIRT wordt de Kamer zoals gebruikelijk per brief geïnformeerd, in aanloop naar het volgende Notaoverleg MIRT.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat a.i.,
S.Th.M. Hermans

²⁹ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 39

³⁰ Aanhangsel Handelingen II 2024/25, nr. 676