Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
7 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/319196

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn
12-11-2024

Bijlage(n)
8

Aan Minister
Staatssecretaris

nota

Definitieve versie MIRT-brief

Aanleiding
Bijgaand treft u de definitieve versie van de MIRT-brief. Hierin zijn uw opmerkingen op de eerdere versie verwerkt. De MIRT-brief wordt op dinsdag 12 november naar de Kamer verzonden.

Geadviseerd besluit
1. Instemmen met de inhoud van de brief, de lakvoorstellen en verzending naar de Tweede Kamer.
2. Instemmen met de definitieve verdeling van de restbudgetten van de gepauzeerde projecten.

Kernpunten
Ad 1.
- Belangrijkste punten in de brief zijn de terugmeldingen van de BO's over de verschillende MIRT-projecten inclusief moties en toezeggingen hierover.
- U heeft eerder een conceptversie van de MIRT-brief ontvangen (IenW/BSK-2024/12734). In deze versie zijn nieuwe teksten en inhoudelijke wijzigingen met gele arcering aangegeven.

Ad 2.
- Binnen de toedeling van de restbudgetten heeft een mutatie plaatsgevonden bij de projecten A58 Stedelijke Regio Breda Tilburg (STRB) en A1/A28 knooppunt Hoevelaken. Daardoor is het totaal van € 96 mln. voor mitigerende maatregelen gewijzigd naar € 159 mln.
- Eerder was er in totaal nog een bedrag van circa € 550 mln. beschikbaar dat meeloopt in de voorjaarsbesluitvorming. Daarvan zou maximaal € 350 mln. worden gereserveerd voor kleine maatregelen gericht op het verbeteren van het autonetwerk.
- Als gevolg van de mutatie bij het project A58 STRB en A1/A28 knooppunt Hoevelaken wordt het bedrag van circa € 550 mln. aangepast naar circa € 490 mln. Hierdoor wordt ook het bedrag van € 350 mln. voor kleine maatregelen aangepast naar maximaal € 290 mln.

Krachtenveld
De brief is afgestemd binnen DGMo met de directies WV, OVS, MenG, ISM, DuMo, binnen DGLM met MZ, binnen DGWB met WRZ en verder met FEZ, RWS, VRO en

de IRF. Daarnaast zijn relevantie passages van de brief afgestemd met de MIRT-regio's.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Nr.	Naam	Informatie
02	MIRT-brief november 2024	Kamerbrief MIRT
03	Bijlage: Afsprakenlijst BO MIRT 2024	De lijst met afspraken die zijn gemaakt tijdens de BO's MIRT van 6 en 7 november 2024.
04	Bijlage: Quickscan Goudappel woningbouwkansen op spooremplacementen	Rapport. Bijlage bij tekst over emplacementen en woningbouw in de MIRT-brief.
05	Bijlage: Evaluatie PWE en het MIRT-proces	Rapport. Bijlage bij tekst over Participatieve Waarde Evaluatie in de MIRT-brief.
06	Bijlage: Voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit 2024	Voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit. Bijlage bij tekst over Woningbouw en Mobiliteit in de MIRT-brief.
07	Bijlage: Zicht op de Lelylijn	Eindrapportage Lelylijn. Bijlage bij tekst over Lelylijn en Nedersaksenlijn in de MIRT-brief.
08	Bijlage: Hoofdrapport Nedersaksenlijn	Hoofdrapport Nedersaksenlijn. Bijlage bij tekst over Lelylijn en Nedersaksenlijn in de MIRT-brief.
09	Beslisnota's MIRT-brief november 2024	Beslisnota's van terugkoppelingen in de MIRT-brief die nieuwe financiële besluitvorming bevatten. Zie hieronder voor een leeswijzer.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's (bestand 09)

Datum	Beslisnota
07-11-2024	Definitieve versie MIRT-brief
05-11-2024	Uitwerking AROV-overeenkomst Limburg
05-11-2024	Inzet restbudgetten
25-10-2024	BOK Randstadrail Metronet
23-10-2024	Programmering Veilig Slim Duurzaam
18-10-2024	Financiële besluitpunten BO MIRT GVC 2024

17-10-2024	Regiovoorstellen gepauzeerde wegprojecten
15-10-2024	Alternatieve bestemming middelen HWN/OWN knelpunten Drenthe
07-10-2024	Definitieve afspraak inzet middelen HWN/OWN knelpunt Groningen
04-10-2024	Selectie doorfietsroutes bijdrage € 18 miljoen
12-09-2024	Overdracht Merwedekanaal
01-08-2024	Extra financiering Paddepoelsterbrug
17-06-2024	Projectbeslissing en ondertekening BOK realisatie Meanderende Maas
03-06-2024	Kostenverdeling Lelylaan station
17-04-2024	Doorzettend Beter Bediend en 24/7 ZN
21-12-2021	Accorderen 50/50 bijdrage Jan Blankenbrug

Datum
7 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/319196

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan
Minister
Staatssecretaris

Bijlage(n)
8

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
5 november 2024

Onze referentie
Vul hier het CM-nummer in

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn
05-11-2024

Bijlage(n)
Vul hier het aantal bijlagen in

Aan Minister

nota

Inzet restbudgetten

Aanleiding

Op 4 november is met u gesproken over de inzet van de restbudgetten. Met deze nota is uw richting uitgewerkt in besluitteksten voor de BO's MIRT (zie toelichting).

Geadviseerd besluit

- Instemmen met de besluitteksten voor de BO's MIRT 2024.

Kernpunten

- Conform uw besluit wordt € 143 miljoen ingezet voor kleine maatregelen (A1/A30 en A4/N211) en mitigerende maatregelpakketten (A58, A2, A15 en A4/N14).
- Na effectuering van deze besluiten resteert in totaal circa € 550 mln. aan planflexibel budget voor de gepauzeerde projecten.
- IenW wil in lijn met het Regeerprogramma onder andere de gepauzeerde projecten *gefaseerd* opstarten (1 per jaar) en met *kleine* maatregelen de bereikbaarheid in heel Nederland en in iedere regio op orde brengen.
- In dit licht besluit u nu ook de resterende € 550 mln. hiervoor te reserveren.
- De intentie is om € 200 mln. bij Voorjaarsnota te reserveren voor het herstarten van een gepauzeerd project. Eenheid van Kabinetsbeleid [redacted]
- U reserveert de € 350 mln. voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk (op OWN of HWN) of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk. Alle regio's worden in de BO's MIRT uitgenodigd met voorstellen te komen. U houdt hierbij wel een slag

om de arm door aan te geven dat de besluitvorming over deze voorstellen meeloopt in de voorjaarsbesluitvorming, maar bij de regio's zijn wel grote verwachtingen gewekt.
- Het t.z.t. nakomen van deze afspraak houdt in dat deze restbudgetten bij de voorjaarsbesluitvorming niet meer beschikbaar zijn voor het opvangen van tegenvallers en/of opstarten van andere projecten. De kans dat hiermee andere projecten(budgetten) geherprioriteerd moeten worden in het voorjaar neemt hierdoor toe.
- Over de exacte voorwaarden waaraan de voorstellen moeten voldoen, moet later dit najaar nog een besluit worden genomen, na afstemming hierover met de regio's.

Krachtenveld
De besluiten zijn afgestemd met het ministerie van Financiën/IRF.

Toelichting
U bent eerder geïnformeerd over de financiële strategie MF ((IenW/BSK-2024/13139).

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting: besluitteksten BO's MIRT

Datum
5 november 2024

Onze referentie
Vul hier het CM-nummer in

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan
Minister

Bijlage(n)
Vul hier het aantal bijlagen in

In het kort:

- In 2023 heeft IenW besloten om veertien weg- en drie vaarwegprojecten te pauzeren (herprioritering MIRT/Mobiliteitsfonds). Hierdoor kon er doorgewerkt worden aan de grote onderhoudsopgaven op de netwerken en aan aanlegprojecten die (in naderende) realisatie zijn. Concreet is er circa € 4 miljard aan budget binnen het Mobiliteitsfonds geschoven1. Binnen het wegenprogramma ging het om circa € 3,4 miljard. Voor vaarwegen ging het om circa € 0,5 miljard.
- Bij de veertien gepauzeerde wegprojecten resteerde na herprioritering een beperkt planflexibel budget van circa 13%. Het totaal hiervan betreft circa € 0,7 miljard (prijspeil 2024). Voor de drie vaarwegprojecten is dit budget niet beschikbaar.
- Door het Rijk is uitgedragen dat resterend projectbudget voor de wegprojecten in de basis bedoeld is voor een herstart. De onderliggende opgaven zijn immers niet verdwenen.
- De bestuurlijke afspraak is gemaakt dat de betreffende regio's voorstellen kunnen doen voor alternatieve maatregelen per gepauzeerd wegproject, passend binnen het resterend projectbudget.
- In september 2024 hebben de betreffende regio's voorstellen voor alternatieve maatregelen ingediend bij IenW.
- Deze voorstellen zijn getoetst en beoordeeld door IenW aan de hand van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader tussen Rijk en regio.
- IenW reserveert voor verschillende voorstellen in totaal € 143 miljoen uit de restbudgetten.

<u>Voorgesteld besluit Oost:</u>

- Voor de kleine, maar belangrijke maatregel verbindingsboog A1/A30 reserveert IenW € 12 mln. Hiermee wordt een deel van het project A1/A30 Barneveld gerealiseerd. De provincie Gelderland zal, in overleg met het Rijk, de planuitwerking uitvoeren. RWS zal de realisatiefase op zich nemen.

<u>Voorgestelde besluiten Zuidwest:</u>

- Voor de kleine, maar belangrijke maatregel aansluiting A4/N211 Harnaschknoop reserveert IenW € 35 mln. Hiermee wordt een deel van het project A4 Haaglanden – N14 gerealiseerd. Vanwege schaarse RWS-capaciteit, is een voorwaarde van IenW dat de provincie Zuid-Holland de realisatie (incl. planuitwerking) van de A4/N211 op zich neemt.
- Voor de A15 Papendrecht-Gorinchem reserveert IenW € 8,5 mln. voor het verlengen van de lopende korte termijn aanpak met 10 jaar tot 2035 en € 7,5 mln. voor ondersteunende maatregelen (fietsinfrastructuur, hubs en Park & Ride).
- Voor de A4 Haaglanden-N14 reserveert IenW € 8,5 mln. voor de start van een korte termijn aanpak voor 10 jaar tot 2035 en € 7,5 mln. voor nader te bepalen ondersteunende maatregelen.

<u>Voorgestelde besluiten Zuid:</u>

- Voor de A58 (Stedelijke Regio Breda Tilburg) reserveert IenW € 10 mln. voor werkgevers- en logistieke aanpak, OV en fiets en aanpak sluipverkeer onderliggend wegennet.
- Voor de A2 Deil-Vught reserveert IenW € 54 mln. voor een adaptief maatregelenpakket voor werkgeversaanpak, OV en fiets en aanpak sluipverkeer onderliggend wegennet.

In het kort ten aanzien van de voorgenomen inzet van de resterende circa € 550 mln.:

- Na effectuering van deze besluiten resteert in totaal circa € 550 mln. aan planflexibel budget voor de gepauzeerde projecten. Dit budget wordt volledig afgeroomd bij de gepauzeerde projecten. De projecten blijven wel in het MIRT-overzicht.
- In het regeerprogramma is aangegeven dat IenW het maximale wil doen om Nederland bereikbaar te houden, maar het kabinet ook ziet dat de komende jaren niet alles tegelijk mogelijk is.
- IenW wil daarom onder andere de gepauzeerde projecten *gefaseerd* opstarten (1 per jaar) en met *kleine* maatregelen de bereikbaarheid in heel Nederland en in iedere regio zoveel mogelijk op orde brengen en houden. Met de resterende 550 mln. kan een bijdrage hieraan worden geleverd.

Voorgestelde besluiten:

- I&W reserveert € 200 mln. voor het opstarten van een van de gepauzeerde projecten. Voornemen is om voorjaar 2025 een besluit te nemen welk project dit betreft. Voorwaardelijk bij de keuze is dat de budgettaire reservering qua omvang past bij de MIRT-spelregels, er geen acuut stikstofprobleem is in de eerste te doorlopen MIRT-fase en geen personele inzet van RWS nodig is voor de eerste te doorlopen MIRT-fase.
- IenW reserveert de resterende middelen, circa € 350 mln., voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van de weginfrastructuur (op OWN of HWN) of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk:
    - Alle regio's is gevraagd met voorstellen te komen die op korte termijn te realiseren zijn.
    - Besluitvorming over de deze maatregelen loopt mee met de integrale besluitvorming rond het MF in het kader van de Voorjaarsbesluitvorming 2025.
    - De exacte criteria aan de hand waarvan deze maatregelen worden getoetst, zullen dit najaar, na overleg met de regio's door IenW worden vastgesteld. Te denken valt onder meer aan cofinanciering door de regio en snelheid van realisatie.
    - Anders dan de besluiten voor de gepauzeerde projecten hoeft er geen directe koppeling te zijn met de opgaven waarvoor de gepauzeerde projecten een oplossing bieden. Voorwaardelijk is wel dat de maatregelen maakbaar moet zijn (o.a. stikstof) en er geen personele inzet van Rijkswaterstaat voor de realisatie van de maatregelen nodig is.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
5 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/310397

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Beslistermijn
5 november 2024

Bijlage(n)
2

Aan Staatssecretaris
Minister

nota

Uitwerking afwikkeling AROV-overeenkomst Limburg

Aanleiding

Op grond van subsidieregeling voor het actieprogramma regionaal OV (AROV) heeft Limburg in 2012 € 36,7 miljoen ontvangen met als doel met Vlaanderen een tramverbinding tussen Maastricht en het Belgische Hasselt aan te leggen. Afgelopen voorjaar is definitief duidelijk geworden dat na Vlaams besluit de tram er niet gaat komen. Hierop hebben we met de vorige bewindspersonen besproken hoe om te gaan met deze middelen. De vorige minister heeft gereageerd op een beslisnota over de wijze waarop IenW de afspraken van de tram Hasselt-Maastricht met Limburg financieel en juridisch kan afronden[1]. Hierbij is aangegeven dat de AROV-overeenkomst formeel wordt afgehecht en de middelen in Limburg onder strikte kaders worden (her)bestemd, op basis van tegenvallers en/of ongedekte bestuurlijke afspraken. Dit is een afwijking van het gangbare beleid, en het gegeven ambtelijk advies, om meevallers generiek terug te laten vloeien in het Mobiliteitsfonds.

Afgelopen periode is met het mandaat van de vorige minister toegewerkt naar een pakket, waarbij oog is voor de gestelde voorwaarden van IenW.

Geadviseerd besluit

- Instemmen met het afhechten van de AROV-overeenkomst.
- In lijn met eerder politiek mandaat, maar in afwijking van de reguliere werkwijze en het ambtelijk advies, met de provincie Limburg tot hernieuwde invulling komen van deze middelen. Deze middelen daarbij in lijn met voorwaarden zoals gecorrespondeerd aan de Kamer op van 20 juni 2024 (TK 36410-A, nr.61) ten goede te laten komen aan de verstedelijkingsopgave rond Maastricht, het oplossen van een nautisch knelpunt en het realiseren van een waterstandsdaling op de Maas en de doorgroei van de Drielandentrein.
- Uw ambtsvoorganger heeft met het oog op zorgvuldigheid in een demissionair kabinet geadviseerd dit via de MR te laten verlopen. Gezien de omvang en aard van het besluit is dit ons inziens een te zware procedure.

Met het oog op het vastleggen in het BO MIRT van 6 november aanstaande wordt u geadviseerd spoedig akkoord te geven. Inzet is om de Tweede Kamer vervolgens via de MIRT-brief van 11 november 2024 te informeren over de afspraken (op hoofdlijnen) met de provincie Limburg. Vastlegging van de

[1] Nota IENW/BSK-2024/99041, 12 april.

afspraken in een bestuursovereenkomst met Limburg is voorzien in de eerste helft van 2025. Deze bestuursovereenkomst wordt ter goedkeuring aan uw worden voorgelegd.

Kernpunten
Het voorgesteld pakket betekent het eerst formeel afronden van de AROV[2]-overeenkomst. De middelen worden vervolgens rondom Maastricht door de provincie Limburg opnieuw geïnvesteerd, waarbij de hoofdlijn van de afspraak is dat de provincie hiermee een aanzienlijke opgave van IenW overneemt. De voorstellen zijn in lijn met eerdere inzet waarmee de vorige minister heeft ingestemd. Dit betreft de sloop van de spoorbrug incl. overdracht van de omliggende gronden en assets, de aanpak van overwegen noodzakelijk voor frequentieverhoging van de Drielandentrein (Aken-Heerlen-Maastricht-Luik). Daarnaast een bijdrage aan een langzaam verkeersbrug om de verstedelijkingslocatie in Maastricht te ontsluiten, hetgeen strikt genomen nieuw beleid betreft. De gemeente Maastricht heeft dit in het kader van de Spoorbrug Maastricht teruggevraagd voor het laten slopen van de spoorbrug omdat de Maas hier als een barrière fungeert voor ontsluiting van de nieuwe woonlocatie. Om die reden wordt de financiering voor de langzaam verkeersbrug opgenomen in dit pakket.

<u>Pakket</u>
Rijk en regio hebben in lijn met, binnen de gestelde kaders van, de Kamerbrief van 20 juni 2024 (TK 36410-A, nr.61) en binnen het beschikbare budget van €36,7 miljoen (prijspeil 2024) afspraken gemaakt over de herbestemming van de Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) voor het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid

De provincie Limburg zal met deze middelen:

1. Zorgdragen voor het realiseren van het aanpassen van de overwegveiligheid tussen Maastricht en Eijsden zodat de tweede drielandentrein naar Luik kan gaan rijden. De provincie Limburg zal daartoe aan ProRail de opdracht geven om dat te realiseren en zal daarvoor een bedrag van € 6,5 miljoen reserveren;
2. Een opdracht verstrekken aan Rijkswaterstaat (RWS) om de spoorburg te slopen. RWS ontvangt van de provincie de benodigde middelen à € 10 miljoen voor de sloop van de spoorbrug, inclusief de pijlers, waardoor een waterstanddaling van ca. 5 cm kan worden bereikt en een scheepvaart-onveiligheidsprobleem wordt opgelost.
3. De gronden en assets van het spoor tussen Maastricht en grens overnemen van ProRail voor een bedrag van € 4,5 miljoen. De provincie is voornemens deze gronden door te leveren en met de gemeente Maastricht afspraken te maken over de sanering en gebiedsontwikkeling van deze gronden.
4. Een afspraak maken met de gemeente Maastricht over de realisatie van langzaam verkeersbrug met een bijdrage van € 15,7 miljoen uit de AROV-middelen, onder de voorwaarde dat de gemeente Maastricht uiterlijk in 2026 de benodigde vergunning voor sloop van de spoorbrug afgeeft.

[2] Actiegericht regionaal openbaar vervoer

Om de bovenstaande opgaven tot uitvoering te brengen heeft de provincie Limburg de intentie aanvullend Lopende onderhandelingen uit eigen middelen te investeren.

Rijk en regio spreken af dit verder uit te werken in een bestuursovereenkomst, waarmee de AROV-overeenkomst wordt beëindigd.

Het financieel overzicht staat in onderstaande tabel.

Wat	**€ in miljoenen**
Langzaam verkeersbrug	€ 15,7 miljoen
Gronden en spoorassets	€ 4,5 miljoen
Sloop spoorbrug	€ 10 miljoen
Drielandentrein overwegveiligheid	€ 6,5 miljoen
Totaal	Maximaal € 36,7 miljoen[3]

Krachtenveld
Met de Provincie Limburg is tot een laat moment gesproken over de wijze waarop de middelen opnieuw kunnen worden aangewend. De inzet voor het BO MIRT zoals bovenstaand is weergegeven, is met de gedeputeerde van Limburg besproken.

Binnen IenW en met ProRail zijn de concept-afspraken besproken of mede tot stand gekomen. Over de sloop van de spoorbrug is afstemming geweest met de directie MZ en RWS. RWS en ProRail hebben afgelopen voorjaar gezamenlijk het toekomstbeeld over de spoorbrug in Maastricht, waarin ook de langzaam verkeersbrug was opgenomen als sleutel om tot een win-win te komen, aangeboden aan de DGLM en de DGMo. Over de levering van de gronden en spoorassets, alsmede de aanpak van overwegen bij de Drielandentrein is betrokkenheid geweest van de regiodirecteur Zuid van ProRail.

Indien niet tot overeenstemming wordt gekomen, kan IenW terugvallen naar het scenario om de meevallers generiek terug te laten vloeien in het Mobiliteitsfonds. De door Limburg gemaakte kosten voor het tramproject heeft de provincie Limburg voor haar rekening te nemen en maken geen deel uit van de afspraken.

Toelichting

Politieke context
Het voorgestelde pakket doet recht aan de motie Cramer Koopmans met de maatregel voor de Drielandentrein[4]. Dit amendement ziet toe op het geven van een impuls aan het grensoverschrijdend regionaal spoorvervoer. Oorspronkelijk was hieruit €6 miljoen gereserveerd.

Naar aanleiding van de motie De Hoop c.s.[5], die de regering verzocht geen onomkeerbare stappen te zetten, is er in opdracht van DGMo en DGLM een toekomstbeeld over de spoorbrug in Maastricht opgesteld. Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2023 is afgesproken in gesprek te blijven en de spoorbrug te agenderen op het BO Leefomgeving van 2024.

[3] De kosten zijn onderbouwd in de toekomstvisie van de Spoorbrug en/of separaat advies van ProRail (overwegen, gronden & verwijderen assets)
[4] Kamerstukken II 2008-2009, 31 700 A, nr. 71
[5] Kamerstukken II, 2021-2022, 29 984, nr. 959

Financiële/juridische overwegingen
Door de baten en risico's bij de provincie Limburg neer te leggen, bestaat er geen mogelijkheid om aanspraak te maken op het Mobiliteitsfonds.

Rijk en regio spreken af dit verder uit te werken in een bestuursovereenkomst, waarmee de AROV-overeenkomst wordt beëindigd.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Datum
5 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/154267

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatssecretaris en minister

Bijlage(n)
2

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
25 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/303187

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Beslistermijn
05-11-2024

Bijlage(n)
1

Aan Staatssecretaris

nota

Ondertekening Bestuursovereenkomst Randstadrail & Metronet 2024

Aanleiding

Tijdens het BO MIRT van 2022 hebben het Rijk en de regio afspraken gemaakt over een drietal OV-projecten, waarvoor in 2022 totaal €1 mld. beschikbaar is gesteld vanuit het Nationaal Groeifonds. Deze drie projecten zijn:

1. de Oude Lijn (Leiden-Dordrecht), waar een MIRT-verkenning loopt;
2. een BusRapidTransport (BRT)-verbinding tussen Leiden en Zoetermeer. O.b.v. de afgeronde MIRT-verkenning is provincie bezig met het opstellen van een bestuursovereenkomst, waar gemaakte afspraken tussen Rijk en regio worden geformaliseerd. Ondertekening naar verwachting voorjaar 2025;
3. investeringen in uitbreiding Metronet Rotterdam en Randstadrail o.a. bedoeld voor ontsluiting van diverse woningbouwlocaties in Rotterdam en langs Randstadrail. In het BO MIRT van 2022 is afgesproken om in een bestuursovereenkomst (BOK) de afspraken tussen Rijk en regio vast te leggen. Afspraken behelzen o.a. de uitwerking en realisatie van uitbreiding van het Metronet Rotterdam en Randstadrail en over de (financiële) beheersing van het project. De BOK treft u in bijlage 02 aan.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met de 'Bestuursovereenkomst Randstadrail & Metronet 2024" en deze BOK te ondertekenen en marge van het BO MIRT Zuidwest Nederland op 6 november 2024.

Met de accordering stelt u definitief de reservering van €275 mln. (prijspeil 2024, incl. BTW) vast t.b.v. dit project. De Metropool Rotterdam Den Haag (MRDH), in de persoon van Simon Fortuyn, is medeondertekenaar. De MRDH reserveert eenzelfde bedrag voor dit project.

Aansluitend op de ondertekening volgt publicatie van de BOK in de Staatscourant.

Krachtenveld

De medeondertekenaar is de MRDH. Op dit moment bent u n.a.v. het Hoofdlijnenakkoord/Regeerprogramma in overleg met de MRDH over de gevolgen van de 10% budgetkorting en de eventuele overheveling van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) naar de fondsen. Tijdens de begrotingsbehandeling (8-10 oktober) zijn hierover vragen gesteld. De verwachting

is dat de regio dit ook ter sprake brengt tijdens het BO MIRT. Het is niet de verwachting dat dit van invloed is op het ondertekenen van de BOK.

Toelichting
Tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT in november 2022 zijn (wederzijdse) afspraken gemaakt met de regio's over o.a. het bereikbaar maken en ontsluiten van nieuwe woningen. Hiermee werd invulling gegeven aan het toenmalige regeerakkoord, maar past nu ook goed bij de doelen uit het huidige Regeerprogramma.

De meeste projecten waar in 2022 afspraken over zijn gemaakt worden vanuit het Rijk medegefinancierd uit het budget van de €7,5 miljard voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo), dat het toenmalige kabinet had gereserveerd. De drie bovengenoemde projecten (Oude Lijn, BRT Leiden-Zoetermeer en RandstadRail/Metronet) worden echter voor een groot deel gefinancierd vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF). In 2021/2022 is daartoe bij NGF een propositie ingediend waar deze drie projecten deel van uitmaakten. De commissie NGF, met als voorzitter Jeroen Dijsselbloem, heeft toentertijd aan deze projecten €1 miljard toegekend. Dit bedrag is inmiddels toegevoegd aan de IenW-begroting. De projecten zijn ook geen NGF-projecten meer. De toekenning was onder meer te danken aan een positieve Maatschappelijke Kostenbatenanalyse (MKBA). Daarnaast leveren de projecten ook een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van NOVEX-woningbouwlocaties in dit gebied.

Voor het realiseren van het totale project RandstadRail/Metronet is €550 mln. (prijspeil 2024, incl. BTW) nodig. Voor de bekostiging ervan hebben Rijk en regio ieder €275 mln. (prijspeil 2024, incl. BTW) gereserveerd.

Het totale project ziet er als volgt uit:

1. Het Gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 4 (Den Haag-Zoetermeer Station Lansingerland). Dit betekent dat per 2027 de reguliere dienstregeling wordt uitgevoerd met twee aan elkaar gekoppelde voertuigen. Daardoor ontstaat meer capaciteit voor het vervoer van reizigers;
2. Het Gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 2 (Den Haag-Leidschendam) of Lijn 3 (Den Haag -Zoetermeer Centrum) in het stedelijk gebied van Den Haag. Het doel is om in 2029 met twaalf gekoppelde RandstadRail-voertuigen door de tramtunnel Grotemarktstraat en over het RandstadRailstation Laan van NOI te rijden;
3. In twee stappen wordt de frequentie van het Metronet Rotterdam verhoogd. Stap 1 is de E-lijn (Den Haag CS-Pijnacker-Rotterdam CS-Slinge) per 2030. Stap 2 is de C-lijn (Capelle aan de IJssel-Blaak-Schiedam-Spijkenisse) per 2032-2035.
4. Het vergroten van de capaciteit en doorstroming van metrostation Beurs, bij ingebruikname rond 2035;
5. Het vernieuwen van de spoorbeveiliging van het Samenloopdeel[1] met het oog op een hogere frequentie van RandstadRail en Metronet.

[1] Het samenloopdeel is de 5,5 kilometer lange vervlechting van metro en tram tussen de haltes Leidschenveen en Laan van NOI, die beide een eigen beveiligingssysteem hebben.

Datum
25 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/303187

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
1

Belangrijkste aandachtspunten vanuit het Rijk
Wederkerigheid tussen mobiliteit en woningbouw/verstedelijking
De focus van de BOK is het realiseren van belangrijke regionale OV-verbindingen. Het draagt, cf. het Regeerprogramma, bij aan goede bereikbaarheid van voorzieningen, zoals werk, zorg, onderwijs, de supermarkt, familie en vrienden. Daarnaast draagt het bij aan ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. In de kern gaat het erom dat een ieder veilig, betaalbaar en binnen acceptabele tijd en moeite zijn/haar bestemming kan bereiken.

Programma- en risicobeheersing
Het project wordt uitgevoerd door de MRDH. In deze BOK is geregeld dat alle mogelijke risico's qua financiën, planning, tegenvallers, etc. voor rekening zijn van de MRDH. Bij grote onvoorziene omstandigheden kan de MRDH een bestuurlijk overleg met het Rijk organiseren om hierover met elkaar van gedachten te wisselen. Op 23 juni 2023 is (vanuit het landelijke programma Woningbouw en Mobiliteit) het 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit' naar de Tweede Kamer gestuurd. In deze BOK is het 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit' als uitgangspunt gehanteerd, ondanks dat er geen WoMo-middelen mee zijn gemoeid.

Juridische toets
Zowel door juristen van IenW als vanuit regiozijde is een juridische toets uitgevoerd op de BOK. De BOK voldoet aan de kwaliteitseisen van de Aanwijzingen voor convenanten.

Financiën
Op basis van het bestuurlijk overleg MIRT 2022 is voor dit project door Rijk en regio gezamenlijk €509 mln. (prijspeil 2022, incl. BTW) gereserveerd. Inmiddels is dat bedrag na twee jaar indexatie €550 mln. (prijspeil 2024). Het Rijksdeel daarbij is €275 mln. (prijspeil 2024), dat wordt gefinancierd vanuit het -oorspronkelijke- Nationaal Groeifondsbudget. Deze middelen zijn ondergebracht op productartikel 14.02.01 op het Mobiliteitsfonds.

Rondom de beheersing van het project is afgesproken dat tegenvallers en meerwerk in de aanlegfase worden vereffend met minderwerk of meevallers binnen het project. Het budget voor het project is taakstellend. Kostenstijgingen die niet kunnen worden opgevangen binnen de post onvoorzien van het project worden respectievelijk beheerst door middel van optimalisaties binnen scope, scope-aanpassingen, stopzetten van onderdelen van het project en tot slot fasering van de projectenportefeuille binnen de regio. De bijdragen van het Rijk aan het project zal plaatsvinden op basis van afzonderlijke realisatiebesluiten voor elk onderdeel van de scope. Indien een scopewijziging leidt tot meerkosten zal dit worden

bekostigd door MRDH. Bij een scopewijziging die de functionaliteit aantast heeft IenW het recht om haar bijdrage aan het project naar beneden bij te stellen.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
01	Beslisnota ondertekening Bestuursovereenkomst Randstadrail & Metronet 2024	
02	Bestuursovereenkomst RandstadRail & Metronet 2024	De BOK legt afspraken vast tussen IenW en de MRDH over de uitvoering van RandstadRail- en Metronet Rotterdam-projecten.

Frans Trooster
Sr. Beleidsmedewerker

Datum
25 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/303187

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
1

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
23 oktober 2024

Onze referentie
IenW/BSK-2024/305526

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling Mobiliteit en Transities

Beslistermijn
25-10-2024

Bijlage(n)
Geen

Aan Minister en staatssecretaris van IenW

nota

Programmering Veilig, Slim en Duurzaam

Aanleiding

Deze nota bevat een voorstel voor de programmering van een deel van de beschikbare middelen op het budget Veilig, Slim en Duurzaam (VSD). Voor deze afspraken die in cofinanciering met medeoverheden worden gedaan is een bestuurlijke afspraak op het BO MIRT 2024 vereist.

Geadviseerd besluit

1. Om de regionale inzet op minder hinder en het spreiden van de drukte in de spits voor 2025 te borgen door €13 mln. in te zetten voor de regionale samenwerkingsorganisaties.
2. Om €16 mln. te reserveren voor de additionele regionale en landelijke uitvoering van het programma spits spreiden.
3. Om €5 mln. te reserveren voor de uitvoering van het Plan van Aanpak Publieke Mobiliteit.
4. Om €3 mln. in te zetten op verbetering van de doorstroming van het verkeer, door aanpassing van slimme stoplichten en door brandweervoertuigen onderdeel te maken van de dataketen en daarmee de veiligheid op het wegennet te vergroten door betere digitale zichtbaarheid.

Kernpunten

Van het VSD budget is op dit moment Financiël beschikbaar voor programmering.

Financiële stand VSD		
	Mln. €	**Toelichting**
Financiële belangen van de Staat		
Voorstel programmering 2025		
a. Regionale samenwerkingsverbanden	13	Afspraak regionale overheden voor cofinanciering. Regionale uitwerking en implementatie spits spreiden en landelijke aanpak mobiliteitstransitie

b. Aanpak spits spreiden	16	Reservering. Uitwerken programma en eerste jaar uitvoering
c. Publiek Vervoer	5	Reservering. Uitvoering plan van aanpak
d. DMI	3	Opschaling en implementatie
Totaal	**37**	
Resterend	Financiële belangen van de Staat	

Datum
23 oktober 2024

Onze referentie
IenW/BSK-2024/305526

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling Mobiliteit en Transities

Aan
Minister en staatssecretaris van Min. IenW

Bijlage(n)
Geen

a. Regionale samenwerkingsverbanden (investeringsbesluit) – uitwerking besluit BO MIRT 2023

Regionale samenwerkingsverbanden verbeteren de bereikbaarheid binnen hun werkgebied. Dit doen ze met korte termijn maatregelen die snel effect 'op straat' hebben. IenW, provincies, vervoerregio's en gemeenten zorgen via deze samenwerkingsverbanden bijvoorbeeld samen met werkgevers en onderwijsinstellingen dat reizigers en vervoerders met minder last van hinder en goed geïnformeerd kunnen reizen bij grootschalige wegwerkzaamheden. De verbanden adviseren ook werkgevers over mobiliteitsbeleid. Dit verbetert de algehele bereikbaarheid in de regio en vermindert de kosten en administratieve lasten bij bedrijven. De activiteiten van deze organisaties vergen geen stikstofruimte en relatief geringe investeringen en passen daarmee goed in het uitgangspunt 'wat kan wel?'.

De afspraken over de financiering van de samenwerkingsverbanden lopen eind 2024 af. Op het BO MIRT van 2023 spraken rijk en regio af om te bekijken of structurele financiering mogelijk was. Hierover vindt met u het gesprek plaats. Met het oog op de continuïteit dient op het BO MIRT 2024 in ieder geval een besluit voor één jaar genomen te worden. Dat vraagt voor 2025 in totaal €13 mln. Provincies en gemeenten financieren minimaal eenzelfde bedrag en hechten bestuurlijk sterk aan het continueren van de samenwerking. Het bestendigen van deze regionale bereikbaarheidsaanpakken is essentieel voor de regionale vertaling en implementatie van de aanpak spits spreiden. Voorwaarde voor de financiering is dat de verbanden samenwerken met de aanpak spits spreiden.

Landsdeel	Organisatie	mln. €
Financiële belangen van de Staat		

b. Aanpak spits spreiden (reservering) – uitwerking regeerprogramma

U heeft op 17 oktober een presentatie gekregen over de aanpak spits spreiden, daarbij stemde u in met de voorgestelde koers. De Kamer ontvangt voor het einde van het jaar een brief over de inhoud van de aanpak. Uitvoering van de aanpak na

2025 vraagt op een later moment een besluit over een nieuwe investering. Dit kan niet structureel uit het VSD budget gedekt worden.

Voor de verdere uitwerking is voor het eerste jaar naar verwachting €16 mln. nodig. Dit betreft een reservering voor het ontwikkelen van de aanpak, binnen DGMo, met ProRail, RWS, andere departementen en partners zoals werkgevers, werknemers en onderwijsinstellingen. Aandachtspunt hierbij is nadrukkelijk wat het rijk zelf kan doen. De middelen zijn ook bedoeld voor een intensivering van de aanpak door de regionale samenwerkingsverbanden (zie a), onder regie van het programma spits spreiden. Hiermee geeft u invulling aan de van de motie Van Dijk (Kamerstuk 36410-XII- 43) en het regeerprogramma.

c. Publiek Vervoer (reservering) – uitwerking regeerprogramma

Publiek vervoer draagt bij aan de bereikbaarheid van het platteland. Het Regeerprogramma noemt publiek vervoer als invulling van de doelstelling in het Hoofdlijnenakkoord over voldoende bereikbaarheid in landelijke gebieden. Met de reservering van €5 mln. wordt een deel van de verdere aanpak gefinancierd. Belangrijkste doel is de (voorbereiding van) de opschaling van de aanpak naar regio's buiten de pilot die in Zeeland loopt. Hier hebben zich al verschillende regio's voor aangemeld. Naar verwachting is na 2025 een aanvullende investering nodig voor de verdere implementatie.

d. Talking traffic (investeringsbesluit)

Talking Traffic is in 2016 gestart om met slimme oplossingen de doorstroming en de veiligheid in het verkeer te verbeteren. In het kader van de afrondende werkzaamheden is een laatste investering nodig van in totaal €3 mln.:

- Aanpassing slimme stoplichten (iVRI's) á €2 mln. Vermindert de technische complexiteit en faalkansen in de grote steden en drukste gebieden. Bijdrage vindt plaats in cofinanciering gemeenten en onder voorwaarde dat dit de laatste bijdrage vanuit I&W is aan lokale installaties.
- Opschaling Brandweer eenmalig á €1 mln. voor centrale IT-voorziening en voertuigapparatuur. In cofinanciering met Brandweer.

Krachtenveld

- Het VSD budget is in de jaren 2020 – 2024 geprogrammeerd volgens de kaders die in de vorige kabinetsperiode zijn afgesproken met de Minister en de Tweede Kamer. Een deel van het budget is beschikbaar voor invulling van de programmering vanaf 2025.
- Provincies, gemeenten, vervoerregio's en RWS hechten veel waarde aan de regionale samenwerkingsverbanden. De regionale overheden zijn bereid eenzelfde bedrag te investeren in deze verbanden en dit op het komend BO MIRT vast te leggen.
- De landelijke aanpak spits spreiden en mijden wordt momenteel uitgewerkt naar aanleiding van de motie Van Dijk (Kamerstuk 36410-XII- 43) en het regeerprogramma.
- Met publiek vervoer wordt door de integratie van verschillende vervoersdiensten de bereikbaarheid van met name landelijk gebied versterkt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De bewindspersonen

Dir.Mobiliteit en Gebieden:
MIRT-Coördinatie

Rijnstraat 8
Den Haag

Contactpersoon
Beschermin
g
persoonlijke
levenssfeer

Datum
18 oktober 2024

Kenmerk
IENW/BSK-2024/303342

Beslistermijn
11 november 2024

Bijlagen
3

beslisnota

Inzet Rijksmiddelen t.b.v. besluiten BO MIRT
Goederenvervoercorridors '24

Inleiding en doel
In deze nota vragen wij uw akkoord op inzet van rijksmiddelen uit het Goederenvervoercorridorbudget voor de internationale Goederenvervoercorridors (GVC) Oost/Zuidoost en Zuid op het BO MIRT GVC '24. Deze zijn eerder door DO Logistiek en goederenvervoer (DGMo/DGLM) overeengekomen. In totaal gaat het om ruim €22 miljoen aan IenW-besluiten. Deze passen binnen het GVC-budget.

Alle voorgestelde maatregelen dragen bij aan de verdere versterking van onze internationale multimodale goederenvervoercorridors en de daarop gelegen Multimodale knooppunten (zeehavens en economische clusters). Deze worden expliciet in het Regeerprogramma genoemd.

In de bijlagen bij deze nota vindt u een overzicht van alle individuele besluiten voor het BO MIRT GVC (bijlage 1), een korte beschrijving van het Programma Goederenvervoer- corridors (bijlage 2) en een bijgewerkt overzicht van het Goederenvervoercorridorbudget (bijlage 3).
Als voorbereiding op het BO MIRT van 6 november 2024 ontvangt u nog een aparte informatienota met de agenda en de besluitteksten zoals die tussen Rijk en regio (provincies, zeehavens) zijn overeengekomen plus de annotaties daarbij.

U wordt gevraagd akkoord te gaan met:
1. de voorgestelde inzet van Rijksmiddelen voor het BO MIRT GVC (bijlage 1).
2. het herbestemmen van middelen Modal Shift aanpak (€11,0 mln.) binnen het GVC-programma tbv:
    - een reservering voor de uitvoeringsfase Realisatiepacten Multimodale Knooppunt Rotterdam (€2,5 mln.).

- een reservering voor de uitvoeringsfase Realisatiepacten multimodale knooppunten A'dam, Moerdijk, North Sea Port, Nijmegen, Sittard-Geleen/Chemelot en Tiel (€6,0 mln.)
- Het besluit/reservering voor de truckparking Limburg (€2,5 mln.).

3. het herbestemmen van het vrije budget 'buisleidingen' (€2,7 mln.) aan het budget 'multimodale knooppunten' binnen het GVC-programma.

Nadere toelichting bij besluitpunten
Het DO Logistiek en Goederenvervoer (DGMo en DGLM) heeft 8 oktober jl. reeds ingestemd met de voorgenomen financiële besluiten op voorwaarde van latere goedkeuring door u als bewindspersonen. Dit DO bereidt binnen IenW de financiële besluiten voor ten behoeve van het BO MIRT GVC. Rijk en regio hebben de voorgenomen besluiten eerder afgestemd binnen het DO Goederenvervoercorridors d.d. 21 september '23).

- <u>Toelichting besluitpunt 1 akkoord op financiële besluiten</u>
  Een overzicht van de financiële besluitpunten vindt u in de tabel in bijlage 1. Daarin staat ook steeds de regiobijdrage per besluitpunt. Alle besluiten passen binnen het GVC-budget.

- <u>Toelichting besluitpunt 2 herbestemmen budget modal shift</u>
  Hoewel de modal shift aanpak (plus Regeling) nog doorloopt t/m 2025 zijn de onderliggende doelstellingen inmiddels gehaald. Het aantal aanvragen voor modal shift tegemoetkoming blijft in 2024 sowieso beperkt. Daarom willen we het budget dat overblijft herbestemmen binnen het GVC-programma.

- <u>Toelichting besluitpunt 3 herbestemmen budget buisleidingen</u>
  Het nog gereserveerde budget (€2,7 mln.) was gekoppeld aan de ontwikkeling van de Delta Rhine Corridor (uitbreiding buisleidingentraject R'dam -> Noord-Rijn Westfalen/Chemelot). De ontwikkeling ervan is eerder overgedragen aan EZK en daarvoor zijn middelen gereserveerd uit het Klimaatfonds. Voor het verder stimuleren van buisleidingen als modaliteit blijven voor IenW middelen beschikbaar (buiten het GVC-budget om).

<u>Bijlagen:</u>
bijlage 1: het overzicht met BO MIRT GVC-besluiten
bijlage 2: een korte toelichting bij het goederenvervoerprogramma
bijlage 3: het bijgewerkte GVC-budget (zie aparte bijlage)**.**

Bijlage 1: overzicht financiële besluiten

Hieronder zijn de beoogde financiële besluiten t.b.v. BO MIRT GVC weergegeven (rijksbijdrage en regiobijdrage) aangevuld met enkele besluiten tot interne reservering van het GVC-budget. Alle bedragen zijn inclusief btw en in Euro's x 1.000.

Tabel overzicht voorgenomen besluiten Rijk-Regio plus interne IenW reserveringen.

	IenW	**regio**
-Realisatiepact multimodaal knooppunt Rotterdam	2.500	4.000
-Truckparkings Limburg	2.500	
-Werkgroep truckparkings	75	75
-Optimalisatie wegtransport: hubfunctie achterland	20	30
-Autonoom rijden en varen	100	100
-Clean energy hubs en C2ZES	450	544,5
-Lastmile spoor	2.115,5	518,7
-Optimalisatie spoor Port of Moerdijk	580,8	580,8
-Grijze machinistenpool: vergroten veerkracht Brabantroute	565	255
-Zero emissie rangeren Port of Moerdijk	332,5	332,5
-Rail connected	225	225
-Optimalisatie railvervoer Indigo	100	100
-Internationale pilot vers-op-spoor	80	50
-Vervolg nachtelijke weekendbediening Maas en Brabantse kanalen	14	14
-Digitalisering ketens (werkgroep OZO)	160	160
-Living lab digitalisering binnenhavens	250	250
-Living lab digitalisering verslogistiek	150	150
-Supply chain visibility	25	100
-Digitaal transitieteam GVC Zuid	50	50
-Toevoegen spoor aan multimodaal systeem verstoringen (MELVIN)	181,5	121
Totaal BO MIRT besluiten	**10,474,3**	**8,166,5**
-besluit reservering 6 nieuwe Realisatiepacten (o.a. A'dam, Moerdijk)*	6.000	6.000
-Besluit ligplaatsen binnenvaart op de corridor**	5.566	-
Extra interne besluiten GVC-budget	**11,566**	

**Reservering €6 mln.. Latere toekenning op voorwaarde van bevestiging van hetzelfde bedrag door de regio. Deze laatste vindt plaats op de Programmaraad GVC juni 2025.*
***Betreft een intern IenW-besluit, geen BO MIRT-besluit.*

Bijlage 2: Korte toelichting bij Het Programma GV-corridors (GVC)

In het programma GVC werken Rijk en Regio al enige jaren intensief samen om de kracht van de internationale multimodale corridors te vergroten. De zeehavens staan daarin centraal als begin- en eindpunt van logistieke stromen en de verbindingen met economische clusters in het (internationale) achterland. Alle modaliteiten zijn daarin belangrijk en worden ingezet vanuit hun kracht. Door een inmiddels dicht stelsel van fysieke overslagpunten op de corridors (terminals) is de flexibiliteit voor vervoerders om ergens tijdens de rit over te stappen op een andere modaliteit groot. De 'juiste modaliteit op de juiste plaats' en tegengaan van congestie op de weg zijn leidende principes.

We stimuleren de capaciteit en ketenoptimalisatie van alle modaliteiten door gerichte maatregelen. Zo faciliteren we 740meter treinen en vergroten we de capaciteit op rangeerterreinen (spoor), vergroten we het areaal aan kademuren en ligplaatsen en continueren we nachtelijke weekendbediening van bruggen en sluizen op corridors (binnenvaart), en onderzoeken we inzet van superecocombi's (dubbeltrailers), werken we aan een dekkend corridornetwerk aan duurzame laadinfrastructuur voor vrachtwagens en binnenvaartschepen en van beveiligde truckparkings.

Om de multimodale ontwikkeling verder te versterken werken Rijk en regio op de corridors sinds twee jaar samen in praktische meerjarige Realisatiepacten van multimodale knooppunten (zie ook Regeerprogramma). Ook ruimtelijke problematiek (beter benutten van bedrijventerreinen, het juiste bedrijf op de juiste plaats) worden daarin meegenomen.Tilburg en Venlo zijn de voorlopers bij deze realisatiepacten waarbij IenW en Regio (aanjaag)middelen beschikbaar stellen. Nieuwe Realisatiepacten met Rotterdam, Amsterdam, North Sea Port/Zeeland, Moerdijk en Sittard-Geleen/Chemelot zijn onlangs gestart.

Overzichtskaart van de 3 GV-corridors

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
17 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/302210

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Beslistermijn
24-10-2024

Bijlage(n)
14

Aan Minister
CC Staatssecretaris

nota

Regiovoorstellen gepauzeerde wegprojecten (herprioritering MIRT/MF)

Aanleiding

In 2023 heeft IenW besloten om veertien weg- en drie vaarwegprojecten te pauzeren (herprioritering MIRT/Mobiliteitsfonds). Hierdoor kon er doorgewerkt worden aan de grote onderhoudsopgaven op de netwerken en aan aanlegprojecten die (in naderende) realisatie zijn. Concreet is er circa € 4 miljard aan budget binnen het Mobiliteitsfonds geschoven[1]. Binnen het wegenprogramma ging het om circa € 3,4 miljard. Voor vaarwegen ging het om circa € 0,5 miljard. Bij de veertien gepauzeerde wegprojecten resteerde na herprioritering een beperkt planflexibel[2] budget van circa 13%. Het totaal hiervan betreft circa € 0,7 miljard (prijspeil 2024). Voor de drie vaarwegprojecten is dit budget niet beschikbaar. Hier is het budget in 2023 volledig geherprioriteerd om vaarwegopgaven (zowel aanleg als instandhouding) te dekken.

Door het Rijk is uitgedragen dat resterend projectbudget voor de wegprojecten in de basis bedoeld is voor een herstart. De onderliggende opgaven zijn immers niet verdwenen. Wel is de bestuurlijke afspraak gemaakt dat de regio voorstellen kan doen voor alternatieve maatregelen per gepauzeerd wegproject, passend binnen het resterend projectbudget. In september 2024 heeft de regio voorstellen voor alternatieve maatregelen ingediend. Deze maatregelen kunnen worden gefinancierd uit het resterend projectbudget. De regio verwacht over deze voorstellen – conform afspraak Rijk/regio – bij de BO's MIRT 2024 afspraken te maken.

In deze beslisnota wordt u gevraagd uiterlijk 24 oktober een besluit te nemen over de voorstellen van de regio. De dgMo zal contact opnemen met de betreffende gedeputeerden om uw beslissing toe te lichten. Vervolgens worden voor alle gepauzeerde wegprojecten afspraken voor de BO's MIRT (6 en 7 november 2024) opgesteld. Besluiten worden schriftelijk vastgelegd in de BO MIRT-afspraken en daarna met de Kamer gedeeld.

[1] Kamerstuk 36 410 A, nr. 8.
[2] Het planflexibele budget van IenW is bepaald door van het totale projectbudget twee posten af te trekken: 1) bijdragen van derden en 2) realisatiebudgetten die RWS reeds tot haar beschikking heeft voor (naderende) contractuele verplichtingen.

Datum
17 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/302210

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan
Minister
CC Staatssecretaris

Bijlage(n)
14

Geadviseerd besluit

Indien u besluit om in het BO MIRT tot (gedeeltelijke) aanwending van het resterend projectbudget over te gaan:

1. Akkoord gaan in totaal € 47 mln. beschikbaar te stellen voor voorstellen van de regio tot uitvoering van twee kleinere projecten, resp. aansluiting A4/N211 Harnaschknoop en verbindingsboog A1/A30. Hierbij worden delen van de projecten A4 Haaglanden/N14 en A1/A30 gerealiseerd.
2. Akkoord gaan in totaal € 96 mln. beschikbaar te stellen voor voorstellen van de regio tot mitigerende maatregelenpakketten, die positief zijn beoordeeld door IenW langs de lat van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader tussen Rijk en regio. Het betreft hier bv. aanpak sluipverkeer onderliggend wegennet of een werkgeversaanpak.
3. Akkoord gaan het restant van het resterend Rijksbudget (totaal € 555 mln.) per gepauzeerd wegproject te behouden voor herstart of (weg)opgaven die vanuit de integrale voorjaarsbesluitvorming 2025 prioriteit krijgen.

Alternatief is dat u het resterend Rijksbudget voor de gepauzeerde wegprojecten volledig (circa € 0,7 miljard) beschikbaar houdt voor herstart of (weg)opgaven die vanuit de integrale voorjaarsbesluitvorming 2025 prioriteit krijgen. Dit moet worden bezien in het licht van de nadere strategie richting het BO/NO MIRT (in welke mate bij het komende BO MIRT al dan niet specifieke besluiten kunnen worden genomen, gegeven het totaalbeeld MF). Hierover spreken we met u in het kader van de bredere strategie richting het BO/NO MIRT.

Kernpunten

Context wegen
In het voorjaar 2023 zijn veertien wegprojecten gepauzeerd. Hiervan zijn op dit moment nog elf projecten gepauzeerd:

- Via een amendement heeft de Tweede Kamer de verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal uitgezonderd van de herprioritering[3];
- De verkenning A9 Rottepolderplein is formeel beëindigd, omdat er binnen de scope van deze verkenning geen veilig maakbaar Voorkeursalternatief mogelijk was. Hierover is de Kamer op 20 december 2023 geïnformeerd[4];
- Innovaties InnovA58 betreft een reservering voor het afdekken van innovatierisico's bij het project InnovA58. Deze post betreft feitelijk dus geen afzonderlijk MIRT-project.

Deze beslisnota focust zich op de gepauzeerde wegprojecten. In de bijlage met volgnummer 2 treft u een overzicht van het gehele wegenprogramma in de studiefase.

Toetsing en beoordeling regiovoorstellen
In september 2024 heeft de regio voor zeven van de elf gepauzeerde wegprojecten voorstellen voor alternatieve maatregelen ingediend. Deze voorstellen zijn door IenW getoetst en beoordeeld aan de hand van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader[5] tussen Rijk en regio (bijlage met volgnummer 3). Hiervoor is onder andere een expert judgement team (intern

[3] Kamerstuk 36 410 A, nr. 27.
[4] Kamerstuk 36 410 A, nr. 22.
[5] Kamerstuk 36 410 A, nr. 61.

IenW) benut, met daarin een brede vertegenwoordiging van expertises rond (kosten)effectiviteit.

Belangrijke uitgangspunten zijn dat de voorgestelde alternatieve maatregelen:
- Passen binnen het resterende Rijksbudget (oftewel geen extra financiële middelen van het Rijk nodig).
- Niet leiden tot een stikstofknelpunt, omdat daarmee de uitvoerbaarheid van de maatregelen in het geding is.
- Geen of in ieder geval zeer beperkt beroep doen op capaciteit van RWS. De beschikbare capaciteit is immers beperkt.

Voorgestelde maatregelen die niet aan deze uitgangspunten voldoen, zijn in de basis negatief door IenW beoordeeld. Immers was de combinatie van stikstof, financiën en capaciteit juist de aanleiding voor de herprioritering. Ook is een belangrijke voorwaarde dat de voorgestelde maatregelen bijdragen aan de opgave van het gepauzeerde wegproject of het verzachten van de gevolgen van het pauzeren.

Resultaat van dit toetsings- en beoordelingsproces (bijlage met volgnummer 4) is dat IenW met geen van de regiovoorstellen volledig zal instemmen, met uitzondering van het regiovoorstel A1/A30 Barneveld. Voor de verbindingsboog A1/A30 geldt dat de provincie Gelderland, in overleg met het Rijk, de planuitwerking zal uitvoeren. RWS zal de realisatiefase (naar verwachting in 2027/2028) op zich nemen.

Toelichting

Beoogd resultaat per geadviseerd besluit

Ad 1:
In reactie op nota met kenmerk IENW/BSK-2024/249737 heeft u aangegeven dat u liever een kleiner aantal projecten wilt uitvoeren dan mitigerende maatregelen. Bij uw akkoord maakt u de uitvoering van twee kleinere projecten mogelijk, conform voorstel regio. Ook wordt hiermee een gedeelte van de gepauzeerde projecten A4 Haaglanden-N14 en A1/A30 Barneveld toch op relatief korte termijn uitgevoerd. Voor de aansluiting A4/N211 Harnaschknoop nog onder voorwaarde dat een oplossing wordt gevonden voor benodigde capaciteit. Vanwege schaarse RWS-capaciteit, is een voorwaarde van IenW dat de provincie Zuid-Holland de realisatie (incl. planuitwerking) van de A4/N211 op zich neemt.

Ad 2:
Ondanks dat u heeft aangegeven liever een kleiner aantal projecten uit te voeren dan mitigerende maatregelen, is het ambtelijk advies positief te besluiten over enkele voorstellen uit de regio, die positief door IenW zijn beoordeeld langs de lat van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader tussen Rijk en regio. Het betreft mitigerende maatregelen(pakketten) voor werkgevers- en logistieke aanpak, OV en fiets, aanpak sluipverkeer onderliggend wegennet of een korte termijn aanpak met ondersteunende fysieke maatregelen. Het gaat om de volgende projecten: A58 Stedelijke Regio Breda Tilburg (€ 10 mln.), A2 Deil-Vught (€ 54 mln.), A15 Papendrecht-Gorinchem (€ 16 mln.) en A4 Haaglanden-N14 (€ 16 mln.). Bij uw akkoord kan de regio de uitvoering van deze maatregelen op zich nemen.

Ad 3:
Door het Rijk is uitgedragen dat resterend projectbudget voor de gepauzeerde wegprojecten in de basis bedoeld is voor een herstart. Tegelijk laat u met dit besluit de optie open om het restant van de resterende Rijksbudgetten (totaal € 555 mln.) te benutten als dekkingsbron voor de opgave komend voorjaar.

Alternatief besluit:
Door geen resterend projectbudget beschikbaar te stellen voor alternatieve projecten/maatregelen (beslispunt 1-2), houdt het Rijk in totaal € 143 mln. extra beschikbaar voor herstart of (weg)opgaven die vanuit de integrale voorjaarsbesluitvorming 2025 prioriteit krijgen.

Politiek-bestuurlijke overwegingen
Het is voor IenW om verschillende redenen van belang zich aan de gemaakte afspraken te houden:

- IenW streeft ernaar een betrouwbare samenwerkingspartner te zijn. Er is het afgelopen jaar hard gewerkt aan de voorstellen. Een koerswijziging zal naar verwachting tot grote teleurstelling leiden bij de regio.
- Het pauzeren van projecten is niet goed gevallen bij de regionale overheden. Dit is een van de weinige positieve zaken die IenW komend BO MIRT kan bieden.
- Er zitten regiovoorstellen tussen die bijdragen aan de opgave van het gepauzeerde wegproject of het verzachten van de gevolgen van het pauzeren. Ondanks de beperkingen (financiën, capaciteit en stikstof) kunnen Rijk en regio hierdoor een bijdrage leveren aan de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
- Het perspectief op een spoedige herstart is voor veel projecten niet positief. De knelpunten zullen naar huidig inzicht van IenW vooralsnog op een andere manier verzacht moeten worden.
- Ook de regio levert een substantiële bijdrage aan de voorgestelde maatregel(en), bijv. in de vorm van financiën en/of capaciteit.

Budgettaire consequenties per project
De budgettaire consequenties van de geadviseerde besluiten zijn per gepauzeerd wegproject inzichtelijk gemaakt in de tabel hierna, geordend per MIRT-regio.

Budgetten op prijspeil 2024, afgerond op mln. euro.

	Ad 1	Ad 2	Ad 3	Totaal
Oost: A1/A30 Barneveld	12 mln. (verbindings-boog A1/A30)	-	-	12 mln.
Oost: A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren	-	-	1 mln.	1 mln.
ZW: A4 Haaglanden-N14	35 mln. (Harnasch-knoop)	16 mln.	69 mln.	120 mln.
ZW: A15 Papendrecht-Gorinchem	-	16 mln.	92 mln.	108 mln.
Zuid: A58 (Stedelijke Regio Breda Tilburg)	-	10 mln.	13 mln.	23 mln.

Zuid: A2 Deil-Vught	-	54 mln.	72 mln.	126 mln.
Zuid: A67 Leenderheide-Geldrop	-	-	21 mln.	21 mln.
NW: A9 Rottepolderplein	-	-	5 mln.	5 mln.
NW: A27 Zeewolde-Eemnes	-	-	3 mln.	3 mln.
NW: Noordelijke Randweg Utrecht	-	-	28 mln.	28 mln.
NW: Knooppunt Hoevelaken	-	-	251 mln.[6]	251 mln.
Totaal	47 mln.	96 mln.	555 mln.	698 mln.

Krachtenveld
Het herprioriteren van projecten raakt vele partijen. Door nu in samenspraak een deel van het resterend Rijksbudget beschikbaar te stellen voor alternatieve maatregelen, verzacht u de pijn voor de regio en weggebruiker. Tegelijk blijft het mogelijk (op termijn) een kleiner aantal projecten uit te voeren, zoals u heeft aangegeven in uw reactie op de informerende nota met kenmerk IENW/BSK-2024/249737.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

[6] De Vernieuwing van de Arkervaartbrug wordt uit de scope van het MIRT project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken gehaald. Het beschikbare budget van € 10 mln. (pp 2022) wordt aan het instandhoudingsbudget (meerjarenafspraak) toegevoegd. Financiële belangen van de Staat

Datum
17 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/302210

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan
Minister
CC Staatssecretaris

Bijlage(n)
14

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Overzicht gehele wegenprogramma studiefase	N.v.t.
3	Beoordelingskader toedeling resterende projectbudgetten	De regiovoorstellen zijn door IenW beoordeeld langs de lat van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader tussen Rijk en regio.
4	Samenvatting IenW-oordeel per regiovoorstel	N.v.t.
5	Beoordelingsformulier en voorgestelde maatregelen A4 Haaglanden-N14	N.v.t.
6	Beoordelingsformulier A1-A30 Barneveld	N.v.t.
7	Voorgestelde maatregel A1-A30 Barneveld	N.v.t.
8	Beoordelingsformulier A58 Stedelijke Regio Breda Tilburg	N.v.t.
9	Voorgestelde maatregelen A58 Stedelijke Regio Breda Tilburg	N.v.t.
10	Beoordelingsformulier A2 Deil-Vught	N.v.t.
11	Voorgestelde maatregelen A2 Deil-Vught	N.v.t.
12	Beoordelingsformulier en maatregelenpakket 1 A15 Papendrecht-Gorinchem	N.v.t.
13	Beoordelingsformulier en maatregelenpakket 2, 3 en 4 A15 Papendrecht-Gorinchem	N.v.t.
14	Beoordelingsformulier A9 Rottepolderplein	N.v.t.
15	Voorgestelde maatregel A9 Rottepolderplein	N.v.t.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
15 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/299570
Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Beslistermijn
22-10-2024

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Instemmen met alternatieve besteding middelen HWN/OWN knelpunten Provincie Drenthe

Aanleiding

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Noord-Nederland van 26 november 2020 is met de regio Noord Nederland afgesproken zes (kleine) infrastructurele knelpunten op het raakvlak van het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggende wegennet (OWN) aan te pakken. Dit ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming. In 2023 is tijdens het BO MIRT met de provincie Drenthe de afspraak gemaakt over de herbestemming van het bedrag van € 3 mln. (incl. btw) (Beslisnota IENW/BSK-2023/ 278541). Recent heeft de provincie aangeven dat vanwege een herijking van haar Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer, de voorgenomen maatregelen zoals afgesproken tijdens het BO MIRT van 2023 niet uitgevoerd kunnen worden. De regio wenst tijdens het BO MIRT Noord Nederland van 6 november a.s. afspraken te maken over de alternatieve inzet van deze middelen.

Geadviseerd besluit

a. Kennis nemen van de herijking van het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van de Provincie Drenthe en de betekenis daarvan voor de afspraak uit het BO MIRT 2023;
b. Kennis nemen en instemmen met de alternatieve besteding van de € 3 mln. (incl. btw) voor andere HWN/OWN knelpunten;
c. Kennisnemen en instemmen met concept besluittekst voor het BO MIRT. Hierna zal deze afspraak als ‘’hamerpunt’’ worden toegevoegd aan het BO MIRT dossier Noord-Nederland.

Kernpunten

a. Herijking Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer Provincie Drenthe

   Vanwege de sterk stijgende prijzen in de GWW-sector en extra maatregelen in verband met de stikstofproblematiek heeft een deel van de provinciale investeringsprojecten in het programma te kampen met budgettekorten. Om dit te ondervangen wordt circa €20 miljoen uit de reserve gehaald en €18 miljoen vrijgespeeld door te herprioriteren in projecten die deze collegeperiode worden uitgevoerd. Uitkomst van de prioritering is de voorgenomen maatregelen, zoals afgesproken tijdens het BO MIRT van 2023 namelijk de aanleg van rotondes bij de kruisingen A28/N855 en A37/N376 (zie toelichting BO MIRT afspraak 2023) in de

periode 2024-2027, niet gerealiseerd zullen worden. De Provincie heeft recent ambtelijk IenW over de herijking geïnformeerd. Hierna zijn partijen met elkaar in overleg getreden. De regio hoopt op begrip vanuit IenW, voor hun afweging en keuze om te herprioriteren en hoopt dat partijen tijdens het BO MIRT afspraken over alternatieve inzet kunnen maken.

b en c. Alternatieve inzet en nieuwe afspraken BO MIRT 2024

- Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de besteding van de rijksbijdrage van € 3 mln. (incl. btw) (zie toelichting Bestuurlijke afspraken BO MIRT 2023) voor de aanpak van drie HWN/OWN knelpunten.
- Ook bij de alternatieve inzet heeft IenW de volgende uitgangspunten meegegeven: 1) de middelen dienen aangewend te worden t.b.v. doorstroming en verkeersveiligheid op het raakvlak van het HWN en OWN. 2) de regio stelt hetzelfde bedrag in cofinanciering beschikbaar 3) maatregelen dienen snel uitvoerbaar te zijn (o.a. geen stikstofopgave).
- De regio stelt in totaal ook mimimaal het bedrag van € 3 mln. (incl. btw) ter beschikking voor de aanpak van de HWN/OWN knelpunten.
- Het betreft de aanpak van de volgende knelpunten:
  - Rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 en de Groningerstraat;
  - Korte termijn maatregelen N33/N34 knooppunt Gieten;
  - Rotonde kruising A32 aansluiting 4;
    De provincie heeft hierover reeds afstemming gezocht met Rijkswaterstaat Noord Nederland.
- De concept besluitteksten (afspraken) voor het BO MIRT van 6 november a.s. treft u aan in bijlage 1. De regio is reeds akkoord hiermee.

Krachtenveld
De provincie Drenthe hecht waarde aan de aanpak van knelpunten op het raakvlak van het HWN/OWN. Daarbij geven ze aan dat het Rijk vooral oog heeft voor Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)-knelpunten, terwijl de aanpak van deze kleinschalige knelpunten in deze regio een bijdrage levert aan het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Vanwege tekorten bij lopende projecten heeft er een herijking van het investeringsprogramma van de Provincie plaatsgevonden. De provincie geeft de komende jaren daarbij de voorkeur aan de aanpak/realisatie van knelpunten die naast het verbeteren van verkeersveiligheid ook bijdragen aan het realiseren van ruimtelijke ontwikkeling (wonen/werken).

Toelichting

Aanpak zes HWN/OWN knelpunten
Tijdens het BO MIRT van 2020 heeft het Rijk in totaal € 8,275 miljoen incl. btw cofinanciering beschikbaar gesteld voor het op korte termijn aanpakken van een zestal infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming in Noord Nederland. Tijdens het BO MIRT van 2023 zijn met de provincie Drenthe afspraken gemaakt voor een andere besteding van € 3 mln. (incl. btw) van deze rijksbijdrage; nu vraagt de provincie om alternatieve besteding van deze middelen. Deze middelen staan reeds bij RWS.

Bestuurlijke afspraken HWN/OWN knelpunten provincie Drenthe uit 2023
Tijdens het BO MIRT 2023 hebben Rijk en Regio afgesproken:

❖Het Rijk heeft kennisgenomen van het verzoek van de provincie Drenthe om de beschikbaar gestelde € 3 mln. (incl. btw) voor aanpak van het knelpunt A28, afrit 37 De Punt anders te besteden. Partijen zijn hiertoe in overleg getreden.

❖Partijen spreken gezamenlijk af dat deze middelen besteed zullen worden aan de uitvoering van maatregelen die bijdragen aan doorstroming of verbetering van verkeersveiligheid op het raakvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Dat de regio hetzelfde bedrag beschikbaar stelt als cofinanciering en de maatregelen snel uitvoerbaar zijn.

❖Op basis hiervan spreken partijen af in totaal € 6 mln. (incl. btw), waarvan € 3 mln. (incl. btw) rijksbijdrage, aan te wenden aan de volgende drie maatregelen:
- Rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 en de Groningerstraat;
- Rotondes bij de kruisingen A28 aansluiting 29 en de N855;
- Rotonde zuidelijke kruising A37 aansluiting 4 en de N376.

❖De provincie Drenthe draagt zorg voor de uitvoering van de maatregelen. Naar verwachting zijn de maatregelen eind 2025 gereed.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Concept besluittekst alternatieve besteding middelen HWN/OWN knelpunten provincie Drenthe	Beschrijft de te nemen besluiten tussen partijen tijdens het BO MIRT Noord Nederland van 6 november a.s.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
4 oktober 2023	IENW/BSK-2023/278541 Alternatieve bestemming van middelen HWN/OWN knelpunten in Noord-Nederland	Beschrijft voorgestelde besluiten voor alternatieve bestemming van middelen HWN/OWN knelpunten tijdens het BO MIRT najaar 2023.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
7 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/273739

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Beslistermijn
14 oktober 2024

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Definitieve afspraak alternatieve besteding middelen HWN/OWN knelpunt in Groningen

Aanleiding

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Noord-Nederland van 26 november 2020 is met de regio Noord Nederland afgesproken zes (kleine) infrastructurele knelpunten op het raakvlak van het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggende wegennet (OWN) aan te pakken. Dit ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming. In 2023 is tijdens het BO MIRT met de provincie Groningen de afspraak gemaakt over de mogelijke herbestemming van het bedrag van € 1 mln. (incl. btw) (Beslisnota IENW/BSK-2023/278541). De regio wenst tijdens het BO MIRT Noord Nederland van 6 november a.s. definitieve afspraken te maken over de herbestemming.

Geadviseerd besluit

1. Kennisnemen en instemmen met de herbestemming van de taakstellende Rijksbijdrage van € 1 mln. (incl. btw) voor het knelpunt A7 afrit 34 (Leek) i.p.v. A28 afrit 38 (Haren).
2. Kennisnemen en instemmen met concept besluittekst voor het BO MIRT. Hierna zal deze afspraak als ‘’hamerpunt’’ worden toegevoegd aan het BO MIRT dossier Noord-Nederland.

Kernpunten

Aanpak knelpunt HWN/OWN A7 afrit 34 (Leek)

- Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben Rijk en regio afgesproken om in overleg te treden met elkaar (zie toelichting Bestuurlijke afspraken BO MIRT 2023), ten einde tijdens het BO MIRT van 2024 definitieve afspraken te maken over de herbestemming.
- Afgelopen periode is er overleg geweest tussen Rijk en regio, waarbij het uitgangspunt vanuit IenW was: 1) de middelen dienen aangewend te worden t.b.v. doorstroming en verkeersveiligheid op het raakvlak van het HWN en OWN. 2) de regio stelt hetzelfde bedrag in cofinanciering beschikbaar 3) maatregelen dienen snel uitvoerbaar te zijn (o.a. geen stikstofopgave).
- De regio stelt ook € 1 mln. beschikbaar voor aanpak van het knelpunt. Het totaalbudget van € 2 mln. zal gebruikt worden voor het realiseren van infrastructurele maatregelen gericht op voorkomen van terugslag op de A7 en bevorderen van de veiligheid en afwikkeling van het lokale verkeer.

- De concept besluitteksten (afspraken) voor het BO MIRT van 6 november a.s. treft u aan in bijlage 1. De regio is reeds akkoord hiermee.

Krachtenveld
De provincie Groningen hecht waarde aan de aanpak van knelpunten op het raakvlak van het HWN/OWN. Daarbij geven ze aan dat het Rijk vooral oog heeft voor Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)-knelpunten, terwijl de aanpak van deze kleinschalige knelpunten in deze regio een bijdrage levert aan het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Toelichting

Aanpak zes HWN/OWN knelpunten
Tijdens het BO MIRT van 2020 heeft het Rijk € 8,275 miljoen incl. btw., cofinanciering beschikbaar gesteld voor het op korte termijn aanpakken van het zestal infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming in Noord Nederland. Voor het knelpunt A28 afrit 38 (Haren) is destijds het taakstellend budget van € 1 mln. (incl. btw) beschikbaar gesteld. De middelen staan bij RWS.

Bestuurlijke afspraken BO MIRT 2023
- Rijk en regio constateren dat het gezamenlijke budget van € 2 mln. onvoldoende is om een toekomst vaste oplossing te realiseren bij het knelpunt A28 afrit 38 Haren.
- Partijen hebben andere alternatieve knelpunten in beeld gebracht op het raakvlak van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Gelet op de beschikbare middelen en tijdige realisatie lijkt de aanpak van zowel de noordelijke als de zuidelijke afrit op de A7 afrit 34 Leek het meest kansrijk.
- De provincie Groningen neemt het voortouw om partijen waaronder de gemeente Westerkwartier en Rijkswaterstaat te betrekken bij de verdere uitwerkingen van de plannen voor het knelpunt A7 afrit 34.
- Rijk en de provincie Groningen spreken af om uiterlijk tijdens het BO MIRT van 2024 tot definitieve afspraken te komen over de inzet van de taakstellende rijksbijdrage van € 1 mln. (incl. btw). De regio stelt voor de aanpak van dit knelpunt minimaal dezelfde omvang cofinanciering beschikbaar.

Communicatie
Met de MIRT-brief van het najaar 2024 zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Datum
7 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/273739

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Concept besluittekst ‘’Knelpunt HWN/OWN A7 afrit 34 Leek’’	Beschrijft de te nemen besluiten tussen partijen tijdens het BO MIRT Noord Nederland van 6 november a.s.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota’s

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
4 oktober 2023	IENW/BSK-2023/278541 Alternatieve bestemming van middelen HWN/OWN knelpunten in Noord-Nederland	Beschrijft voorgestelde besluiten voor alternatieve bestemming van middelen HWN/OWN knelpunten tijdens het BO MIRT najaar 2023.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
4 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/245343

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 1

Beslistermijn
11-10-2024

Bijlage(n)
1

Aan Staatssecretaris

nota

Rijksbijdrage Landelijk Dekkend Netwerk Doorfietsroutes

Aanleiding

In de Fietsambitie voor de periode 2022-2025 is er aangegeven dat er een structurele reeks van € 6 miljoen per jaar beschikbaar is voor de cofinanciering van doorfietsroutes[1]. In de Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO's MIRT) van 2023 is met de decentrale overheden afgesproken dat voor 2024 - 2026 door het Rijk een bedrag van € 18 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor het meefinancieren van doorfietsroutes. Daarbij is afgesproken dat besluitvorming plaatsvindt in de BO's MIRT van 2024[2].
In mei van dit jaar is een uitvraag voor fietsprojecten gedaan bij de provincies en de vervoerregio's. Naar aanleiding van deze uitvraag zijn 34 aanvragen ingediend. De hiervoor ingestelde beoordelingscommissie draagt 12 routes aan voor een bijdrage uit de beschikbaar gestelde € 18 miljoen.
Voor 8 van de geselecteerde 12 routes is medewerking nodig van Rijkswaterstaat voor onderdelen van de route. Bij 6 projecten is een vergunning van RWS nodig en in 2 gevallen is mogelijk RWS-maakcapaciteit nodig. Dit vergt nader overleg omdat gemeentes deze projectonderdelen zelf moeten kunnen realiseren en RWS geen maakcapaciteit heeft.
Met deze nota vragen wij u akkoord te gaan met de 12 geselecteerde projecten en voor 10 van deze routes in de BO MIRT gesprekken dit najaar afspraken te maken over een rijksbijdrage.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u akkoord te gaan met de keuze van onderstaande doorfietsroutes voor een afspraak tijdens de BO's MIRT dit najaar, waarbij een akkoord voor een financiële bijdrage voor 10 van de 12 doorfietsroutes.

Bij de overige 2 routes is nader overleg nodig. Het raakvlak met de infrastructuur in beheer van Rijkswaterstaat betreft essentiële of omvangrijke onderdelen van de route. En er is nog geen inzicht of de betreffende onderdelen inderdaad realiseerbaar zijn en welke inzet van Rijkswaterstaat gevraagd wordt.
Ik adviseer u om voor deze 2 routes nog geen afspraken te maken over een rijksbijdrage. Het gevaar bestaat dat decentrale overheden (tegen de huidige toezeggingen in) toch na de besluitvorming voor extra geld en extra inzet naar IenW toe komen. Het nu al 'ja, mits' toezeggen van de trajecten kan later leiden

[1] Kamerstuk 31 305-362
[2] Kamerstuk 36 410-A, nr. 16

onwenselijke precedentwerking en tot een discussie of de (nu sowieso nog niet beschikbare) Rijkswaterstaat-capaciteit daadwerkelijk op deze trajecten moet worden ingezet. Daarom adviseer ik u om hierover eerst de verwachtingen van decentrale overheden te bespreken alvorens een besluit te nemen over een rijksbijdrage.

Voor de voorbereiding van de afspraken voor de BO's MIRT vragen we u nu een akkoord over de keuze van 10 routes voor een rijksbijdrage. Voor de andere 2 routes moet aan de indieners aangegeven worden dat er eerst verdere duidelijkheid moet worden gegeven. Daaruit kan natuurlijk komen dat decentrale overheden toch inzet van Rijkswaterstaat verwachten (zoals nu al het geval is bij een aantal WoMo projecten).

De besluitvorming over de bijdrage aan de routes verloopt in twee stappen. Eerst worden bestuurlijke afspraken gemaakt in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Vervolgens kunnen de provincies en stadsregio's voor de routes waarover een afspraak gemaakt is tot 31 maart 2025 een aanvraag indienen tot verlening van een specifieke uitkering[3].
De periode tot 31 maart 2025 kan gebruikt worden voor het verder in beeld brengen van wat er van Rijkswaterstaat gevraagd wordt.

Rang	**Provincie**	**Naam Route**
1 (Nu geen bijdrage toekennen)	Noord-Brabant	Eindhoven-Gemert
2	Utrecht	IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht (brug Hollandsche IJssel)
4	Groningen	Assen-Groningen
3	Noord-Holland	Schagen-Alkmaar
5	Drenthe	Emmen-Klazienaveen
6	Limburg	Weert-Nederweert
7	Utrecht	Houten-Bunnik-USP
8	Noord-Brabant	Helmond-Deurne
9 (Nu geen bijdrage toekennen)	Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Delft-Rotterdam Alexander
10	Gelderland	Ede-Wageningen (Picobellopad)
11	Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Zoetermeer-Rotterdam
12	Limburg	Sittard-Avantis

Kernpunten
Selectie routes
De beoordelingscommissie heeft een selectieproces doorlopen. Er is consensus over de scoring en de twaalf daaruit vloeiende projecten (zie bijlage 1). De twaalf geselecteerde projecten zijn gespreid over heel Nederland, zowel in Randstedelijk

[3] Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027

gebied als daarbuiten. Acht van de twaalf provincies en twee vervoerregio's zien één of twee van hun aanvragen gehonoreerd.

Krachtenveld
De provincies zijn op ambtelijk niveau betrokken bij het opstellen van het afweegkader om de aanvraag duidelijk en behapbaar te maken. De provincies en vervoerregio's geven aan dat de rijksbijdrage van € 18 miljoen klein is, in verhouding tot hun ambities. In de brieven met aanvragen geven zij aan dat er in hun bestuursperiode tot 2030 in totaal voor € 900 miljoen aan plannen voor doorfietsroutes ligt[4].
De provincies en vervoerregio's geven in hun aanvraagbrieven aan te maken te hebben met meer barrières met Rijksinfrastructuur en vragen hiervoor medewerking van het Rijk. De lijn van IenW hierin is dat de regio voor bestaande barrières de oplossing zelf moeten bekostigen. Er is op dit moment geen budget beschikbaar om mee te betalen aan het wegnemen van Rijksbarrières.
Bouwend Nederland ziet veel kansen in de aanleg van fietspaden[5]. De aanleg van fietspaden is eenvoudig omdat hier weinig stikstof bij vrij komt.

Toelichting
Context Voorgaande ontwikkelingen
In de uitvraagbrief van 8 mei 2024 is aangegeven dat de Rijksbijdrage maximaal € 1,5 miljoen per project bedraagt, er maximaal twee projecten per provincie/ vervoerregio kunnen worden gehonoreerd en dat de doorfietsroutes tussen 2025 en 2028 tot aanleg moeten komen. Ook is aangegeven dat selectie wordt gemaakt op basis van de projecten die het best scoren op de volgende criteria:

- Verbetering combinatie van fiets met het openbaar vervoer of het verminderen van drukte in het openbaar vervoer.
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Overstappers van auto naar fiets.

Op basis van bovenstaande selectiecriteria heeft een beoordelingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers van DGMo (actieve mobiliteit en verkeersveiligheid), de Fietsersbond, het CROW Fietsberaad (kenniscentrum voor fiets voor decentrale overheden) en het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) projecten geselecteerd voor een financiële bijdrage. In het beoordelingsrapport (bijlage 1) wordt toegelicht hoe de keuze voor de 12 projecten tot stand is gekomen.

Vervolgproces
In aanloop naar de BO's MIRT zijn er half oktober de directeuren overleggen MIRT en op 17 oktober een landelijke fietstafel. Hierbij komen de doorfietsroute projecten ter sprake. Op de DO's MIRT wordt het conceptdossier voor de BO's MIRT besproken en onderscheid gemaakt in bespreek en hamerpunten. De doorfietsroute projecten worden waarschijnlijk een hamerpunt.
Er is afgesproken 2 keer per jaar informeel te overleggen over de ambities en opgaven voor fiets in Nederland tijdens de Landelijke Fietstafel. Hier neemt, naast u, de Tourleiding van de Tour de Force én bestuurlijke vertegenwoordigers van de

[4] Tour de Force (2023) Doorfietsroutes in Nederland: 146 km toegevoegd in 2023, van Tour de Force - Fietsberaad
[5] Bouwend Nederland (2023) Fietsroutes naar middelbare scholen nog vaak te onveilig, Fietsroutes naar middelbare scholen vaak nog te onveilig voor scholieren (bouwendnederland.nl)

afzonderlijke MIRT-landsdelen aan deel. De Landelijke Fietstafel heeft een informeel en geen besluitvormend karakter en is bedoeld om, vooruitlopend op formele MIRT-gesprekken, uit te wisselen wat er op fietsvlak speelt binnen en tussen de verschillende bestuurslagen in Nederland en de samenwerking en uitvoeringskracht te versterken

Context doorfietsroutes
Doorfietsroutes hebben tussen 2010 en 2021 geleid tot 10 procent stijging in het aandeel fietsers in woon-werkverkeer voor wie een groot deel van de snelste route naar het werk via het tracé van een doorfietsroute loopt[6].

Financiële/juridische overwegingen
Voor de toekenning van de rijksbijdrage voor de geselecteerde projecten wordt gebruik gemaakt van de "Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027". Op basis van deze regeling kunnen beschikkingen uitgegeven worden voor de financiële bijdrage van het Rijk. De middelen voor de rijksbijdrage zijn beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Uit het regeerprogramma volgt dat specifieke uitkeringen in 2026 worden omgezet naar fondsuitkeringen, dit heeft geen effect op deze regeling. Tijdens de voorbereiding is meermaals afgestemd met de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ). Het proces van aanvragen en beoordelen is zo objectief mogelijk verlopen, maar er blijft een deel expert oordeel door de beoordelingscommissie. Er kan geen garantie worden gegeven dat er geen bezwaar zal worden aangetekend tegen besluiten die gebaseerd zijn op de selectie. De verwachting is echter dat de bestuurders eerder zullen kiezen zich gezamenlijk in te zetten voor meer rijksgeld dan ten koste van elkaar bezwaar te maken tegen het (niet) toekennen van een bijdrage voor een route.

Communicatie
Er is na de uitvraag voor projecten afgelopen mei vanuit DCO een persbericht uitgegaan. Er zal contact op worden genomen met DCO om ook na de bestuurlijke toekenning tijdens het BO MIRT passende communicatie te verzorgen

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

[6] Filho et al. (2024) Cycle highway effects: Assessing modal choice to cycling in the Netherlands Cycle highway effects: Assessing modal choice to cycling in the Netherlands (fietsberaad.nl)

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beoordelingsrapport Doorfietsroute aanvragen 2024	Onderbouwing van scoring alle aanvragen.

Datum
4 oktober 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/245343

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 1

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
1

RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK

TER BESLISSING

Datum
12 september 2024

Onze referentie
RWS-2024/31103

Opgesteld door
Rijkswaterstaat Midden-Nederland
Netwerkontwikkeling

Beslistermijn
27 september 2024

Bijlage(n)
1

Aan Minister

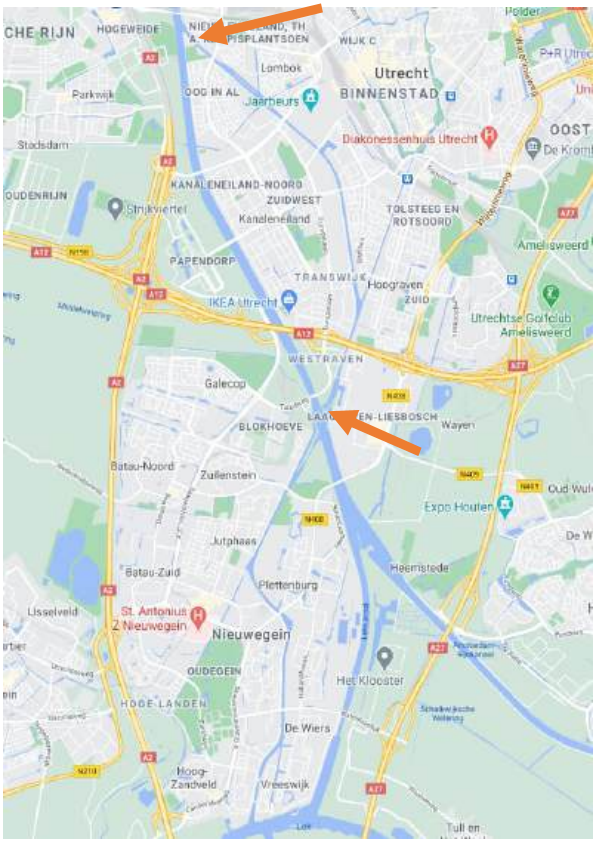
nota

Overdracht Merwedekanaal Utrecht

Aanleiding

Binnen de opgave van instandhouding lopen er in meerdere regio's gesprekken over overdracht van areaal. Momenteel lopen de gesprekken met bestuurlijke partijen in de Utrechtse regio over de overdracht van (overtollig) rijksareaal.

In de stad Utrecht en omgeving zijn enkele vaarwegen in eigendom van het Rijk en in beheer van Rijkswaterstaat die, al sinds de openstelling van het Amsterdam-Rijnkanaal in 1952, geen onderdeel meer uitmaken van de hoofdvaarwegen, maar vallen onder de overige vaarwegen.



Het betreft het Utrechtse deel van het Merwedekanaal (in figuur deel tussen twee pijlen), de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel-Zuid. Deze vaarwegen staan om die reden onderaan de prioritering in de programmering van de werkzaamheden voor de instandhouding van de rijksvaarwegen, maar vergen onevenredig veel inzet van schaarse capaciteit en middelen in relatie tot hun geringe belang.

In het Bestuurlijk Overleg voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) in najaar 2023 is daarom afgesproken om voor het BO MIRT in het najaar van 2024 te komen tot een afgewogen besluit over de overdracht van deze vaarwegen naar lokale overheden.

Dit brengt in de uitwerking een dilemma met zich mee dat op korte termijn om besluitvorming vraagt. Dit met de kennis dat meerdere casussen zullen volgen binnen uw kabinetsperiode.

Datum
12 september 2024

Onze referentie
RWS-2024/31103

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

Geadviseerd besluit

Overdragen van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal aan lokale overheden. De kosten van overdracht voor het Rijk zijn naar schatting Financiële belangen van de Staat

De overdracht vraagt om een grote financiële inpassing. Voor de dekking wordt, binnen de budgetten voor Instandhouding, Financiële belangen van de Staat ten laste gelegd bij E&O (Exploitatie en Onderhoud) en Financiële belangen van de Staat bij Vernieuwing. Financiële dekking is beschikbaar binnen het MF. Dit wordt verwerkt bij het begrotingsmoment in het voorjaar van 2025. Overdracht is in 2027 voorzien.

Inpassing van de kosten voor de overdracht betekent dat het andere vernieuwingsmaatregelen verdringt. Over een langere horizon worden er echter mensen en middelen vrij gespeeld bij Rijkswaterstaat voor de aanpak van de instandhoudingsopgave. Dit saldo is vanuit economisch oogpunt positief en daarom wordt u geadviseerd om me de afkoop en overdracht van het areaal akkoord te gaan.

Kernpunten

U heeft twee opties:

1. U kunt besluiten conform het advies om het kanaal over te dragen.
    a. Dit kost in 2027 ca Financiële belangen van de Staat
2. U kunt besluiten om het kanaal nu niet over te dragen.
    a. RWS blijft verantwoordelijk voor de beheerkosten en het oplossen van calamiteiten.
    b. De vaarweg blijf ook inzet van personele capaciteit vragen.
    c. Kosten voor overdracht hoeven niet nu gemaakt te worden. Middelen blijven beschikbaar voor meer prioritaire werkzaamheden.

- Het Merwedekanaal is geen hoofdvaarweg en kent feitelijk sinds de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal geen nationaal belang. De afwaardering naar vaarwegklasse 0 in 2022 onderstreept dit. Nog langer behoud van dit deel van het areaal is daarom ongewenst.

Argumenten om nu wel over te dragen

- Het kanaal vraagt in de huidige situatie veel inspanning en capaciteit aan beheer en oplossen van ongewenste calamiteiten. Dit zal in de toekomst naar verwachting alleen nog maar meer worden, mede als gevolg van de vele ruimtelijke ontwikkelingen door de gemeente Utrecht (woningbouw Merwedekanaalzone) en te verwachten noodzakelijke renovaties van de damwanden en Noordersluis. De personele inzet en middelen die hiervoor nodig zijn gaan ten koste van de onderdelen van het areaal met een hogere prioriteit.
- Er is nu bestuurlijk momentum: Na vier eerdere pogingen, en met de afspraken uit het BO MIRT van 2023, is er nu wél bestuurlijk momentum voor de vier partijen - Rijkswaterstaat, gemeente Utrecht, Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en Rijksvastgoedbedrijf – om te komen tot een succesvolle overdracht. Tevens ligt er op basis van een gezamenlijk en constructief proces een kostenraming op hoofdlijnen conform de hiervoor gebruikelijke Brokx methodiek[1], circa Financiële belangen van de Staat incl. btw en prijspeil 2024. Financiële belangen van de Staat

[1] Bij deze overdracht wordt zowel nat als droog areaal overgedragen. Overdrachtszaken maken onderdeel uit van gemaakte afspraken in het kader van ‘de Decentralisatie van overheid’, onder leiding van Commissie Brokx. De hoogte van de overdrachtsvergoeding wordt daarbij bepaald volgens de Brokx-

- Overdracht vraagt nu om financiële middelen, maar is - gezien de oplopende jaarlijkse kosten - op langere termijn kosteneffectief. De financiële dekking zal worden gedaan uit de middelen die bestemd zijn voor instandhouding.
- Niets doen aan de vaarwegen is in strijd met de wettelijke beheerplicht die de burger van een overheid mag verwachten en kan leiden tot claims en reputatieschade.

Argumenten om nu niet over te dragen

- Middels de beproefde methode Brokx is de objectieve waardering en de benodigde financiering van overdracht over de gehele life cycle berekend. Dat is een periode van 30 jaar. Dit overstijgt de periode van het Mobiliteitsfonds (MF). Met andere woorden; de baten van de overdracht van deze minder prioritaire vaarweg vallen pas na de looptijd van het MF, maar vergen nu een investering vanuit de middelen voor instandhouding, waar al een budgettaire spanning op zit.

- De lokale overheden treffen voorbereidingen voor een succesvol besluit op het komende BO-MIRT, gebaseerd op het werkbedrag en volledige overdracht, inclusief de intentie tot éénmalige betaling, Q1 2027. Zij realiseren zich wel dat het een flinke kostenpost voor de overheid is waarover nu besloten. Temeer ook omdat aanvankelijk door het Rijk werd uitgegaan van een bedrag van Financiële belangen van de Staat De optie om de overdracht in meerdere termijnen te betalen, om zo het MF anders te belasten, is in het voortraject verkend maar is niet wenselijk. Spreiding van betaling kan namelijk op een later moment de mogelijkheid creëren voor nieuwe onderhandelingen over de hoogte van de overdrachtssom.
- Binnen de opgave van instandhouding lopen er in meerdere regio's gesprekken over overdracht van areaal. Er zullen meerdere casussen volgen binnen uw kabinetsperiode.

Rijkswaterstaat, Beleid en FEZ adviseren alles overwegende om te besluiten over te gaan tot overdracht van deze assets en recht te doen aan de MIRT afspraak uit 2023. Het alternatief is om het kanaal niet over te dragen.

Krachtenveld

Rijkswaterstaat en DGLM zijn in constructief gesprek met de gemeente Utrecht, Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) over de nadere invulling van de overdracht en bijbehorende kosten, conform de methodiek Brokx (periode 30 jaar). Voor de gemeente Utrecht is overdracht onder andere van belang om meer regie te kunnen voeren over in ontwikkeling zijnde woningbouwlocaties zoals de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Voor Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden is het belang gelegen in de nog uit te voeren Kader Richtlijn Watermaatregel (de baggeropgave ten behoeven van macrofauna) mee te kunnen koppelen met de overdracht, waarin ook het baggeren ten behoeve van de vaarweg (nautisch) wordt meegenomen. Na overdracht van het Merwedekanaal is het waterbeheer in één hand. De insteek is

systematiek (onderverdeeld in Brokx-droog en Brokx-nat). Hierbij wordt de contante waarde berekend middels een aantal formules waarbij oa rekening gehouden wordt met kosten voor beheer en onderhoud, mate van achterstallig onderhoud, personeelskost en toekomstige inkomsten. De verrekenperiode is daarbij 30 jaar.

dat Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden de instandhoudingsopgave inclusief de bagger- en KRW-opgave na de overdracht zal uitvoeren.

Het RVB is betrokken vanwege de overdracht van rijkseigendommen/-gronden aan de gemeente Utrecht.

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

Martin Wijnen

Datum
12 september 2024

Onze referentie
RWS-2024/31103

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

Toelichting

Historie
Sinds de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal in 1952 maken het noordelijke, Utrechtse deel van het Merwedekanaal geen onderdeel meer uit van het hoofdvaarwegennetwerk. In 1957, 2008 en 2017 zijn er pogingen gedaan om het Merwedekanaal, inclusief de oeverconstructies, bruggen en sluizen in beheer en onderhoud over te dragen aan de gemeente Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. In alle drie de gevallen is het niet tot overdracht gekomen vanwege een combinatie van onvoldoende beschikbare middelen/verschil van inzicht over de overdrachtsvergoeding én gebrek aan urgentie voor (een van) de partijen op dat moment. In 2022 is het Merwedekanaal in vaarwegklasse verder afgewaardeerd, passend bij de lokale functie en gebruik van het kanaal.

Scope van de overdracht
Uitgangspunt voor de scope is dat de volledige omvang qua eigendommen en beheer wordt overgedragen (zie bijlage 1). De Vaartsche Rijn en Catharijnesingel Zuid zijn al privaatrechtelijk eigendom van de gemeente Utrecht.

BO MIRT 2023
Tijdens het BO MIRT op 7 november 2023 is het volgende besproken:
"*Rijk, gemeente Utrecht en HDSR spreken af:*

- *Het gezamenlijke traject voort te zetten om te komen tot een overeenkomst over de overdracht van het eigendom, onderhoud en beheer van het Merwedekanaal, haar oevers en aangrenzende Rijkseigendommen binnen de gemeente Utrecht en de overdracht van het beheer van Vaartsche Rijn en Catharijnesingel-Zuid van het Rijk naar de gemeente en het waterschap. Uitgangspunt van de overdracht is dat deze plaats vindt in de huidige staat tegen een daarvoor nog vast te stellen overdrachtsvergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud en de waarde van de over te dragen gronden en een vergoeding voor de over te dragen gebruiksrechten.*
- *Voor het bepalen van de overdrachtsvergoeding uit te gaan van de landelijk hiervoor vastgestelde methodes voor Brokx-nat, Brokx-droog en overige gronden met commerciële bestemming.*
- *Zich gezamenlijk in te spannen om conform het afgesproken stappenplan uiterlijk bij het BO MIRT 2024 te komen tot een afgewogen besluit over de overdracht van het Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en Catharijnesingel-Zuid*."

Het niet nakomen van bestuurlijk gemaakte afspraken schaadt de reputatie en betrouwbaarheid van IenW als bestuurlijk partner.

Financiële overwegingen

- Als het Merwedekanaal niet wordt overgedragen zal de huidige situatie blijven bestaan waarbij onvoldoende capaciteit beschikbaar is om het achterstallig onderhoud in te lopen en er voortdurend calamiteiten blijven optreden die ten koste gaan van belangrijkere werken, bijvoorbeeld op het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Verder uitstel van noodzakelijk onderhoud leidt tot toename van het aantal onvoorziene calamiteiten en daarmee inefficiënte inzet van middelen en capaciteit.
- Daar komt nog bij dat in de latere jaren de bediening en besturing van diverse objecten (met name de Noordersluis) vervangen zal moeten worden.

- Nu overdragen voor een bedrag Financiële belangen van de Staat
- Er is binnen Rijkswaterstaat de komende jaren geen capaciteit om dit kanaal zelf op te knappen. De kosten die gemoeid zijn met óf overdracht óf zelf opknappen worden in de toekomst alleen maar hoger.
- Bij voorkeur is er sprake van één financieel overdrachtsmoment, namelijk bij het afsluiten van de (nog op te stellen) overeenkomst, in het eerste kwartaal van 2027.

Financiële inpassing

- De overdracht vraagt wel om een grote financiële inpassing. Voor de dekking wordt, binnen de budgetten voor Instandhouding, Financiële belangen van de Staat ten laste gelegd bij E&O (Exploitatie en Onderhoud) en Financiële belangen van de Staat bij Vernieuwing.
- De financiële dekking is beschikbaar binnen het MF op artikelonderdeel 15.02 als onderdeel van de ruimte die Rijkswaterstaat heeft voor de programmering. De financiële verwerking volgt bij de begrotingsbesluitvorming in het voorjaar van 2025. Hierbij wordt de programmering met de beschikbare budgetten per jaar met elkaar in lijn gebracht.
- Het benodigde E&O-budget wordt ingepast in de programmering voor E&O. De eenmalige betaling van het E&O deel (de kost) wordt betaald vanuit de balanspost SOOB (Saldo Op Ontvangen Bijdragen). Omdat een groot deel van deze post ook is bestemd voor de financiering van het basiskwaliteitsniveau (BKN) wordt de ontwikkeling van deze balanspost nauwgezet gemonitord. Op basis van de daadwerkelijke realisatie kan nadere besluitvorming nodig zijn om de balanspost aan te vullen. De “baat” bestaat uit het langjarig niet meer hoeven te plegen van onderhoud waardoor in de programmering structureel budget vrijvalt.
- Het benodigde Vernieuwingsbudget wordt ingepast in de programmering voor Vernieuwing. Er was reeds Financiële belangen van de Staat voor deze overdracht gereserveerd.
- Het proces van deze afkoop is eenmalig. De procedure voor toekomstig areaal overdracht zal nog verder uitgewerkt worden in een standaard werkwijze.

Vervolgstap

In aanloop naar het BO MIRT van november 2024 wordt de raming verder uitgewerkt, om te komen tot concrete financiële afspraken over de overdracht. De lokale overheden treffen momenteel voorbereidingen voor een succesvol besluit tijdens het komende BO-MIRT ’24, gebaseerd op de actuele kosteninzichten en volledige overdracht, inclusief de intentie tot een éénmalige betaling, in het eerste kwartaal van 2027. Voor gemeente Utrecht en HDSR geldt dat het college moet instemmen met een te maken bestuurlijke afspraak. Hierna vindt besluitvorming plaats door het Algemeen Bestuur en gemeenteraad over de nog op te stellen overeenkomst. Na besluitvorming BO-MIRT ’24 wordt de overdrachtsovereenkomst opgesteld. Gegeven de omvang van het areaal vergt dit veel tijd. Naar verwachting kan deze rond BO-MIRT ’26 worden getekend, waarna de formele overdracht in het kwartaal van 2027 kan worden geformaliseerd.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

De project specifieke bedragen in deze nota en bijlage zijn vertrouwelijk en kunnen niet openbaar gemaakt worden.

[2] LCC-Berekening zonder Netto Contante Waarde bij afkoop in 1x

Bijlage 1

Datum
12 september 2024

Onze referentie
RWS-2024/31103

Bijlage(n)
1

Aan
Minister

Volgnummer	Naam	Informatie
Bijlage 1	Scope overdracht	Over te dragen areaal en beheertaken

Overdracht fysieke objecten (eigendom en beheer)
Merwedekanaal

- Waterbak en waterbodem (23 ha waterbodem)
- Bermen en terreinen (5 ha groenzone met circa 800 bomen)
  - Uitzondering is het kadastraal eigendom van het Noordergemaal van Rijk naar HDSR
- Wegen, verlichting en straatmeubilair
- Civiele constructies:
  - 3 sluiscomplexen: Noordersluis, Muntsluis en Den Hommel
  - 5 bruggen: Muntbrug (draaibrug), 2x bruggetjes bij Muntsluis (beneden en bovenhoofd), 2x bruggetjes Kanaalweg (ophaal en vast)
  - 12 km oeverconstructie
- Exploitatie 3 sluizen en beweegbare bruggen
- 300 gebruikersovereenkomsten incl 100 ligplaatsen woonboten
- Privaatrechtelijke eigendommen van Rijk naar gemeente

NB: De Vaartsche Rijn en Catharijnesingel Zuid zijn al privaatrechtelijk eigendom van gemeente Utrecht.

Overdracht beheertaken
Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en Catharijnesingel zuid

- Beheer civiele constructies en oevers MWK van Rijk naar gemeente Utrecht
- Beheer van de waterbodem en het natte profiel van RWS naar HDSR (groot onderhoud, baggeren)
- Waterkwantiteitsbeheer (waterpeil, reguliere onderhoud) van RWS naar HDSR
- Bevoegd gezag omgevingsvergunningen van RWS naar waterschap
- Vaarweg en nautisch beheer (inclusief bediening sluizen en beweegbare bruggen) van RWS naar gemeente Utrecht
- Ligplaatsvergunningen en huurovereenkomsten (inclusief gebruik oever) woonboten – van RWS (publiek) en RVB (privaat) naar gemeente Utrecht

Er zijn verschillende aspecten waar RWS vanuit haar beheerverantwoordelijkheid mee te maken heeft (gehad) en – indien niet wordt overgedragen – die ook in de toekomst nog blijven drukken op capaciteit en budgetten van RWS, terwijl het geen hoofdvaarweg meer is. De noodzakelijke/vanzelfsprekende (onderhouds- en Vergunning, Toezicht en Handhavings-) maatregelen hebben geen/lage prioriteit vanwege wegvallen van de functie voor het HVWN en HWS. Het blijft 'brandjes blussen' en daarmee blijft dit deel van het areaal onevenredig veel capaciteit claimen en ten koste gaan van andere (urgente) maatregelen. Dit kan leiden tot stremming op de Hoofdtransportas (Amsterdam Rijnkanaal).

Wanneer de overdracht niet doorgaat, betekent dit dat nog vele jaren moet worden gewerkt en budget besteed aan de in slechte staat verkerende (vaak rijksmonumentale) objecten die op geen enkele wijze bijdragen aan de RWS hoofdinfrastructuur.
Er is geen toekomstvisie op dit kanaal. Als het Merwedekanaal zou worden behouden dan is er een toekomstvisie nodig, zodat de maatregelen op een reële manier kunnen worden geprogrammeerd, vernieuwingstrajecten kunnen opstarten en op lange termijn de objecten in de lucht worden gehouden.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
1 augustus 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/154739

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Beslistermijn
30-08-2024

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Extra financiering Paddepoelsterbrug

Aanleiding

In 2018 is de Paddepoelsterbrug (PPB) aangevaren en zodanig beschadigd dat deze gesloopt moest worden. Hiermee is een voor Groningen belangrijke verbinding over het Van Starkenborghkanaal (onderdeel van het Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD)) verdwenen. In het BO MIRT van 2020 is afgesproken dat de gemeente Groningen de nieuwe Paddepoelsterbrug zal gaan bouwen en dat het Rijk hiervoor taakstellend €8,6 mln. ter beschikking zal stellen. De afgelopen jaren heeft de gemeente nader onderzoek uitgevoerd naar de brug en de conclusie getrokken dat de brug niet voor dit bedrag gebouwd kan worden. Dit komt niet alleen door een bredere scope en nieuwe inzichten, maar ook door de prijsstijgingen van de afgelopen jaren. De gemeente heeft uw voorganger hierover op 23 november 2023 een brief gestuurd en het verzoek gedaan voor aanvullende financiering. U wordt gevraagd een besluit te nemen over het beschikbaar stellen van de aanvullende financiering vanuit IenW en in te stemmen met het vervolgtraject.

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd om:

- In te stemmen met een aanvullende bijdrage van IenW van €9,34 mln. De dekking hiervoor is reeds beschikbaar (was onderdeel van de integrale begrotingsbesluitvorming dit voorjaar). Dit onder de voorwaarden dat:
    - de gemeente aan de lat staat voor nieuwe tegenvallers en risico's;
    - zorg draagt voor de instandhouding;
    - de gemeente de brug zal bouwen conform vaarwegeisen RWS.
- DGLM dit besluit kenbaar te laten maken aan de gemeente, zodat IenW samen met de gemeente een Bestuursovereenkomst kan opstellen om nadere afspraken te maken en deze vast te leggen.

Kernpunten

Vanaf medio 2022 is er door de gemeente Groningen een breed en integraal onderzoek uitgevoerd naar de voorkeurslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug (PPB). Dit onderzoek is het vervolg op de MIRT-Verkenning door Rijkswaterstaat (RWS) uit 2020. Met nauwe betrokkenheid van direct omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders zoals RWS, is nu een intensief participatietraject doorlopen. Op 4 oktober 2023 heeft de gemeenteraad van Groningen unaniem ingestemd met de voorgestelde voorkeurslocatie van de nieuwe brug. Gelijktijdig met de vaststelling van de voorkeurslocatie heeft de Groningse gemeenteraad op 4 oktober 2023 de motie "Kom over de brug met een

volledige Paddepoelsterbrug" unaniem aangenomen en daarmee aangegeven van mening te zijn dat het Rijk verantwoordelijk is voor de gehele financiële dekking van de investeringskosten van de nieuwe Paddepoelsterbrug. Dit besluit is ook schriftelijk aan de minister toegezonden op 23 november 2023 (zie bijlage).

Kostenstijging
Het besluit om in 2020 tot een bijdrage vanuit het Rijk van €8,6 mln. te komen is gebaseerd op de MIRT-verkenning uitgevoerd door RWS. De raming van het uiteindelijk voorkeursalternatief komt uit op €17,7 mln.[1] Dit betekent een kostenstijging van €9,1 mln. Dit komt door:

- Prijsontwikkeling Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW): €2,6 mln.
- Vastgoedkosten, archeologie/natuur en leges: €1,4 mln.
- Extra overspanning brug ivm zichtlijnen bestaande ligplaats: €1,1 mln.
- Stalen brug en hellingbaan cf eisen CROW (2,5% ipv 3,6%) €1,8 mln.
- Naast hellingbaan ook trappen: €0,2 mln.
- Flauwere hellingbaan: €2,0 mln.
- **Totaal** **€9,1 mln.**

Er zijn meerdere redenen waarom de geactualiseerde raming van de gemeente hoger uitvalt dan de raming in 2020:

- Autonome prijsontwikkeling (€2,6 mln.).
- In de planuitwerking door de gemeente is naar voren gekomen dat vastgoedkosten, archeologie/natuur en leges niet in de raming zaten die ten grondslag lagen aan de €8,6 mln. (totaal €1,4 mln.)
- Vanwege de aanwezigheid van een kegelplaats op korte afstand van de voorkeurslocatie is een extra overspanning nodig i.v.m. het borgen van open zichtlijnen voor manoeuvrerende schepen (€1,1 mln.).
- Daarnaast is vanwege landschapsinpassing en vanwege het hanteren van CROW-richtlijnen voor de hellingbanen een stalen brug noodzakelijk (in totaal €1,8 mln.).
- Tot slot moeten een flauwere hellingbaan (€2 mln.) en trappen (€0,2 mln.) gezien worden als scopewijzingen.

Op verzoek van DGLM is door RWS in februari 2024 een RWS-Kostenpooltoets op de raming van de gemeente Groningen uitgevoerd en deze werd reëel bevonden.

De reden dat de gemeente naar IenW kijkt voor aanvullende financiering vanwege de kostenstijging is gelegen in het feit dat wanneer RWS de brug zou bouwen IenW ook aan de lat staat voor deze kosten. DGLM kan hierin meegaan, maar adviseert niet positief over het financieren van de "nog flauwere" hellingbaan boven CROW-richtlijnen en de trappen (scopewijziging). De gemeente heeft aangegeven dit standpunt te begrijpen. Als u dit advies van DGLM overneemt komt dit neer op een aanvullende bijdrage van IenW van €6,9 mln. en de gemeente van €2,2 mln. Dit betekent dat de kostenstijging van €9,1 mln. deels door de gemeente zelf wordt gedekt.

Beheer en onderhoud (BenO)
In de brief van de gemeente is tevens opgenomen dat de LCC-kosten voor de gehele levensduur €21,2 mln. bedragen. In de ambtelijke overleggen heeft de gemeente gezegd dat ze hiervoor ook naar het Rijk kijkt. De €21,2 mln. is in de

[1] In de brief die de gemeente uw voorganger eind vorig jaar heeft gestuurd, zijn begin 2024 nog iets aanpast, waardoor de totale kosten niet meer op €18,4 mln. uitkomen, maar op €17,7 mln.

ambtelijke overleggen met DGLM bijgesteld tot een verzoek om een bijdrage van IenW van €6,9 mln. voor toekomstige vervanging van deze nieuwe brug en €2,44 mln. voor Beheer en Onderhoud van de nieuwe brug. DGLM heeft aangegeven dat – in lijn met het besluit over de Pont Nieuwer ter Aa – hierover negatief zal worden geadviseerd. Voor de gemeente is het BenO-deel van de kosten een breekpunt (ook omdat IenW deze kosten heeft als het een IenW-brug wordt), de toekomstige vervanging niet. Om die reden adviseren we u om toch de BenO-kosten (€2,44 mln.) voor rekening van IenW te brengen.

Bovenstaande komt neer op een totale aanvullende financiering door IenW van €9,34 mln. (= €6,9 mln. kostenstijging + €2,44 mln. BenO-kosten).

Toelichting

Politieke context

In het verleden zijn verschillende Kamervragen en moties ingediend over de Paddepoelsterbrug. Met de toezegging dat deze herbouwd zou worden door de gemeente en de bijdrage van het Rijk van €8,6 mln. is er rust ontstaan op dit dossier. In de brief van de gemeente (zie bijlage) is het standpunt opgenomen van de gemeenteraad. Indien IenW niet de meerkosten zal dragen, is de inschatting dat de Groningers "de weg naar Den Haag weten te vinden". Daarnaast is hun verzoek ook reëel, omdat als we de brug zelf moeten bouwen we ook deze kosten maken.

Financiële/juridische overwegingen

Financiële belangen van de Staat

Strategie

De eerdere bestuurlijke afspraak uit het BO MIRT komt te vervallen. Met de nieuwe raming van de gemeente zelf kan gelijk de afspraak worden gemaakt/herbevestigd dat de gemeente de brug zal bouwen conform vaarwegeisen RWS en ook aan de lat staat voor tegenvallers en risico's. Dit zal worden vastgelegd in een Bestuursovereenkomst.

Communicatie

Na uw besluit zal melding worden gemaakt van uw positieve besluit en aangekondigd worden dat we uw besluit vast gaan leggen in een Bestuursovereenkomst. Deze kan ondertekend worden bij het BO MIRT najaar, dan heeft de gemeente ook tijd om hun financiële bijdrage te regelen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum
1 augustus 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/154739

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1.	Brief gemeente Groningen	Brief gemeente Groningen voor aanvullende financiering vanuit het Rijk.

Datum
1 augustus 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/154739

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
17 juni 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/178650

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Waterveiligheid, Rivieren en Zee
Rivieren en Deltafonds

Beslistermijn
1 juli 2024

Bijlage(n)
3

Aan Minister

nota

Meanderende Maas: Projectbeslissing en ondertekenen bestuursovereenkomst realisatiefase

Aanleiding

Het project Meanderende Maas heeft de planning- en studiefase succesvol doorlopen en is gereed om aan de uitvoering te beginnen. Op dit project zijn de MIRT-spelregels van toepassing verklaard, waarin staat dat de bevoegde bewindspersoon door middel van een Projectbeslissing bepaalt of het project overgaat naar de realisatiefase.
Met deze beslisnota wordt u gevraagd de Projectbeslissing te nemen en gelijktijdig de Bestuursovereenkomst Realisatie Meanderende Maas te ondertekenen. U bent eerder geïnformeerd dat de kosten voor de planning- en studiefase zijn gestegen, Financiële belangen van de Staat

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

1. Financiële belangen van de Staat
2. In te stemmen met de Projectbeslissing, onder de voorwaarde dat de budgetspanning van €11 miljoen voor de realisatiefase wordt opgelost binnen het projectbudget.
3. Akkoord te gaan met ondertekening van de Bestuursovereenkomst Realisatie Meanderende Maas (bijlage) en hiervoor de DG Water en Bodem te mandateren.

U wordt verzocht uiterlijk 1 juli a.s. een besluit te nemen, omdat op 5 juli het Algemeen Bestuur (AB) van waterschap Aa en Maas een besluit neemt over het beschikbaar stellen van een zogenaamd werkkrediet. Het waterschap sluit namens de uitvoerende partijen het contract met de aannemer. Voor het AB is het daarom van belang dan volledig inzicht te hebben in alle uitgaven en verwachte inkomsten, waaronder de bijdrage van IenW aan het project.

[1] IenW/BSK-29023/343947

Datum
17 juni 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/178650

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Waterveiligheid, Rivieren en Zee
Rivieren en Deltafonds

Aan
Minister

Bijlage(n)
3

Kernpunten
In het project Meanderende Maas werkt waterschap Aa en Maas samen met gemeenten, provincie Noord-Brabant, Natuurmonumenten en IenW (DGWB en RWS) aan maatregelen op het gebied van hoogwaterveiligheid (dijkversterking en rivierverruiming), KRW, PAGW en regionale (gebieds)opgaven zoals natuur, recreatie en cultuurhistorie. Het is één van de projecten die destijds is opgestart volgens de visie van integraal riviermanagement. In de toelichting treft u een summiere beschrijving van de doelen voor IenW in dit project. In het MIRT-spelregelkader is een informatieprofiel opgenomen met daarin de voor de projectbeslissing benodigde informatie voor het aandeel van IenW. Het ingevulde informatieprofiel treft u aan als bijlage 2.

Beslispunt 1. Financiële belangen van de Staat
De planning- en studiefase heeft 10 maanden langer geduurd dan bij aanvang van deze fase werd verwacht. Primaire oorzaak hiervoor was de juridische complexiteit bij het verankeren van de toepasbaarheid van gebiedseigen grond in het Projectplan Waterwet.
Het huidige inzicht is dat de planning- en studiekosten door de vertraging zijn toegenomen Financiële belangen van de In het najaar zal de definitieve hoogte van de planning- en studiekosten bekend zijn, er moet nog rekening gehouden worden met wat meevallers aan de inkomstenkant, en nog te ontvangen facturen. Over het gezamenlijk opvangen van de kostentoename vinden gesprekken plaats tussen waterschap Aa en Maas en provincie Noord-Brabant. Financiële belangen van de Staat

Beslispunt 2. Budget realisatiefase
De geraamde realisatiekosten zijn €470 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2024). Daarnaast loopt de grondaankoop voor de ontwikkeling van het gebied via provincie Noord-Brabant en Natuurmonumenten. De realisatiekosten zijn in opdracht van het waterschap getoetst door een onafhankelijke kostentafel waaraan ook de Kostenpool van RWS heeft deelgenomen. Ook is een gatereview uitgevoerd in opdracht van het waterschap. Hieruit kwamen geen noemenswaardige aandachtspunten. Het projectteam heeft de aanbevelingen verwerkt in het plan van aanpak voor de realisatiefase, die is ingediend bij het HWBP voor de subsidieaanvraag.

De bijdrage van IenW is in totaal €46,88 miljoen (prijspeil 2024), waarvan €29,46 miljoen ten behoeve van de waterveiligheid, €10,16 miljoen voor KRW-geulen en €2,38 miljoen om een deel van het materieel te elektrificeren. Ook wordt €4,88 miljoen bijdragen als vergoeding voor vermeden kosten HWBP.

De andere betrokken partijen hebben de volgende bijdragen toegezegd:
- waterschap Aa en Maas €407,57 miljoen (incl. de aangevraagde HWBP-subsidie),
- provincie Noord-Brabant: €0,56 miljoen. Daarnaast verstrekt de provincie subsidies om van de buitendijkse gebieden weer natuurgebieden te maken. Deze subsidies lopen buiten dit projectbudget om.
- De andere regiopartijen dragen samen €4,2 miljoen bij voor fietspaden en de inrichting van het gebied.

- Natuurmonumenten door een deel van het plan onder eigen verantwoordelijkheid te ontwikkelen en door toestemming te geven voor het delven van klei uit haar eigendommen, en deze te vermarkten.

Bij de start van de realisatiefase speelt een budgettekort van ongeveer €11 miljoen tussen de geraamde kosten en het totaal beschikbare budget. Er zijn kansrijke versoberingsmaatregelen in beeld om dit tekort weg te nemen. Het doorvoeren van deze versoberingen vergt echter tijd omdat het versoberingen betreft waarvoor Projectplannen Waterwet dan wel vergunningen aangepast dienen te worden. Het is niet mogelijk deze versoberingsmaatregelen nu door te voeren omdat deze plannen en vergunningen momenteel in procedure zijn. Bovendien vergen de maatregelen instemming van alle betrokken partijen. Als deze plannen nu toch zouden worden teruggetrokken betekent dit een vertraging van ongeveer een tot anderhalf jaar plus het creëren van verwarring in de omgeving.

De stuurgroep heeft besloten met de budgetspanning te willen starten met de realisatiefase in verband met de kostenstijging die naar verwachting optreedt als de aannemer pas later kan beginnen met de realisatiewerkzaamheden. Daarnaast is het waterschap voor het overgrote deel van de maatregelen (de dijkversterking) risicodragend. Afgesproken is dat de stuurgroep in Q4 2024 de concrete versoberingsvoorstellen bespreekt. Deze aanpak is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst (BOK). Ondanks dat het onzeker is of alle versoberingsmaatregelen daadwerkelijk getroffen zullen gaan worden, gaat DGWB er vooralsnog vanuit dat het budget in Q4 2024 weer aansluit bij de versoberde kostenraming. Vandaar dat wordt voorgesteld nu akkoord te geven onder de voorwaarde dat de budgetspanning binnen het beschikbare budget wordt opgelost, zodat vertraging niet leidt tot aanvullende kosten. In bijlage 2 is aanvullende informatie opgenomen.

Beslispunt 3. Ondertekening Bestuursovereenkomst (BOK)
In de BOK worden afspraken gemaakt over de bestuurlijke samenwerking, scope, taken en verantwoordelijkheden, tijd, geld, risicomanagement en risicoverdeling. Alle partijen zijn voornemens de BOK te gaan ondertekenen. Betrokken regionale bestuurders hebben in de stuurgroep van 19 april jl. ingestemd met een conceptversie van de bestuursovereenkomst, met de kanttekening dat een aantal in die stuurgroep genomen besluiten nog in de BOK verwerkt moet worden. De afgelopen periode heeft hier nadere afstemming over plaatsgevonden wat heeft geresulteerd in bijgevoegde versie van de BOK. Alle stuurgroepleden hebben ingestemd deze versie ter ondertekening voor te leggen aan de bestuurders. De ondertekening is gepland op 9 juli. Omdat dit rond de kabinetswissel plaatsvindt wordt voorgesteld de ondertekening namens de Minister IenW door de DG Water en Bodem te laten gebeuren.

Toelichting

Politieke context
Vanuit de Tweede Kamer is tot op heden geen aandacht voor het project geweest. Het project is door u en uw ambtsvoorgangers herhaaldelijk genoemd als voorbeeldproject in reactie op vragen van Kamerleden over het koppelen van verschillende opgaven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit.

Kaderrichtlijn Water (KRW)
Het project Meanderende Maas realiseert in opdracht van RWS 9,1 km geulen volgens de KRW. Hiervoor is vanuit IenW €10,16 miljoen toegezegd. Verwacht wordt dat de geulen op 9 december 2027 gereed zijn. Dit is noodzakelijk in het licht van de deadline van de KRW.

PAGW
Aan de BOK voor de planning- en studiefase is in 2021 een Addendum toegevoegd voor PAGW Meanderende Maas. Hierin is vanuit IenW maximaal €10 miljoen toegezegd voor de bekostiging van grondverwerving, proces en realisatiekosten. Omdat de gronden nog niet zijn verworven, kan de planvorming niet worden afgerond. Nieuwe afspraken over deze planvorming zijn daarom nodig. Aan de hand van een nieuw plan van aanpak/nieuwe overeenkomst zullen vervangende afspraken worden gemaakt. De huidige afspraken blijven tot die tijd van toepassing, en zijn opgenomen als bijlage bij de BOK voor de realisatiefase.

Wijziging Beleidsregel grote rivieren (Bgr)
In de Staatscourant van 25 maart 2024 (nr. 10264) is bekendgemaakt dat artikel 6, onderdeel e van de Bgr is komen te vervallen. Dit is de eerste stap om ervoor te zorgen dat de structurerende keuze uit de Water en bodem sturend brief van november 2022, dat er geen nieuwe bebouwing in de uiterwaarden meer zal worden toegestaan, in het kader van vergunningverlening juridisch verankerd wordt. Artikel 6, onderdeel e van de Bgr is één van de manieren waardoor er binnen het project Meanderende Maas ontwikkelingen in het stroomvoerend deel van het rivierbed mogelijk worden gemaakt. Omdat het project een zogenaamd maatwerkproject is heeft de wijziging van de Bgr geen effect op de formele bestuurlijke afspraken die al met alle partijen zijn gemaakt.

Communicatie
Ondertekening van de BOK voor de realisatiefase gaat plaatsvinden op 9 juli a.s. U wordt vanuit DGWB vertegenwoordigd. Na ondertekening van de BOK zal waterschap Aa en Maas op 9 juli ook het contract met de aannemer tekenen, waarna de realisatiefase kan starten.

Duurzaamheid
De ambitie van het project een duurzaam CO2 neutraal project te realiseren is uitgewerkt in een Redeneerlijn Duurzaamheid. Hierbij zijn principes toegepast uit Circulair ontwerpen, Trias energetica en het Rapport Klimaatbewust ontwerpen. In het project is o.a. ingezet op het beperken van CO2 uitstoot door het gebruik van elektrisch materieel. Daarnaast wordt een grote hoeveelheid CO2 opgevangen door de ooibossen die ontwikkeld worden. De belangrijkste bijdrage aan duurzaamheid zit hem in de integrale gebiedsbenadering, waardoor de grondstromen zo efficiënt mogelijk zijn ingericht en het transport van grond zo veel mogelijk is beperkt. Hierdoor kan het project nagenoeg CO2 neutraal worden gerealiseerd. Tijdens de realisatiefase zal steeds worden gemonitord hoe het uitvoeringsproces zo duurzaam mogelijk kan worden ingericht.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Datum
17 juni 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/178650

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Waterveiligheid, Rivieren en Zee
Rivieren en Deltafonds

Aan
Minister

Bijlage(n)
3

Bijlagen

Volgnr.	Naam	Informatie
1	Bestuursovereenkomst Realisatie Meanderende Maas	Te ondertekenen versie van de BOK Realisatie Meanderende Maas
2	Informatieprofiel planstudiefase	Het voor dit project ingevulde Informatieprofiel uit de MIRT-spelregels
3	Onderliggende beslisnota's	

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
20 mei 2024	IENW/BSK-2023/343947	Deze nota betrof 3 projecten langs de Maas. Over Meanderende Maas werd u geïnformeerd over een verwacht tekort op de planuitwerkingskosten.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
3 juni 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/168664
Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Beslistermijn
15-06-2024

Bijlage(n)
4

Aan Minister van IenW

nota

Kostenstijging vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL)

Aanleiding

Op het BO MIRT in 2020 heeft uw ambtsvoorganger besloten om €15,8 mln. inclusief BTW uit te trekken voor de verbetering van station Amsterdam Lelylaan. Het gaat hierbij om de opgaven voor sociale veiligheid en reizigersknelpunten op het station. Met de regio is een integraal pakket opgesteld voor het station en de opgaven van €70,8 mln. (incl. BTW, prijspeil januari 2020). Voor het project is op 9 juli 2021 een Bestuursovereenkomst (BOK) afgesloten (zie IenW/BSK/449857). De directeur OVS sluit namens u aan bij bestuurlijke overleggen.

Mede door de excessieve prijsstijgingen is er een tekort ontstaan voor de deelnemende partijen. Voor IenW zijn de kosten gestegen van €15,8 mln. (incl. BTW) naar €30,01 mln. (incl. BTW). Ongeveer €6 mln. daarvan is te wijten aan prijsstijgingen, waarvan ongeveer €3 mln. excessieve prijsstijgingen betreft. De projectorganisatie heeft diverse versoberingen en besparingsmogelijkheden waar mogelijk doorgevoerd. Met de doorgevoerde besparing resteert er een functioneel en sober ontwerp. Naast de besparingsmogelijkheden die reeds zijn doorgevoerd, zijn er mogelijkheden voor versobering/besparingen die (nog) niet doorgevoerd zijn. Het gaat om besparingsmaatregelen die ten koste gaan van de gevraagde functionaliteit en/of het reizigerscomfort, maar met in totaal €0,9 á 1,6 mln. relatief gezien weinig kostenbesparend zijn.

Uitgaande van de eerder in het project afgesproken verdeelsleutel en rekening houdend met indexatie via IBOI en kleine risicoreservering bovenop de reeds gereserveerde €15,8 mln. blijft er voor IenW een tekort van €10,01 mln. inclusief BTW over. De andere partijen hebben ambtelijk te kennen gegeven het voor hun ontstane tekort aan te kunnen vullen.

Geadviseerd besluit

1. U wordt gevraagd mandaat te verlenen aan de directeur OVS om in het geplande bestuurlijk overleg van 19 juni aanstaande tot afspraken te komen over de kostenverdeling tussen IenW, gemeente Amsterdam en de VRA.
2. U wordt geadviseerd om de niet-doorgevoerde besparingsmaatregelen (voorlopig) niet door te voeren, omdat de besparing die ze opleveren niet opweegt tegen het verlies in functionaliteit en reizigerscomfort.

3. U wordt geadviseerd om het tekort van €10,01 mln. incl. BTW (€8,28 mln. excl. BTW) te onttrekken uit de post 'risicoreservering voor OV-afspraken MIRT 2020' Financiële belangen van de Staat . Besluitvorming over de inzet vanuit die post kan worden meegenomen in de financiële cyclus richting de Najaarsnota 2024. Financiële belangen van de Staat
4. Daarnaast zal IenW er bij de gemeente Amsterdam, de VRA en ProRail inbrengen om maatregelen te treffen om de risico's van het project beter te beheersen. Hier worden in aanloop naar het definitief ontwerp nadere afspraken over gemaakt.

Beslistermijn
10 juni 2024; in verband met het geplande bestuurlijke overleg en het ingaan van de volgende fase van het project, zijnde een bouwteamfase.

Kernpunten
- Gezien de consistent slechte score van Amsterdam Lelylaan in de stationsbelevingsmonitor en de groeiende reizigersaantallen is gewerkt aan een integraal projectplan voor het station.
    - Het cijfer in de stationsbelevingsmonitor is gezakt van 6,4 in 2021 naar 6,2 in 2023.
    - Lelylaan staat in 2023 op de 380ste plek op de lijst met 393 stations meegenomen in de stationsbelevingsmonitor 2023.
- Er ligt een door de BOK-partijen breed gedragen VO+ ontwerp.
- Het VO+ ontwerp voldoet aan de uitgangspunten zoals in de (aangepaste) BOK afgesproken.
- De verwachte kosten van het gehele project zijn inmiddels toegenomen van €70,8 mln. naar €156 mln. Deze toename wordt verklaard door:
    - Prijsstijgingen die niet (volledig) worden gecompenseerd door de toegekende indexatie.
    - Toevoegingen aan de scope betreffende de bijbestelling van ProRail. De bijbestelling wordt niet door IenW betaald.
    - Meerwerk op het gebied van duurzaamheid en een langere doorlooptijd van de voorbereiding én uitvoering.
    - Financiële belangen van de Staat
- Er is naar het ontwerp gekeken voor mogelijke besparingen. Wijziging van de scope is in het project eerder kritisch bekeken, maar leverde geen oplossing voor de budgetspanning. Wel zijn besparingen die niet ten koste van de projectdoelstellingen zijn, meegenomen. Met de reeds doorgevoerde besparing resteert er een functioneel en sober ontwerp. Andere besparingen gaan ten koste van de projectdoelstellingen maar leveren relatief weinig op. Het gaat om een bedrag tussen de €0,9 mln. en €1,6 mln. voor alle partijen samen (zie bijlage 4).

-
- Daarmee is conform de verdeelsleutel van de BOK voor IenW een tegenvaller ontstaan van ongeveer €14 mln. inclusief BTW.
    - Dit tekort is deels ondervangen door de IBOI-prijsindexatie.
    - Het gereserveerde bedrag kan excl. BTW uitbetaald worden.
        - Daardoor moet een bedrag van €10,01 mln. incl. BTW gedekt worden.
- Voorgesteld wordt het tekort van €10,01 mln. incl. BTW (€8,28 mln. excl. BTW) te onttrekken uit de post 'risicoreservering voor OV-afspraken MIRT 2020'. Financiële belangen van de Staat
- Financiële belangen van de Staat
- Daarnaast zal IenW bij de gemeente Amsterdam, de VRA en ProRail aandringen om maatregelen te treffen om de risico's van het project beter te beheersen. Dat is ook in lijn met de wens van de andere partijen gezien de financiële krapte die bij meerdere partijen speelt. In aanloop naar het definitief ontwerp worden hier waar nodig nadere afspraken over gemaakt. Het zal ook een duidelijke signaal zijn richting de projectorganisatie. Dit om te voorkomen dat straks bij vaststelling van het DO of aanbesteding het bedrag wederom hoger uitvalt.

Krachtenveld
Belangrijke stakeholders in dit geval zijn de deelnemende partijen, zijnde de gemeente Amsterdam, de VRA, ProRail, GVB en de NS. Zij willen allen een goed, (sociaal)veilig en duurzaam station. De betalende partijen hebben dekking gevonden voor de opgelopen kosten conform de gehanteerde verdeelsleutel.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de kostenstijging voor IenW relatief beperkt is in verhouding met de totale kostenstijging. De totale kosten zijn verdubbeld, terwijl voor IenW de stijging feitelijk ongeveer 50% is. Dit komt doordat het project meer omhelst dan alleen verbetering van het station, namelijk ook het realiseren van een fietsenstalling (€37,5 mln. incl. btw) en de bijbestelling (perrons en perronkap, €14,6 mln. incl. btw) van ProRail.

Nut en noodzaak van de verbetering van het station staan niet ter discussie. Voor de reizigers zullen de aanpassingen op alle vlakken een verbetering betekenen.

Toelichting
Het totaalbedrag inclusief BTW is gestegen van €70,8 mln. naar €156 mln. De prijsstijging is te verklaren omdat er sprake is van (excessieve) prijsindexatie, langere doorloop van het project en de uitvoering, aangepaste BTW regime en een bijbestelling van ProRail (op kosten van ProRail). Ook was de eerste raming gebaseerd op een voorlopig VO terwijl de laatste raming gebaseerd is op een VO+. Op 3 juli 2023 is er tevens een (kleine) scopewijziging geweest, zonder

financiële gevolgen voor IenW, waarbij de aanpassingen aan het perron van het treinstation aan de BOK zijn toegevoegd. IenW heeft hiervoor een instemmingsverklaring gegeven, zie de nota IENW/BSK-2023/142715.

Bij bovengenoemde nota is tevens aangegeven dat de kosten gestegen waren van €70,8 mln. naar €120 mln. inclusief btw. Daarbij is ook aangegeven dat de exacte raming nog bepaald zal worden in september 2023 op basis van een VO+ ontwerp.

Naar aanleiding van de ramingen in juli en september 2023 is het project onder de loep genomen. Hierbij is gekeken naar optimalisatie, besparingsopties en andere maatregelen. De laatste raming gebaseerd op het VO+ van december 2023 komt uit op €156 mln. incl. BTW en €130,61 mln. excl. BTW (prijspeil juli 2023), waarvan €30,01 (incl. BTW) en €24,97 (excl. BTW) voor rekening van IenW. Op een later moment zal er nog een actualisatie komen van de prijzen, op het moment dat er met een DO+ de aanbestedingsfase ingegaan wordt. De prijs kan dan hoger of lager uitvallen.

Politieke context
IenW heeft zich gecommitteerd aan het project om Station Lelylaan te verbeteren. Ook de gemeente Amsterdam, VRA, ProRail (en andere partijen) blijven de noodzaak zien van het aanpakken van Station Lelylaan. De gestegen kosten zijn goed te verantwoorden. Het is voor de betrouwbaarheid van IenW goed om conform de verdeelsleutel bij te dragen aan de gestegen kosten, zeker nu de andere partijen ook het voor hun ontstane financiële tekort vullen.

Financiële/juridische overwegingen
De projectkosten zijn gestegen van €71 mln. naar €156 mln. Financiële belangen van de Staat

Voor IenW dient er in verband met de verdeelsleutel nog een bedrag van €10,01 mln. incl. BTW (€8,28 mln. excl. BTW) gevonden te worden. Financiële belangen van de Staat
Voor het deel dat door excessieve prijsstijgingen is ontstaan kan aanspraak gemaakt worden op de post 'risicoreservering excessieve prijsstijgingen'. Besluitvorming hierover vindt komende zomer/najaar plaats.

Communicatie
Mede door de optimalisatie, gestegen kosten en langere bouwtijd zal er een aanpassing op de BOK komen. De BOK dient bekendgemaakt te worden op de website open.overheid.nl.

Duurzaamheid
Het project heeft hoge duurzaamheidseisen.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie

2	Baselinedocument VSAL 2.0	Dit Baselinedocument bevat de korte samenvatting van fase 2 (Uitgangspunten) waarin de opgave werd uitgewerkt tot een integraal Voorlopig Ontwerp, er diverse studies zijn gedaan, keuzes werden gemaakt en de kostenraming, planning en het risicodossier voor het project zijn geactualiseerd.
3	Bijdrage budget per projectpartner	Verdeling kosten partijen
4	Kostenrapportage	Kostenrapportage
5	Besparingsmaatregelen	Doorgevoerde en niet doorgevoerde besparingsmaatregelen

Datum
3 juni 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/168664

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Minister van IenW

Bijlage(n)
4

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
17 april 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/97851

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Beslistermijn
20 mei 2024

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Voortzetting impulsprogramma Beter Bediend en nachtelijke bediening op de Maas en Brabantse kanalen

Aanleiding

Het impulsprogramma Beter Bediend loopt van 2019-2024. Vooruitlopend op de definitieve evaluatie heeft RWS aan DGLM gevraagd of de verruimde bedientijden voor 3 trajecten moeten worden voorgezet. Een besluit is op korte termijn nodig om tijdig voldoende personeel bij RWS te kunnen alloceren. De voorbereiding van de werkroosters voor 2025 start 1 april 2024. Een soortgelijke vraag geldt ook voor het vervolg voor de nachtelijke weekendbediening Maas en Brabantse kanalen, wat voor de periode van 2013-2023 door de regionale overheden grotendeels is bekostigd en waarvoor nu een bijdrage van het Rijk wordt verwacht. Zonder voldoende middelen wordt deze dienstverlening gestopt. U wordt gevraagd een keuze te maken of deze dienstverlening, boven het huidige BKN moet worden voorgezet.

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met het voortzetten van het impulsprogramma Beter Bediend (BB), met name de verruimde bedientijden op drie trajecten[1] tot en met 2030. En de kosten hiervan (€1,9 mln.) te dekken uit het budget modaliteit specifieke reservering HVWN ('spijkerpot').
2. Instemmen met het treffen van een maatwerkoplossing voor de nachtelijke bediening op de Maas en Brabantse kanalen, zodat deze kan worden gecontinueerd tot en met 2030. En de kosten hiervan (€0,9 mln.) te dekken uit het budget Rijksligplaatsen schepen, onderdeel van de budget MIRT-GVC.
3. In het kader van de lopende BKN onderzoeken:
   - Bezien of de bediening van objecten in lijn is met de Richtlijn Vaarwegen,
   - Komen tot een afweegkader serviceniveau bediening, en dan
   - Besluiten of voortzetting van bovenstaande bedienregime binnen het BKN moet worden opgenomen of niet.

Kernpunten

Ad 1. Impulsprogramma Beter Bediend voortzetten

BB loopt van 2019-2024 en is gefinancierd vanuit toenmalige coalitiemiddelen (€5 mln.), het programma is in samenspraak met de branche ontwikkeld en bestaat uit 5 projecten[2]. De maatregelen uit het programma BB zijn grotendeels afgerond en/of lopen tot het einde van het jaar, eind 2024 zal RWS het programma formeel

[1] Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, Reevesluis – Nijkerkersluis en Den Oever - Enkhuizen
[2] Afstemmen bedientijden, verbeteren camerazicht en marifonie, minder hinder, aanmeldplatform voor Bediening op Afroep en Publiceren sluisplanningen HLD.

evalueren. Een deel van het programma ging gepaard met (bescheiden) extra kosten, een ander deel leunde, budget- en capaciteitsneutraal, op een andere manier van werken intern RWS. Het gaat om een impulsprogramma dat gericht was op een tijdelijke overbrugging tot bijvoorbeeld bediening op afstand zou worden geïmplementeerd. Echter er is nog niet op alle trajecten sprake van bediening op afstand. De vraag is nu of we de ruimere bedienvensters in stand willen houden, of teruggaan naar de oude situatie. Doelmatigheid van het impulsprogramma is nog niet kwantitatief te onderbouwen, omdat er nog geen objectieve evaluatie is uitgevoerd. Wel zijn er signalen dat schippers meer tevreden zijn door de nieuwe tools en bredere bedienvensters. Hiermee zijn verschillende ergernissen weggenomen en sluiten bedienvensters nu meer logisch op elkaar aan.

Het is de vraag in hoeverre de voortzetting van deze maatregelen past bij de trend van versobering. Maar dit kan ook positief 'wisselgeld' richting de scheepvaart zijn, voor de onvrede over achterstallig onderhoud en het daarmee gepaard gaande lagere serviceniveau door storingen en calamiteiten, zoals bij het Julianakanaal. Daarbij is het BKN-onderzoek naar de toekomstige bediening nog niet afgerond, waardoor er nog geen definitieve criteria zijn voor doelmatigheid en een vlotte scheepvaart, om onderbouwd het serviceniveau van bediening te kunnen afwegen. Hiertoe moet een afweegkader worden opgesteld.
Om die reden wordt voorgesteld om het programma BB te verlengen tot en met 2030. Tijdelijke verlenging met 2 jaar zou een alternatief kunnen zijn (i.v.m. de doorlooptijd van de BKN onderzoeken en de evaluatie van het impulsprogramma Beter Bediend), maar in het licht van de nachtelijke bediening Maas en Brabantse kanalen (meerjarige zekerheid richting sector en binnenvaart aantrekkelijk te houden, maar ook zekerheid aan RWS) ligt een periode tot het einde van de meerjarige opdracht aan RWS in de rede.

Ad 2. Nachtelijke bediening Maas en Brabantse kanalen
U bent vorig jaar in het kader van de BO-MIRT afspraken geïnformeerd over de positieve evaluatie van nachtelijke bediening op de Maas en Brabantse kanalen. DGLM heeft de afgelopen periode vele gesprekken gevoerd met zowel de sector, het Havenbedrijf Rotterdam, provincies en RWS. De decentrale overheden en het bedrijfsleven willen niet opnieuw meebetalen aan het verruimen van de bedientijden. Enerzijds omdat ze vinden dat dit een Rijkstaak is, anderzijds omdat ze perspectief willen op betrouwbaarheid van de vaarweginfrastructuur en ze containers als gevolg van dichte sluizen en haperende infrastructuur niet opnieuw richting de weg willen zien verschuiven. Ze zien grote potentie, los van de positieve MKBA, en vinden het feit dat deze vaarwegen onder de economisch belangrijke Goederenvervoercorridors vallen reden voor de handhaving van het huidige bedieningsniveau.

DGLM heeft RWS/VWM gevraagd om de dienstverlening/bezetting bij de Bediencentrale Tilburg te optimaliseren. Hierdoor zijn de meerkosten gereduceerd van €0,42 mln. naar €0,15 mln. per jaar (betreft personeelskosten RWS, opslagen worden door RWS zelf ingepast). Voorgesteld wordt om, in afstemming met VWM, de bediening 24/7 te continueren tot en met 2030, maar wel met minder capaciteit in de nacht op de bediencentrales Tilburg en Maasbracht. Dat komt overeen met de huidige looptijd van de meerjarige opdracht aan RWS en geeft DGLM de tijd om de benodigde BKN-onderzoeken uit te voeren en op basis van de resultaten hiervan de besluitvorming af te ronden. Voorgesteld om de kosten a

€0,9 mln. vanuit IenW te financieren. De corridorpartijen hebben op hun beurt geaccepteerd dat door de optimalisatie de kwaliteit van de dienstverlening 's nachts voor de periode 2025-2030 kan afnemen. Voor de periode na 2030 zijn corridorpartijen ambtelijk voornemens om aan te dringen om in BO-MIRT afspraken te maken om mogelijke toekomstige GVC-middelen vrij te maken om de extra bediening langjarig te kunnen continueren. Dit is volgens hen nodig om toekomstige (private) investeringsbeslissingen in havens, terminals, kades en andere watergebonden locaties commercieel perspectief te bieden en daarmee de binnenvaart voor de toekomst aantrekkelijk te houden (zie bijlage). Hierbij zal IenW opnieuw inzetten op decentrale cofinanciering.

Ad 3. BKN-onderzoeken
Effect van de voorgestelde besluiten is dat de bediening boven het huidig BKN-niveau zal worden gecontinueerd. Er wordt immers extra dienstverlening gevraagd aan RWS. Ook op andere vaarwegen kan nu al sprake kan zijn van dienstverlening boven BKN. Voor het BKN wordt uitgegaan van de bedientijden uit de Richtlijn Vaarwegen van RWS, die gekoppeld zijn aan de vaarwegklassen. In de BKN onderzoeken 'opwaardering/ afwaardering van vaarwegen' en 'het lange termijn verkeersmanagement', zal de huidige bediening afgezet worden tegen de Richtlijn Vaarwegen en bezien worden of dit in lijn is met de vervoerde volumes. Uiteindelijk kan dit leiden tot een aanpassing van het BKN HVWN: extra of juist minder dienstverlening.

Krachtenveld
Zowel uit het impulsprogramma Beter Bediend als vanuit de evaluatie van de nachtelijke bediening Maas en Brabantse kanalen komt naar voren dat de omgeving (provincie en bedrijfsleven) positief is. Vanuit DGLM is tot nu toe terughoudend gereageerd en aangegeven dat we van een BKN uitgaan en een grote financiële opgave hebben. Met een beperkte bijdrage kan nu een groot gebaar worden gemaakt en laat u zien dat u hiermee de economisch belangrijke goederenvervoercorridors versterkt. Dit signaal is van belang aangezien de vervoerde volumes voor de binnenvaart momenteel onder druk staan. U kunt nu laten zien dat IenW hiermee een reverse modal shift probeert te voorkomen.

Toelichting
Politieke context
In het coalitieakkoord (Rutte III en IV) is opgenomen dat ingezet wordt op goede verbindingen voor de binnenvaart door bedientijden van sluizen en bruggen beter af te stemmen. Ook wordt het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water gestimuleerd. Beide voorstellen zijn in lijn met het coalitieakkoord en zetten in op het voorkomen van een reverse modal shift.

Financiële/juridische overwegingen
Voor de voorgestelde besluiten is nog geen dekking voorzien binnen de budgetten voor de meerjarige opdracht aan RWS, aangezien het 'boven BKN' is. Voorstel is om de kosten voor het impulsprogramma BB van €1,9 mln. te dekken uit het budget modaliteit specifieke reservering HVWN ('spijkerpot'). De kosten voor de nachtelijke bediening Maas en Brabantse kanalen van €0,9 mln. kunnen gedekt worden uit het budget Rijksligplaatsen schepen, onderdeel van de reservering BO MIRT goederenvervoer.

Vanuit RWS is aangegeven dat voorgestelde besluiten maakbaar zijn, capaciteit is beschikbaar binnen VWM.

Communicatie
Na uw positieve besluit zal aan de corridorpartijen kenbaar worden gemaakt dat de genoemde maatregelen worden voortgezet tot en met 2030. Bezien wordt of na het BO GVC ook nog een persbericht zal uitgaan.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Datum
17 april 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/97851

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Datum
17 april 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/97851

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Bijlage 1: bestaande en toekomstige investeringen

Naast de Rijksinvesteringen in de Maas (€1 mld.), het Maximakanaal en de Zuid-Willemsvaart (€500 mln. incl. 30% provinciale/regionale cofinanciering) en het Wilhelminakanaal (€300 mln. incl. 30% provinciale/regionale cofinanciering) vinden op de Maas en Brabantse kanalen nog veel decentrale en private investeringen in binnenhavens en watergebonden bedrijventerreinen plaats.

Decentrale en private investeringen:

Investeringen in binnenhavens/vaarwegen die vanuit CEF zijn ondersteund en inmiddels worden gerealiseerd zijn o.a.:

- Havens Maastricht/Stein/Maasbracht/Roermond/Venlo/Heijen: **€200 mln.**

General information			Contributions (x€1.000)			
Year	Name	Type	Total	Public	Private	EC (CEF gran
2019	The Rhombus system: upgrading of waterborne operations infrastructure along the Meuse and Albert Canal	Works	52.006	11.312	30.294	10.400
2020	Revitalisation and Realisation of Alternative Fuel Infrastructure – Inland Port of Maasbracht on NSMED	Studies	2.328	0	1.164	1.164
2021	Rhombus UPSIDE: Upscaling inland Port infrastructure in Support of modal shift and regional Sustainable DEvelopment	Studies	14.138	3.361	3.708	7.069
2022	Rhombus UPSIDE II: Upscaling inland Port infrastructure in Support of modal shift and regional Sustainable Development, part 2	Mixed	76.335	255	76.080	37.396
2023	*Rhombus UPSIDE III COMP: Upscaling inland Port infrastructure in Support of modal shift and regional Sustainable Development, part 3 Comprehensive Network*	*Works*	*~57.000*	*t.b.d.*	*t.b.d.*	*t.b.d*

Investeringen in diverse waterverbonden kavels zonder CEF:

- Trimodale terminal Tilburg**: €25 mln.**
- Trimodale terminal Oss: **€25 mln.**
- Revitalisering haven Zevenellen/Maasgouw: **€50 mln**.

Gerelateerde watergebonden investeringen:

- RWE: Investering van **€1 mld.** in de bouw van een waterstoffabriek (FUREC) op Chemelot. Grondstofaanvoer (huisvuilstromen) zal via de binnenvaart (Haven Stein) worden aangevoerd.
- Investeringen in distributiecentra in meerdere knooppunten/havens: **€250 mln.**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
21 december 2021

Onze referentie

Opgesteld door
Bescherming persoonlijke levenssfeer
Bestuurskern

Beslistermijn
Zo snel mogelijk

Uiterlijk bij
24 december 2021

Bijlage(n)
0

Aan Minister en Staatssecretaris
Van Directie Wegen en Verkeersveiligheid

nota

Besluit fietsveiligheid Jan Blankenbrug

Aanleiding

Minister heeft in de DGMo/ Staf van 20 december aangegeven om samen met de regio te kijken of een gezamenlijke bijdrage (maximaal 50%) voor de fietsveiligheid Jan Blankenbrug mogelijk is. Staatssecretaris heeft eerder via nota IENW/BSK-2021/32863501 eenzelfde reactie gegeven. Met deze nota wordt de besluitvorming geaccordeerd.

Geadviseerd besluit

In stemmen met de optie om de barrier tussen rijbaan en fietspad te verplaatsen en/ of te versmallen en een windscherm te plaatsen op de barrier. Deze optie kost circa €425.000 en onderzocht zal worden of met de regio tot cofinanciering (50/50) gekomen kan worden.

Kernpunten

- Het gaat om een bedrag van ca €425.000 (prijspeil 2021, inclusief engineeringskosten) in totaal, gedeeld door twee (investering rijk en regio) maakt €212.500. Met enige marge wordt daarom €250.000 gereserveerd uit de vrije investeringsruimte.
- Na accordering zal het gesprek met de regio gevoerd worden over de cofinanciering.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.