



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan

Minister
CC. Staatssecretaris

nota

Concept-Kamerbrief nav toezegging aan Stoffer bij TMD
MIRT

Datum

19 juli 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/206200

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

21 juli 2023

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Tijdens het Tweeminutendebat MIRT op 6 juli jl. heeft u naar aanleiding van de aangehouden motie Stoffer de toezegging gedaan om de Kamer een brief te sturen, met alle momenten van besluitvorming die er in het kader van de herprioritering zijn geweest en met alle stukken en beslisnota's die de Kamer op die momenten heeft ontvangen. Daarmee wordt een leeswijzer geboden aan de Kamer, waarmee in zekere zin de besluitvorming richting de financiële schuiven binnen het Mobiliteitsfonds en het pauzeren van 17 aanlegprojecten te reconstrueren valt. Het voorstel is de brief namens u beiden naar de Kamer te sturen.

Met deze nota ontvangt u de concept-Kamerbrief die deze week verzonden moet worden naar de Kamer (bijlage 1). Deze brief is afgestemd met het ministerie van Financiën.

In bijlage 2 vindt u de geredigeerde documenten die meegezonden kunnen worden met de brief aan de Kamer. Het betreft een breed palet aan beslisnota's, nota's ter informatie en bijlagen, waarin inhoudelijke informatie is opgenomen over de twee schuiven bij hoofdwegen en hoofdvaarwegen binnen het Mobiliteitsfonds en het pauzeren van de 17 projecten. Informatie die geen betrekking heeft op deze schuiven of het pauzeren van projecten, is buiten reikwijdte beschouwd. Datzelfde geldt voor stukken ter voorbereiding op overleggen met de regio, die geen inhoudelijke afwegingen bevatten. Tot slot geldt dat bedragen niet zichtbaar zijn in de stukken. Deze financiële informatie zal met Prinsjesdag met de Kamer worden gedeeld. In de documenten is daar geen specifieke lakgrond voor aangegeven.

Geadviseerd besluit

- U wordt gevraagd in te stemmen met verzending van de brief (bijlage 1) en mee te sturen documenten (bijlage 2) aan de Kamer.

Kernpunten

In de concept-kamerbrief wordt eerst uiteengezet op welke momenten en met welke brieven de Kamer de afgelopen jaren is geïnformeerd over (te verwachten) stikstofproblematiek, financiële problematiek en/of knelpunten op het gebied van capaciteit. De combinatie van deze zaken heeft vervolgens geleid tot de keuze om mensen en middelen in te zetten op opgaven die wel gerealiseerd kunnen worden

OPENBAAR

Pagina 1 van 2

(namelijk instandhouding en projecten in (naderende) realisatie). Om die opgaven door te kunnen zetten, is het nodig om binnen het Mobiliteitsfonds te schuiven met middelen, met als consequentie dat bij 17 projecten (een deel van) het budget weggenomen wordt. De uitgangspunten die IenW hierbij gehanteerd heeft, worden nog eens benoemd in deze brief.

Tot slot wordt in de brief nog eens uitgezoomd op stikstof. In het Commissiedebat MIRT uitten enkele Kamerleden de behoefte om voor wat betreft stikstof meer concrete informatie per project te ontvangen, mogelijk in de veronderstelling dat concrete stikstofberekeningen nodig zijn om uitspraken te kunnen doen over de problematiek die aanlegprojecten ervaren omtrent stikstof. Met de kennis en ervaring van IenW in de afgelopen jaren voor wat betreft de juridische ruimte voor mitigatie en compensatie, de huidige staat van de natuur, de 'snelheid' waarmee bronmaatregelen met substantiële effecten worden getroffen (voor natuur én stikstofruimte), de prioriteitstelling bij de verdeling van stikstofruimte, en ook de financiële problematiek en beperkte capaciteit, kan echter niet anders dan de conclusie worden getroffen dat het perspectief voor infrastructurele aanlegprojecten de komende jaren somber blijft. De brief probeert dat te verduidelijken. Ter illustratie wordt ingezoomd op het doorlopen tijdspad voor het project A28 Knooppunt Hoevelaken.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Concept-Kamerbrief	Kamerbrief ter invulling van toezegging aan het lid Stoffer tijdens TMD MIRT d.d. 5 juli jl.
2	Mee te sturen nota's en bijlagen	

Datum

12 juli 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/193032

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1



Aan Minister en Staatssecretaris

nota

Programmeernota 2023

TER BESLISSING

Datum

7 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/292601

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.

Mobiliteit

Mobiliteitsfonds

Beslistermijn

1 januari 2023

Bijlage(n)

4

Aanleiding

Deze nota programmering Mobiliteitsfonds (MF) is de 1^e stap in de voorbereiding op de voorjaarsbesluitvorming over de VJN 2023 en de Ontwerpbegroting 2024. Het is nog niet de integrale afweging; die komt bij de begrotingsindiening. Om te komen tot een begrotingsindiening vragen we u in deze 1^e stap een aantal richtinggevende besluiten te nemen die we bij het voorbereiden van de begrotingsindiening mee kunnen nemen. De begrotingsindiening van DGLM en DGMO komt terug in de interne integrale voorjaarsbesluitvorming, net als de begrotingsindiening van andere diensten zoals RWS. Het totaalbeeld – wat sluitend zal moeten zijn – leggen we voor definitieve besluitvorming aan u voor ten behoeve van de beleidsbrief, die uiterlijk medio maart aan Financiën moet worden verstuurd.

Uit het totaalbeeld blijkt dat er een dekkingsopgave ligt om het MF te beheersen. In beginsel kunnen alle planflexibele budgetten gebruikt worden ter dekking van de problematiek (zie bijlage 4). In bijlage 3 worden een aantal van deze opties – in onze ogen de meest voor de hand liggende – nader toegelicht. Er is ook een aantal onzekere factoren dat speelt tijdens de begrotingsvoorbereiding; de belangrijkste zijn stikstof en instandhouding. Deze worden onder het kopje 'politieke context' nader toegelicht.

We vragen uw reactie op deze nota vóór 1 januari. Uw reactie kunnen we dan verwerken in de begrotingsindiening van 1 februari. Op 22 december is met u beiden een overleg gepland over het totaalbeeld van het MF en ERTMS naar aanleiding van eerdere nota's hierover. Desgewenst kunnen de beslispunten van deze nota en de bijlagen bij die bespreking worden betrokken.

Geadviseerde besluiten:

1. *Geen middelen in het MF te reserveren voor nieuwe beleidswensen of -intensiveringen.*

De vrije investeringsruimte in het MF is naar verwachting nul (afhankelijk van uw besluit over de nota hierover, BSK/IENW-2022/279700) en aanzienlijk. Het ambtelijk advies is – net als bij de integrale afweging in het najaar – om gegeven het totaalbeeld van het MF geen middelen uit te trekken voor nieuw beleid;

2. *Instemmen met een beheerste aanpak van de budgettaire problematiek, waarbij ook de donderwolken op de aanlegportefeuille (waar in 2023 naar*

de risico's zijn
Zoals gisteren besproken

verwachting een besluit over gevraagd wordt (zie bijlage 1, [redacted], deze bedragen worden nog gevalideerd en kunnen lager uitvallen als gevolg van beheersmaatregelen)) en instandhouding meegenomen worden in de besluitvorming voor de begrotingsindiening.

3. Instemmen met de inzet de risico's voor prijsstijgingen generaal te laten dekken.
4. Kennisnemen van de besparingsopties en de wijze waarop de problematiek beheersbaar wordt gemaakt.

- Eerste stap is om te kijken of het tekort binnen het specifieke programma- of projectbudget kan worden opgevangen door bijv. scopeverkleining of fasering. **Buiten reikwijdte** [redacted]
- Resteert daarna nog een dekkingsprobleem (en is dit ook gevalideerd) en wordt voortzetting van het project of programma noodzaak geacht, dan zoeken DGMO en DGLM binnen het totale portfolio van het MF samen naar voldoende dekking hiervoor. FEZ heeft hierbij een toetsende rol. Bij het zoeken naar aanvullende dekking ligt het voor de hand om te kijken naar projecten en programma's die soortgelijke opgaven aanpakken en niet alleen te zoeken naar dekking binnen de grenzen van de modaliteit. Deze werkwijze past bij de gedachte van het MF.
- In bijlage 3 worden, voor nu ter kennisname, de in kaart gebrachte besparingsopties toegelicht. Naar aanleiding van een dit najaar met u besproken nota had u ingestemd met het in kaart brengen hiervan. Bij deze opties is – voor zover mogelijk - niet gekeken naar mogelijke besparingsopties binnen de 7,5 mld. voor de woningbouwontsluiting en onlangs besloten BO MIRT-afspraken. Deze besparingsopties zijn thans financieel ingestoken. Bij de definitieve besluitvorming hierover moeten de beleidsmatige consequenties evenzeer voorop komen te staan.

Datum
7 december 2022

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan
Minister en Staatssecretaris

Kernpunten

Ad 1. Geen nieuwe beleidswensen of intensiveringen

De vrije investeringsruimte in het MF is nul en de risico's aanzienlijk. Het ambtelijk advies is – net als bij de integrale afweging in het najaar – om gegeven het totaalbeeld van het MF geen middelen uit te trekken voor nieuw beleid. FEZ geeft daarbij aanvullend aan dat ongedekte zaken uit het CA moeten ook gedekt worden door extensiveringen in combinatie met voldoende herprioritering om problemen op te lossen;

Bij de Ontwerpbegroting 2024 wordt normaliter de extrapolatie in 2037 toegevoegd aan het fonds, waardoor de investeringsruimte ongeveer [redacted]

wordt. De BSR heeft eerder voorkeur uitgesproken om niet meer te lenen uit de toekomst voor budgettaire problemen in het hier en nu (tot 2036 dus). Hier wel de SLA problematiek bij nemen, zit ook op die lijn. Vanuit dat perspectief dient de extrapolatieruimte conform besprekingen dit jaar bij te blijven voor de toekomst en wordt deze nu in deze nota niet ingezet (voorbereiding van) VJB, aangezien de SLA-problematiek ook betrekking heeft op de toekomst

Ad 2. Beheersing Mobiliteitsfonds

Uit het totaalbeeld MF blijkt dat het verschil tussen opgaven en budget [redacted] is in de periode 2022-2036. Deze druk neemt verder toe door de effecten van prijsstijgingen die grotendeels nog niet in de problematiek is verwerkt (BSK/IENW-2022/267778). Een deel van deze problematiek wordt opgepakt via BKN (instandhouding).

Aanlegportefeuille

Een deel van de problematiek bij aanleg is reeds beheerst door besluiten over o.a. de woningbouwontsluiting. In deze nota stellen we voor om het overgrote deel van de resterende problematiek bij aanleg [REDACTED], na validatie waar ook nog gekeken wordt naar bijv. scopeverkleining, dit jaar mee te nemen in de begrotingsindiening zodat het MF beter beheersbaar wordt. Deze donderwolken vragen in 2023 naar verwachting een besluit (bijlage 1). Deze lijst aan donderwolken wordt momenteel gevalideerd, waarbij de uitkomst ook kan zijn dat sommige donderwolken nog beheerst kunnen worden door concrete maatregelen en/of ingepast kunnen worden in de programma- en projectbudgetten. We zullen ten behoeve van de begrotingsindiening deze validatie afronden. De niet gevalideerde donderwolken maken geen deel uit van de formele besluitvorming, maar leggen potentieel een beslag op de resterende ruimte van komende jaren. Het restant ([REDACTED]) wordt volgende jaren meegenomen zodat er gedurende deze kabinetsperiode orde op zaken gesteld wordt en er op een later moment weer ruimte komt voor het inpassen van nieuwe wensen.

Datum

7 december 2022

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Buiten reikwijdte

[REDACTED]

Instandhouding

- Een deel van deze problematiek wordt opgepakt via BKN (instandhouding). Er wordt toegewerkt naar het Basiskwaliteitsniveau voor de netwerken van RWS en ProRail. Daarbij moet ook duidelijk worden welk deel van de donderwolken die verband houden met instandhouding taakstellend binnen de beschikbare middelen voor instandhouding kunnen / moeten worden geaccommodeerd.
- Dit proces kent een separaat spoor en de keuzes die hierin genomen worden, hebben zijn weerslag op de begrotingsindiening. Daarom staat deze post in deze nota nog op PM. De uitkomsten van het gesprek wat er met u (minister en staatssecretaris) plaatsvindt op 19 december over BKN kunnen we ook meenemen in de begrotingsindiening van DGLM en DGMO zodat er ook perspectief komt op een beheersing van [REDACTED] op de donderwolken bij instandhouding.

- In maart 2023 moet voor RWS-netwerken helder zijn wat uiteindelijk binnen de beschikbare budgetten voor instandhouding wordt opgevangen en wat door inkomsten derden en/of vanuit MF eventueel moet worden aangevuld. Voor ProRail komt die duidelijkheid eind 2023

Ad 3. Prijsstijgingen

Momenteel is er nog geen exact beeld van de omvang van dit risico (dat wordt in kaart gebracht), maar dit zal naar verwachting substantieel zijn. Er is een generieke afspraak in de MR gemaakt bij de Najaarsnota m.b.t. correctie op de indexatie uit het voorjaar. Dit biedt geen oplossing voor de door IenW ervaren problematiek van het grote verschil tussen de door FIN uitgekeerde indexatie (IBOI) en de in de markt opgetreden prijsstijgingen (GWW index). In de MR heeft FIN bevestigd hierover richting voorjaar in gesprek te blijven. Mocht een generieke claim niet lukken dan zijn ook besparingsopties binnen de eigen begroting nodig ter dekking van deze opgave. De opgave zoals geschetst bij punt 2 groter. Er zullen dan extra opties in kaart gebracht moeten worden.

Ad 4. Scenario's dekking

De donderwolken worden momenteel gevalideerd, waarbij ook naar scopeverkleining wordt gekeken. Daarbij adviseert FEZ nieuwe zaken (intensiveringen) modaliteitsoverstijgend te wegen en vervolgens binnen budget te realiseren, wat impliceert om problemen in beginsel eerst zoveel mogelijk binnen de modaliteit op te lossen.

Krachtenveld

De nota programmering is onderdeel van het interne werkproces van IenW en vormt de financiële verankering van beleidsprocessen waarover u doorgaans al eerder bent geïnformeerd. Waar mogelijk en relevant wordt daar in de bijlagen van deze nota naar verwezen.

De nota is door DGMO en DGLM opgesteld en is afgestemd met FEZ. FEZ tekent aan dat deze nota kan dienen voor het geven van beleidsmatige richting, maar nog niet voor financiële besluitvorming. Voorstellen dienen daarvoor nader onderbouwd te worden. Tevens geven voorstellen op dit moment nog onvoldoende invulling aan de afspraak over oplossen financiële problematiek op MF en noodzakelijke herprioritering.

Eenheid kabinetsbeleid

Toelichting

Politieke context

In de MIRT-brief van november jl. is geschetst dat de financiële ruimte op het MF zeer beperkt is. Ook wordt de noodzaak genoemd van terughoudendheid bij extra investeringen bovenop die uit het coalitieakkoord. Vanuit beheersingsperspectief staat ook in de brief dat heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken tot de mogelijkheden behoort.

Er worden in deze nota gevraagd om richtinggevende uitspraken te doen.

Datum

7 december 2022

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Tegelijkertijd is het ook lastig om nu richtinggevende keuzes te maken over sommige punten; sommige onderdelen zijn nog een bewegend doel. De twee belangrijkste zijn:

- Stikstof. Een uitspraak van de rechter over de Via15 wordt verwacht in het 1e kwartaal van 2023. Als deze uitspraak negatief uitpakt, heeft dat nadelige gevolgen voor de uitvoering van het lopende investeringsprogramma en de verkenningen. Het handelingsperspectief van veel projecten zal dan aanzienlijk verder worden beperkt. Er wordt nagedacht over een strategische heroriëntatie van aanlegprojecten (o.a. alternatieve maatregelen om de opgaven op een andere manier op te pakken). Dit kan ertoe leiden dat de druk op het MF minder wordt. Deze denklijnen worden met u besproken op een nog nader in te plannen moment. Gedurende het begrotingsproces ontstaat hierdoor meer duidelijkheid over de gevolgen voor het MF.
- Instandhouding. Er wordt toegewerkt naar het Basiskwaliteitsniveau voor de netwerken van RWS en ProRail. Daarbij moet ook duidelijk worden welk deel van de donderwolken die verband houden met instandhouding taakstellend binnen de beschikbare middelen voor instandhouding kunnen / moeten worden geacommodeerd.

Gezien de omvang van het dekkingsvraagstuk ligt heroverweging in de rede. Politiek gezien zal dit o.i. nog wat uitleg vergen. Onlangs is besloten tot een 7,5 mld. pakket aan afspraken voor de woningbouwontsluiting en ook is in het debat voor de begrotingsbehandeling onlangs nog extra geld belegd aan concrete projecten. Het beeld bij de Kamer kan wellicht dus nog zijn dat er, ondanks de zin in de MIRT-brief, nog geen noodzaak tot bezuinigen is. Overigens is vanwege de recente kabinetsbesluitvorming rond de ontsluiting woningbouw bij de herprioriteringsopties een 'hek' gezet om de 7,5 mld. binnen het MF. Deze middelen zijn vooral nog daarom nu niet betrokken bij de dekkingsmogelijkheden

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Bijlagen 1, 2, 3 en 4 zijn niet openbaar, omdat deze bijlagen projectspecifieke bedragen bevatten die vertrouwelijk zijn. Openbaarmaking daarvan zou de onderhandelingspositie van het Rijk benadelen.

Datum

7 december 2022

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Ben benieuwd!

Bijlagen

Datum
7 december 2022

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Nu te valideren donderwolken; uitkomst wordt meegenomen in]de begrotingsindiening	Deze bijlage beschrijft welke posten gaan naar verwachting gaan spelen in 2023. Deze lijst wordt momenteel gevalideerd, waarbij de uitkomst ook kan zijn dat sommige posten nog beheerst kunnen worden door concrete maatregelen en/of ingepast kunnen worden in de programma- en projectbudgetten. We zullen ten behoeve van de begrotingsindiening deze validatie afronden.
2	Donderwolken die ook nog gevalideerd moeten worden; uitkomst wordt nu niet meegenomen in begrotingsindiening	De posten in deze bijlage vergen geen financieel besluit in 2023. De 1 ^e vervolgstap is het valideren van deze donderwolken, zodat meer inzicht komt over de aard van de donderwolk en het moment van (potentieel) optreden). Hierdoor kunnen er onderbouwde besluiten genomen worden.
3	Herprioriteringsopties	Overzicht van in kaart gebrachte herprioriteringsopties.
4	Overzicht planflexibel en bestuurlijk gebonden budget in het MF	Overzicht van al het planflexibel en bestuurlijk gebonden budget in het MF.

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobilite t
Mobilite tsfonds

Aan
Minister en Staatssecretaris

Bijlage 3. Herprioriteringsopties

In dit overzicht staan mogelijke herprioriteringsopties waarbij het beleidsmatige oordeel is dat deze vanuit de inhoudelijk te bereiken doelstellingen het minste 'pijn' lijken te doen. Het totaal telt op tot ca. het bedrag uit bijlage 1. Er zijn uiteraard meer opties waarop geherprioriteerd kan worden. Er is zo min mogelijk gekeken naar opties die een relatie hebben met de 7,5 mld. woningbouwontsluiting en projecten die reeds in realisatie zijn. Ook risicoreserveringen en middelen voor VenR zijn niet meegenomen omdat deze linksom of rechtsom nodig zullen zijn.

Herprioriteringsopties	Bedrag
A. Vaarwegen	
1. Reservering Kornwerderzand	
2. Reservering IJssel 2 Zutphen – Kampen	
3. Reservering Wilhelminakanaal	
4. Reservering Volkeraksluizen	
5. Reservering verkenning Hollands Diep	
Totaal vaarwegen	
B. Wegen	
1. Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	
2. Reservering rijksbijdrage Noordelijke randweg Utrecht	
3. Reservering A9 Rottepolderplein	
4. Reservering Innovaties InnovA58	
5. Reservering Mobiliteitsmaatregelen A67 (SmartwayZ.NL)	
6. Reservering A58 Breda – Tilburg	
8. Reservering A15 Papendrecht – Gorinchem	
9. Reservering N35 Wijthmen-Nijverdal	
Totaal wegen	
C. Openbaar vervoer en spoor	
1. Reservering gebiedsstudie HOV-net Zuid-Holland Noord	
2. Reservering Zwolle-Leeuwarden	
3. [Redacted]	
4. Kasschuif (naar voren halen middelen na 2030)	
5. Herijking programma ERTMS	
6. Reservering Lelylijn	
7. Reservering Maaslijn	
Totaal Openbaar vervoer en spoor	
[Redacted]	

Toelichting opties

Vaarwegen

1. **Reservering Kornwerderzand.** Deze reservering is voor het vergroten van de sluis en brug bij Kornwerderzand en het verruimen van de vaargeulen in het IJsselmeer vanaf het sluiscomplex naar de diverse havens in het IJsselmeer. Dit project betreft geen IMA-knelpunt en is volgend vanuit een sterke wens vanuit de Kamer, betrokken marktpartijen en provincies (met name provincie Friesland). Het totale project kost [Redacted]. De rijksbijdrage is [Redacted]. Het restant wordt gedekt door de regionale overheden en marktpartijen. Er kan gekozen worden om het project te stoppen. Dit levert een besparing op van [Redacted] op het IenW-deel. Een deel van het budget is namelijk nog steeds nodig om (delen van) de brug te vervangen. Deze hebben een geschatte levensduur tot 2025-2030. Bijkomend voordeel van geen verruiming van de sluis is dat de zoetwaterbeschikbaarheidsopgave als gevolg van zoutindringing niet groter wordt.

NB: De provincie Friesland is verantwoordelijk voor dit project en ook verantwoordelijk voor het bijeen brengen van de regionale bijdrage waar het deel van de marktpartijen onderdeel van is. Met de marktpartijen is afgesproken dat zij 26,5 mln. (incl. BTW en zonder enige vorm van indexatie) plus bijbehorende kosten voor de inning en rente (provincie schiet voor) opbrengen.

[Redacted]

- [REDACTED]
2. Reservering IJssel 2 Zutphen – Kampen (Benedenloop). Deze reservering is bedoeld voor het verruimen van de vaargeul tussen Zutphen en Kampen. Voor dit traject is nog geen MIRT-Verkenning gestart en vandaar relatief makkelijk om te herprioriteren. Het schrappen van deze reservering levert [REDACTED] op.

NB: Er is ook een relatie met het project Bovenloop IJssel en Integraal Rivier Management (IRM). Deze zomer waren de gevolgen van de droogte voor de bevaarbaarheid weer merkbaar (ook op de IJssel). Er wordt begin 2023 een onderzoek gestart naar de IJssel in haar geheel en relatie met het verwachte IRM besluit over de bodemligging. [REDACTED]

3. Reservering Wilhelminakanaal. Deze reservering is voor de bouw van Sluis 2. Dit project betreft geen IMA-knelpunt en prioritaire vaarweg. Het schrappen van deze reservering levert [REDACTED] op. Echter er zijn wel risico's; oorspronkelijk was het de bedoeling om bij het opwaarderen van de vaarweg naar klasse IV deze sluis te verwijderen en het kanaalpeil hiermee te veranderen. Dit zorgde voor veel bestuurlijke onrust met zorgen over risico's op vernatting. Uiteindelijk is er in de bestuursovereenkomst afgesproken om de sluis wel te herbouwen om vernatting te voorkomen vanuit het principe 'geen natte voeten'. Onderzoek heeft toen echter niet 100% uitgewezen dat verwijdering van de sluis zou leiden tot vernatting. Ook is het project aangemerkt als prioritair stikstofproject. Tot slot kan het project ook een bijdrage leveren aan de doelen in het coalitieakkoord om goederenvervoer van weg naar water te stimuleren.
4. Reservering Volkeraksluizen. Deze reservering is bedoeld om het IMA-knelpunt bij de Volkeraksluizen op te lossen. Daarbij gaat het om het bieden van een oplossing door het verkorten van de wachttijden. Dit draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer. Het project zit in de planuitwerkingsfase. In april 2013 heeft de minister van IenM een Voorkeursbeslissing genomen. Deze beslissing bestond uit quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen, monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden en een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2025 en 2030). De monitoring is nog niet afgerond en daarmee is er nog geen informatie om een eventueel besluit voor een extra scheepvaartkolk voor te bereiden. Daarnaast is het verstandig om ook het BKN te definiëren. Parellel loopt er in het kader van VenR een onderzoek naar de VenR-opgave.
5. Reservering verkenning Hollands Diep. Dit betreft het resterende budget bij DGLM voor het MIRT-project 'Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil'. Eerder dit jaar heeft u het besluit genomen om geen aanvullende maatregelen te treffen. Daarom kan dit budget vrijvallen en overgeboekt naar de vrije investeringsruimte conform de huidige financiële spelregels. Dit is nog niet in de begroting verwerkt, maar zal bij de Voorjaarsnota 2023 worden gedaan.

Wegen

1. Tolreservering BBV en Via15 [REDACTED]. Deze reservering is getroffen om mogelijk tegenvallende tolontvangsten te compenseren. Met de introductie van BNG (Betalen naar Gebruik) per 2030 en de afspraak om de geraamde tolontvangsten daaruit te compenseren, is dat risico aanzienlijk verminderd. Daarmee lijkt de reservering niet meer nodig. De reservering kan derhalve vrijvallen. De reservering is niet eerder vrijgevallen, omdat de voorlopige resultaten van de uitwerking van BNG en de hoger geprognosticeerde tolopbrengsten niet meer in de ontwerpbegroting 2023 konden worden verwerkt.
2. Reservering rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht [REDACTED]. Op basis van verkeerskundige argumenten kunnen vraagtekens worden gezet bij de nut en noodzaak van dit project. Het geheel stoppen van dit project levert [REDACTED] op. Er kan ook gekozen worden om een deel van de rijksbijdrage te schrappen; dit levert wel risico's op voor de haalbaarheid van het project.

Er is toch ook een omgekeerde afhankelijkheid? NRU verkeerskundig belangrijker indien het langer duurt om A12/27 te realiseren dan wel een bruikbaar alternatief door de regio wordt gepresenteerd?

Er is een relatie met het project Ring Utrecht. De realisatie van het project Noordelijke randweg Ring Utrecht. Het project Ring Utrecht is ernstig vertraagd door de stikstofproblematiek. De planuitwerking voor NRU, heerst onzekerheid of de NRU binnen de bestaande kaders gerealiseerd kan worden. Het Rijk kan besluiten haar deelname in het project NRU (2/3-aandeel) te stoppen of te reduceren. Risico daarbij is wel dat dit tot bestuurlijke onrust kan leiden bij meerdere projecten (zoals de Ring Utrecht).

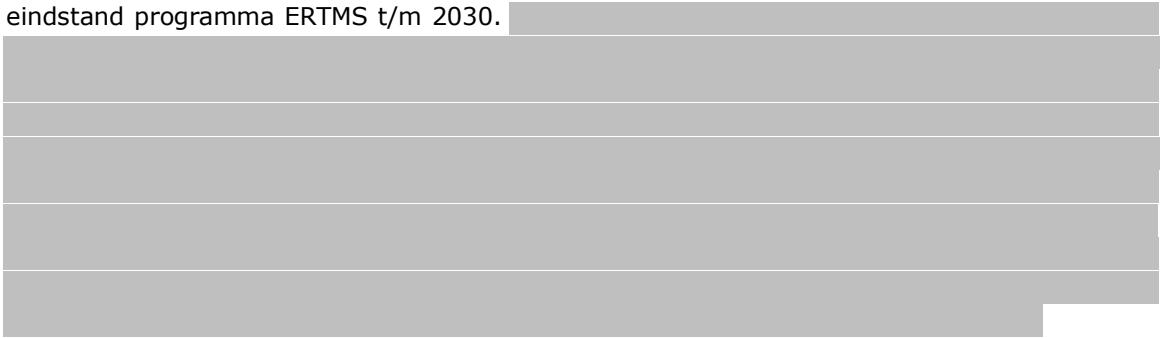
3. Reservering A9 Rottepolderplein. Deze verkenning wordt afgerond, [redacted]
4. Reservering Innovaties InnovA58. Bij de projecten van InnovA58 is budget gereserveerd voor innovatieve oplossingen. Dit project valt binnen het programma SmartwayZ.nl.
5. Reservering mobiliteitsmaatregelen A67 (SmartwayZ.NL). In het project A67 Leenderheide-Zaarderheiken is met de regionale partijen overeengekomen dat een deel van het budget wordt ingezet voor flankerende mobiliteitsmaatregelen. Dit betreft de gereserveerde rijksbijdrage. Dit project valt binnen het programma SmartwayZ.nl.
6. Reservering A58 Breda-Tilburg. Deze verkenning wordt afgerond, maar heeft eveneens te maken met hogere raming dan het beschikbare budget. Dit project valt binnen het programma SmartwayZ.nl.
7. Reservering A15 Papendrecht-Gorinchem. [redacted] In dit project is naar verwachting een hoge VenR-opgave aanwezig.
8. Reservering N35 Wijthmen-Nijverdal. De lopende verkenning is nog niet afgerond. De regio draagt ook 100 mln. bij aan dit project.

Spoor

1. (Gebiedsstudie) HOV-net Zuid-Holland Noord [redacted] In 2014 zijn afspraken gemaakt voor de scope van projecten binnen het HOV-net. Met de provincie wordt nu gekeken naar het verkleinen van de scope, omdat een deel van de oorspronkelijke scope niet maakbaar is. Verlaging van de scope moet wel in overeenstemming met de provincie Zuid-Holland, omdat het een subsidiebeschikking betreft. [redacted]
2. Reservering Zwolle Leeuwarden [redacted] IenW heeft het voornemen om tot een akkoord te komen met de provincie Fryslân over de decentralisatie van de stoptreindiensten Leeuwarden-Zwolle. In dat geval draagt het Rijk een deel van de (verhoogde) concessieontvangsten vanuit NS over aan de provincie. [redacted]
Echter, er kan ook gekozen worden om niet te decentraliseren. Dan kan de bestaande reservering van [redacted] vrijvallen. [redacted]

3. [redacted]

4. en 5. Kasschuif en herijking programma ERTMS. Er komt eind 2022 duidelijkheid over prognose eindstand programma ERTMS t/m 2030.



6. Reservering Lelylijn. Gegeven de omvang van de problematiek voor ov en spoor is dit alleen oplosbaar binnen het ov en spoor domein door een of meerdere grootschalige projecten te schrappen. De Lelylijn heeft de minste raakvlakken met andere ontwikkelingen binnen het spoorstelsel. Puur financieel en beleidsmatig is dit daarmee de meest voor de hand liggende optie, maar politiek is dit een ander verhaal omdat in het coalitieakkoord juist gekozen was voor dit project en het budget van 3 mld ook in het CA toebedeeld is aan dit project.
7. Reservering Maaslijn. Rond de zomer wordt het resultaat van de aanbesteding verwacht. Dit is een go / no go moment voor het Rijk en de provincie Limburg. Indien het project niet wordt uitgevoerd kan een deel van de gereserveerde middelen vrijvallen (na aftrek van kosten voor renovatie bestaande lijn). Daar komt bij dat er nu onvoldoende middelen zijn bij dit project ((zie ook donderwolken).



Zoals besproken 19/1

Aan Minister en staatssecretaris

nota

Beslisnota MF: vaststellen financiële opgave en
verkenning oplossing

TER BESLISSING

Datum

13 januari 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/12801

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Beslistermijn

18 januari 2023

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op 22 december jl. is met u gesproken over het totaalbeeld op het MF en de noodzaak tot herprioritering om het MF weer beheersbaar te maken. U heeft aangegeven graag goed betrokken te willen blijven, daarom staan gesprekken gepland op 19 januari, 31 januari en 14 februari. Deze nota adviseert u voor het gesprek van 19 januari, waarin we het volgende willen bespreken:

1. Omvang van de opgave;
2. Eerste verkenning van de oplossing;
3. Vervolgproces.

Geadviseerd besluit

Op basis van eerdere nota's en gesprekken is een aantal uitgangspunten geformuleerd om tot een dekking van opgaven te komen (onderdeel 1 van deze nota). Daarop voortbouwend willen we met u in gesprek over de omvang van de financiële opgave en verkenning van de oplossingsrichting. U wordt geadviseerd om:

1. De totale opgave voor herprioritering voor problematiek vast te stellen (zie onder kernpunten 2). Het gaat bij aanleg om tegenvallers en donderwolken waar naar huidig inzicht in deze kabinetsperiode een besluit over genomen moet worden en bij instandhouding om de posten die "buiten BKN" zijn geplaatst. Bij elkaar telt dit op tot ca. [REDACTED]. Deze opgave is exclusief risico's voor prijsstijgingen op aanleg en instandhouding.
2. Kennis te nemen van de scenario's om tot dekking van de opgave te komen en hierop uw zienswijze kenbaar te maken, zodat wij hier in de volgende stap rekening mee kunnen houden (zie onder kernpunten 3).
3. Kennis te nemen van het vervolgproces richting de voorjaarsonderhandelingen met FIN (zie onder kernpunten 4).

Kernpunten

1. Uitgangspunten voor herprioritering

Op basis van eerdere nota's en gesprekken met u, hanteren we de volgende uitgangspunten voor herprioritering. Deze uitgangspunten stellen de kaders vast voor de omvang van de opgave en de wijze van invulling.

- Herprioritering vindt enkel plaats op de aanlegportefeuille en voor beheersing van deze portefeuille. Met andere woorden: we buigen niet om op aanleg om instandhouding extra te financieren en vice versa (we beknipten dus ook

Eas

niet op instandhouding ter financiering tekorten op aanleg). Enige uitzondering die we hierop maken, is incidenteel extra ombuigen op het aanlegprogramma om het uitgesteld onderhoud op instandhouding in te lopen (incidenteel; prijspeil 2021) en zaken die "buiten scope BKN" vallen (zowel ProRail als RWS).

- We streven er naar nu "een grote klap" te maken met het beheersen van het Mobiliteitsfonds, zodat niet jaarlijks geherprioriteerd moet worden. Scope hierbij voor de aanlegportefeuille zijn de budgettaire besluiten die nog deze kabinetsperiode genomen moeten worden. Concreet betekent dit dat we voor de aanlegportefeuille in kaart brengen welke besluiten t/m 2026 nodig zijn, rekening houdend met een demissionaire periode in '26. 25
NB: dit kan betekenen dat daadwerkelijke kasuitgaven die hiermee verband houden in de latere jaren vallen. In bijlage 1 vindt u de betreffende opgaven.

- De extrapolatie van het MF wordt niet betrokken bij het zoeken naar oplossing. Dit betekent dat de oplossingen binnen de looptijd van het fonds,

- De CA-middelen die beschikbaar zijn gesteld voor o.a. woningbouw, en bestaande middelen die daaraan gekoppeld zijn, worden niet herprioritering.

- Extra kosten als gevolg van prijsstijgingen proberen we generaal

Momenteel is er nog geen exact beeld van de omvang van dit risico. Dit wordt in kaart gebracht. De verwachting is dat dit risico substantieel is. Mocht een generaal claim niet lukken, dan zijn herprioriteringen nodig binnen de eigen begroting ter dekking van deze kosten en alsnog extrapolatieruimte in beeld komen. Ambtelijke gesprekken hierover zijn gestart.

Kijk ook naar scenario's hoe lang RWS SCM vooruit gefinancierd moet worden. Bijvoorbeeld niet nu al tot einde looptijd MF, maar bijvoorbeeld 8 jaar vooruit. Onderdeel daarvan zou ook een afspraak kunnen zijn dat net als het MF jaarlijks een extrapolatie krijgt, ook der SCM ieder jaar weer een jaar verder vooruit gefinancierd wordt. Zoals besproken ook scenario's op dit thema ontwikkelen voor een volgende ronde van besluitvorming. Dit is belangrijk aangezien alle andere departementen en noden bij najaarsbesluitvorming al geholpen zijn.

2. Omvang van de voorziene opgave

- In bijlage 1 vindt u alle donderwolken en tegenvallers op de aanlegportefeuille die nu in beeld zijn en waarover deze kabinetsperiode nog besluiten over genomen moeten worden. Dit telt op tot een herprioriteringsopgave van ca. voor de aanlegportefeuille ¹ en ca. voor het inlopen van het uitgesteld onderhoud RWS (= "buiten BKN"). **Buiten reikwijdte**

[Redacted content]

Buiten reikwijdte

¹ Er resteert dan nog aan voorziene risico's over op de aanlegportefeuille waarvoor naar huidige inzicht geen besluiten genomen hoeven te worden in deze kabinetsperiode

Datum

13 januari 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/12801

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.

Mobilite t

Mobilite tsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Buiten reikwijdte

Datum

13 januari 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/12801

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.

Mobilite t

Mobilite tsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

2

- De omvang van de risico's van prijsstijgingen zijn nog niet opgenomen in deze opgave. Deze kosten worden in beeld gebracht en hierover vindt separaat overleg met FIN plaats, met als doel hier in de voorjaarsbesluitvorming afspraken over te maken.

3. Oplossingsrichtingen

- Er is op dit moment geen vrije ruimte in het MF. Voor dekking van de opgave van [redacted] moet dus budget gheralloceerd worden. Daarom maken we een analyse van de planflexibele budgetten. De totale planflexibele ruimte is [redacted]. In die analyse wordt geschoond voor budgetten waar juridische verplichtingen tegenover staan, die voor instandhouding bedoeld zijn of die direct gekoppeld zijn aan CA-doelen (woningbouw, veiligheid). Hieruit volgt dat ten minste [redacted] niet in aanmerking komt. Resteert nog [redacted] zoekruimte, waarvan ten minste [redacted] gerelateerd is aan stikstofprojecten. Dit wordt de "klassieke ombuigingslijst". Zie bijlage 2 voor het overzicht.
- Voor deze posten zijn we een inschatting aan het maken van de effecten op o.a. veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid. Ook wordt aangegeven of er een relatie is met stikstof en in welk regio de optie speelt. De klassieke ombuigingslijst wordt daarmee verrijkt.
- In het scenario waarbij de klassieke ombuiging wordt toegepast, wordt het project uit het MIRT gehaald en vallen de gereserveerde middelen vrij (om ingezet te worden voor de financiële opgave).
- Naast de klassieke ombuiging zijn er 2 alternatieve heroverwegingsscenario's. Bij beide wordt (eerst) gekeken naar de aanlegprojecten die expliciet geconfronteerd worden met exogene vertraging als gevolg van stikstof. De ratio hierachter is dat de komende jaren onvoldoende stikstofruimte beschikbaar zal komen. Een besluit tot overgang van verkenning naar planuitwerking of van planuitwerking naar realisatie valt daardoor sowieso niet meer binnen deze kabinetsperiode. In beide benaderingen gaan we er vanuit dat VenR-projecten doorgang moeten kunnen blijven vinden.

- Aanlegprojecten herprioriteren op basis van tijd/planning.

Aanlegprojecten die vanwege stikstofproblematiek niet verder kunnen, worden tijdelijk uitgesteld of worden geschrapt. Dit kan betekenen dat we moeten temporiseren en budget afromen. In dit scenario schuiven alle aanlegprojecten qua planning door in de tijd. In dit scenario wordt het budget bij het project weggehaald (excl. benodigde uitgaven voor instandhouding), maar blijft het project wel in het MIRT Overzicht staan (we blijven de opgave erkennen). De projecten waarvan het budget afgeroomd worden, kunnen pas verder als daarvoor financieel gereedeld wordt. Besluitvorming hierover is dan aan een volgend kabinet. Als te daarbij nog een verdringingsreeks zou toepassen, is het logisch om aanlegprojecten die het verst in de tijd liggen als eerste in aanmerking te laten komen voor herprioritering. Hoe verder in de tijd, hoe onzekerder het wordt en dus hoe minder zinvol om daar nu nog rekening mee te houden.

- Integrale heroverwegingsaanpak. In dit scenario wordt de onderliggende opgave van diverse projecten (op terrein van

Deze heeft mijn voorkeur, waarbij ik verwijs naar wat we bespraken: ook een scenario waarbij niet alle middelen worden weggehaald, maar rekenexercitie doen wat er uitgehaald dient te worden en het daarbij te laten. Waarbij ik accepteer/voorzie dat nu of in volgende jaren er een proces met de regio's op gang kan komen waarbij met deze (resterende) middelen tot alternatieve toewijding in een regio kan worden gekomen.

Eigenlijk zijn onze MIRT regels niet geschikt voor een proces van stikstofherprioritering waar we nu voor staan, wellicht hebben we daar een aanvullend afweegkader voor nodig om dit inzichtelijk te maken ook voor de regio's.

bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid) erkend en worden andere opties onderzocht hoe de opgave (die nu vanwege stikstofproblematiek niet aangepakt kan worden) wel aangepakt kan worden. In dit scenario gaan de projecten terug naar de tekentafel/verkenningfase. Anders dan bij het vorige scenario wordt in dit scenario het budget bij het project weggehaald, en gaat het project in het MIRT Overzicht terug naar de Verkenningfase. De reeds voorziene oplossing kan vanwege stikstof niet meer, het geld wat oorspronkelijk begroot was, valt vrij.

- In beide benaderingen wordt bij vrijval in ieder geval gecorrigeerd voor uitgaven voor groot onderhoud/renovatie. Van de netto vrijval wordt budget uitgehoekt ten behoeve van herprioritering.
- Eventueel zou ook een beperkt deel van het budget gereserveerd kunnen worden voor tijdelijke of alternatieve maatregelen. Het terugzetten van projecten naar begin van de verkenning betekent immers dat er gedurende een langere tijd geen zicht op (structurele) oplossing is voor de opgave waarin met het project oorspronkelijk was voorzien. De financiële opgave moet uiteindelijk wel gerealiseerd kunnen worden.
- De drie scenario's kunnen ook gecombineerd worden met elkaar. Hoe minder vrijval met toepassing van de stikstofscenario's kan worden gerealiseerd, hoe meer de klassieke ombuiging in beeld komt.
- Als gebruik gemaakt wordt van het 1^e scenario zou het mogelijk moeten kunnen zijn dat iedere modaliteit zijn 'eigen broek' ophoudt. Als gekozen wordt voor geheel of voornamelijk stikstofprojecten heroverwegen dan staat dat wel op gespannen voet met het uitgangspunt dat iedere modaliteit zijn 'eigen broek' ophoudt. Wegen zal dan in ieder geval ook groot deel vaarwegen en spoor oplossen.

NB: In alle gevallen geldt dat het naar verwachting politiek en bestuurlijk uitleg vergt om projecten een fase terug te zetten in het MIRT en het gereserveerde budget te laten vrijvallen, ook al is diverse keren aangekondigd dat dit een reëel scenario is. Onlangs is besloten tot een 7,5 mld. pakket aan afspraken voor de woningbouwontsluiting en ook is in het debat voor de begrotingsbehandeling onlangs nog extra geld belegd aan concrete projecten. Het beeld bij de handeling en ook in de bestuurlijke overleggen - kan wellicht dus nog zijn dat er nog een noodzaak tot bezuinigen is (zie ook krachtenveld).

4. Vervolgproces

- Doel van de herprioritering is om in de beleidsbrief, die op 10 maart 2023 bij FIN ingediend wordt, de kaders te schetsen waarbinnen u het MF beheersbaar maakt en u een realistisch aanlegprogramma aanbiedt. Idealiter geeft u hierin ook aan voor welk bedrag u maatregelen neemt om dit te bereiken. Op 21 februari krijgt u de concept-beleidsbrief voorgelegd, waarin we ook dit onderwerp hebben uitgewerkt.
- U heeft nadrukkelijk verzocht om goed meegenomen te worden in de acties op het MF. Daarom zijn, naast dit overleg, ook overleggen op 31 januari en 14 februari gepland. Hierop willen we het volgende bespreken:
 - 31 januari: voorgestelde oplossingen in de vorm van concrete scenario's om de opgave te dekken. Dit kan dan worden meegenomen in de begrotingsindiening van DGLM en DGMO richting FEZ.
 - 14 februari: het eindbeeld dat aan FIN voorgelegd kan worden.

Datum

13 januari 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/12801

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.

Mobiliteit

Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

2
Die heb je dan heel hard nodig.

Daarbij dienen we voortdurend uit te leggen dat de versnellingsprojecten mede geselecteerd zijn op stikstofmaakbaarheid en de andere 7,5 mrd projecten nog aan begin van planvorming staan.

- Op ambtelijk niveau wordt FIN tussentijds meegenomen in de stappen die IenW zet om tot een beheersbaar MF te komen. Waar mogelijk nemen we signalen van FIN mee in onze advisering.

Krachtenveld

- In de MIRT-brief van november jl. is geschetst dat de ruimte op het MF zeer beperkt is. Ook wordt de noodzaak genoemd van terughoudendheid bij extra investeringen bovenop die uit het coalitieakkoord. Vanuit beheersingsperspectief staat ook in de brief dat heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken tot de mogelijkheden behoort.
- Politiek gezien vergt heroverwegen van projecten en herprioritering uitleg. Onlangs is besloten tot een 7,5 mld. pakket aan afspraken voor de woningbouwontsluiting en ook is in het debat voor de begrotingsbehandeling onlangs nog extra geld belegd aan concrete projecten. Het beeld bij de Kamer kan wellicht dus nog zijn dat er, ondanks de zin in de MIRT-brief, nog geen noodzaak tot bezuinigen is.

Datum

13 januari 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/12801

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobilite t
Mobilite tsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Bijlagen 1 en 2, zijn niet openbaar, omdat deze bijlagen projectspecifieke bedragen bevatten die vertrouwelijk zijn. Openbaarmaking daarvan zou de onderhandelingspositie van het Rijk benadelen.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Dekkingsopgave aanlegportefeuille MF en uitgesteld onderhoud RWS	In deze bijlage staan alle donderwolken en tegenvallers op de aanlegportefeuille die nu in beeld zijn en waarover deze kabinetsperiode nog besluiten over genomen moeten worden. Ook is in deze bijlage het inlopen van uitgesteld onderhoud RWS als opgave bijgevoegd.
2	Work in progress: overzicht mogelijke herprioriteringsopties planflexibel budget	In deze bijlage wordt inzicht gegeven in mogelijke ruimte voor herprioritering. We zijn nog bezig met het opstellen van het beeld; het is nog work in progress.

[Redacted text block 1]

[Redacted text block 2]

[Redacted text block 3]

[Redacted text block 4]

[Redacted text block 5]

[Redacted text block 6]

[Redacted text block 7]

[Redacted text block 8]

[Redacted text block 9]

[Redacted text block 10]

[Redacted text block 11]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



29/1

Minister
Staatssecretaris

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Contactgegevens

Datum
27 januari 2023

Kenmerk

Veel vragen, betrekken bij
volgende bespreking.

Dit is op 14.2 begrijp ik,

nota ter informatie licht me (te)

Budgettaire beeld MF

laat als er nog dit soort
ingrijpende vragen zijn.

Aanleiding

Op 19 januari jl. is met de Minister gesproken over het budgettaire beeld op het MF, de handelingsperspectieven om de uitgaven op het MF te beheersen alsmede over de relatie met de maartbrief en de voorjaarsbesluitvorming. Op 20 januari jl. is ook met de Staatssecretaris hierover gesproken. Deze nota dient ter voorbereiding op het vervolggesprek over deze onderwerpen. Het maakbaarheidsvraagstuk bij RWS lijkt het meest bepalend en daarom bespreken we graag dit onderdeel in het eerstvolgende gesprek. Kern:

- Bent u bereid capaciteit van aanlegprojecten (verkenningen en planuitwerkingen) in te zetten voor instandhouding bij RWS?
- Zijn hierbij projecten die u hierbij wilt uitzonderen?

Medio februari is een gesprek met de Minister gepland over het basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken (BKN). Hiervoor komt een aparte nota. De inhoudelijke kant van BKN komt in voorliggende nota niet aan de orde.

Maakbaarheidsopgave

In het gesprek op 19 januari jl. heeft u (Minister):

- Aangegeven van de nood zoveel mogelijk een deugd te willen maken en middelen te onttrekken bij de projecten met stikstofdeposities in de gebruiksfase die toch niet binnen afzienbare tijd in uitvoering genomen kunnen worden voor dekking van de financiële problematiek op aanleg en instandhouding.
- Aangegeven dat de projecten in het MIRT moeten blijven staan en dat een deel van het projectbudget op het project moet blijven, en eventueel ingezet kunnen worden voor de opgaven in het projectgebied, voor alternatieve maatregelen (ook goederen en logistiek¹) en flankerend beleid.
- U heeft verder aangegeven bij voorkeur een zo'n een generiek mogelijke benadering te kiezen en dus alle projecten soortgelijk te willen aanslaan.

~~Maakt~~ Gaat het dan
alleen om de ~~capaciteit~~
(personeel) capaciteit?
of ook de bijbehorende
projectbudgette?
Want u onze heb
hebben we besproken
om (nog) niet te
schrijven tussen
aanleg en O&R

De verwachting is
dat ze (later)
eventueel...

¹ Denk bijvoorbeeld aan Programma Impuls Benutten en Modal shift Goederenvervoer.

Contactgegevens

Deze koers bevat twee belangrijke vraagstukken, namelijk:

- Een maakbaarheidsvraagstuk: is er voldoende capaciteit bij RWS om de beoogde (extra) instandhoudingswerkzaamheden te realiseren?
- Een budgettaire vraagstuk: is er voldoende budget om de werkzaamheden te kunnen bekostigen? Dit volgt op het maakbaarheidsvraagstuk.

Het maakbaarheidsvraagstuk lijkt het meest nijpend:

- RWS heeft voor instandhouding een bandbreedte afgegeven voor de maakbare productie. Aan de onderkant van de afgegeven bandbreedte is sprake van een constant productieniveau van [redacted] aan instandhouding. In het maximale scenario dat RWS ziet, groeit de productie verder [redacted]
- Er zijn op dit moment nog gesprekken gaande om goed van elkaar te begrijpen hoe en wat, maar in de kern tekent zich het dilemma af dat RWS aangeeft dat zij de productiecapaciteit op instandhouding in de periode 2023-2030 alleen significant kan verhogen (maximale scenario) als de bestaande capaciteit die nu werkt aan aanlegprojecten, die niet in realisatie zijn, volledig kan worden ingezet voor instandhouding.
- Het lijkt erop dat in dat geval de projecten zonder onherroepelijk TB stil komen te liggen. Denk bijvoorbeeld aan de A27 Ring Utrecht, de VIA15 en de investeringen in het hoofdwegennet vanuit de CA-enveloppe voor de ontsluiting van nieuwe woningen.
- Een verdere groei van de RWS-organisatie ten opzichte van het heden wordt in de huidige marktomstandigheden niet mogelijk geacht.
- Overigens kan met een groei in productie op instandhouding zoals RWS die voor nu als maximaal inschat, ook eind 2030 waarschijnlijk nog niet de situatie bereikt worden dat RWS LCC-optimaal kan werken. Dit vanwege de omvang van het lopende uitvoeringsprogramma VenR in combinatie met de voorziene groei vanaf 2025 in nieuwe VenR-opgaven. Daarnaast neemt waarschijnlijk de omvang van uitgesteld onderhoud de komende jaren toe.

hja, dat kan dus (nu) niet.

RWS komt in de week van 30 januari tot 3 februari met een gedetailleerd overzicht over de inzet van capaciteit voor instandhouding en aanleg. Vervolgens kan een nieuwe stap worden gezet in het leggen van de puzzel.

Dan weet ik dat nog even af.

Concrete bespreekpunt in dit kader:

- **Bent u bereid capaciteit van aanlegprojecten (verkenningen en planuitwerkingen) in te zetten voor instandhouding bij RWS?**
- **Zijn hierbij projecten die u hierbij wilt uitzonderen?**

Zie boven.

Financiële zoekruimte stikstofprojecten met stikstofdeposities

De onderstaande tabel bevat een overzicht van projecten met stikstofdeposities in de gebruiksfase die nog niet in de realisatiefase bevinden. Deze tabel illustreert de financiële zoekruimte bij de stikstofprojecten met deposities in de gebruiksfase voor de dekkingsopgave.

Stikstofprojecten in tijd geprioriteerd (bedragen x € mln.)	Project-budget	Regio
Verkenningen		
N35 Wijthmen-Nijverdal*		Oost
A9 Rottepolderplein*		Noordwest
A58 Breda-Tilburg*		Zuid
A27 Zeewolde-Eemnes*		Noordwest
A15 Papendrecht-Gorinchem*		Zuidwest
Volkeraksluizen*		Zuidwest
Kreekraksluizen*		Zuidwest

IJssel 2 Zutp Kampen*	Oost
Capuitbr Merweddes*	Zuidwest
Cap Adam-Lemmer*	Noordwest
Bovenloop IJssel*	Oost
Overige planstudies	
A2 Deil-Den Bosch/Vught*	Zuid
Rijksbijdr NRW Utr*	Noordwest
N35 Knooppunt Raalte*	Oost
N33 Zuidbroek - App.*	Noord
Innovaties InnovA58*	Zuid
A67 Leen-Geldrop*	Zuid
A1/A35 Kn. Azelo-B.*	Oost
Res. Kornwerderzand*	Noord
Werkt op korte termijn toe naar ontwerp-TB	
N50 Kampen-Kampen Zd*	Oost
InnovA58 A-G*	Zuid
A20 Nieuwerkerk - Gouda*	Zuidwest
A1/A30 Barneveld*	Oost
Werkt op korte termijn toe naar TB	
N35 Wierden-Nijverdal*	Oost
A67/A73 Knp.Zaarderh*	Zuid
A4 Haaglanden - N14*	Zuidwest
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken*	Noordwest
Vastgesteld TB²	
A12/A27 Ring Utrecht*	Noordwest
A12/A15 Ressen-Oudbroeken*	Oost
Uitb ligplaat IJssel*	Oost
Res. Wilhelminakanal*	Zuid
Totaal	

Of het voorkeursalternatief na afroaming van budget nog kan blijven staan moet juridisch worden getoetst. Mogelijk moet er bijvoorbeeld bij een vastgesteld TB (maar nog niet onherroepelijk) zicht zijn op financiering, omdat er een beroep wordt gedaan op fysieke ruimte en de oplossing uitvoerbaar moet zijn. Dit kan de burger raken. Daarnaast wijst FEZ (en zal later IRF hier ook op wijzen) erop dat er in een begroting geen sprake kan zijn van ongedekte (bestuurlijke) verplichtingen. Daarnaast zal mogelijk een addendum op de MIRT-spelregels moeten worden opgesteld, omdat het huidige spelregelkader geen richtlijnen bevat voor deze situatie.

besproken in komende overleg, graag meer concrete duiding van de gevolgen.

Andere kanttekening is dat de bovenstaande tabel eveneens de met de Kamer gecommuniceerde prioritaire stikstofprojecten bevat. Het betrekken van deze projecten bij de herprioritering kan op gespannen voet staan bij het proberen te verkrijgen van stikstofruimte. Bij de niet-prioritaire stikstofprojecten kan echter niet voldoende budget worden vrijgemaakt voor de gehele dekkingsopgave. Daarnaast bevat de lijst enkele projecten die in een gunstig geval op korte termijn onherroepelijk kunnen worden verklaard, waaronder de ViA15. Indien budget wordt afgeroomd, kan het project niet in uitvoering worden genomen. Deze projecten zijn in de tabel uitgezonderd van de grondslag, maar daardoor is de financiële zoekruimte wel kleiner geworden.

Bijlage 1 is een overzicht van alle projecten en programma's die technisch gezien betrokken kunnen worden bij een herprioritering. De CA-enveloppes zijn hierop uitgezonderd.

Dekkingsopgave MF

U heeft eerder aangegeven in te stemmen met het nog algemeen geformuleerde uitgangspunt om bij deze begrotingsvoorbereiding voldoende budget vrij te maken om:

² Of ander ruimtelijk inpassingsplan.

- a) Tegenvallers, risico's en donderwolken op het MF te kunnen beheersen voor wat betreft het aanlegprogramma (waarover in deze Kabinetsperiode besluitvorming nodig is).
- b) Voor instandhouding de problematiek te willen oplossen tot en met 2029 (spoorwegen) en 2030 (RWS wegen en vaarwegen) en daarmee bestuurlijke rust te creëren.
- c) In beginsel de extrapolatieruimte hiervoor niet aan te spreken.
- d) Op de overige donderwolken concrete beheersmaatregelen te treffen om de opgave voor volgende kabinetten waar mogelijk te beperken.

Voor (a) Aanleg geldt dat dit leidt tot een dekkingsopgave van [redacted] Zie bijlage 1. Deze middelen zullen uit het MF moeten komen door herallocatie van budgetten. Ten opzichte van de vorige nota is dit beeld niet gewijzigd, tenzij een aantal projecten met een financiële spanning nu om reden van maakbaarheid bij RWS alsnog zouden worden gestopt of getemporeerd tot een volgende kabinetsperiode.

Voor (b) Instandhouding kan voor dekking van de opgave in eerste lijn gebruik gemaakt worden van de CA-middelen. Ook kunnen middelen voor nader uit te voeren werkzaamheden (NUTW) die op de balans van RWS staan worden ingezet als dekking. Mogelijk resteert een dekkingsopgave die ingepast zal moeten worden binnen het MF. De omvang is nu nog niet duidelijk en is afhankelijk van de maakbaarheidsdiscussie.³

Concrete bespreekpunten in dit kader:

- **Moeten de modaliteiten eerst zoveel mogelijk de eigen broek ophouden of wilt u bij voorrang de budgetten van de stikstofprojecten afromen en deze ook inzetten over alle modaliteiten heen?**
- **Geldt dit voor de totale dekkingsopgave per modaliteit of alleen voor het aanlegdeel?**

Indien gekozen wordt voor de lijn waarbij de modaliteiten worden geacht hun eigen broek op te houden, is er voor bij wegen binnen de stikstofprojecten voldoende ruimte om de dekkingsopgave gerelateerd aan wegen in te vullen. Bij vaarwegen vermoedelijk niet, afhankelijk van de verdeling van de instandhoudingsreeks van RWS. Bij spoorwegen zijn er geen projecten met stikstofdeposities in de gebruiksfase. **Buiten reikwijdte** [redacted]

Krachtenveld

- In de MIRT-brief van 14 november jl. is toegelicht dat de investeringsruimte en daarmee de mogelijkheid om tegenvallers op te vangen zeer beperkt is op het MF. Ook wordt de noodzaak genoemd van terughoudendheid bij extra investeringen bovenop die uit het CA. Vanuit beheersingsperspectief is vermeld dat heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken tot de mogelijkheden behoort.
- Op 27 januari wordt er in de MR gesproken over het ophalen van ruimte bij de departementen en/of evt. bezuinigingen om de kosten van het

Dede vraag hebben we toch in de vorige ronde al beantwoord? Voorkeur voor eigen broek ophouden, als basis, en evenueel parallelisch te combineren met elementen van de andere oplossingsrichtingen zoals vorige week besproken.

³ NB. In december 2022 heeft u besloten voor de netwerken de volgende zaken buiten de scope van het BKN te plaatsen: uitgesteld onderhoud (en inzet NUTW), nieuwe areaal waarop BKN wordt toegepast, (exogene) ontwikkelingen en excessieve prijsstijgingen instandhouding.

energieplafond en rentetegenvallers in te passen. Het valt niet uit te sluiten dat IRF hiervoor ook de projecten met stikstofproblematiek op het oog zal hebben, mits IenW geen alternatieve dekking aandraagt via de beleidsbrief.

- Indien u er voor kiest om de productiecapaciteit van RWS volledig in te zetten voor instandhouding in de jaren 2025-2030 is het in principe in de jaren niet mogelijk om nieuwe projecten in uitvoering te nemen. Projecten met een onherroepelijk Tracébesluit worden wel uitgevoerd.
- Politiek en bestuurlijk gezien kan een herprioritering als een grote verrassing komen. Onlangs is besloten over de verdeling van € 7,5 mld. bestemd voor de ontsluiting van nieuwe woningen en is in het kader van de begrotingsbehandeling extra geld verdeeld aan projecten. Een herprioritering staat in schril contrast met deze intensiveringen.
- Een werkwijze waarbij alle stikstofprojecten op eenzelfde wijze worden gekort zal vermoedelijk voor de politiek en medeoverheden aanvaardbaarder zijn dan het gericht schrappen van projecten, omdat in dat geval bestuurlijke afspraken worden opengebroken.
- Het bovenstaande vraagt om een zorgvuldige werkwijze richting de BO's Leefomgeving en de Tweede Kamer, rekening houdend met de positie van IenW wanneer op termijn stikstofruimte kan worden verdeeld. Hierop komt nog een voorstel.
- De voorgestelde oplossingsrichting in deze notitie betreft CA-budget dat nog op de Aanvullende Post bij FIN staat. Als het onverhoopt niet lukt om deze budgetten op te vragen bij de ontwerpbegroting 2024 dan kan de volledige oplossing bij deze begroting nog niet gerealiseerd worden.

Klopt, dit hadden we vorige week al zo besproken.

Wat verder relevant is

Stikstofproblematiek bij overige budgetten op het MF

Ook de projecten met enkel tijdelijke stikstofdeposities (tijdens de bouw) hebben te maken met stikstofproblematiek. Dit betreft onder meer vervanging en renovatie, en ook aanlegprojecten voor spoor. Ook voor deze projecten is een vergunning nodig, terwijl geen stikstofruimte beschikbaar is. Tegelijkertijd is een groot deel van deze projecten nodig voor de veiligheid of om te voldoen aan wettelijke verplichtingen. We werken aan een strategie rond deze projecten. Van belang dat ook het kunnen uitvoeren van de projecten met tijdelijke deposities, waaronder vervanging en renovatie, geen zekerheid is.

Strategisch capaciteitsmanagement (SCM)

In het gesprek op 19 januari jl. heeft u (Minister) geïnformeerd naar mogelijkheden om de dekkingsopgave op het MF te verkleinen door de budgetbehoefte voor strategisch capaciteitsmanagement (SCM) bij RWS voor een deel van de looptijd van het MF te reserveren. Op dit moment is binnen de begroting van het MF een risicoreservering getroffen voor SCM voor de gehele looptijd van het MF.⁴ Het advies luidt om gelet op de aanleg en VenR-opgave na 2030 deze risicoreservering ongemoeid te laten. Dit past bij ordentelijk begrotingsbeheer. Zoals toegelicht bij de bespreekpunten is bovendien vanaf 2025 sprake van een lichte terugval in de reeks voor SCM.

Wat levert het dan op in de maankapaciteit als we het ongemoeid laten? En kan de opbre van afhap na 8 jaar nog wel uitgewerkt worden?

Budgettair beeld Rijk

In de voorliggende opgave is nog geen rekening gehouden met de mogelijk aanvullende opgave die FIN dit voorjaar oplegt. In de MR van 27 januari a.s. ligt de Januaribrief van de Minister van FIN voor. Hierin wordt een opgave van

⁴ IENW/BSK-2022/204135

incidenteel [redacted] in 2023 en structureel [redacted] geschetst als gevolg van de nog ongedekte uitgaven voor het Energieplafond en de tegenvallende rentelasten. Deze bedragen zijn nog onder voorbehoud van de voorjaarsraming van CPB (CEP) dat in maart verschijnt. De Minister van FIN verzoekt departementen om in de beleidsbrief aan te geven welke ruimte geleverd kan worden via onderuitputting, ramingsbijstellingen en beleidsombuigingen. Het voorlopige aandeel van IenW (naar begrotingsomvang) bedraagt [redacted], om te slaan over de drie begrotingen van IenW. Het aandeel van het MF bedraagt naar rato [redacted] over de gehele looptijd. Afhankelijk van de uitkomsten in de MR bespreken we op 31 januari hoe u hier binnen het MF mee om wil gaan.

Vervolgproces

Doel van de herprioritering is om in de beleidsbrief, die op 10 maart 2023 bij FIN wordt ingediend, de kaders te schetsen waarbinnen u het MF beheersbaar maakt en u een realistisch aanlegprogramma aanbiedt. Idealiter geeft u hierin ook aan voor welk bedrag u maatregelen neemt om dit te bereiken. Op 14 februari spreken we u nogmaals over het financiële beeld op het MF. Op 24 februari krijgt u de concept-beleidsbrief voorgelegd, waarin we ook dit onderwerp hebben uitgewerkt. Op 30 maart vindt het commissiedebat strategische afwegingen binnen bereikbaarheid plaats. De BO's Leefomgeving vinden eind mei of begin juni plaats. Het commissiedebat MIRT is ingepland op 22 juni 2023.

Eenheid kabinetsbeleid

Persoonlijke gegevens

Bijlage 1: Dekkingsopties (technische analyse)

Herprioriteringsopties	Bedrag (€ mln.)	Projecten met stikstof in tijd geprioriteerd**	Maatregel primair gericht op:			Regio
			Bereikbaarheid	Leefbaarh./ duurzaamh.	Veiligheid	
A. Wegen						
1		5	✓		✓	Oost
2		5	✓			Noordwest
3		5	✓			Zuid
4		5	✓			Noordwest
5		4	✓			Zuid
6		5	✓			Zuidwest
7			✓	✓		Nationaal
8					✓	Nationaal
9		4	✓			Noordwest
10						Oost
11			✓	✓		Nationaal
12				✓		Nationaal
13		3			✓	Oost
14		2	✓		✓	Oost
15		4	✓		✓	Oost
16		4	✓		✓	Noord
17		4	✓			Zuid
18		3	✓			Zuid
19			✓			Noordwest
20					✓	Nationaal
21			✓	✓		Nationaal
22		2	✓			Zuid
23		4	✓			Zuid
24		2	✓			Zuidwest
25		2	✓			Noordwest
26			✓			Oost
27		3	✓			Zuidwest
28		1	✓			Noordwest
29		4	✓		✓	Oost
30		3	✓			Oost
31		1	✓			Oost
Totaal wegen						
B. Spoorwegen***						
32			✓			Nationaal
33			✓			Noordwest
34			✓			Nationaal
35			✓			Oost
36					✓	Nationaal
37			✓			Nationaal
38			✓			Nationaal
39			✓			Nationaal
40			✓			Zuidwest
41			✓			Zuid
Totaal spoorwegen						
C. Vaarwegen						
42			✓		✓	Nationaal
43			✓	✓		Nationaal
44			✓			Nationaal
45		5	✓			Zuidwest
46			✓			Zuidwest
47			✓			Noordwest
48		1	✓			Oost
49		4	✓			Noord
50		1	✓			Zuid
51					✓	Zuid
52		5	✓			Zuidwest
53		5	✓			Oost
54		5	✓			Zuidwest
55		5	✓			Noordwest
56		5	✓			Oost
Totaal vaarwegen						
Totaal						

Waarvan projecten met stikstof in tijd geprioriteerd (**)

Bedrag (€ mln.)

- 1: vastgesteld Tracébesluit (bestemmingsplan)
- 2: werkt op korte termijn toe naar Tracébesluit (prioritaire projecten)
- 3: werkt op korte termijn toe naar ontwerp-Tracébesluit (prioritaire projecten)
- 4: overige planstudies, niet prioritair
- 5: verkenningen

Totaal relatie met stikstof (*)

***Bij spoorwegen bevinden zich daarnaast projecten in de realisatiefase waarbij de beschikking nog niet is afgegeven. Deze projecten tellen op tot

Toelichting opties

A. Wegen

Een aantal van onderstaande aanlegprojecten verhelpt ook een instandhoudingsopgave in het betreffende projectgebied. Niet doorgaan van het aanlegproject leidt daardoor tot een nieuw (instandhoudings)knelpunt dat nog niet in de planning van groot onderhoud noch in de VenR-prognoserapporten is opgenomen. Er is geen capaciteit bij RWS beschikbaar om deze 'nieuwe' instandhoudingsknelpunten aan te pakken. Bij de bepaling van de instandhoudingsbudgetten is RWS immers al uitgegaan van het benutten van de capaciteit van de stikstofprojecten, en de budgetten zijn begrensd door de maakbaarheids capaciteit van RWS. Om deze knelpunten toch op te pakken zal het nodig zijn om te herprioriteren binnen de instandhoudingsprogrammering.

1. Reservering N35 Wijthmen-Nijverdal. De lopende verkenning is nog niet afgerond. De regio draagt ook 100 mln. bij aan dit project.
2. Reservering A9 Rottepolderplein. Er wordt een verkenning uitgevoerd naar de ontvlechting van het Rottepolderplein. Door het scheiden van de verkeersstromen kan naar verwachting de doorstroming op het knooppunt verbeterd worden. Er is reeds een bedrag gereserveerd van [REDACTED], maar het project heeft te maken met hogere raming dan het beschikbare budget bij het voorgestelde voorkeursalternatief. Bovendien is binnen dit budget geen veilige oplossing maakbaar.
3. Reservering A58 Breda-Tilburg. Deze verkenning wordt afgerond, maar heeft eveneens te maken met hogere raming dan het beschikbare budget. Dit project valt binnen het programma SmartwayZ.nl en levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 12,16, 28 en 35 uit de File Top 50. Dit project heeft een regionale bijdrage van maximaal €20 mln.
4. A27 Zeewolde-Eemnes. De reservering is bedoeld uitbreiding van de wegcapaciteit tussen Zeewolde – knooppunt Eemnes. Er is geen startbeslissing voor de verkenning mogelijk vanwege de benodigde aanvullende middelen. De investeringskosten waren initieel ingeschat op [REDACTED] waarvan 25% afkomstig vanuit de regio. Het beeld is dat [REDACTED] niet genoeg is voor het aanpakken van deze opgave (uitgaande van 75% benodigd budget om verkenning te starten).
5. A2 Den Bosch – Deil. De reservering is bedoeld voor maatregelen om de bereikbaarheid op dit tracé te verbeteren. De MIRT-verkenning is afgerond en de start van de planstudie is on hold gezet vanwege onduidelijkheid stikstof. De aanwezige capaciteit voor stikstofdeskundigen wordt eerst besteed aan de aan de Kamer gemelde prioritaire projecten in de planstudiefase (incl. de wachtkamerprojecten). Het project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 18 uit de File Top 50. In [REDACTED]
6. Reservering A15 Papendrecht-Gorinchem. Deze optie is genoemd ter dekking van de problematiek bij A27 Houten-Hooipolder. Het project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 15, 22, 33 en 39 uit de File Top 50. Het project is nog in Verkenningsfase.
7. Slimme/duurzame mobiliteit
8. Reservering Strategisch plan verkeersveiligheid Er is door het vorige kabinet 500 mln. beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet (in beheer van decentrale overheden). Deze middelen worden in verschillende tranches als cofinanciering (max 50%) ter beschikking gesteld aan decentrale overheden. Er zijn 2 tranches reeds ingezet; [REDACTED].
9. Reservering rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht [REDACTED] Op basis van verkeerskundige argumenten kunnen vraagtekens worden gezet bij de nut en noodzaak van dit project. Het geheel stoppen van dit project levert [REDACTED] op. Er kan ook gekozen worden om een deel van de rijksbijdrage te schrappen; dit levert wel risico's op voor de haalbaarheid van het project.

Er is een relatie met het project Ring Utrecht. De realisatie van het project Noordelijke randweg Utrecht (NRU) is namelijk afhankelijk van het project A12/A27 Ring Utrecht. Het project Ring Utrecht is ernstig vertraagd door de stikstofproblematiek. De planuitwerking voor NRU, getrokken door de gemeente Utrecht, is eveneens vertraagd. [REDACTED] Het Rijk kan besluiten haar deelname in het project NRU (2/3-aandeel) te stoppen of te reduceren. Risico daarbij is wel dat dit tot bestuurlijke onrust kan leiden bij meerdere projecten (zoals de Ring Utrecht).

10. Tolreservering BBV en ViA15 [redacted]. Deze reservering is getroffen om mogelijk tegenvallende tolontvangsten te compenseren. Met de introductie van BNG (Betalen naar Gebruik) per 2030 en de afspraak om de geraamde tolontvangsten daaruit te compenseren, is dat risico aanzienlijk verminderd. Daarmee kan de reservering vervallen. Een groot deel van de reservering is reeds ingezet ter dekking van wensen uit de Kamer (begrotingsbehandeling en BO MIRT). Het restant [redacted] is nog beschikbaar.
11. Programma Fiets. In afstemming met de Staatssecretaris is besloten fietssubsidies (Dutch Cycling Embassy, Fietsersbond, Wandelnet) te verlengen voor de duur van 4 jaar. De dekking komt ten laste van het programma fiets uit het MF. Verwerking vindt plaats met de Voorjaarsnota. Daarnaast is besloten en bevestigd aan de Kamer dat er een Nationale campagne voor Fiets komt. De Staatssecretaris wil dat de komende jaren voor veel meer mensen de fiets een onderdeel wordt van hun woon-werkverkeer. De ambitie is dat er begin 2025 100.000 mensen extra de fiets pakken naar het werk ten opzichte van begin 2022. Hiervoor wordt ingezet op samenwerking met werkgevers.
12. Programma DUMO. Middelen zijn bestemd voor de bouwsector. Voor het uitvoeren van gebiedsgerichte pilots met zero emissie mobiele werktuigen. Deze pilots kunnen worden ingezet bij bouwprojecten, waaronder woningbouw, utiliteitsbouw en GWW-projecten in stedelijk gebied en nabij Natura 2000-gebieden, om zo projecten doorgang te laten vinden. Een bestedingsplan hiervoor is opgesteld en goedgekeurd van MinFin.
13. N50 Kampen – Kampen-Zuid. Deze reservering is bedoeld voor het verbeteren van zowel bereikbaarheid als verkeersveiligheid. Het laatste jaar is er veel politieke discussie over de veiligheidssituatie op de N50 vanwege een aantal ernstige ongevallen. Het project bevindt zich in de planstudiefase en ligt stil vanwege stikstof. In december 2022 is een bestuurlijke overeenkomst gesloten. Hierin is afgesproken dat de regio € 7,5 mln. bijdraagt. De regio heeft in 2022 nog haar bijdrage overgemaakt aan IenW. Niet doorgaan van het project levert een besparing op van ca. [redacted] binnen het MF.
14. N35 Nijverdal-Wierden. Deze reservering is bedoeld voor het verbeteren van zowel bereikbaarheid als verkeersveiligheid op en rond de N35. Het project is een van de prioritaire stikstofprojecten. Niet doorgaan van het project levert een besparing op van ca. [redacted] binnen het MF. De rest van het projectbudget (ca. € 80 mln.) is afkomstig van provincie.
15. N35 knp. Raalte. Deze reservering is bedoeld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op en nabij knooppunt Raalte op de N35. Het project bevindt zich in de fase van planuitwerking. De voorkeursvariant vastgesteld in 2018. Medio 2022 werd na uitwerking duidelijk dat zonder aanvullend budget geen toekomstbestendige oplossing mogelijk is. Niet doorgaan van het project levert een besparing op van [redacted] mln. binnen het MF.
16. N33 Zuidbroek-Appingedam. Deze reservering is bedoeld voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid van en naar de Eemdelta, de verbetering van de leefbaarheid in de regio en de verkeersveiligheid op de N33. Het project bevindt zich in de fase van planuitwerking. Provincie Groningen staat grotendeels (89%) aan de lat voor leveren budget. Provincie heeft echter een groot deel van haar deel van projectbudget teruggehaald om tekort bij een ander project (Zuidelijke Ringweg Groningen) te dekken. Daarnaast heeft het project een stikstofknelpunt. Niet doorgaan van het project levert een besparing op van [redacted] binnen het MF.
17. Reservering Innovaties InnovA58. Bij de projecten van InnovA58 is budget gereserveerd voor innovatieve oplossingen. Dit project valt binnen het programma SmartwayZ.nl en levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 16 en 35 uit de File Top 50.
18. Innova58 Annabosch-Galder Dit project valt binnen het programma SmartwayZ.nl en levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 16 en 35 uit de File Top 50. Vanwege een zeer grote stikstoflast op nabij gelegen N2000 gebied is realisatie van dit project zonder generieke oplossing stikstofproblematiek niet mogelijk.
19. Guisweg: Maakt deel uit van het programma Overwegen. Met de middelen kunnen o.a. de overweg Beverwijksestraatweg (onlangs toe besloten in BO MIRT 2022) aangepakt worden en PHS-proof te maken, als ook het nemen van optimalisatiemaatregelen aan de spoorlijn Zaandam-Hoorn. Het budget maakt onderdeel uit het MIRT-project A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn.
20. Beveiliging Truckparkings Deze reservering maakt onderdeel uit van het programma Goederenvervoerscorridors voor wat betreft maatregelen op het gebied van Truckparkings.
21. Beter benutten: De reservering is bedoeld om op een innovatieve wijze komen tot een verbeterde benutting van onze bestaande netwerken. Er is hiervoor [redacted] nog beschikbaar.
22. A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken De reservering is bedoeld om de parallelbaan van de A73 in de noordelijke richting met een extra rijstrook uit te breiden. Hierdoor moet de doorstroming op en rond het knooppunt

verbeteren. Het project zit in planstudiefase en mijlpalen voor het project moeten nader bepaald worden als er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek. Het project is in het kader van stikstof aangemerkt als prioritair project.

23. A67 Leenderheide-Geldrop Dit betreft een uitbreiding van de noordelijke rijbaan (richting Eindhoven) met een parallel- annex weefstrook en een uitbreiding van de zuidelijke rijbaan (richting Venlo) met één rijstrook (van twee naar drie rijstroken). De planstudie is on hold gezet vanwege onduidelijkheid stikstof. De aanwezige capaciteit voor stikstofdeskundigen wordt eerst besteed aan de aan de Kamer gemelde prioritaire projecten in de planstudiefase (incl. de wachtkamerprojecten).
24. A4 Haaglanden De reservering is bedoeld voor het aanpakken van de A4 waardoor de bereikbaarheid van de regio wordt verbeterd. Het project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 2, 26, 43 en 49 uit de File Top 50. Het project zit in planstudiefase en de mijlpalen voor het project moeten nader bepaald worden als er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek. Het project is in het kader van stikstof aangemerkt als prioritair project.
25. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken Deze reservering is bedoeld voor het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid van Midden-Nederland, waarbij een goede inpassing van de A1/A28 een bijdrage levert aan de verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond deze wegen. Het project levert een bijdrage aan het oplossen van fileknelpunt 8, 9 en 11 uit de File Top 50. Het project zit in de planstudiefase en is in het kader van stikstof als prioritair project aangemerkt.
26. A28 Verkeersmaatregelen A28 Amersfoort – Hoogeveen De reservering is bedoeld voor het treffen van maatregelen om de verkeersveiligheid en de doorstroming van de A28 te verbeteren. Het project zit in planstudiefase. Niet doorgaan met het project levert een besparing op van [REDACTED]
27. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe De reservering is bedoeld voor het uitbreiden van de wegcapaciteit en overige maatregelen om de bereikbaarheid op dit traject te verbeteren en draagt bij aan het verkorten van de reistijd en vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A20 en een deel van de A12 tussen Rotterdam en Gouda. Het project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4 en 5 uit de File Top 50. Het project zit in planstudiefase en de mijlpalen voor het project moeten nader bepaald worden als er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek. Het project is in het kader van stikstof aangemerkt als prioritair project.
28. A27/A12 Ring Utrecht De reservering is voor bedoeld voor diverse maatregelen om de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid te vergroten. Het project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 42 uit de File Top 50. Bij het vaststellen van het Tracébesluit in 2020 werd de realisatie verwacht in 2029. Aangezien TB nog in procedure is bij de Raad van State is er nog onzekerheid over de planning.
29. A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren De reservering is bedoeld voor het aanleggen van een weefvak op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo – Zuid. Het Rijk heeft hiervoor een rijksbijdrage voor beschikbaar gesteld. Het project zit in planstudiefase en mijlpalen voor het project moeten nader bepaald worden als er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek. Niet verder gaan met het traject levert een besparing op van [REDACTED]
30. A1/A30 Barneveld De reservering is bedoeld voor uitbreiding van de wegcapaciteit en het aanpassen van de aansluiting zelf. Het project draagt bij aan het verbeteren van de reistijd op de A1, bereikbaarheid van de omgeving en verkeersveiligheid. Het project draagt bij aan het oplossen van knelpunt 8, 11 en 46 uit de File Top 50. Het project zit in planstudiefase en mijlpalen voor het project moeten nader bepaald worden als er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek. Het project is in het kader van stikstof aangemerkt als prioritair project.
31. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) De verkeersafwikkeling wordt verbeterd met de doortrekking van de Rijksweg 15 als autosnelweg, met 2x2 rijstroken tussen knooppunt Rssen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Ook worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook. Het niet doorgaan met het project levert [REDACTED] ruimte op. Het project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 25, 34 en 47 uit de File Top 50.

B. Spoor

32. Spoorgoederenvervoer Dit betreft resterend budget van eerdere subsidieregelingen. In het kader van het visietraject goederenvervoer wordt een uitvoeringsplan opgesteld. Er zijn nog geen middelen beschikbaar voor activiteiten in het kader van dit uitvoeringsplan. Deze budgetten zouden hiervoor benut kunnen worden.

33. Knooppuntontwikkeling Lelylaan Deze reservering is bedoeld voor de vernieuwing van station Lelylaan, waarbij de sociale veiligheid van het station en de omgeving worden verbeterd en meer ruimte voor reizigers wordt gecreëerd. Behalve IenW dragen ook vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en NS en ProRail bij. Niet doorgaan van het project levert een besparing op van [REDACTED] binnen het MF.
34. Regionale knelpunten [REDACTED] Dit betreft aanpassingen aan het spoor, diverse perrons en de beveiliging op het spoortraject tussen Zwolle en Enschede. Provincie Overijssel draagt 14 mln. bij aan het verhelpen van de knelpunten. Dit project zit in de planuitwerkingsfase.
35. Quick scan Gelderland [REDACTED] Dit betreft een restbudget van het MIRT-project quickscan decentraal spoor Oost-Nederland. Door dit project is de punctualiteit van vijf spoorlijnen in Gelderland verbeterd.
36. Overwegen LVO plan (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen) (r153) [REDACTED] Deze reservering is bedoeld om het aantal incidenten op overwegen te reduceren en de doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen te verbeteren. Hierover zijn al wel afspraken met regionale overheden. Niet doorgaan van het programma levert een besparing op van [REDACTED] binnen het MF.
37. Kleine project Pers [REDACTED] Onder deze post vallen vijf verschillende relatief kleine projecten en onderdelen: Reservering Amsterdam Cuijpershal, Waterstoffrein, Exploitatietekort Dordrecht, Exploitatietekort Roosendaal-Antwerpen en Exploitatietekort Maastricht Lanaken.
38. Grensoverschrijdend spoor [REDACTED] Concrete verbeteringen aan een aantal klein grensoverschrijdende verbindingen, zoals verbetering beveiligingssystemen en spoorverdubbeling. Het totale projectbudget was oorspronkelijk hoger maar is al deels verplicht, het weergegeven bedrag in dit overzicht is nog niet verplicht.
39. Decentr Spoor 2 NMCA [REDACTED] Dit betreft gereserveerd budget voor maatregelen in het kader van Beter Benutten.
40. 2e fase Maasvlakte [REDACTED] Deze reservering is bedoeld voor de spooraansluitingen op de 2^e Maasvlakte. Met HBR en ProRail zijn al gesprekken gevoerd over de verschillende projecten die in dit kader kunnen/moeten worden opgepakt. Bevindt zich nog in verkenningsfase.
41. Exploitatiebijdrage stoptreindiensten Limburg Dit betreft een risicoreservering exploitatiebijdrage 2 stoptreindiensten Limburg (2025-2028) [REDACTED] In 2014 zijn afspraken gemaakt met de provincie Limburg over de decentralisatie van een deel van de treindienst. Hiervoor draagt het Rijk een deel van de (verhoogde) concessieontvangsten vanuit NS over aan de provincie. Ter dekking van dit risico is voor de jaren 2025-2028 een reservering aangelegd, maar voor de jaren na 2028 is hierin nog niet voorzien. [REDACTED] Dit kan gevolgen hebben voor de inzet van de provincie op dit decentrale spoortraject in de toekomst.

C. Vaarwegen

42. Reservering robuuste vaarwegen. Dit betreft een reservering voor het aanpakken van de IMA-knelpunten op de rivieren (ter bevordering van o.a. veiligheid, bereikbaarheid) die er zijn als gevolg van bodemerrosie en klimaatverandering (die zonder het treffen van maatregelen alleen maar groter worden). Momenteel worden concrete maatregelen uitgewerkt in het programma Integraal Riviermanagement. NB: dit is vergelijkbaar met het spoorse traject Baanstabiliteit.
43. Reservering maatregelen Goederenvervoer. Er zijn in het bestuurlijk overleg goederenvervoer afspraken gemaakt om het multimodale goederenvervoer op de corridors Oost en Zuidoost te verduurzamen, bereikbaarheid en robuustheid op deze corridors te verbeteren. Er is o.a. nog budget beschikbaar voor het uitrollen van walstroomvoorzieningen en extra ligplaatsen, verbeteren van de multimodale knooppunten en het opzetten van Clean Energy Hubs. Indien gekozen wordt om dit budget te schrappen, is er geen budget meer over voor deze multimodale reservering.
44. Toekomstvisie Waal. De reservering is bedoeld voor extra ligplaatsen op het traject Haften-Lobith. Het onderzoek naar de resterende behoefte aan ligplaatsen is opgeleverd, maar er heeft nog geen besluitvorming over het vervolg plaatsgevonden. De beschikbare resterende middelen zijn [REDACTED]
45. Reservering Volkeraksluizen. Deze reservering is bedoeld om het IMA-knelpunt bij de Volkeraksluizen op te lossen. Daarbij gaat het om het bieden van een oplossing door het verkorten van de wachttijden. Dit draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer. Het project zit in de planuitwerkingsfase. In april 2013 heeft de minister van IenM een Voorkeursbeslissing genomen. Deze beslissing bestond uit quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen, monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden en een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden

(naar verwachting tussen 2025 en 2030). De monitoring is nog niet afgerond en daarmee is er nog geen informatie om een eventueel besluit voor een extra scheepvaartkolk voor te bereiden. Daarnaast is het verstandig om ook het BKN te definiëren. NB: Parellel loopt er in het kader van VenR een onderzoek naar de VenR-opgave. Voor het renoveren van de Volkeraksluizen is nog geen VenR-budget gealloceerd.

46. Reservering verkenning Hollands Diep. Dit betreft het resterende budget bij DGLM voor het MIRT-project 'Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil'. Eerder dit jaar heeft u het besluit genomen om geen aanvullende maatregelen te treffen. Daarom kan dit budget vrijvallen en overgeboekt naar de vrije investeringsruimte conform de huidige financiële spelregels. Dit is nog niet in de begroting verwerkt, maar zal bij de Voorjaarsnota 2023 worden gedaan. [REDACTED]
47. Reservering Vaarweg IJsselmeer. Deze reservering bedoeld voor het verdiepen van de vaarweg tussen Lemmer en Amsterdam waardoor deze vaarweg geschikt wordt voor de beroepsvaart klasse Vb schepen. NB: het project heeft een relatie met het project Kornwerderzand en de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio Zwolle/provincie Overijssel.
48. Reservering ligplaatsen IJssel. Er is [REDACTED] beschikbaar voor extra ligplaatsen op de IJssel (oa. Giesbeek). Daarvan is nog [REDACTED] nog niet gealloceerd.
49. Reservering Kornwerderzand. Deze reservering is voor het vergroten van de sluis en brug bij Kornwerderzand en het verruimen van de vaargeulen in het IJsselmeer vanaf het sluiscomplex naar de diverse havens in het IJsselmeer. Dit project betreft geen IMA-knelpunt en is volgend vanuit een sterke wens vanuit de Kamer, betrokken marktpartijen en provincies (met name provincie Friesland). Het totale project kost [REDACTED]. De rijksbijdrage is [REDACTED] (door indexatie nu [REDACTED]). Het restant wordt gedekt door de regionale overheden en marktpartijen. Er kan gekozen worden om het project te stoppen. Dit levert een besparing op van [REDACTED] op het IenW-deel. Een deel van het budget is namelijk nog steeds nodig om (delen van) de brug te vervangen. Deze hebben een geschatte levensduur tot 2025-2030. Bijkomend voordeel van geen verruiming van de sluis is dat de zoetwaterbeschikbaarheidsopgave als gevolg van zoutindringing niet groter wordt. NB: De provincie Friesland is verantwoordelijk voor dit project en ook verantwoordelijk voor het bijeen brengen van de regionale bijdrage waar het deel van de marktpartijen onderdeel van is. [REDACTED]
50. Reservering Wilhelminakanaal. Deze reservering is voor de bouw van Sluis 2. Dit project betreft geen IMA-knelpunt en prioritaire vaarweg. Het schrappen van deze reservering levert [REDACTED] op. Echter er zijn wel risico's; oorspronkelijk was het de bedoeling om bij het opwaarderen van de vaarweg naar klasse IV deze sluis te verwijderen en het kanaalpeil hiermee te veranderen. Dit zorgde voor veel bestuurlijke onrust met zorgen over risico's op vernatting. Uiteindelijk is er in de bestuursovereenkomst afgesproken om de sluis wel te herbouwen om vernatting te voorkomen vanuit het principe 'geen natte voeten'. Onderzoek heeft toen echter niet 100% uitgewezen dat verwijdering van de sluis zou leiden tot vernatting. Ook is het project aangemerkt als prioritair stikstofproject. Tot slot kan het project ook een bijdrage leveren aan de doelen in het coalitieakkoord om goederenvervoer van weg naar water te stimuleren.
51. Reservering Maasroute Reservering voor het wegnemen van veiligheidsknelpunten op de Maas die nauw verbonden zijn aan het MIRT-project Maasroute fase 2 dat op dit moment in realisatie is (eindmijlpaal 2027). Deze maatregelen zijn o.a. bedoeld om de Maasroute onder alle omstandigheden volledig beschikbaar te maken voor scheepvaartklasse Vb wat bijdraagt aan de doelstelling van modal shift van weg naar water. Daarnaast wordt beoogd om levensduurverlengend onderhoud te plegen aan de bodem van het Julianakanaal (om vernatting te voorkomen) en aanvaarbeveiliging op de spoorbrug bij Venlo aan te brengen, dit om risico op menselijk leed en economische schade door het wegvallen van een internationale treinverbinding te minimaliseren.
52. Reservering Kreekraksluizen Deze reservering is bedoeld om het IMA-knelpunt bij de Kreekraksluizen op te lossen. Daarbij gaat het om het bieden van een oplossing door het verkorten van de wachttijden. Dit draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer. NB: Voor het renoveren van de Volkeraksluizen is nog geen VenR-budget gealloceerd.
53. Reservering IJssel 2 Zutphen – Kampen (Benedenloop). Deze reservering is bedoeld voor het verruimen van de vaargeul tussen Zutphen en Kampen. Voor dit traject is nog geen MIRT-Verkenning gestart en vandaar relatief makkelijk om te herprioriteren. Het schrappen van deze reservering levert [REDACTED] op.

NB: Er is ook een relatie met het project Bovenloop IJssel en Integraal Rivier Management (IRM). Deze zomer waren de gevolgen van de droogte voor de bevaarbaarheid weer merkbaar (ook op de IJssel). Er wordt begin 2023 een onderzoek gestart naar de IJssel in haar geheel en relatie met het verwachte IRM besluit over de bodemligging. De totale opgave vanuit IRM zal naar verwachting meer kosten dan er reeds budget beschikbaar is.

54. Reservering capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Merwede. Dit betreft het resterende budget bij DGLM voor het aanleggen van extra ligplaatsen in de Merwede. Daarom kan dit budget vrijvallen en overgeboekt naar de vrije investeringsruimte conform de huidige financiële spelregels. Dit is nog niet in de begroting verwerkt, maar zal bij de Voorjaarsnota 2023 worden gedaan. [REDACTED]
55. Reservering ligplaatsen Amsterdam – Lemmer. Er is budget gereserveerd voor het aanleggen van extra ligplaatsen op het traject Amsterdam – Lemmer. Er zijn nog geen concrete maatregelen in voorbereiding. Met dit project zal IenW voldoen aan haar wettelijke verplichting om ligplaatsen om de 30km (ca. 2 uur varen) aan te leggen op de corridor Amsterdam-Lemmer.
56. Bovenloop IJssel. Dit budget [REDACTED] is gereserveerd voor de aanpak van knelpunten op de IJssel. Het is onderdeel van het TEN-T programma. Voor een deel is dit benodigd voor dekking van de scheepvaartopgaven van het MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoort (trekker DGWB). De planfase wordt momenteel uitgevoerd zodat er later dit jaar beter inzicht is voor benodigd budget voor de uitvoering. Het aandeel van DGLM is daarom nog onzeker. Het MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoort gaat om een integrale aanpak van problemen in het kader van klimaatadaptatie. Dit betreft cofinanciering met decentrale overheden.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Concept begrotingsindiening MF 2024

Presentatie t.b.v. bespreking 2
februari met minister



Recap aanpak deze begroting

- › Resterende CA-middelen voor instandhouding over te krijgen vanuit AP.
- › Excessieve prijsstijgingen (verschil IBOI-GWW) aanleg en instandhouding generaal te claimen.
- › Zoveel mogelijk stappen te zetten om tegenvallers / donderwolken op aanleg in deze kabinetsperiode af te dekken.
- › Voor instandhouding RWS een BKN te formuleren en tot en met 2030 dit budgettair te regelen.
- › Modaliteiten houden zoveel mogelijk eigen broek op.
- › Daarbij (eerst) budget en capaciteit stikstofprojecten inzetten voor dekking. Gelijk % afkomen.
- › Voor de rest zo min mogelijk mutaties en schuiven in begroting aanleg-instandhouding.

Nb. Het blijft iteratief proces de komende tijd.



Actueel beeld budgettaire opgave

Op aanleg:

- > Donderwolven = [redacted] + er zijn nog posten in beweging.
- > Uitgesplitst per netwerk:
 - HWN: [redacted]
 - HVWN: [redacted]

Buiten reikwijdte [redacted]

- > BKN RWS te dekken uit CA middelen [redacted]
- > Extra dekking nodig voor:
 - inlopen uitgesteld onderhoud. Actueel beeld nu [redacted].
 - Buiten reikwijdte [redacted]

Totale opgave ca [redacted].

Ter referentie: op totale aanlegportfolio is [redacted]. aan budget voor stikstofprojecten (zonder vastgesteld TB).



Welke acties lopen er nog

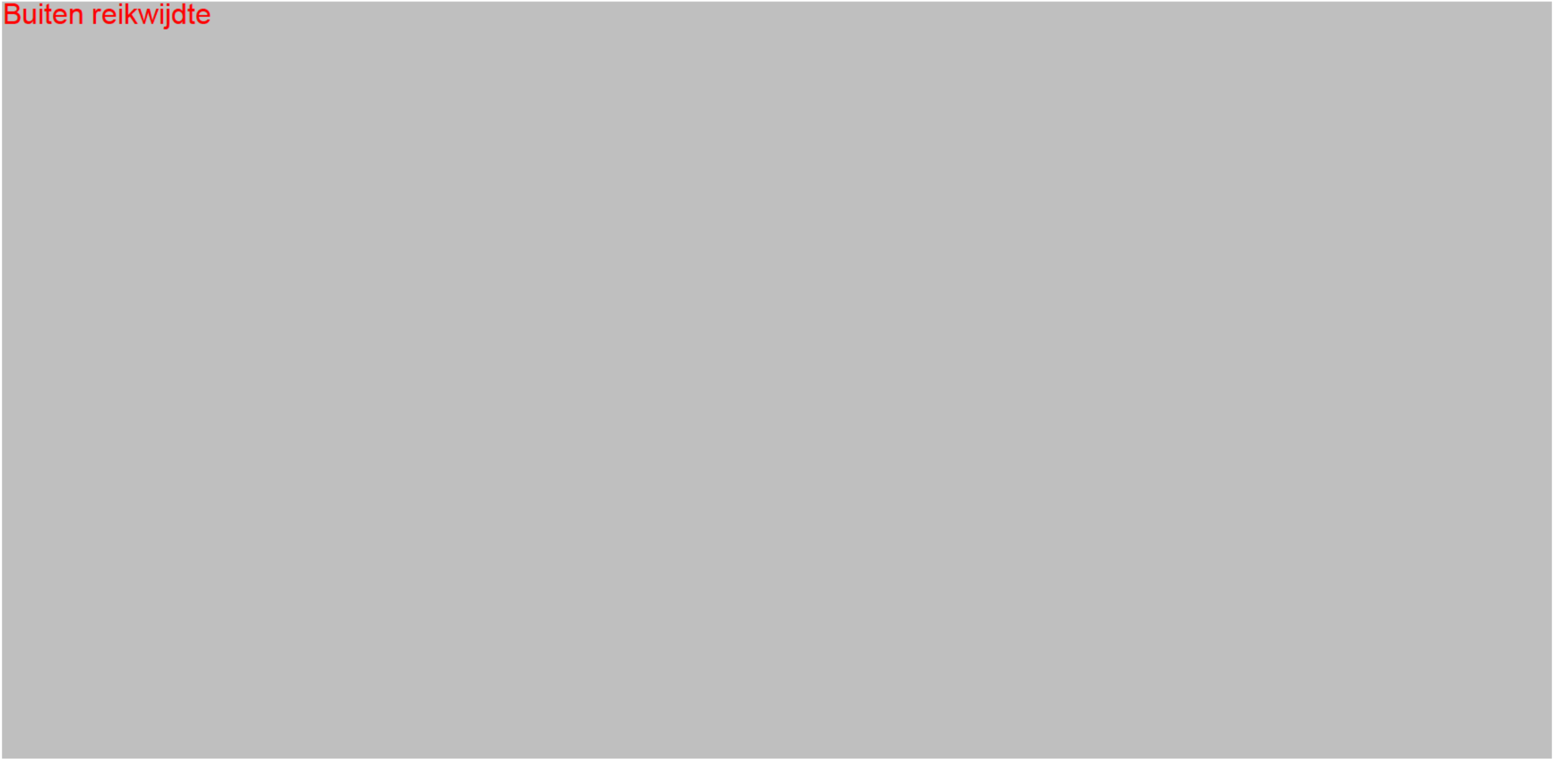
- › Uitwerking BKN RWS.
- › Scherp krijgen beeld maakbaarheid (personele capaciteit RWS)
- › Juridische check of planuitwerkingen zonder afdoende dekking in projectenboek kunnen blijven staan.
- › Proces oplijnen over informeren regio's richting BOL.

Deze acties worden volgende week afgerond en zijn te betrekken bij overleg 14/2 (begroting MF) en 16/2 (BKN RWS)

- › Efficiency(potentieel) en sturing instandhouding RWS.



Buiten reikwijdte





Belangrijke vervolgstappen

- › Eind feb. Beleidsbrief MinFIN
- › 30 maart strategisch debat 30 maart
- › April/mei VJN besluitvorming
- › Mei/juni: BOL en CD MIRT



Minister
Staatssecretaris

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.

Graag bij de bespreking ook een
integrale tijdslijn van besluitvorming over
de onderdelen

Mobiliteit
Strategie
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ter bespreking 21 en 23-2

- begroting / MF

- Mobiliteitsvisie (behandeling MR!
in relatie tot besluitvorming over de
brieven aan de Kamer voorafgaand aan
het Strategisch Debat van 30-3

Contactpersoon

Persoonsgegevens

nota ter informatie

Budgettair beeld MF en redeneerlijnen

Aanleiding

Op 14 februari is met u gesproken over het budgettair beeld op het Mobiliteitsfonds en handelingsperspectieven om de uitgaven op het fonds te beheersen. Daarnaast is op 16 februari met u gesproken over het Basiskwaliteitsniveau (BKN) RWS. Deze nota dient samen met de eerder opgestelde sheets ter voorbereiding op het vervolgsprek met u op 21 februari (nog te plannen) en 23 februari.

Datum

17 februari 2023

Kenmerk

IENW/BSK 2023/45167

Kern

De nota bevat:

1. Te nemen hoofdbesluiten op korte termijn voor de afronding van de financiële plaat. De besluiten krijgt u formeel voorgelegd na de gesprekken van volgende week.
2. Kernpunten. Te benutten als politieke hoofdboodschap om de situatie uit te leggen. In de toelichting is dit verder uitgewerkt tot een aanzet voor een verhaallijn (met nog wat aandachtspunten). Het zijn de bouwstenen voor het verhaal richting MinFIN, de regio's, de Tweede Kamer en intern IenW.
3. Uitgangspunten voor het proces richting de regio's.

De te nemen besluiten ad 1 moeten begin maart landen in de beleidsbrief richting Financiën. Op basis van uw reflecties gaan we 2 en 3 de komende weken verder uitwerken richting het debat van 30 maart.

Bijlage 1 bevat een overzicht van de projecten waarvoor RWS capaciteit beschikbaar heeft en de samenhang daarvan met de dekkingsopties bij HWN en HVWN.

Bijlage 2 biedt inzicht in de impact van het stilleggen van projecten met budgetwijzigingen. Ook bevat deze bijlage de eerste denklijnen voor het in te richten proces richting de regio's.

- 1. Te nemen hoofdbesluiten op korte termijn (gericht op de afronding van de financiële plaat).**

- A. BKN vaststellen en RWS op basis hiervan . Zie BKN-nota. (Rondzendmap 2023/1660).
- A. Besluiten hoe om te gaan met raming BKN en inloop uitgesteld onderhoud (UO).

Buiten reikwijdte [Redacted text]

- [Redacted bullet point]
- [Redacted bullet point]
- [Redacted bullet point]

[Redacted text]

[Redacted text]

- [Redacted bullet point]

- [Redacted bullet point]

[Redacted text]

Buiten reikwijdte

- B. Welke (stikstof)projecten voor hoeveel aanslaan ter financiële dekking. Twee richtingen:

- Richting 1. Zo min mogelijk projecten “aanslaan”. Dit vanuit de gedachte dat je daarmee straks het meeste snelheid weer kunt maken als het project weer opnieuw opgestart wordt. Vanuit maakbaarheid bekeken is het mogelijk om een deel van de prioritaire projecten niet aan te slaan (zie ook Bijlage 1). Net zoals we bij de woningbouw en verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen projecten doen. Echter dan moet je wel andere dekking vinden en zal er geen financiële ruimte zijn voor flankerend beleid bij projecten die je afroemt (100% dus) of er moet alsnog een lager productieniveau op instandhouding worden **Bespreken eerder**
- Richting 2. Zo generiek mogelijk. Ongeacht of de projecten prioritair zijn verklaard. Alleen woningbouw en verkeersveiligheid Rijks-N-wegen komen we niet aan vanwege CA afspraken en omdat we er vanuit gaan dat die het eerst opstarten. Ook de projecten met een vastgesteld TB komen we niet aan. Geen van de andere projecten heeft nu perspectief om door te starten, ook omdat de stikstofruimte gebiedsgericht moet worden gevonden. Als er straks ruimte komt, moet er toch weer in combinatie met VenR etc gekeken worden waar wat het beste eerst opgestart kan worden. Daarbij kan ook gekeken worden naar welk project vanuit mobiliteitsperspectief het meest urgent is.
- In beide gevallen zal RWS wel personele capaciteit van de projecten halen. Aan verkenningen kan wel verder gewerkt worden wanneer budget is afgeroomd.

2. Kernpunten

- Er zijn dit jaar geen middelen te verdelen voor nieuwe opgaven: er is geen vrije ruimte beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Dit als gevolg van financiële tegenvallers op projecten bij alle modaliteiten als gevolg van kostenstijgingen van energie, materialen en lonen en vertragingen. Er zal binnen aanleg budget moeten worden vrijgemaakt om de besluiten die op korte termijn genomen moeten worden mogelijk te maken. We kunnen en hoeven nu ook niet alle risico's en donderwolken af te dekken (zoals HRN concessie).
- Tegelijkertijd zetten we in op een duurzamer financieel beleid zodat er op termijn ook weer ruimte ontstaat voor nieuwe investeringen en voor het opvangen van toekomstige tegenvallers. Dit is een trendbreuk.
- De prioriteit ligt bij instandhouding van de bestaande infrastructuur, de basis op orde. We zetten primair in op het beschikbaar houden en het verbeteren van de betrouwbaarheid van onze netwerken, tot het maximaal maakbare.
- Met het basiskwaliteitsniveau werken we toe naar een stabiel en betrouwbaar netwerk. De betrouwbaarheid die we daarbij bieden uit zich door te groeien naar een beter voorspelbare situatie m.b.t. storingen en een beperkter aantal ongeplande storingen. Zo bieden we een toekomstvast fundament voor de gebruikers. De maakbaarheid van de opgaven samen met de ontwikkelsnelheid van nieuwe technologieën bepaalt de snelheid waarmee het nieuwe basiskwaliteitsniveau kan worden nagestreefd. Dit kost tijd: pas op termijn zullen we op het basiskwaliteitsniveau zitten. Het uitgesteld onderhoud zal nog enkele jaren oplopen. Dit neemt niet weg dat we in die tijd het maximaal maakbare doen en de handen uit de mouwen steken. Dat zien we terug in de werkzaamheden op de weg de komende periode. Voor het BKN Spoor volgen we in beginsel dezelfde route. Volgend jaar zal ook hier een BKN vastgesteld worden.

- We verschuiven budgetten en capaciteit van aanleg naar instandhouding en binnen aanleg van stikstofgevoelige projecten naar projecten met tekorten en risico's om zo maximaal door te kunnen gaan. Met de middelen van CA voor instandhouding komen we een heel eind, maar er moet nog wat bij om de basis bij RWS op orde te krijgen en te houden. Er is dus een budgetschuif nodig van aanleg RWS naar instandhouding RWS. En er ligt een kans om dat te doen. Veel aanlegprojecten HWN en HVWN liggen stil vanwege stikstof. Door budget bij deze projecten af te romen kan instandhouding RWS t/m 2030 gefinancierd worden én kan de problematiek op de aanlegkant voor deze kabinetsperiode bij HVWN en HWN financieel beheerst worden. De CA middelen laten we ongemoeid.
- De bereikbaarheidsopgave van de te herprioriteren aanlegprojecten blijft onverminderd relevant. Alle projecten blijven als verkenning in het MIRT boek staan. Wanneer in de toekomst zich oplossingen voordoen in de stikstofhoek en budgetten beschikbaar worden gesteld, kunnen de projecten weer opgepakt worden. Voor de komende jaren onderzoeken we of het doelmatig is om een deel van de projectbudgetten in te zetten voor alternatieve maatregelen die in samenwerking met de regio vorm zullen krijgen. Zo blijven we werken aan een bereikbaar, veilig en leefbaar Nederland. We zetten ons maximaal in om deze opgaven tot uitvoering te brengen zonder onze netwerken ligt het land immers stil.
- Kortom om alle sporen zetten we stevig in, maar geld, capaciteit en stikstof zijn de beperkende factoren en met grotere onzekerheden omgeven dan ons lief is. Ook vervanging en renovatie kent bijvoorbeeld stikstofproblematiek. Dit vergt een adaptieve houding.

3. Uitgangspunten voor het proces richting de regio's

Bijlage 2 bevat de eerste denklijnen voor het in te richten proces richting de regio's. Dit bevat een aantal keuzes, waarbij we graag uw eerste gedachten horen om het proces verder uit te werken. Hieronder tonen we de opties, de voor- en nadelen en verdere context zijn opgenomen in de bijlage. Naast deze afweging zijn er meer te maken, bijvoorbeeld rond de aanpak rond mogelijke alternatieve maatregelen. En verdere afwegingen zoals gesignaleerd in de verhaallijn. In de komende weken zullen we deze nader uitwerken en voorleggen.

Stappen in het proces

Vooraf: Verhaal en uitgangspunten duidelijk

Stap 1: Probleem schetsen, winstwaarschuwing afgeven (stikstof en kostenstijging)

Stap 2: Generieke oplossingsrichting kiezen en presenteren (uitgangspunten herprioritering)

Stap 3: Besluit en afspraken over individuele projecten

Stap 4: Compensatiepakket uitwerken

Stap 1 en 2 - procesvoorstel

Optie 1: ambtelijke route

1. Via DO's MIRT melden wat er aankomt (stap 1)
2. Per MIRT-gebied implicaties bespreken via DO's MIRT of BAC-Mobiliteit (stap 2)

Optie 2: ministeriële route (net als vorige bezuinigingsronde onder M Schulz)

1. Bestuurders bij elkaar brengen, Minister licht iedereen in.

2. Daarna direct per regio een aparte zaal, 'speeddaten' met bewindspersonen integraal met alle directies erbij

Stap 3 en 4 procesvoorstel

Optie 1: snelle duidelijkheid

3. Besluiten over herprioritering individuele projecten voor BOL's in juni (zuur)
4. Compensatiepakketten uitwerken voor BO's MIRT in november (zoet)

Optie 2: integrale vaststelling

3. Besluiten over herprioritering individuele projecten én compensatie beiden voor BO's MIRT in november (zuur en zoet tegelijk)

Optie 3: doordachte uitwerking

3. Besluiten over herprioritering individuele projecten voor BO's MIRT in november (zuur)
4. Compensatiepakketten uitwerken ná BO's MIRT in november (zoet komt later)

Bijlage

Verhaallijn

NB uit de verhaallijn komen ook diverse nog te maken afwegingen en andere aandachtspunten naar voren. Deze zijn als opmerking opgenomen, zodat ze niet afleiden van de verhaallijn. In de komende weken zullen we deze nader uitwerken en voorleggen (voor zover niet nu noodzakelijk voor het afronden van de financiële plaat, zoals benoemd onder 1.).

(Ik zie)

Er zijn grote opgaven voor instandhouding. Het areaal is verouderd en naast het reguliere beheer en onderhoud zijn de komende jaren veel vervangings- en renovatiewerkzaamheden nodig. Met de CA-middelen zetten we een grote stap.

Daarnaast zijn er ook grote opgaven op het gebied van bereikbaarheid en een veilige infrastructuur die vragen om nieuwe oplossingen: het aantal inwoners, de economie en daarmee de vervoersbewegingen op de wegen, vaarwegen en het spoor blijven de komende jaren nog groeien.

De financiële houdbaarheid staat, mede als gevolg van excessieve kostenstijgingen, van het systeem staat onder druk. Er moeten deze kabinetsperiode nog een aantal belangrijke besluiten worden genomen die financieel afgedekt moeten worden.

Het wordt daarnaast steeds ingewikkelder om deze opgaven tijdig te realiseren. De huidige arbeidsmarkt maakt dat de maakbaarheid onder druk staat.

We zien dat externe ontwikkelingen (stikstof, Oekraïne, Coronapandemie) leiden tot aanzienlijke prijsstijgingen. En ook de stikstofproblematiek heeft enorme impact op de voortgang en planning van meerdere projecten. Hoe lang deze situatie aanhoudt, is onzeker.

Met name planstudies voor aanlegprojecten liggen stil vanwege stikstof. Gezien het gebrek aan snelle oplossingen voor de natuur en het gebrek aan stikstofruimte, is het reëel om te stellen dat opgaven die mogelijk significant negatieve effecten hebben op natuur, de komende jaren nog stil liggen. Twee aanlegprojecten met een TB liggen voor de rechter (VIA15, Ring Utrecht); daar is de uitspraak van de RvS doorslaggevend voor de verdere uitvoering. Dit beïnvloedt de maakbaarheid (bezien vanuit stikstof) van de projecten.

Ook een deel van de vervangings- en renovatieopgaven, en mogelijk verkeersveiligheidsprojecten op Rijks-N-wegen en vaarwegen, krijgt te maken met stikstofproblematiek. Beheer en onderhoud wordt niet geraakt door de stikstofproblematiek.

Onverlet de knelpunten en onzekerheden bij de uitvoering van projecten (capaciteit, kosten en stikstof), geldt dat de onderliggende opgaven op het gebied van bereikbaarheid en veilige, beschikbare infrastructuur relevant zijn en naar de toekomst ook relevant blijven (NB. ook bij invoering BNG).

(Ik vind)

Dat prijsstijgingen, tekort aan personeel en het uitblijven van snelle oplossingen voor de stikstofproblematiek, leiden tot het moeten maken van duidelijke maar moeilijke keuzes, waarbij sprake is van onzekerheden. Het beschikbaar en veilig houden van bestaande infrastructuur krijgt v.w.b. inzet van mensen en middelen prioriteit boven nieuwe aanlegprojecten, behalve als het gaat om de politiek prioritaire aanlegprojecten: projecten

die noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen, projecten die de verkeersveiligheid op gevaarlijke rijks-N-wegen moeten verbeteren en projecten mbt ligplaatsen. Dit zijn opgaven waar ook vanuit het Coalitieakkoord middelen voor beschikbaar zijn gesteld.

Opgaven met alleen tijdelijke deposities en een belang voor het borgen van een veilige infrastructuur (*zoals bij vervanging en renovatie of prioritaire verkeersveiligheidsopgaven op N-wegen het geval is*) óf die nodig zijn voor het voldoen aan wettelijke verplichtingen (*zoals geluidmaatregelen, KRW, HWBP*) moeten tot uitvoering kunnen worden gebracht. Dat vraagt naast een maximale inzet vanuit IenW op het verminderen van tijdelijke stikstofdeposities, zeker als het gaat om schoon en emissieloos bouwen bij individuele projecten, ook om andere juridisch houdbare oplossingen waar IenW samen met maatschappelijke organisaties en medeoverheden de mogelijkheden voor zou willen verkennen.

Waar prioritaire aanlegprojecten met stikstofdeposities in een gebruiksfase hinder ondervinden vanuit de stikstofproblematiek, zoeken we met voorrang voor deze opgaven naar oplossingen. Het kabinet is reeds van mening dat woningbouw en de hier aan gekoppelde noodzakelijke ontsluiting - na PAS-melders - één van de urgente opgaven is waar stikstofruimte met voorrang voor moet worden ingezet, op het moment dat dit beschikbaar komt.

(En dus)

Zetten we maximaal in op instandhouding. Het doel van het BKN is dat we eerst werken aan stabiliteit van het fundament om de betrouwbaarheid te verbeteren. De betrouwbaarheid die we daarbij bieden uit zich door te groeien naar een beter voorspelbare situatie m.b.t. storingen en een beperkter aantal ongeplande storingen.

Leiden kostenstijgingen tot een noodzaak om te herprioriteren. We maken voldoende ruimte vrij om tegenvallers, risico's en donderwolken op het Mobiliteitsfonds te kunnen beheersen.

Voor de instandhoudingsopgave moet er financiële dekking worden gevonden binnen het MF.

Daarnaast moet er een robuust financieel beleid gevoerd worden zodat ook ruimte gaat ontstaan om in de toekomst nieuwe investeringen te doen.

Omdat de aanname is dat deze kabinetsperiode voor veel aanlegprojecten nog geen stikstofoplossingen kunnen worden gevonden, kijken we voor herprioritering van budget en capaciteit eerst naar projecten met stikstofproblematiek, waar op dit moment nog geen perspectief is op stikstofruimte.

~~Alle~~ planuitwerkingen met stikstofproblematiek leggen we voorlopig stil.

Voor projecten voor woningbouw of de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen behouden we de budgetten. De aanname hierbij is dat deze projecten, vanwege het belang voor woningbouw of veiligheid, meer prioriteit kunnen krijgen bij een verdeling van stikstofruimte, op het moment dat deze beschikbaar komt. In de praktijk is verder werken aan deze planstudies nauwelijks mogelijk door de stikstofproblematiek.

Overigens zullen niet alle maatregelen ten behoeve van woningbouw of de verkeersveiligheid een stikstofprobleem hebben. Projecten zonder deze problematiek worden voortgezet.

Omdat de onderliggende opgaven van planstudies die stilgelegd worden zeer relevant blijven, blijven alle projecten wel behouden in het MIRT-boek. Deze projecten krijgen terwijl ze stilliggen waarschijnlijk de status van verkenning. Dit omdat in een planfase besluiten worden voorbereid die bindend zijn voor derden en het is niet wenselijk de omgeving lang in

onzekerheid te laten over de feitelijke gevolgen van een besluit (denk aan onteigening). Voorkeursbesluiten van verkenningen zijn alleen bindend voor het rijk. Bijlage 2 biedt inzicht in de impact van het stilleggen van projecten met budgetwijzigingen.

De budgetten van deze planstudies worden budgettair afgeroomd, zover als nodig is om de tekorten te dekken en instandhouding tot het maximaal maakbare op te voeren. Veel aanlegprojecten bevatten ook een V&R / B&O opgave. Hier wordt rekening mee gehouden.

We weten al dat de opgave voor instandhouding groter is dan wat we nu dekken, door groeiende VenR. Hoeveel is onzeker. Dit gaan we in kaart brengen en zal leiden tot toekomstige opgaven. Capaciteit om meer te doen is er nu niet. Uiteraard gaan we alles ook ordentelijk in kaart brengen en valideren. Het prognoserapport kan benut worden richting de volgende formatie.

Met een deel van de budgetten van deze planstudies wordt maximaal ingezet op instandhouding, waarbij we door het toewerken naar een basiskwaliteitsniveau de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de netwerken verbeteren tot het maximaal maakbare. Dat geldt eveneens voor de capaciteit die projecten die stilvallen vanwege de stikstofproblematiek: gedurende de komende jaren wordt de bezetting van planstudies teruggebracht en wordt bezien of deze (tijdelijk) ingezet kan worden voor instandhouding. Hierdoor wordt ingezet op het verhogen van de productie op BenO en VenR door RWS, maar aanvullende werving van capaciteit door RWS blijft nodig. Het streven is de maakbaarheid van instandhouding door RWS te laten groeien van circa €2 miljard nu, [REDACTED]. RWS krijgt hiervoor opdracht van beleid.

Tot slot resteren er middelen die eventueel ingezet kunnen worden voor alternatieve maatregelen die nodig zijn om door te kunnen werken aan een veilig, bereikbaar en leefbaar NL. Als er geen maatregelen worden getroffen, raakt dit de bereikbaarheid in het stedelijke gebied, de corridors en het landelijk gebied. Dit heeft impact op het intermodale goederenvervoer, maar ook het woon-werkverkeer en recreatief personenvervoer. Met de regio's willen we verkennen welke mogelijkheden er zijn om de komende jaren sneller en meer invulling te geven aan alternatieve maatregelen, zoals bijvoorbeeld werkgeversaanpakken, andersoortige gedragsmaatregelen of maatregelen die verkeer verplaatsen van de weg naar het spoor of de vaarwegen (modal shift). Daarbij willen we bezien hoe gebruik is te maken van al bestaande organisaties en werkverbanden. Dit bespreken we met de regio's bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving in het voorjaar van 2023. We kijken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid: we moeten ons realiseren dat dit ten koste gaat van het budget voor de realisatie, mochten we op termijn toch weer aan de slag kunnen.

MIRT-onderzoeken, verkenningen en gebiedsprogramma's ondervinden nog geen directe impact vanuit de stikstofproblematiek en kunnen blijven doorlopen, gericht op het kunnen afspreken van bestuurlijke voorkeuren over varianten (zolang er geen middelen zijn). De stikstofproblematiek wordt als uitgangspunt meegenomen in de uitwerking en zal expliciet meegewogen worden bij te nemen besluiten (startbeslissing, voorkeursbeslissing).

Op het moment dat zich oplossingen voordoen in het kader van de stikstofproblematiek, zullen nieuwe bestuurlijke besluiten moeten worden genomen met het oog op de financiering en capaciteit voor de projecten in het MIRT-boek, die nu stilgelegd worden.

Veel projecten hebben cofinanciering van derden. Dit geld zal waarschijnlijk ook worden teruggetrokken door de financiers.

Bijlage: overzicht capaciteitsinzet RWS aanlegportefeuille en dekkingsopties HWN en HVWN

RWS heeft capaciteit beschikbaar voor de projecten in de realisatiefase én:

- De 11-prioritaire projecten (tabel 1)
- De projecten met vastgesteld Tracébesluit (TB) (laatste categorie tabel 3)

RWS heeft met deze inzet onvoldoende capaciteit voor de HWN-projecten CA-enveloppe WoMo (tabel 2)

1. 11-prioritaire projecten

A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	
A1/A30 Barneveld	
Sluis II Wilhelminakanaal	Status onduidelijk, wordt uitgezocht
A4 Haaglanden - N14	
N35 Nijverdal - Wierden	
Rotondes Zeeland	
Brug Itteren	Afgevallen
N50 Kampen-Kampen Zd	
A20 Nieuwerkerk - Gouda	
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	
Overnachtingshaven Giesbeek	

2. HWN-projecten met financiering CA-enveloppe WoMo (geen overlap met 11-prioritaire projecten)

A50 Bankhoef Paalgraven	Verkenning
A58 Tilburg-Eindhoven	Planstudie
A4 Burgerveen-Leiden	Planstudie
A16 Van Brienoord	Verkenning
A7/A8 Amsterdam Zaandam	Planstudie
A6 Almere Lelystad	Planstudie
Mobiliteitsmaatregelen ringwegen	

3. Herprioriteringsopties voor dekkingsopgave; RWS heeft capaciteit voor gearceerde projecten

Verkenningen		
N35 Wijthmen-Nijverdal		
A9 Rottepolderplein		
A58 Breda-Tilburg		
A27 Zeewolde-Eemnes		
A15 Papendrecht-Gorinchem		
Volkeraksluizen		
Kreekraksluizen		
IJssel 2 Zutp Kampen		
Capuitbr Merwedese		
Cap Adam-Lemmer		
Bovenloop IJssel		
Planstudies		
A2 Deil-Den Bosch/Vught		
Rijksbijdr NRW Utr		
N35 Knooppunt Raalte		
N33 Zuidbroek - App.		
Innovaties InnovA58		
A67 Leen-Geldrop		
A1/A35 Kn. Azelo-B.		
Werkt op korte termijn toe naar ontwerp-TB		
N50 Kampen-Kampen Zd		Prioritair
InnovA58 A-G		
A20 Nieuwerkerk - Gouda		Prioritair
A1/A30 Barneveld		Prioritair
Werkt op korte termijn toe naar TB		
N35 Wierden-Nijverdal		Prioritair
A67/A73 Knp.Zaarderh		Prioritair
A4 Haaglanden		Prioritair
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken		Prioritair
Vastgesteld TB of ander inpassingsplan		
A12/A27 Ring Utrecht		Vastgesteld TB
A12/A15 Ressen-Oudbroeken		Vastgesteld TB
Uitb ligplaat IJssel		Vastgesteld inpassingsplan
Res. Kornwerderzand		Vastgesteld inpassingsplan
Res. Wilhelminakanaal		Prioritair en vastgesteld inpassingsplan. Status onduidelijk, wordt uitgezocht

NB indien alle prioritaire stikstofprojecten worden uitgezonderd uit de grondslag, is er onvoldoende financiële zoekruimte voor de dekkingsopgave. De financiële zoekruimte bedraagt dan [redacted]

Impact stilleggen projecten met budgetwijzigingen

Goed functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]

- [Redacted list item]

[Redacted text block]

- [Redacted]
- [Redacted]

3. Bestuurlijke impact regio's

Het stilleggen van projecten en het weghalen van budgetten, is uiteraard slecht nieuws voor de regio en vraagt een zorgvuldig proces. Hieronder worden de eerste denklijnen omtrent dit proces geschetst, met daarbij de relevante aandachtspunten.

Uitgangspunten

- Regio vroeg informeren, niet voor verrassingen laten komen
 - o Kan pas nadat FIN akkoord is → na maart
 - o Moet voor de BOL's omdat je het daar bestuurlijk kunt afstemmen → voor juli
- Vooraf intern huiswerk doen, uitgangspunten/richtlijnen op orde
 - o **Duidelijke uitleg richting regio mbt heroverwegingen:**
 - **Hoeveel overwegen?** (De MF middelen liggen voor de komende 15 jaar vast. Al de projecten zowel instandhouding als aanleg hebben we op prijspeil 2023 gebracht. Daaruit blijkt dat we x miljard te kort hebben.)
 - **Op basis waarvan heroverwegen?** Financieel, stikstof en instandhouding. Ook knelpunt/regioverdeling meewegen? Hoe om te gaan met prioritaire stikstofprojecten waar eerder afspraken over zijn gemaakt?
 - **Wat gaat nog wél door?** Als we kunnen zeggen dat gestarte projecten / OV-projecten nog allemaal doorgaan, hebben we een mooier verhaal.
 - **Hoeveel en hoe compenseren (alternatieve maatregelen):** gelijk percentage per project, per regio, of regio laten meedenken over oplossingen? Bijvoorbeeld van tevoren aangeven: we gaan in de betreffende projecten xx % schrappen, en houden xx % over om het ergste leed te verzachten; of we zetten xx% van de vrijgekomen middelen in voor compensatie. Als dit inzet RWS vraagt, is maakbaarheid aandachtspunt.

Stappen in het proces

Vooraf: Verhaal en uitgangspunten duidelijk

Stap 1: Probleem schetsen, winstwaarschuwing afgeven (stikstof en kostenstijging)

Stap 2: Generieke oplossingsrichting kiezen en presenteren (uitgangspunten herprioritering)

Stap 3: Besluit en afspraken over individuele projecten

Stap 4: Compensatiepakket uitwerken

Stap 1 en 2 - procesvoorstel

Optie 1: ambtelijke route

1. Via DO's MIRT melden wat er aankomt (stap 1)
2. Per MIRT-gebied implicaties bespreken via DO's MIRT of BAC-Mobiliteit (stap 2)

Optie 2: ministeriële route (net als vorige bezuinigingsronde onder M Schulz)

1. Bestuurders bij elkaar brengen, Minister licht iedereen in.
2. Daarna direct per regio een aparte zaal, 'speeddaten' met bewindspersonen integraal met alle directies erbij

De eerste slechtnieuws-boodschap kan vanaf onder (ambtelijk) of boven (ministerieel) worden gebracht. Door de Minister in te zetten (zoals vorige bezuinigingsronde onder M Schulz) maken we vanaf de start de ernst duidelijk. Ook zal er minder tegendruk komen dan als we het ambtelijk doen. Zeker omdat de gedeputeerden gezien de timing ook demissionair zijn. Daarnaast heeft iedereen dezelfde informatie, en hoort elkaars ideeën over oplossingsrichtingen (stap 1 en 2

tegelijk en gezamenlijk). Dat geeft een bestuurlijk gedragen kader om de individuele afspraken uit te werken.

Stap 3 en 4 procesvoorstel

Optie 1: snelle duidelijkheid

3. Besluiten over herprioritering individuele projecten voor BOL's in juni (zuur)
4. Compensatiepakketten uitwerken voor BO's MIRT in november (zoet)

Optie 2: integrale vaststelling

3. Besluiten over herprioritering individuele projecten én compensatie beiden voor BO's MIRT in november (zuur en zoet tegelijk)

Optie 3: doordachte uitwerking

3. Besluiten over herprioritering individuele projecten voor BO's MIRT in november (zuur)
4. Compensatiepakketten uitwerken ná BO's MIRT in november (zoet komt later)

Met het BOL en BO MIRT hebben we twee bestuurlijke momenten om afspraken en compensatiemaatregelen bestuurlijk vast te leggen. Hoe sneller we dit proces inrichten, hoe korter de periode van nadenken en overwegen tussen aankondiging en besluit is, en daarmee de onrust tussen rijk en regio. Tegelijkertijd kunnen we het proces netter inrichten als we iets langer de tijd nemen.

Aandachtspunten

- Onder M Nieuwenhuizen is eerder bezuinigd, dat ging ook over de toenemende kosten instandhouding. Regio's waren toen van mening dat het een rijksprobleem was, wat ook maar intern Rijk opgelost moest worden: dus naar Fin of door nieuw kabinet. En als het dan toch ten koste zou gaan van projecten in de regio, dan had iedere bestuurder een redeneerlijn klaar waarom niet zijn of haar regio. Dus op wonderen en begrip hoeven we ook nu niet te rekenen. Stikstofprioritering (Top 11) is net vastgesteld, dat wordt nu weer geschrapt.
 - o Oplossing: zo vroeg en helder mogelijk communiceren, voorkeur voor ministeriële route.
- Regio's zullen zeggen dat ze zelf stikstofruimte kunnen regelen. Zal in de praktijk overigens tegenvallen.
 - o Oplossing: verhaal niet enkel aan stikstof ophangen, ook aan kostenstijgingen
 - o Oplossing: richtlijn met uitgangspunten van tevoren maken, zodat duidelijk is wat de (financiële) speelruimte is het compensatiepakket
- De uitspraak van de Via15 zit er ook aan te komen met mogelijk consequenties voor de wijze van rekenen aan stikstof (en hiermee de plannings van de projecten). Dit kan wel eens samen gaan vallen.
- 24 februari is de uitkomst van de Parlementaire Commissie Groningen. Daar zal een compensatiepakket incl. infrastructuur zitten. Hoe gaan we daar mee om in het licht van de herprioritering?
- Ook een (nog uit te werken) hardheidsclausule is benodigd. Als een burger of bedrijf tussen wal en schip valt door de besluiten moet individueel maatwerk mogelijk zijn. Hiervoor zal worden aangesloten bij bestaande kaders. Ook zal een reservering moeten worden gemaakt.

Wat te bieden

- Op orde krijgen van basiskwaliteit netwerken in de regio, doordat inzet op instandhouding versterkt wordt. Daarmee kan de komende jaren de productie verhoogd worden op onder meer vervanging en renovatie.
- Er wordt een deel van het budget uitgehoekt om in samenwerking met de regio (al dan niet via lopende programma's, onderzoeken of verkenningen) te bezien of en welke alternatieve maatregelen getroffen kunnen worden. Daarbij dient nog intern afgewogen te worden welke uitgangspunten en kaders hierbij gehanteerd worden.



Naar een sluitende plaat!

Sheets t.b.v. het gesprek met
M en S over de MF-opgaven en
maakbare oplossingsrichtingen



Inhoudsopgave

Vandaag gericht om jullie te informeren en mee te nemen in stavaza.

- 16 februari: specifiek overleg over BKN RWS.
- 23 februari: Besluitvorming sluitende plaat en Kamerbrief BKN.

1. Samenvatting
2. Instandhouding RWS
3. Instandhouding ProRail
4. Aanlegportefeuille RWS (HVWN en HWN) en OVS/ProRail
5. Totaalbeeld MF (instandhouding en aanleg)
6. Stikstof en redeneerlijn.



1. Samenvatting



De boodschap zou kunnen zijn...

- › We zetten vol in op verbeteren van de bereikbaarheid. Daarbij ligt focus op de basis meer op orde brengen en op wat wél kan (gegeven stikstof, beschikbare capaciteit, budgetten en maakbaarheid).
- › Er wordt bij instandhouding RWS ingezet op het maximaal maakbare. Met de middelen van CA kom je heel eind, maar er moet nog wat bij. Er is schuif nodig van aanleg RWS naar instandhouding RWS.
- › En er ligt een kans om dat te doen. Veel aanlegprojecten liggen stil vanwege stikstof. Door budget bij deze projecten af te romen kan instandhouding RWS t/m 2030 gefinancierd worden én kan de problematiek op de aanlegkant voor deze kabinetsperiode bij HVWN en HWN financieel beheerst worden.
- › Door additioneel budget af te romen bij aanlegprojecten die stil liggen vanwege stikstof kan ingezet worden op alternatieve maatregelen voor deze opgaven. Op die manier kunnen we – ondanks stikstof – de komende jaren aan de slag blijven. En ook kan door budget af te romen de risico's op aanlegportefeuille RWS beheerst worden voor deze kabinetsperiode.
- › Instandhouding ProRail wordt momenteel in kaart gebracht; besluitvorming volgend jaar.
- › **Buiten reikwijdte**
- › Aandachtspunt: communicatie naar buiten (Kamer, regio etc...). In de sheets staan de bouwstenen voor dit verhaal. Hier werken we momenteel verder aan.



Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Wat is hiervoor nodig?/ Welke hoofdkeuzes zijn nodig?

- › Vaststellen BKN RWS: op de agenda 16 februari. Essentie (financieel) staat in deze presentatie.
- › Besluit hoe om te gaan met verschil tussen raming BKN RWS en beschikbaar budget.
- › Maximaal inzetten op ins [redacted] t: extra geld vrijmaken bij aanlegportefeuille RWS ([redacted]).
- › Besluit om BKN Spoor volgend jaar mee te nemen in besluitvorming. Daarbij gelden zelfde principes als bij BKN RWS.
- › Geld vrijmaken binnen aanlegkant o [redacted] matiek binnen aanlegkant te beheersen voor deze kabinetsperiode HVWN, HWN, OVS ([redacted]).
- › Inzet budget stikstofprojecten voor dekking totale opgave RWS MF. Inclusief aanvullende keuzes voor aanwending afroming budget stikstofproject (per project, per regio en hoeveel) voor alternatieve/tijdelijke maatregelen.
- › Redeneerlijn richting FIN, regio's, Kamer en de interne keten (bouwstenen hiervoor zijn opgenomen in sheets). Aanpak risicobeheersing stikstof (VenR)

Deze keuzes nu bespreken en op 23 februari besluiten.



... maar weet wel:

- > Er nog geen oplossing is voor het geval de generale claim voor prijsstijgingen niet gehonoreerd wordt. We weten nu nog niet wat de impact daarvan is op de hoofdboodschap.
- > Op dit moment is er nog geen oplossing voor de stikstofproblematiek op VenR-projecten.



Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte

- | [Redacted]
- | [Redacted]
- | [Redacted]
- | [Redacted]



Buiten reikwijdte

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]





Buiten reikwijdte

[Redacted text line]

- [Redacted text line]

- [Redacted text line]
- [Redacted text line]
- [Redacted text line]

- [Redacted text line]

- [Redacted text line]

- [Redacted text line]

- [Redacted text line]

- [Redacted text line]





Buiten reikwijdte

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]



Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte

- | [Redacted list item]
- | [Redacted list item]
- | [Redacted list item]
- | [Redacted list item]



4. Aanleg MF

Actueel beeld dekkingsopgave aanleg (I)

- > De opgave [redacted] deze kabinetsperiode een financieel besluit gevraagd wordt, is momenteel [redacted]
- > Dit is per modaliteit:
 - HWN: [redacted]
 - **Buiten reikwijdte** [redacted]
 - HVWN: [redacted]
- > De modaliteiten kunnen dit dekken door 'hun eigen broek op te houden'.
 - HVWN en HWN kunnen deze opgave dekken door budget af te romen van aanlegprojecten die momenteel vertraging hebben als gevolg van stikstof.
 - **Buiten reikwijdte** [redacted]
- > Er resteert bij HVWN en HWN dan nog ruimte om af te romen bij stikstofprojecten tbv eventuele alternatieve maatregelen en/of voor aanvullende problematiek bij instandhouding.



5. Totaal beeld MF



Totaaloverzicht





Financiële keuzes RWS (HVWN en HWN)

- Uitgaande van inzet op maximale instandhouding en dekk[] en HVWN zoveel mogelijk via stikstofprojecten, resteert er dan nog [] aan budget bij deze projecten.
- Dit kan gebruikt worden voor alternatieve maatregelen, wat nadere uitwerking vraagt. Het kan hier gaan om alternatieve maatregelen gericht op bereikbaarheid, danwel extra investeringen die nodig zijn om instandhoudingsopgaven uitgevoerd te krijgen gelet op stikstofproblematiek (vb schoon en emissieloos bouwen, mitigerende maatregelen). Huidig productievolume dan blijft er meer budget staan bij de stikstofprojecten. Onduidelijk is hoeveel op andere wijze weggezet kan worden.
- Als u besluit minder te doen dan maximale scenario instandhouding o.b.v. blijft er meer beschikbaar voor alternatieve maatregelen of doorstart van deze projecten t.z.t.
- Een deel van de extra middelen voor instandhouding kan ook (eerst) apart gereserveerd worden.



6. Stikstof

Wat er speelt na(ast) het financiële vraagstuk

Uitgangspunten: resultaat van het financiële vraagstuk is een besluit om een x-bedrag af te romen. Tot Prinsjesdag wordt dit vanuit de financiële besluitvorming naar buiten toe niet nader ingevuld. In die periode speelt wél:

- › **Vorbereiding verdere besluiten projecten (deposities gebruiksfase).** O.a. (over projecten heen en per project):
 - afronding lopende verkenningen (los van financieel besluit): wel of niet afronden tot of tot/met voorkeursbesluit?
 - projecten gerelateerd aan CA-middelen: ook deze projecten lopen tegen stikstofproblematiek aan, doorwerken tot OTB mogelijk? Of nu al meer rekening laten houden met stikstofproblematiek (=ook stikstofvrije oplossingen verkennen)?
- › **Verhaallijn en bijbehorende aanpak, zowel voor binnen IenW als naar buiten (regio's, Tweede Kamer)** Alle besluiten volgend op de financiële en stikstofproblematiek vragen om een heldere uitleg. Dit vraagt een aanpak en 'verhaal' gericht op de interne organisatie en naar buiten toe.
 - Intern IenW: stikstof zet nu al een rem op de voortgang van projecten, een financiële herprioritering maakt dit nog scherper. Dit heeft directe impact op het personeel van IenW. Dit speelt nu al op en vraagt om een zorgvuldige aanpak en communicatie binnen IenW.
 - Buiten IenW: de bestuurlijke afstemming met de regio dient voorbereid te worden (oa richting BOLs) en Tweede Kamer (eerste moment: debat strategische keuzes bereikbaarheid op 30 maart).

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

- > Buiten reikwijdte

- |

- |

- |

Buiten reikwijdte

- > Buiten reikwijdte

- |

- |

- |

- |



Hoe verder?

- > 16 feb. Overleg over BKN RWS
- > 23 feb. Volgende overleg.
- > Eind feb. Beleidsbrief MinFIN
- > 30 maart strategisch debat 30 maart
- > April/mei VJN besluitvorming
- > Mei/juni: BOL en CD MIRT



We zullen t.b.v. de uitkomsten van dit overleg meenemen tbv het overleg van 23 februari.



Achtergrond



Aanpak deze begroting; recapitulatie

- › Resterende CA-middelen voor instandhouding over krijgen vanuit AP.
- › Excessieve prijsstijgingen (verschil IBOI-GWW) aanleg en instandhouding generaal claimen.
- › Zoveel mogelijk stappen zetten om tegen  onderwolken op aanleg in deze kabinetsperiode af te dekken. Dit is .
- › Voor instandhouding RWS een BKN te formuleren en tot en met 2030 dit budgettair te regelen. Het geheel moet maakbaar zijn.
- › Modaliteiten houden zoveel mogelijk 'eigen broek op'.
- › Daarbij (eerst) budget en capaciteit stikstofprojecten inzetten voor dekking.
- › Extrapolatie blijft buiten beschouwing. Kan eventueel in beeld komen als generale claim compensatie excessieve prijsstijgingen niet lukt.
- › We sturen stevig op beheersing projecten en programma's.



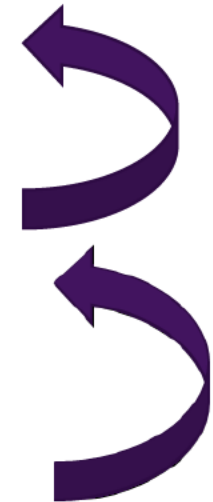
De puzzel

Instandhouding RWS.

- Vaststellen BKN RWS
- Vaststellen maakbaarheid instandhouding i.r.t. BKN
- Bijbehorend financieel en sturingsarrangement. De Agenda



Opgave Aanleg -> dekking en bijbehorende redenering stikstof



Sluitende plaat



Minister
Staatssecretaris

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens

[Redacted contact information]

Datum
8 februari 2023

Kenmerk
IENW/BSK-2023/33217

Bijlage(n)
3

nota ter informatie

Antwoord op vraag uit overleg MF van 2 februari

Inleiding

U (Minister) had op 2 februari overleg over het MF (zie bijlage 1 voor de sheets van dat overleg) naar aanleiding van de nota budgettaire beeld MF, d.d. 27 januari. In dat overleg heeft u gevraagd: 'Wat gebeurt er met de huidige kennis van zaken nu als we 'eigen broek ophouden' consequent doorvoeren?'. In deze nota treft u het antwoord aan. Reflectie op het antwoord kunnen we meenemen richting het volgende overleg (gepland op 14 februari).

Kernpunten

Dekkingsopgave

- Actueel beeld van de dekkingsopgave op de aanlegportefeuille is [Redacted]. Het gaat bij aanleg om tegenvallers en donderwolken waar naar huidig inzicht in deze kabinetsperiode een besluit over genomen moet worden. Het gaat om actuele inzichten; het beeld is nog in beweging. In bijlage 2 worden de posten separaat toegelicht.
- Aanneمة is ook dat voor het inlopen van Uitgesteld Onderhoud (UO) op de RWS-netwerken aanvullend dekking wordt gezocht binnen het MF. Het gaat voor het MF naar huidig inzicht om [Redacted] (inclusief de inzet van middelen op de balans bij RWS= de post NUTW).¹ ²Daarom wordt hieronder ook weergegeven wat 'de eigen broek ophouden' impliceert als het inlopen UO hierbij wordt meegenomen. NB. alle overige denkbare delta's (prijsstijgingen, maakbaarheid RWS, inzichten BOV ProRail etc...) worden voor nu ook buiten beschouwing gelaten.

Problematiek	HWN	OVS	HVWN	Totaal
Aanleg	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
Inlopen UO RWS*	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

¹ Inschatting verdeling UO naar netwerken is op basis van verdeling UO stand ultimo 2021 en na aftrek van NUTW (waarbij geen onderscheid nog gemaakt is naar netwerken).

² het DF is buiten beschouwing gelaten. Het deel van inlopen UO dat HWS betreft wordt ingeschat op [Redacted]

Totaal	
---------------	--

* Dit is na aftrek van beschikbaar NUTW.

Oplossingsrichting

- U heeft op nota (IENW/BSK-2023/27493) aangegeven 'de voorkeur te hebben dat als basis iedere modaliteit zijn 'eigen broek ophoudt'. Dit kan eventueel gecombineerd worden met elementen van andere oplossingsrichtingen zoals vorige week besproken.' In dat gesprek (van 19 januari jl.) kwam het prioriteren in de tijd aan bod van aanlegprojecten die als gevolg van stikstof vertraging oplopen als oplossingsrichting.
- Er zijn diverse dekkingsmogelijkheden in beeld gebracht (zie bijlage 3). De totale planflexibele ruimte is [redacted]. Deze ruimte komt als eerste in aanmerking voor herprioritering. Als dit budget wordt geschoond voor budgetten waar juridische verplichtingen tegenover staan, die voor instandhouding bedoeld zijn of die direct gekoppeld zijn aan CA-doelen (woningbouw, veiligheid, Lelylijn) resteert er nog [redacted] zoekruimte. Van deze [redacted] is ten minste [redacted] gerelateerd aan aanlegprojecten waarbij er geen sprake is van een vastgesteld TB of ander vastgesteld projectbesluit.

Dekkingsopties	HWN	OVS	HVWN	Totaal
Totale zoekruimte aanlegportefeuille	[redacted]			
Waarvan gerelateerd aan stikstof en geen vastgesteld TB of ander inpassingsplan	[redacted]			

Combineren dekkingsopgave en oplossingsrichtingen

- Als de lijn 'eigen broek ophouden' wordt toegepast op alleen aanlegproblematiek (excl. inlopen UO), dan kunnen alle modaliteiten hun 'eigen broek ophouden'. De modaliteiten HVWN en HWN zouden dit geheel kunnen dekken door budget af te romen van aanlegprojecten die vertraging oplopen als gevolg van stikstof. Er resteert dan ruimte om af te romen bij die projecten voor het treffen van alternatieve maatregelen in de regio of flankerend beleid. Voor HWN is dat [redacted] en voor HVWN ca. [redacted].
- Als de 'eigen broek ophouden' ook toegepast wordt op inlopen UO dan kan dit bij HVWN niet alleen gedekt worden door afromen van budget van aanlegprojecten die vertraging oplopen als gevolg van stikstof.
- Bij de HWN stikstofprojecten resteert wel nog ruimte [redacted] voor alternatieve maatregelen (of ter dekking van problematiek elders).

	HWN	OVS	HVWN	Totaal
Eigen broek ophouden aanlegportefeuille (excl. inlopen UO)	[redacted]			
Opgave	[redacted]			
Dekkingsoptie gerelateerd aan stikstof	[redacted]			
Andere dekkingsopties	[redacted]			
Resterende ruimte gerelateerd aan stikstof	[redacted]			
Eigen broek ophouden aanlegportefeuille (incl. inlopen UO)	[redacted]			
Opgave	[redacted]			
Dekkingsoptie gerelateerd aan stikstof	[redacted]			
Andere dekkingsopties	[redacted]			
Resterende ruimte gerelateerd aan stikstof	[redacted]			



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Scenario's invullen dekkingsopgave



Inleiding

- > Dekkingsopgave: [redacted] wegen en [redacted]. vaarwegen.
- > Uitgangspunt: *'als basis houdt iedere modaliteit zijn 'eigen broek' op. Dit kan eventueel gecombineerd kan worden met elementen van andere oplossingsrichtingen (zoals stikstofprojecten).'*
- > Gegeven dit uitgangspunt verder ingezoomd op inhoudelijke bespreking stikstofprojecten. Zie volgende sheets.
- > Belangrijke notie: HWN kan zijn eigen broek ophouden middels afromen budgetten stikstofprojecten. HVWN komt [redacted] tekort om de dekkingopgave volledig in te vullen met afromen stikstofprojecten. En OVS kan dit criterium niet gebruiken en daarmee wordt het bestuurlijk ingewikkelder.
- > Andere belangrijke notie: Op 17 maart staat de verzending van een aantal brieven gepland. Daarin staat schuif van aanleg naar instandhouding en dat aanlegprojecten pas weer opgepakt kunnen worden als er weer ruimte is (stikstofruimte, capaciteit en financiële ruimte). In de brieven wordt niet ingegaan op concrete projecten en hoe ze in het MIRT-boek blijven staan; wel wordt gemeld dat dit de komende maanden wordt uitgewerkt. Aandachtspunt is: hoe en wanneer communiceren we hierover met de regio.



Leeswijzer scenario's

- › Volgende sheets bevatten scenario's voor nadere invulling 'eigen broek ophouden'. Daaruit blijkt dat dit eigenlijk alleen mogelijk is bij het generieke scenario (voorkeursscenario). Er is dan beperkt ruimte voor bekostiging alternatieve maatregelen (per project of MIRT-regio).
- › Gehanteerde zoekruimte: planflexibele budgetten bij stikstofprojecten
- › Legenda:
 - De vermelde bedragen zijn de resterende projectbudgetten in dat scenario.
 - In sommige scenario's wordt onvoldoende ruimte vrijgemaakt (**rood gearceerd**).
 - Volledigheidshalve ook projecten vermeld met vastgesteld maar nog geen onherroepelijk TB (A12/A15 en A12/A27) of (bijna) vastgesteld inpassingsplan (Kornwerderzand, Wilhelminakanaal, ligplaatsen IJssel).



Scenario's HWN

Toelichting scenario's:

1. Generieke verdeelsleutel (eerder aangegeven voorkeursrichting). In dit scenario wordt de dekkingsopgave evenredig verdeeld over de projecten binnen de zoekruimte. Dit leidt tot een korting van 75% voor deze projecten.
2. Projecten woningbouw en verkeersveiligheid buiten schot. In dit scenario zijn ook andere projecten die bijdrage leveren aan woningbouw of verkeersveiligheid uitgezonderd.
3. Prioritaire stikstofprojecten continueren. In dit scenario wordt rekening gehouden met de eerdere prioritering in het kader van de stikstofproblematiek, zoals ook aan Tweede Kamer is gemeld.
4. Geprioriteerd in tijd. In dit scenario wordt prioriteit gegeven aan de fase waarin een project zich bevindt.
5. Meest urgente opgaven blijven in stand. In dit scenario worden de projecten met een plek in de file top10 van 2019 (pre-corona) gecontinueerd. Dit betreft een korte termijn oplossing en er wordt geen rekening gehouden met toekomstige IMA-knelpunten.

NB in alle scenario's worden de projecten met financiering vanuit CA-enveloppen (Woningbouw en Veiligheid Rijks N-wegen) buiten de zoekruimte gehouden.



Projecten (bedragen x € mln.)	Resterende projectbudgetten bij verschillende scenario's				
	Scenario 1: generiek	Scenario 2: projecten woningbouw en verkeersveiligheid (naast CA) buiten schot	Scenario 3: prioritaire stikstofprojecten buiten schot	Scenario 4: geprioriteerd in tijd	Scenario 5: meest urgente opgaven buiten schot.
Overige budgetten Afromen tolreservering BBV en ViA15					
Verkenningen N35 Wijthmen-Nijverdal A9 Rottepolderplein A58 Breda-Tilburg A27 Zeewolde-Eemnes A15 Papendrecht-Gorinchem					
Planstudies A2 Deil-Den Bosch/Vught Rijksbijdr NRW Utr InnovA58 A-G N33 Zuidbroek - App. Innovaties InnovA58 A67 Leen-Geldrop A1/A35 Kn. Azelo-B.					
Werkt op korte termijn toe naar ontwerp-TB N50 Kampen-Kampen Zd N35 Knooppunt Raalte (regio) A20 Nieuwerkerk - Gouda A1/A30 Bameveld					
Werkt op korte termijn toe naar TB N35 Wierden-Nijverdal A67/A73 Knp.Zaarderh A4 Haaglanden - N14 A1/A28 Knooppunt Hoevelaken					
Vastgesteld TB A12/A27 Ring Utrecht A12/A15 Ressen-Oudbroeken					
Totaal					
Indicatieve dekkingsopgave wegen					
Totaal resterende budgetten					
Beschikbaar voor dekkingsopgave (rood = onvoldoende)					



Niet besproken/gepresenteerd



Niet besproken/gepresenteerd



TER BESLISSING

Datum

14 maart 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/70350

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn

17-03-2023

Bijlage(n)

0

Aan Minister en Staatssecretaris

nota

Procesvoorstel strategische heroriëntatie

Aanleiding

De planning is om op 17 maart a.s. een Kamerbrief te sturen waarin de strategische heroriëntatie MF in grote lijnen wordt aangekondigd.

Deze nota bevat een voorstel hoe het proces richting de regio's en andere stakeholders in te richten.

Geadviseerd besluit

- Akkoord gaan met het procesvoorstel en tijdpad.
- Uw voorkeur uitspreken voor de vorm van en uw aanwezigheid bij de bijeenkomst met de regio.

Na uw instemming op deze hoofdlijnen worden de stappen verder uitgewerkt.

Kernpunten

Proces en tijdpad op hoofdlijnen

17 maart	Kamerbrief vooruitblik MIRT
17 maart	Vlak na verzending brief informeren DG en/of directeuren 12 gedeputeerden (inclusief IPO/VNG), G5 en voorzitters Mobiliteitsalliantie en Logistieke Alliantie
30 maart	CD Strategische keuzes bereikbaarheid
30 maart	Politiek bilateraal met MFIN over begroting
Uiterlijk 20 april	Informerende bijeenkomst met bewindspersonen en regionale bestuurders voor toelichting op besluiten en gevolgen projecten
21 april	Besluitvormingsmemorandum beheersing MF (= generieke heroriëntatie) in MR
Mei	Uitwerken grootte heroriëntatie per project en verwerken in besluitteksten BOL
8 mei	Integrale besluitvorming over begrotingsrapport MF (uitkomsten verwerken in Ontwerpbegroting 2024)
Eind mei	Aanleveren mutaties (= heroriëntatie per project) bij FIN
13-15 juni	BOL
5 juli	CD MIRT
Juli-september	Uitwerken eventueel pakket aan compenserende maatregelen
November	BO MIRT, vaststellen pakket

Krachtenveld

Begrijpelijkerwijs zal de boodschap dat er middelen worden herverdeeld, hard aankomen bij de regiobestuurders. Ook al is in de BO's MIRT de afgelopen jaren herhaaldelijk de spanning op het MF met de regio's gedeeld. De regio moet helder en tijdig worden ingelicht over de opgave, de gevolgen en het proces. Dit proces moet leiden tot definitieve keuzes de komende maanden. Naar verwachting zullen de regio's extra kritisch kijken naar de projecten waarbij zij cofinanciering verzorgen, en naar in hoeverre de financiële verdeling per regio intact blijft.

Toelichting

1. Nazorg Kamerbrief

[**OPTIE** vooraf: De MIRT regiocoördinatoren kondigen laagambtelijk de Kamerbrief aan bij MIRT-coördinatoren in de regio. Dat kan kort, hoeven alleen te wijzen op dat er een brief aan komt.]

Vlak na verzending van de Kamerbrief worden de regio's geïnformeerd. De DG/directeuren bellen alle gedeputeerden, evenals het IPO en Mobiliteitsalliantie. Kernpunt hiervan is het toelichten hoofdboodschap en vervolgproces:

- Afgelopen jaren is de spanning op het MF in de bestuurlijke overleggen MIRT met de regio gedeeld.
- Er is nu een financiële noodzaak om de middelen opnieuw te alloceren en te prioriteren. Door stikstofproblematiek vertraagt een deel van de projecten.
- We hebben een grote financiële opgave van meerdere miljarden die we binnen het MF hebben op te lossen. We kiezen vanwege grote stikstofproblematiek op aanleg voor een beweging naar instaan om daar komende jaren op in te kunnen zetten.
- We laten de middelen ongemoeid van projecten in realisatie, tracébesluiten, projecten die direct bijdragen aan ontsluiting en de verkeersveiligheidsopgaven op de Rijks-N-wegen van
- Uitgangspunt is opnieuw alloceren via een generieke verdeel als volgt over alle projecten. We gaan graag met de regio's in gesprek over de gevolgen van dit besluit.
- Het proces kent de volgende stappen (zie procestabel op pagina 1).

Voor dit gesprek wordt een eenduidige boodschap voorbereid op inhoud en proces. Er zullen de nodige vragen worden gesteld en daarvoor wordt een aantal Q&A's voorbereid, zodat een eenduidige boodschap richting alle externen gaat. Te denken valt aan:

- Welke projecten worden gekort?
- Hoeveel geld blijft er over? En waarom extrapoleren jullie het MF niet tot 2038-2040?
- Worden de projecten stopgezet, of slechts op pauze? Blijven ze wel in het MIRT Overzicht?
- Ik heb zelf cofinanciering geregeld, waarom houden jullie je d jett jullie deel van de afspraak?
- Hoelang liggen de projecten stil/Wanneer kunnen de gepauze projecten dan weer opgestart worden?

Datum

14 maart 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/70350

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

0

Voeg ook toe de boodschap die ik in het slot van de MIRT brief heb verwoord: het is géén bezuiniging, het is juist het realisme dat we het geld dáár uitgeven waar we dat het beste voor het land kunnen doen als het over de gevolgen

Geef meteen maar aan dat uitgangspunt is op pauze te zetten en wel in het MIRT overzicht te houden, **Buiten reikwijdte**

- Wat gebeurt er nu met de vorig jaar gemaakte top 11 aan stikstofprojecten? Waarom hebben we die gemaakt als jullie daar toch niks mee doen?
- Wat betekent dit voor de verdeling van middelen over Nederland, zijn er regio's die zwaarder worden getroffen dan andere?
- Wat doen jullie met de vaarwegen- en OVS-projecten waar ook tekorten zijn?
- Waar gaan jullie het geld nu aan uitgeven? Kunnen projecten voor vervanging en renovatie in mijn regio naar voren worden geschoven in ruil?

Datum

14 maart 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/70350

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

0

Veel vragen zullen een procesantwoord krijgen: we weten de details op dit moment nog niet, maar we lichten u in over de besluiten en gevolgen voor projecten tijdens een bijeenkomst in april (zie hieronder).

N.B.: de regio's/externe stakeholders dienen ook op de hoogte gebracht te worden van de Kamerbrieven over de MoVi2050 en BKN. Dit zal gezamenlijk in één gesprek gebeuren.

2. Bijeenkomst met bewindspersonen en regio's

Er moet met de regio gesproken worden om o.a. de genomen besluiten toe te lichten, nadere duiding te geven over welke projecten het betreft, de omvang aan te geven en ook vragen vanuit de regio te beantwoorden. Dit gaat dus om het informereren over wat vanuit IenW is besloten over de hoofdlijnen/generieke verdeelsleutel over de projecten. Dit geldt niet alleen voor wegenprojecten, maar ook voor waterwegen en OV.

Deze bijeenkomst wordt bij voorkeur (kort) vóór 21 april worden gepland; op die datum ligt het besluitvormingsmemorandum (met daarin het plan van IenW voor financiële beheersing van het MF) voor in de MR en daarna is het twee weken meivakantie. Dan moet immers toch al intern duidelijk zijn wat de heroriëntatie op hoofdlijnen inhoudt.

→ akkoord

ADVIES is om de bijeenkomst in één centrale sessie te doen, omdat de boodschap en uitwerking voor de meeste regio's gelijkloend is. Alternatief is om 5 verschillende bijeenkomsten te organiseren (per landsdeel), of 3 (ZW-Z, N-O, NW).

→ ic.

ADVIES is hierbij de bewindspersonen direct in te zetten, om zo de ernst en onvermijdelijkheid duidelijk uit te stralen. De bewindspersonen kunnen bijvoorbeeld in aparte zalen 'speeddaten' met de verschillende regio's. Bij een vorige grote herprioriteringsopgave in 2012/13 is dit ook zo georganiseerd en naar omstandigheden goed bevallen.

3. Vervolgproces

Na de bestuurlijke sessie in april zullen de hoofdlijnen verder worden uitgewerkt met als doel het uitwerken van de grootte van de heroriëntatie per project en het agenderen van het besluit van IenW op het BOL, waarbij ingezet wordt op afspraken met de regio's. Hier is tot 8 mei de tijd voor, als de integrale besluitvorming over het begrotingsrapport MF plaatsvindt.

Dat besluit omvat enerzijds de grootte van de heroriëntatie/percentages van afroming van een project, en anderzijds hoe verder gegaan wordt met de projecten, de relatie met de regionale cofinanciering en het totale bedrag dat met eventuele compensatie is gemoeid.

De maand mei wordt gebruikt voor de concretisering met de regio's. Eind mei moet een plan worden aangeleverd bij FIN over de dekking per project in de Ontwerpbegroting 2024.

Of dit tempo haalbaar hangt samen met (de)missionaire status van de gedeputeerden. Alternatief kan zijn enkel het hoofdbesluit met dekking per project in het BOL te beslissen (moet immers mee in de ontwerpbegroting 2024), maar de besluiten over de invulling van de resterende middelen pas te nemen bij de BO's MIRT in het najaar.

dit is ook nog een werkbare terugvaloptie

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De nota kan niet openbaar gemaakt worden, in het belang van de staat (lopende onderhandelingen).

Datum

14 maart 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/70350

Opgesteld door

Bestuurskern

Directie Mobiliteit en Gebieden

Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

0



TER BESLISSING

Datum

14 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn

17-03-2023

Bijlage(n)

1

Aan Minister en Staatssecretaris

nota

Agenda en proces Herprioritering MF, WoMo richting
BOL's

Aanleiding

Op 13, 14 en 15 juni 2023 vinden de vijf Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) plaats onder voorzitterschap van de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Tijdens de BOL's heeft BZK de voortgang van de NOVEX en het programma Woningbouw en Mobiliteit geagendeerd en is er ruimte om over urgente MIRT zaken afspraken met de regio te maken. De herprioritering MF/strategische heroriëntatie MIRT (hierna: herprioritering MF) is het meest urgente onderwerp voor dat deel. In deze nota wordt uw oordeel gevraagd over de BOL-agenda, het interne en externe proces richting de BOL's en enkele specifieke beslispunten. Tot slot zijn ter informatie de stand van zaken WoMo en de belangrijkste aandachtspunten per MIRT regio opgenomen.

Samenhang nota's

In voorbereiding op de besluitvorming over de schuiven binnen het MF, de verwerking van de uitkomsten van het politiek bilateraal en het daarmee samenhangende proces met de regio's zijn verschillende nota's opgesteld, die inhoudelijk met elkaar samenhangen. U ontvangt deze nota's in aparte rondzendmappen. Het gaat om:

1. Overkoepelende financiële nota MF, met daarin bespreekpunten over:
 - Algemene invulling dekkingsopgave per modaliteit a.g.v. de schuiven
 - **Buiten reikwijdte**
 - Omgang met excessieve prijsstijgingen
2. Nota 'Strategische heroriëntatie wegen' met daarin bespreekpunten over:
 - De nadere concretisering van de ombuigingsopgave MF t.a.v. wegprojecten
 - De omgang met restbudgetten
 - Mogelijkheden om opgaven in het MIRT te behouden
 - Voorstel voor inhoudelijke bespreekpunten tijdens het extra (nog te plannen) bestuurlijke overleg in mei
3. Nota 'Strategische heroriëntatie vaarwegen' met daarin bespreekpunten over de nadere concretisering van de ombuigingsopgave MF t.a.v. vaarwegprojecten
4. Beslisnota 'Actuele discussies in het OV-domein met financiële consequenties' met **Buiten reikwijdte**
5. Beslisnota ter voorbereiding op de BOL's:
 - Verzoek op akkoord op agenda BOL's
 - Verzoek om akkoord op proces richting BOL's en enkele daaraan gekoppelde punten
 - Informatie over de overige voor IenW relevante onderwerpen op de BOL-agenda's
6. Nota over de programmabeheersing van de € 7,5 miljard (volgt later).
 - Deze nota dient ter voorbereiding van een gesprek met M VRO.

Voorliggende nota betreft nota 5 uit bovenstaande opsomming.

Geadviseerd besluit

1. Akkoord gaan met de voorgestelde hoofdstructuur van de BOL-agenda's.
2. Akkoord gaan met het voorgestelde proces inclusief het maken van ruimte in uw agenda's voor een gesprek met MVRO en een informeren Bestuurlijk Overleg (iBO) met de regio's.
3. Akkoord gaan met de overige specifieke beslispunten voor het proces.

Kernpunten

Voorgestelde hoofdstructuur agenda BOL's

Voor de BOL's heeft MVRO de lead; onderstaand is de voorgestelde agenda. Mocht u het onderwerp herprioritering MF naar voren willen hebben, kunt u dit in overleg met MVRO aangeven.

1. Opening en welkomstwoord
2. Programma NOVEX
3. Woningbouw en Mobiliteit
 - a. Beeld voortgang uit de regio
 - b. Gebiedsbudget
 - c. Mobiliteitspakketten
 - d. (Pilot programmatische bekostiging)
 - e. SPUK's
 - f. Vervolgonderzoeken 17 grootschalige woningbouwlocaties
 - g. Aanpak programmabeheersing
4. Voortgang diverse (MIRT-)projecten
 - a. O.a. herprioritering MF
5. Vooruitblik BO MIRT najaar 2023

Een uitgebreidere conceptagenda per regio inclusief specifieke onderwerpen vindt u in bijlage 1.

Voorgesteld proces

De BOL's vinden plaats op de volgende data:

- Dinsdag 13 juni 15.30-17.00 uur Zuid
- Dinsdag 13 juni 17.30-19.00 uur Oost
- Woensdag 14 juni 11.30-13.00 uur Zuidwest
- Donderdag 15 juni 14.00-15.30 uur Noordwest
- Donderdag 15 juni 16.00-17.30 uur Noord

De DO's MIRT waarin ook de BOL's worden besproken zijn op 29 maart (Zuid), 6 april (Noord), 18 april (Noordwest), 19 april (Oost) en 25 mei (Zuidwest). Daarnaast benut BZK de DO's NOVEX in mei ook voor de voorbespreking van de BOL's, en vindt er voorbespreking plaats via de gebiedsprogramma's en diverse stuurgroepen. Over de herprioritering MF is tot nu vooral intern binnen IenW gesproken. De verwachting is dat de druk vanuit de regio's hierover meer informatie te ontvangen de komende weken toeneemt. Hiervoor zullen zij ook de reguliere overleggen met IenW benutten. Het is daarom wenselijk dat snel naar een concrete datum voor het iBO verwezen kan worden en dat hiervoor dus ruimte in uw agenda's wordt gevonden.

Op maandag 15 mei en dinsdag 6 juni is er een voorbespreking over de BOL's met de stand van zaken met dgMo en de directeurs/afdelingshoofden van de

Datum

13 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

10 of 11
mei

verschillende beleidsdirecties. Eventuele beslispunten worden direct daarna aan u voorgelegd.

Datum

13 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door
Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Belangrijke data proces Herprioritering MF richting BOL's	
17 mrt	Kamerbrieven MoVi2050, BKN en MIRT
30 mrt	CD Strategische keuzes MIRT
30 mrt	Politiek bilateraal met MFIN over begroting
18 apr	Bespreking financieel beeld + herprioritering MF met BWP's
Vóór 19 mei	Overleg over taakstellingsopgaven en dekking met MVRO – i.v.m. relatie met RO/Woningbouw en Mobiliteit
19 mei	DEADLINE voor alle mutaties met label MJN-24
19 mei	Ambtelijke belronde regio's over agenda inruimerend BO (iBO)
Week van 22 mei	iBO met regiobestuurders (nog in te plannen door DBO)
19 mei – 12 juni	Ambtelijk uitwerken afspraken over Herprioritering MF op BOL, waar nodig ook bestuurlijk schakelen
	Afstemmen met MVRO
13-15 juni	BOL's
21 juni	Kamerbrief voortgang MIRT inclusief herprioritering MF
5 juli	CD MIRT
Jul-nov	Uitwerken afspraken BOL en moties CD MIRT
<i>Sept</i>	<i>Mogelijk extra tussentijds BO?</i>
nov	BO's MIRT

Centrale deadline is 19 mei: dan moeten alle mutaties voor de Miljoenennota 2024 aangeleverd worden. Dan moet dus de beslissing zijn gevallen waaruit de herprioritering MF én de heroriëntatie (taakstellende opgave) op hoofdlijnen uit gedekt worden. Vóór 19 mei zal dus met MVRO overlegd moeten worden, zeker als blijkt dat een deel van de opgave uit de CA-middelen gedekt moet worden. Ná 19 mei is het zaak om dit goed te communiceren richting regio's en Kamer. Hieronder volgen enkele specifieke beslispunten op basis van dit voorgestelde proces. Mocht het proces met de regio of de Kamer nog tot andere mutaties voor de MJN-24 leiden, dan kunnen deze tot eind augustus worden doorgevoerd.

Specifieke beslispunten

Het iBO in mei

1. In een eerdere nota (IENW/BSK-2023/70350) heeft u toegezegd om een extra informerend BO te plannen. Deze zal zo snel mogelijk na 19 mei plaats moeten vinden, ook met het oog op de BOL's die al 13-15 juni zijn. Verzoek om ruimte in uw agenda's te maken, zodat dit iBO gepland kan worden.
2. U heeft met een eerdere nota (IENW/BSK-2023/70350) ingestemd dat dit BO in één gezamenlijke sessie in het midden van het land kan, waarbij u de regio's eerst gezamenlijk meeneemt in uw aanleiding en afweging. Daarna is er tijd om met de regio's apart te spreken. Mogelijk verwachten de regio's meer individuele tijd en aandacht gegeven de opgave. Omdat er op dat moment inhoudelijk nog veel uit te werken is, is de ambtelijke

inschatting dat dat op dat moment niet zinvol is. Bovendien vraagt het nog meer tijd in uw agenda's. Graag een herbevestiging dat u met één centrale sessie van circa 2 uur akkoord bent. De sessie zelf zal er als volgt uitzien:

- Duur circa 2 uur, centraal in het land (geen Haagse gelegenheid).
 - Start met plenaire aftrap door Minister en Staatssecretaris over aanleiding, urgentie en inhoud/aanpak. Kort ruimte voor toelichtende vragen.
 - Dan uiteen in 5 MIRT landsdelen om specifieke regionale consequenties door te spreken. M & S gaan alle landsdelen langs ("speeddaten"). Vanuit IenW is voor ieder landsdeel minstens één directeur (of DG), MIRT regiocoördinator, landsdeelcoördinatoren WV, MZ en OVS aanwezig (RWS en Prorail?).
 - Afsluiten met korte wrap up en afspraken over vervolg.
3. Er is weinig tijd om het iBO ambtelijk voor te bereiden met een DO, zoals gebruikelijk met BO's. Ook is de vraag of een dergelijke boodschap niet beter meteen bestuurlijk gebracht kan worden. Ambtelijk voorstel is dus om geen DO in te plannen, maar te volstaan met een ambtelijk belronde met een aankondiging van het iBO en de agenda voor dat o geven we ook aan wat de dilemma's zijn die maken dat we dit snel en zorgvuldig mogelijk doorlopen.

Overleg buiten het departement

4. De herprioritering MF raakt ook het beleidsterrein van MVRO als coördinator van het ruimtelijk domein en mede-opdrachtgever voor het CA-programma Woningbouw en mobiliteit, waarop mogelijk ook bezuinigd moet worden. Ambtelijk voorstel is dus om vóór 19 mei met MVRO te overleggen over de opgaven en de dekking.
5. In eerdere communicatie richting regio's is beloofd om met de regiobestuurders te spreken over criteria van de herprioritering. Financieel is er echter vrijwel geen ruimte om rekening te houden met regionale overwegingen. Wel helpt het als we weten welke provincies stikstofruimte willen en kunnen garanderen voor bepaalde projecten. Voorstel is om hoogambtelijk regiobestuurders over hun mogelijke stikstofruimte te bellen, waarbij ook gevraagd wordt of zij nog andere suggesties hebben voor de herprioritering.

Vervolgproces

6. Gezien de politieke gevoeligheid van rijksinvesteringen in de regio's, lijkt sondering binnen de coalitie gewenst voorafgaand aan de BOL's. Wilt u de coalitie vooraf meenemen in uw afweging tot herprioritering?
7. Aangezien de MIRT-brief pas na de BOL's naar de Kamer gaat, vindt u het nodig om na het iBO een extra brief aan de Kamer te sturen om de Kamer te informeren over de voortgang?
8. Vindt u een extra bestuurlijk moment nodig tussen BOL's en BO's MIRT, om alle vervolgprocessen in goede banen te leiden? De verwachting is dat in de uitwerking van de heroriëntatie meer ruimte komt voor inhoudelijke afspraken met de regio's, bijvoorbeeld over de betekenis voor individuele projecten, de resterende middelen bij Rijk en regio, de nut en noodzaak van alternatieve maatregelen om het mobiliteitssysteem zo goed mogelijk te laten functioneren en het programmeren van instandhouding inclusief de ruimte voor regionale meekoppelkansen. Juist voor deze onderwerpen is vanuit diverse regio's ook aandacht gevraagd.

Datum

13 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Maar wel zoals vandaag besproken: vermijd verrassingen, werk goed aan de boodschap, energie - na uitblazen - richten op wat wél kan

pannen!

ja, maar dan moet
we 2-3 weken
voor de BOL's
alle info hebben

ja, maar dan
in de vorm van
één iBO, 2 1/2 uur,
einde zomer,
met speeddates

Toelichting

Buiten reikwijdte

[Redacted content]

Datum

13 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door
Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

- **Buiten reikwijdte**

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Datum

13 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door
Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Buiten reikwijdte

[Redacted text block]

Datum

13 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door
Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Buiten reikwijdte

Datum

13 april 2023

Onze referentie

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De nota kan niet openbaar gemaakt worden vanwege het belang van de staat (lopende onderhandelingen)

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
Bijlage 1	Conceptagenda's BOL	Een werkversie van de BOL agenda's per regio.



DEPARTEMENTAAL VERTROUWELIJK
Minister en CC. Staatssecretaris

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Kennisgenomen, cf bespreking 19-4

Den Haag
Contactpersoon
Persoonsgegevens

nota ter informatie

Strategische heroriëntatie wegen (financieel en stikstof)

Samenhang nota's

In voorbereiding op de besluitvorming over de schuiven binnen het MF, de verwerking van de uitkomsten van het politiek bilateraal en het daarmee samenhangende proces met de regio's zijn verschillende nota's opgesteld, die inhoudelijk met elkaar samenhangen. U ontvangt deze nota's in aparte rondzendmappen. Het gaat om:

1. Overkoepelende financiële nota MF, met daarin bespreekpunten over:
 - Algemene invulling dekkingsopgave per modaliteit a.g.v. de schuiven
 - **Buiten reikwijdte**
 - Omgang met excessieve prijsstijgingen
2. Nota 'Strategische heroriëntatie wegen' met daarin bespreekpunten over:
 - De nadere concretisering van de ombuigingsopgave MF t.a.v. wegprojecten
 - De omgang met restbudgetten
 - Mogelijkheden om opgaven in het MIRT te behouden
 - Voorstel voor inhoudelijke bespreekpunten tijdens het extra (nog te plannen) bestuurlijke overleg in mei
3. Nota 'Strategische heroriëntatie vaarwegen' met daarin bespreekpunten over de nadere concretisering van de ombuigingsopgave MF t.a.v. vaarwegprojecten
4. Beslisnota 'Actuele discussies in het OV-domein met financiële consequenties' met **Buiten reikwijdte**
5. Beslisnota ter voorbereiding op de BOL's:
 - Verzoek op akkoord op agenda BOL's
 - Verzoek om akkoord op proces richting BOL's en enkele daaraan gekoppelde punten
 - Informatie over de overige voor IenW relevante onderwerpen op de BOL-agenda's
6. Nota over de programmabeheersing van de € 7,5 miljard (volgt later).
 - Deze nota dient ter voorbereiding van een gesprek met M VRO.

Voorliggende nota betreft **nota 2** uit bovenstaande opsomming.

Datum
13 april 2023

Kenmerk
IENW/BSK-2023/101502

Bijlagen
4

Inleiding

U heeft tijdens het Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid aan de Kamer gemeld de komende tijd de gevolgen van de beweging van aanleg naar instandhouding nader in beeld te brengen en dit te willen bespreken met de regio's. Naast de financiële afwegingen in het licht van de begroting – waar u een separate nota (nota 1) voor ontvangt – zijn er ook inhoudelijke en meer politiek-bestuurlijke afwegingen te maken:

1. de nadere concretisering t.a.v. projecten en de betekenis voor budgetten;
2. de mogelijkheden rond het behouden van projecten of opgaven in het MIRT,
3. de invulling van het proces met de regio's, waaronder de inhoudelijke punten tijdens het extra (nog te plannen) bestuurlijke overleg in mei (aanvullend op nota 3 die ingaat op het proces).

In deze nota wordt u geïnformeerd over bovenstaande zaken voor zover het gaat om wegen. Daarbij worden te maken afwegingen geschetst en worden enkele ambtelijke voorstellen gedaan (zie ad 1 t/m ad 3). Wij gaan daar graag op 18 april met u over in gesprek. Richting op de verschillende thema's helpt bij de verdere uitwerking hiervan.

Disclaimer: zoals in nota 1 vermeld kan de impact van de begrotingsbesluitvorming op de dekkingsopgave en andere keuzes per modaliteit groot zijn. In deze nota is hier nog geen rekening meegehouden.

Ad 1. Concretisering projecten en betekenis budgetten

Wegen

- Op 9 maart jl. is informatief met u gesproken over verschillende scenario's voor de herprioritering van wegprojecten. Bij deze scenario's is een aantal reeds met u afgestemde uitgangspunten gehanteerd:
 1. De zoekruimte voor de benodigde [REDACTED] binnen de modaliteit 'wegen', richt zich op budgetten van wegprojecten die stikstofruimte nodig hebben en nog niet over een onherroepelijk Tracébesluit beschikken;
 2. Budgetten van overige opgaven én de middelen uit het Coalitieakkoord voor ontsluiting woningbouw en verkeersveiligheid Rijks-N-wegen blijven ongemoeid. Inhoudelijk leidt dit wel tot enkele aandachtspunten en een ambtelijk voorstel (zie hieronder);
 3. De middelen voor Ring Utrecht en VIA15 blijven eveneens ongemoeid, omdat deze voor de rechter liggen en bij een positieve uitspraak nog tot uitvoering kunnen worden gebracht;
 4. Studiebudgetten bij verkenningen blijven ongemoeid, zodat aan die verkenningen doorgewerkt kan worden (immers geen stikstofruimte nodig in die fase). Tot aan welk moment er doorgewerkt wordt, vraagt per verkenning een nadere afweging (zie onder 'ad 2' op pag. 8).
- U heeft DGMO verzocht om het gepresenteerde generieke basisscenario, waarbij de opgave voor wegen [REDACTED] gelijk verdeeld is over de voor herprioritering in aanmerking komende wegprojecten, te 'tweaken' aan de hand van verschillende aspecten, zoals stikstof, woningbouw, verkeersveiligheid, bijdragen van regio's en het inhoudelijk zinvol kunnen inzetten van resterend budget voor desbetreffend project.
- **Het ambtelijke voorstel** – uitgaande van het door u gekozen uitgangspunt dat middelen Coalitieakkoord ongemoeid blijven – is om binnen de uitwerking van de 7,5 miljard Coalitieakkoord-middelen voor de

ontsluiting van woningbouwlocaties de mogelijkheid open te houden voor optimalisatie en hierover het gesprek te voeren met de provincies, gericht op het zo veel mogelijk ontsluiten van woningbouwlocaties en het aanpakken van files. Vanuit de bereikbaarheidsopgave is het effectiever dat eerst enkele andere projecten worden gerealiseerd op het moment dat er weer ruimte ontstaat (o.a. stikstof) om aanlegprojecten verder te brengen. Het effect van bijvoorbeeld de A4 Knooppunt Burgerveen-N14 wordt tenietgedaan als de A4 Haaglanden-N14 niet eerst is gerealiseerd. Voor de A16 Van Brienoordcorridor en de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe geldt hetzelfde.

Voor wat betreft de vijf wegprojecten waaraan CA-middelen voor de ontsluiting van woningbouw zijn toegekend, geldt dat deze projecten m.u.v. de A50 al verder in procedure zijn en net als de te herprioriteren projecten stikstofruimte nodig hebben, waar nog geen oplossingen voor in beeld zijn. Deze zullen daarmee mogelijk binnen afzienbare tijd stil liggen, wat ook impact heeft op de bemensing van deze projecten. Voor de A50 geldt dat de verkenning bijna is afgerond en op korte termijn een voorkeursbeslissing wordt voorgelegd, waarvoor een structuurvisie moet worden vastgesteld. Het starten van een planstudie voor een project dat stikstofruimte nodig zal hebben in Noord-Brabant en Gelderland vraagt nog afwegingen.

- Als u wenst vast te houden aan het uitgangspunt om wegenprojecten met middelen uit het Coalitieakkoord van een volledig budget te blijven voorzien, dan kan er alleen nog met de resterende budgetten worden geoptimaliseerd ('tweaken').

Punten volgend uit het tweaken – gegeven de eerder genoemde uitgangspunten

Uit dit 'tweaken' volgen de volgende drie ambtelijke punten. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het mogelijk moeten opvangen van prijsstijgingen of een extra taakstelling.

1. Voor opgaven waarbij de inschatting is dat er nog enige realistische kans bestaat op het vinden van oplossingen voor de stikstofproblematiek binnen enkele jaren, wordt het zinvol en wenselijk bevonden om budgetten geheel bij projecten te laten staan.

Voor een zestal kleinere projecten¹ (totaal circa [redacted] is het **ambtelijke voorstel** de budgetten ongemoeid te laten (zie bijlage 1). Dit kan desgewenst in april hoogambtelijk getoetst worden bij de desbetreffende provincies. Belangrijk hierbij is dat:

- Er uit de natuurdoelanalyses geen verslechtering blijkt voor wat betreft de gebieden/habitats waar de projecten deposities op veroorzaken;
- Voor de gevallen waar nog ruimte opgekocht moet worden:
 - er voldoende aanbod is voor extern salderen in de omgeving van het project; en
 - de inschatting is dat de provincie na formatie bereid zal zijn om zelf stikstofruimte te verwerven voor het project, of
 - er politieke ruimte ontstaat voor RWS om zelf extern te salderen (gelet op motie Tweede Kamer²) mét daarbij bereidheid van de provincie om vergunningen in te trekken.

¹ N33 Zuidbroek- Appingedam [redacted] N50 Kampen – Kampen Zuid [redacted] N35 Knooppunt Raalte [redacted] N35 Wierden – Nijverdalen [redacted] A20 Nieuwerkerk – Gouda [redacted] A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken [redacted]

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 34682-147

- Voor één project (N35) geldt dat er al gestart is met de aanleg van natuurcompensatie en stikstofruimte reeds aangekocht, maar waarbij de provincie de vergunning nog moet intrekken.
 - Voor één project (A73 Zaarderheiken) geldt dat bij eerdere berekeningen tot 5 km geen stikstofruimte nodig bleek te zijn. Als dit na nieuwe berekeningen (o.b.v. 25 km) wel het geval blijkt te zijn, dan is uitvoering op dit moment niet kansrijk vanwege de 'stikstoflockdown' die de provincie Noord-Brabant hanteert, omdat er dan deposities plaatsvinden op een gebied waarbij verslechtering is geconstateerd en het niet aannemelijk is dat hier snelle oplossingen voor komen.
 - Voor de N33 Zuidbroek- Appingedam (N33 Midden) is het goed te realiseren dat de provincie deze weg samen met de N33 Noord heeft ingebracht in het pakket 'Ereschuld en perspectief voor Groningen'. Voor de N33 Midden geldt dat de provincie eerder het merendeel van het budget heeft ingezet voor het oplossen van tekorten bij de Zuidelijke Ringweg Groningen.
 - Voor alle overige planstudies buiten de zes projecten wordt het niet realistisch bevonden om hier binnen enkele jaren over de benodigde stikstofruimte te beschikken.
 - Aandachtspunt bij deze projecten is dat dit impact heeft op de capaciteit van stikstofexperts, die nu met voorrang ingezet worden voor de VenR opgaven. Daarnaast geldt dat bemensing van teams aandacht vraagt.
- Een totaaloverzicht van de projecten vindt u in bijlage 2. In bijlage 3 zijn voor alle wegprojecten factsheets opgenomen met daarin een nadere duiding van de consequenties die gepaard gaan met verdere vertraging van de projecten.

2. Met het oog op de onderliggende opgaven van de projecten die nu (voorlopig) stil blijven liggen, is het wenselijk om niet per project (concreet traject) maar per landsdeel/regio te bezien welke zinvolle maatregelen getroffen kunnen worden. Het kan immers zijn dat vertraging van het ene project, leidt tot extra knelpunten op een ander traject. Het ambtelijke voorstel is om hier per landsdeel in afstemming met de regio te komen tot een 'enveloppe' per MIRT-landsdeel, waarin een maximum bedrag wordt afgesproken.

- Hierbij dient gekozen worden tussen een vast bedrag per regio óf een bedrag per regio, dat rekening houdt met de onderliggende opgaven die stil liggen en eventueel de bijdrage die een regio zelf nog wenst te leveren.
- Het beeld is dat bij het eerdere basisscenario, waarin de opgave van [REDACTED] gelijk is verdeeld over te herprioriteren projecten, er voor sommige regio's te weinig geld overblijft en voor sommige regio's teveel. De ambtelijke voorkeur is daarom om niet een gelijk bedrag voor iedere regio te hanteren, maar in samenwerking met RWS en de regio een analyse uit te voeren naar een zinvolle en doelmatige besteding;
- De besteding van deze middelen dient te geschieden aan de hand van een nog op te stellen richtinggevend kader met uitgangspunten, (waarbij oplossende werking ten aanzien van knelpunten centraal uitgangspunt is) welke tijdens het BOL in juni vastgesteld kan worden.
- **Ambtelijk is het voorstel** dat deze middelen alleen aangewend kunnen worden gerelateerd aan lokale en regionale maatregelen die bijdragen aan de onderliggende opgaven van de vertraagde wegprojecten:

- Alternatieve mobiliteitsmaatregelen gericht op het mitigeren van knelpunten die optreden doordat het project verder vertraagd (Beter Benutten achtige zaken);
 - Maatregelen die zelfstandig genomen moeten worden doordat projecten voorlopig niet uitgevoerd kunnen worden, bijvoorbeeld geluidsmaatregelen en VenR opgaven (waarbij de maakbaarheid van RWS randvoorwaardelijk is en dit ingepast moet worden in de programmering van RWS, wat herprioritering vraagt).
3. In algemene zin geldt dat er – na het invullen van de opgave van [REDACTED] – er circa [REDACTED] resteert aan projectbudgetten. Het beeld is dat slechts een deel hiervan zinvol besteed kan worden aan alternatieve maatregelen zoals geschetst onder 2. Voor het resterende bedrag zijn er twee opties:

Optie 1: per project in het MIRT overzicht en de begroting een klein budget laten staan met oog op een toekomstige doorstart.

Voordelen:

- De knelpunten en oplossingen die deel uitmaken van de projecten zijn het resultaat van een zorgvuldige inhoudelijke afweging en zijn daarmee verdedigbaar richting IRF en Kamer.
- Deze optie is in lijn met uw uitspraken tijdens het Commissiedebat van 30 maart jl. richting het lid Stoffer, waarbij u aangegeven heeft dat projecten met een deel van het budget in het MIRT blijven. Daarbij heeft u overigens wel aangegeven dat dit onderdeel is van een puzzel die nog gelegd moet worden, wat onderdeel is van het bestuurlijk proces met de regio.
- Deze optie geeft regionale bestuurders mogelijk het meeste comfort dat de projecten behouden blijven en op termijn weer opgepakt worden.

Nadelen:

- De meeste planstudies hebben maatschappelijke impact, bijvoorbeeld op de waarde van woningen en grond of vanwege benodigde onteigening. Door budgetten te laten staan bij deze concrete projecten, ontstaat het beeld dat deze projecten ook als zodanig uitgevoerd gaan worden. Het is echter onduidelijk wanneer deze projecten weer opgepakt kunnen worden. Daarmee wordt mogelijk een jarenlange onzekerheid gecreëerd voor burgers/bedrijven. De Nationale Ombudsman heeft zich hier in het verleden al eens over uitgesproken³.
- Het beperkte budget is een fractie van hetgeen nodig is om het project tot uitvoering te brengen en geeft daardoor alleen perspectief voor het opnieuw opstarten van deze projecten als later aanvullend budget beschikbaar wordt gesteld (en ook aan andere voorwaarden o.g.v. maakbaarheid en stikstof wordt voldaan). Het wordt evenmin zinvol geacht om uitsluitend onderdelen van een project uit te voeren;
- Middelen blijven voor onduidelijke periode onbenut, terwijl er voldoende opgaven blijven die middelen vragen de komende jaren. Deze optie biedt geen ruimte aan meer generieke maatregelen voor de tussenperiode, bijvoorbeeld uit het Impulsprogramma Goederenvervoer of een eventueel benodigde impuls op Schoon en Emissieloos Bouwen gelet op de stikstofopgaven bij VenR.

³ https://www.nationaleombudsman.nl/uploads/2013-144_rapport_tracebesluiten_3.pdf

- Door middelen aan concrete inframesmaatregelen uit projecten te koppelen, is er minder flexibiliteit om op het moment van een nieuwe IMA (2025) eventueel andere afwegingen te maken, bijvoorbeeld als het gaat om nieuwe trajecten die op zullen poppen omdat de vertraging van projecten leidt tot nieuwe knelpunten op andere trajecten. Dit kan ertoe leiden dat op een later moment alsnog besluiten heroverwogen moeten worden.

Optie 2: de projecten blijven in het MIRT, maar zonder middelen en met de status van 'verkenning'. De middelen gaan in één generieke 'pot voor verkenningen' (waarbinnen eventueel ook nog een regioverdeling aan de orde zou kunnen zijn).

Voordelen:

- Door het project als verkenning te positioneren, blijft een eventueel benodigde onteigening niet in de lucht hangen maar dient dat opnieuw bezien te worden op het moment er weer ruimte ontstaat om opnieuw met de opgave aan de slag te gaan. Naar burgers toe blijft er sprake van enige onzekerheid, maar in mindere mate dan wanneer projectbesluiten/planstudies als zodanig overeind worden gehouden met daaraan gekoppeld enig budget.
- Een landelijke 'pot' biedt ruimte voor generieke (niet lokale of regio-specifieke) maatregelen gericht op onderliggende opgaven: bijvoorbeeld modal-shift, extra maatregelen rond schoon en emissieloos bouwen ten behoeve van VenR opgaven of het starten van een nieuwe verkenning voor nieuwe knelpunten die ontstaan als gevolg van vertragingen.
- Een landelijke pot biedt meer flexibiliteit indien er middelen resteren op het moment er weer ruimte is (financieel, personeel en stikstof) om aan de hand van de IMA-2025 af te wegen aan welk(e) project(en) de middelen op dat moment het meest effectief op ingezet kunnen worden.

Nadelen:

- De projecten zijn in het verleden al goed onderzocht en het lijkt reëel dat voor wat betreft de onderliggende opgaven er op het moment er weer ruimte ontstaat, er opnieuw uitgekomen wordt op maatregelen zoals nu voorgesteld. Dat geldt in elk geval voor de top 10 projecten uit de file top 50, die naar verwachting grosso modo ook tot de belangrijkste projecten zullen blijven behoren.
- Bestuurders in de regio zullen het gevoel hebben te zijner tijd opnieuw hun project te moeten 'bevechten' voor middelen. Feitelijk zal dit overigens sowieso aan de orde zijn, omdat de budgetten per definitie te klein zijn voor de specifieke projecten en een nieuw kabinet nieuwe afwegingen te maken heeft over inzet van middelen.
- De vraag is of IRF akkoord gaat met deze werkwijze. De budgetten kunnen worden aangemerkt voor aanvullende ombuigingen.

Gelet op de wens om projecten in het MIRT overzicht te behouden en deze weer op te starten op het moment er weer ruimte is **het ambtelijke voorstel** om optie 1 te hanteren. De inschatting is dat deze optie op meer draagvlak kan rekenen in de regio dan optie 2. Voornaamste aandachtspunten zijn de maatschappelijke impact van het op de agenda houden van ingrijpende verkenningen en planstudies en de behoefte aan eventuele generieke maatregelen zoals uit het Impulsprogramma Goederenvervoer.

Ad 2. De mogelijkheden en betekenis van het behouden van opgaven/projecten in het MIRT

Voor alle projecten waarvan het budget wordt verminderd en/of die geraakt worden door stikstof, zijn afwegingen te maken rond het vervolg van deze opgaven en projecten. Dit bevat de vraag hoe opgaven in het MIRT worden behouden indien budget wordt verminderd, gegeven de bestuurlijke afspraken, genomen (voorkeurs- of ontwerp-) besluiten, de MIRT-spelregels en de eventuele maatschappelijke impact. Ook bevat dit de vraag hoe verder gewerkt kan worden aan verkenningen gegeven de stikstofproblematiek.

Verkenningen wegen

- Aan verkenningen voor wegen wordt doorgewerkt. Daarbij dient in afstemming met de regio te worden gezien of er a) nieuwe uitgangspunten moeten worden toegevoegd (gelet op stikstof) en b) deze verkenning doorloopt *tot* aan een voorkeursbeslissing of *tot en met* bestuurlijke besluitvorming hierover.
- Belangrijke overweging op het moment een structuurvisie moet worden vastgesteld (bij ingrijpende voorkeursalternatieven), is de mate waarin partijen/burgers geraakt worden door de plannen (bijvoorbeeld onteigening) en de onzekerheid waarmee zij geconfronteerd worden voor wat betreft het wel of niet kunnen doorzetten van de planstudie en het nemen van een Tracébesluit. Dit geldt overigens ook voor verkenningen in het kader van de ontsluiting van woningbouwprojecten, waarbij middelen ongemoeid blijven maar de inschatting is dat planstudies stil komen te liggen vanwege stikstof (voorbeeld A50).
- In het MIRT overzicht kunnen de keuzes hieromtrent nader uitgelegd worden.

Planstudies wegen

- Voor de planstudies waarvan de budgetten zijn geherprioriteerd, geldt het uitgangspunt dat deze ook in het MIRT blijven. Het ambtelijke voorstel is dat deze afzonderlijk op een tabblad weergegeven worden, als bijzondere categorie.
- Belangrijk is dat er goed geduid wordt wat de status is van deze projecten, wat het moment is om opnieuw met deze projecten of onderliggende opgaven aan de slag te gaan en wat daarvoor nodig is. Die duidelijkheid is nodig zowel richting de regio's als richting Tweede Kamer.
- De wijze waarop deze projecten of opgaven in het MIRT opgenomen worden, hangt samen met de keuzes onder ad 1. en de impact daarvan (zie onder voor- en nadelen).
- In algemene zin geldt dat reeds gemaakte bestuurlijke afspraken met de regio niet meer één op één van toepassing zullen zijn en zullen moeten worden herzien of geheel teruggenomen/ingetrokken.

Maatschappelijke impact

- Als projecten zonder volledige dekking in het MIRT blijven staan, blijft voor omgevingspartijen het besluit 'boven hun hoofd hangen'. Juridisch is dit mogelijk, maar maatschappelijk kan dit onwenselijk zijn. Dit zou kunnen worden voorkomen door MIRT-Planuitwerkingen zonder volledige dekking 'terug te zetten' naar de MIRT-Verkenning, met wederom het vraagstuk of er wordt doorgewerkt tot of tot en met het Voorkeursbesluit. Ook dit laatste kan immers tot maatschappelijke onzekerheid leiden (in de situaties waarbij het opstellen van een structuurvisie noodzakelijk is). Dit kan per project worden gezien en kan in afstemming met de regio bepaald worden.

Juridische impact

- De MIRT-spelregels zijn gericht op een gefaseerd en politiek-bestuurlijk zorgvuldig proces. Ze zijn daarmee een aanvulling op de juridische

besluitvorming. Naarmate een project verder in de MIRT fasen zit, neemt het juridische aandeel toe: een MIRT-onderzoek is geheel vormvrij, een Tracébesluit stevig juridisch verankerd.

- Dit betekent dat MIRT-onderzoeken en MIRT-verkenningen vooral bestuurlijke afspraken zijn, die zonder juridische consequenties herzien kunnen worden.
- Een startbeslissing, voorkeursbeslissing en OTB zijn geen juridische besluiten, maar beleidsbeslissingen. Het afwijken van de MIRT-spelregels met betrekking tot benodigde reserveringen kent daarom ook geen direct juridische gevolgen, wel voor de bestuurlijke afspraken met de regio en de benodigde financiële reserveringen.
- Er worden geen projecten met een onherroepelijk TB geherprioriteerd. Het benodigd budget moet juridisch gezien gedekt zijn op het moment dat het TB wordt vastgesteld. Een TB moet deugdelijk gemotiveerd zijn en geen of duidelijk (veel) te weinig budget is in de ogen van een rechter een gebrek in de deugdelijke motivering.

Politiek-bestuurlijke impact

- Het (tijdelijk) aanhouden van projecten en elders inzetten van de daarvoor gereserveerde middelen is niet beschreven in de MIRT-spelregels, maar de Spelregels sluiten dit ook niet uit. Dit betekent dat we met het behouden van opgaven zonder budgetten in het MIRT overzicht, naar de letter van de Spelregels niet afwijken.
- Bestuurlijk wordt dit uiteraard anders ervaren, zeker gezien in veel gevallen sprake is van cofinanciering vanuit de regio. De ambtelijke inschatting is dat deze budgetten dan ook door de regio zullen worden teruggetrokken.

Ad 3. Proces met de regio's: voorstel voor inhoudelijke punten tijdens het extra (nog te plannen) bestuurlijke overleg in mei

In een aparte nota (nota 3) wordt u een aantal besluiten voorgelegd rond het proces met de regio's in den brede (breder dan de herprioritering MF/strategische heroriëntatie).

Overzicht bestuurlijke overleggen irt herprioritering MF/strategische heroriëntatie

- Medio mei: informele Bestuurlijke Oploop MIRT (iBO MIRT) met alle landsdelen. Door DBO wordt gezocht naar een passend moment in uw agenda en die van de Stas (relevant hierbij is de timing van de interne financiële besluitvorming, zie nota 1).
- 13-15 juni: Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (zie nota 3).
- 5 juli: CD MIRT
- Augustus/september: Mogelijk extra bestuurlijk overleg rond de herprioritering MF/strategische heroriëntatie
- November: BO's MIRT

Voorstel inhoudelijke punten tijdens de informele Bestuurlijke Oploop MIRT.

- Overzicht van projecten waarvan het budget op Prinsjesdag naar verwachting naar beneden wordt bijgesteld (wegen, vaarwegen en spoor).
 - Volgt uit uw interne besluiten richting begrotingsindiening (zie nota 1).
 - Inschatting van FEZ is dat FIN akkoord zal zijn met het delen van deze lijst met projecten met de regio's tijdens het iBO MIRT (in mei). Een bevestiging hiervan door FIN is nog niet ontvangen, de vraag staat uit bij FIN.

- De meeste van deze projecten kennen cofinanciering. Uit de nog te voeren bestuurlijke overleggen met de regio's (mei, BOL's in juni) moet blijken hoe de provincies aankijken tegen de eerder toegezegde cofinanciering.
- Overzicht van projecten (uit alle MIRT fasen) waarvan het budget naar verwachting niet wordt geraakt.
 - Dit betreft logischerwijs alle andere projecten. Relevantie van het delen van het overzicht is dat ook inzichtelijk wordt wat allemaal wél blijft.
- Inzicht in hoe wel/niet verder gewerkt wordt aan projecten waarvan budget verminderd wordt, en projecten waar het project niet verminderd wordt maar die wel stikstofproblematiek kennen. Volgt uit keuzes onder 2.
- Inzicht in hoe projecten in het MIRT blijven staan. Volgt uit keuzes onder 2. En inzicht op hoe mogelijk op termijn tot een doorstart kan worden gekomen.
- Inzicht per regio in programmering instandhouding.
 - Reden: zo wordt duidelijk wat aan instandhouding geprogrammeerd staat voor de regio, nu een deel van de aanleg niet door kan gaan.
 - Uitzoekpunt: wat kan hier worden gedeeld.
- Vooruitblik aanpak rond besteding resterende middelen en alternatieve maatregelen.
 - Volgend uit keuzes onder ad 1 en 2.
- **Bespreekpunt:** deelt u dit beeld van inhoudelijke punten voor het bestuurlijk overleg in mei?
- **Aandachtspunt:** als al deze informatie in mei met de regio's wordt gedeeld, hebben zij al veel informatie die de kamer nog niet heeft. **Afgewogen moet worden** of met het informeren van de kamer gewacht kan worden tot na de BOL, of dat er nog voorafgaand aan de BOL een brief aan de Kamer wordt verzonden?

Bijlage 1 - Mogelijk kansrijke projecten i.r.t. stikstofruimte

Project	Budget	Waarom mogelijk kansrijk	Randvoorwaardelijk	Provincie
N35 Nijverdalen-Wierden		Overijssel wil dit project graag. Benodigde ruimte reeds opgekocht, contract getekend en gekoppeld aan project. Compensatienatuur reeds aangelegd.	Gekochte ruimte moet nog getoetst worden en bruikbaar worden bevonden. Nieuwe GS moet bereid zijn om vergunningen in te trekken. Nog uit te brengen natuurdoelanalyses moeten niet leiden tot 'stikstof-lockdown'.	Overijssel
A73 Knooppunt Zaanderheiken		Beperkte omvang van depositie, mogelijkheid aanwezig dat geen stikstofruimte benodigd is. Regio heeft in potentie voldoende aanbod aan op te kopen stikstofruimte van bedrijven.	Indien wel stikstofruimte nodig blijkt te zijn: dan op dit moment geen optie want betreffende N2000 gebieden in Noord-Brabant kennen 'stikstof-lockdown'.	Limburg
N35 Knooppunt Raalte (regio)		Overijssel wil dit project graag. Beperkte omvang van depositie. Regio heeft in potentie voldoende aanbod aan op te kopen stikstofruimte van bedrijven.	Politieke ruimte voor RWS om tot opkoop over te gaan, met bereidheid van nieuwe GS om vergunningen in te trekken. Of: bereidheid provincie om zelf ruimte te verwerven voor dit project. Nog uit te brengen natuurdoelanalyses moeten niet leiden tot 'stikstof-lockdown'.	Overijssel
N50 Kampen-Kampen Zuid		Overijssel wil dit project graag. Beperkte omvang van depositie. Regio heeft in potentie voldoende aanbod aan op te kopen stikstofruimte van bedrijven.	Politieke ruimte voor RWS om tot opkoop over te gaan, met bereidheid van nieuwe GS (mogelijk ook Gelderland, maar daarbij draagvlak voor dit project) om vergunningen in te trekken. Of: bereidheid provincie om zelf ruimte te verwerven voor dit project. Nog uit te brengen natuurdoelanalyses moeten niet leiden tot 'stikstof-lockdown'.	Overijssel
N33 Zuidbroek-Appingedam		Provincie heeft deze weg samen met de N33 Noord ingebracht in het pakket 'Ereschuld en perspectief voor Groningen'. Beperkte omvang van depositie. Natuur in de omgeving lijkt in redelijke staat te zijn. Regio heeft in potentie voldoende aanbod aan op te kopen stikstofruimte van bedrijven.	Politieke ruimte voor RWS om tot opkoop over te gaan, met bereidheid van nieuwe GS om vergunningen in te trekken. Of: bereidheid provincie om zelf ruimte te verwerven voor dit project. Nog uit te brengen natuurdoelanalyses moeten niet leiden tot 'stikstof-lockdown'.	Groningen
A20 Nieuwerkerk-Gouda		Beperkt aantal N2000 gebieden, op redelijke afstand: naar verwachting beperkte omvang van depositie. Regio heeft in potentie voldoende aanbod aan op te kopen stikstofruimte van bedrijven.	Politieke ruimte voor RWS om tot opkoop over te gaan, met bereidheid van nieuwe GS om vergunningen in te trekken. Of: bereidheid provincie om zelf ruimte te verwerven voor dit project. Nog uit te brengen natuurdoelanalyses moeten niet leiden tot 'stikstof-lockdown'.	Zuid-Holland

Bijlage 2: financiële dekking projecten

		Begroting 2023	Bespreking 15 maart	Optimalisatie stikstof	Ca middelen WoMo	Fileknelpunt zonder MIRT en met BNG	Woningbouw
Overige budgetten							
Afroken tolreservering BBV en ViA15	Nationaal					-	-
Verkenningen							
N35 Wijthmen-Nijverdal	Oost					-	Zeer beperkt; geen NOVEX
A9 Rottepolderplein	Noordwest					-	
A58 Breda-Tilburg	Zu d					17	Breda 10.000 woningen 2040, Tilburg 7.500 woningen 2040
A27 Zeewolde-Eemnes	Noordwest					-	Almere Oosterwold
A15 Papendrecht-Gorinchem	Zu dwest					1	
Planstudies							
A2 Deil-Den Bosch/Vught	Zu d					7	15.000 woningen tot 2040
Rijksbijdr NRW Utr	Noordwest					-	
InnovA58 A-G	Zu d					-	Breda 7.500 woningen tot 2040
N33 Zu dbroek - App.	Noord					-	
Innovaties InnovA58	Zu d					-	
A67 Leen-Geldrop	Zu d					-	Eindhoven 62.000 woningen tot 2040
A1/A35 Kn. Azelo-B.	Oost					-	N.v.t.
Werkt op korte termijn toe naar ontwerp-TB							
N50 Kampen-Kampen Zd	Oost					20	Gebiedsontwikkeling Kampen
N35 Knooppunt Raalte (regio)	Oost					-	N.v.t.
A20 Nieuwerkerk - Gouda	Zu dwest					9	
A1/A30 Barneveld	Oost					4	Grootschalige woningbouwlocaties Amersfoort en Foodvalley
Werkt op korte termijn toe naar TB							
N35 Wierden-Nijverdal	Oost					-	
A67/A73 Knp.Zaarderh	Zu d					-	
A4 Haaglanden - N14	Zu dwest					11	
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	Noordwest					3	27.000 woningen rond Amersfoort, Foodvalley
Alternatieve maatregelen							
alternatieve maatregelen	nat onaal					-	
Projecten met aanvullende CA-middelen							
Veiligheid Rijks N-wegen	Nationaal					-	
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven	Oost					10	
A16 Van Brienenoord-corridor	Zu dwest					?	
A4 Burgerveen - N14	Zu dwest					12	
A7/A8 Amsterdam-Hoorn	Noordwest					6	
A6 Almere Oostvaarders - Lelystad	Noordwest					13	
InnovA58: Eindhoven-Tilburg	Zu d					18	
Vastgesteld TB							
A12/A27 Ring Utrecht	Noordwest						
A12/A15 Ressen-Oudbroeken	Oost						
Dekkingsopgave							
Totaal	Nationaal						
100% budget							

Naam project	MIRT fase ¹	Doel ²	Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting)	Relatie tot woningbouw - opgave	Regionale bijdrage (in mln.)	VenR en of BenO component	MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken)	Overige informatie
N35 Wijthmen – Nijverdal	v	d, vv en l	Onvrede en onbegrip. Jarenlange lobbytraject	nvt	█	Nader uitzoeken	Ja	afhankelijkheid met project kp Raalte MIRT-Verkenning is bijzonder, ook grote afhankelijkheden met de planuitwerking N35 Nijverdal-Wierden.
A9 Rottepolderplein	v	d en vv	Teleurstelling en wens tot alternatieve inzet middelen	Niet bekend	█	Nee	Nee	
A58 Tilburg-Breda	v	d en vv	Teleurstelling, gelet op besluit uit 2022	Ja	█	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	
A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde	p&s	d, vk en l	Verbazing, geen draagvlak zonder alternatieve maatregelen	Ja	█ █ █	Stichtsebruggen en Onderhoudsmaatregelen als overbruggingsmaatregel	Nee	Ligt dicht tegen N2000 gebied (Eemmeer)
A15 Papendrecht-Gorinchem	v	d, vv, r en vk	Teleurstelling en verbazing	Nee	█	Enkele kunstwerken	Nee	De A15 heeft na Sliedrecht "slechts" 2x2 rijstroken, wat voor een belangrijke achterlandverbinding met veel vrachtverkeer (TEN-T netwerk) eigenlijk niet "passend" is.
A2 Deil-Vught	v ³	d en vv	Regio zal not amused zijn	Ja	█ █ █	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Is een alternatieve Noord-Zuid verbinding voor de A27 Houten Hooipolder (parallel). Rijk en regio werken aan een Quickwin pakket.

¹ MIRT fase: v= verkenning, p&s= planning en studies,

² Doel project/ maatregel: levert een bijdrage aan doorstroming (d), verkeersveiligheid (vv), robuustheid (r), vestigingsklimaat (vk) en leefbaarheid (l)

³ Verkenning afgerond in 2022

Naam project	MIRT fase	Doel	Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting)	Relatie tot woningbouw - opgave	Regionale bijdrage (in mln.)	VenR en of BenO component	MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken)	Overige informatie
A67 Leenderheide-Geldrop	p&s	d en vv	Mogelijke discussie of de Provincie nu al haar bijdrage terug wil	Ja	■	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	
A1/A35 Knoop punt Azelo	v	d en vv	Wens tot investeren van resterend budget in verkeerssignalering. Heeft in de regio bestuurlijk niet de hoogste prioriteit.	Nee	■	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Project zou een gecombineerde Verkenning/planuitwerking doorlopen. Gezien de verkeersaantrekkende werking was een MER-procedure noodzakelijk. Vanwege de beperkt beschikbare capaciteit is echter nooit gestart met deze gecombineerde verkenning/planuitwerking.
N50 Kampen Kampen zuid	p&s	d en vv	Ontsteld, de regio en de Tweede Kamer hechten zeer aan dit project, met name vanwege de verkeersveiligheidsopgave.	Zeër beperkt	■	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	
N35 Raalte Knoop punt	p&s	d en vv	Zullen ontstemd reageren, wachten al jaren.	Zeër beperkt	■ ■ ■	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Tijdens bestuurlijk overleg in februari is afgesproken dat de verschillende partijen op zoek gaan naar manieren om hun bijdrage te verhogen
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knoop punt Gouwe	p&s	d en vv	Project heeft brede steun in de regio, besluit zal leiden tot verontwaardiging.	Ja	■	aantal viaducten o.a. 'Groene brug'	Ja	
A1/A30 Barneveld	p&s	d en vv	Verbazing, geen draagvlak voor dergelijk besluit.	Ja	■	Nader uitzoeken	Ja	project Hoevelaken is afgestemd op de scope van het project A1/A30 Barneveld

A1/A28 Knpt. Hoewelaken	p&s	d	Verbazing bij de regio. Eerder heeft de TK gevraagd om het project Hoewelaken zo snel mogelijk uit te voeren	Ja		Arkervaartbrug en nog een 1 ander kunstwerk	Ja	De scope van het project Hoewelaken is afgestemd op de scope van het project A1/A30 Barneveld. Als het ene project wel doorgaat en het andere niet dan levert dit conflicten op, mogelijk terug naar de eerdere gemaakte afspraken (scopewijziging voor beide projecten).
----------------------------	-----	---	--	----	--	---	----	---

MIRT fase: v= verkenning, p&s= planning en studies,

Doel project/ maatregel: levert een bijdrage aan doorstroming (d), verkeersveiligheid (vv), robuustheid (r), vestigingsklimaat (vk) en leefbaarheid (l)

1. Project naam: Verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal

Huidige MIRT fase: Verkenning

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

De N35 is de rechtstreekse verbindingsweg van Zwolle naar de regio Twente en Duitsland. Regio Zwolle en Regio Twente zijn de twee grootste economische centra van Overijssel. De N35 is daardoor van grote economische betekenis voor de provincie Overijssel. Het in 2020 uitgevoerde verkeersonderzoek laat zien dat er knelpunten bestaan op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Door de hoge verkeersintensiteiten in combinatie met vele kruispunten en het beperkte aantal opstelstroken bij deze kruispunten is er sprake van hinder in doorstroming en een groter risico op ongevallen. De doelstelling van de Verkenning is daarom het verbeteren van de verkeersveiligheid, de doorstroming, en de leefbaarheid (oversteekbaarheid) – in samenhang – van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

De startbeslissing is in maart 2022 genomen na een jarenlang lobbytraject vanuit de Tweede Kamer en regio. Het zal daarom zeker niet goed vallen als dit project niet wordt uitgevoerd. Tijdens een BAG eind maart 2023 heeft **persoonsgegevens** al zijn onvrede geuit over de schuif van aanleg naar instandhouding. Hier speelt ook mee dat de provincie Overijssel van de het gereserveerde budget inlegt.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

- Verkeersveiligheidsproject N35 Wijthmen-Nijverdal (MeerVeilig3) met maatregelen om korte termijn de verkeersveiligheid van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal te verbeteren.
- Knooppunt Raalte (een separaat project dat wel ligt op het tracé van de Verkenning. Het oplossen van de problematiek bij knooppunt Raalte lijkt randvoorwaardelijk het aanpakken van de problematiek in de Verkenning). Provincie Overijssel trekt dit project.
- Lopende saneringsopgave onder het Meerjaren Programma Sanering Geluidhinder (MJPG), de N35 valt onder het saneringsplan Oost Nederland Fase 2
- Mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zoals een transferium bij station Raalte en een nieuw
- P+R terrein, de bouw van de tweede fase van woonwijk 'Franciscushof' in Raalte-Noord, woningbouw Heino en Mariënheem;
- De ontwikkeling van meer snelle fietsroutes in de regio, waaronder de F35;
- N35 Nijverdal-Wierden;
- Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle/MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving;
- Mobiliteitsaanpak Corridor N35 Zwolle – Enschede;
- Ontwikkelingen rond de spoorverbinding Zwolle – Enschede;
- Gebiedsgerichte stikstofaanpak (provincie Overijssel)

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Binnen de 900.000 woningen en de daarbij horende afspraken zijn geen afspraken gemaakt die direct raken aan dit project. Er is geen sprake van ontsluiting van grootschalige woningbouwgebieden.

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Rijk en regio reserveren ieder [redacted] beschikbaar is voor de realisatie. De bijdrage van [redacted] van het Rijk is taakstellend. De bijdragen zijn inclusief btw. Regio heeft al aangegeven dat zij waarschijnlijk haar bijdrage intrekt indien de plannen niet doorgaan. Er is nog geen realisatiebudget uitgegeven, enkel verkenningenbudget.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Vooralsnog niet in beeld.

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Vooralsnog niet in beeld.

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Ja, de N35 valt onder het saneringsplan Oost Nederland Fase 2.

8. Zijn er overige bijzonderheden

De afhankelijkheid met project kp Raalte MIRT-Verkenning is bijzonder, evenals de 50% cofinanciering vanuit de regio. Ook zijn er grote afhankelijkheden met de planuitwerking N35 Nijverdal- Wierden. De doorstroming op dat tracé bepaalt mede de doorstroming op het tracé van de verkenning.

2. Project naam: A9 Rottepolderplein

Huidige MIRT fase: Verkenning

9. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

- Het doel van deze MIRT-verkenning is om met beperkte ingrepen het verbeteren van de verkeersdoorstroming in het knooppunt Rottepolderplein. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt;
- Medio 2021 heeft de minister besloten om binnen de scope en budget [REDACTED] de focus te leggen op het verbeteren van de doorstroming aan de oostkant van de A9 (richting het noorden), de A200 en het verkeersplein;
- In oktober 2022 is de minister geïnformeerd dat het de verwachting is dat er binnen de scope van de verkenning geen veilig maakbaar voorkeursalternatief (VKA) mogelijk wordt geacht. Daarmee zou de MIRT-verkenning eindigen zonder VKA. Dit betekent dat de doorstromings- en verkeersveiligheidsopgave rond het Rottepolderplein (A9) blijft bestaan.
- Momenteel wordt nog wel onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid (en daarmee ook doorstroming en betrouwbaarheid). Immers veel vertragingen in dit gebied worden veroorzaakt door incidenten en op dit deel is sprake van een black-spot (een wegvak met relatief veel ernstige ongevallen). Afronding voorzien in Q3 2023.

10. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

- De betrokken regionale partijen (provincie Noord-Holland, vervoerregio Amsterdam en omliggende gemeenten) hebben eerder hun teleurstelling geuit over het uitblijven van een passende oplossing voor het Rottepolderplein. De regio vindt het belangrijk dat de bereikbaarheidsopgave voor de A9 op de agenda blijft staan. De regio ziet graag dat de middelen [REDACTED] beschikbaar blijven voor dit gebied en dat Rijk en regio samen kijken naar een alternatieve aanpak (mobiliteitstransitie/verkeersveiligheid).

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

- Niet duidelijk. Wel is in voorgaande MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA, 2017) geconcludeerd dat de autobereikbaarheid van de noordwestkant van de Metropoolregio Amsterdam onder druk komt te staan door de toenemende files op de A9-corridor (Alkmaar-Raasdorp). De knelpunten op deze corridor zijn het grootst in het zuidelijk deel, rond knooppunt Rottepolderplein, en nemen naar het noorden toe af. Het aanpakken van het Rottepolderplein, zowel in noord- als zuidelijke richting, werd daarbij als logische eerste stap gezien en een voorwaarde voor evt. verdere oplossingsrichtingen voor de langere termijn.

11. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

- Niet bekend.

Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Voor de MIRT-verkenning is een taakstellend Rijksbudget gereserveerd van ca. ████████ Dit bedrag was onderdeel van het oorspronkelijke programmabudget Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van ████████ (Rijksdeel Wegen, Gebiedsprogramma regio Amsterdam, dat gereserveerd is in Ontwerpbegroting 2018 conform BO-MIRT afspraken 2016). Het is dus mogelijk dat het beeld bij de regio bestaat dat het budget is geormerkt voor wegoplossingen binnen deze regio.

12. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

- Nee

13. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

- Nee

14. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

- Nee

15. Zijn er overige bijzonderheden

3. Project naam: A58 Tilburg-Breda

Huidige MIRT fase: MIRT-Verkenning

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid. In (NMCA), waarin naast de mobiliteitsontwikkeling ook de potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld worden gebracht, blijkt dat de economische verlieskosten op de A58 tussen Tilburg en Breda rond 2030 zo'n ████████ op jaarbasis bedragen.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: Rijk en regio hebben in zowel de Programmaraad SmartwayZ.NL als het BO MIRT najaar 2022 afgesproken de onderzoeksfase van de MIRT-verkenning A58 aan te houden zonder de ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Als gevolg van een geraamd budgettekort en een forse stikstofopgave is er nu geen sprake van een vergunbaar en te bekostigen voorkeursalternatief. In de Programmaraad SmartwayZ.NL en het BO MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg - Breda wordt uitgebreid met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm (uitbreiding 2x3 'naar binnen'). Bij voldoende budget- en stikstofruimte kan de MIRT-verkenning na actualisatie alsnog worden afgerond.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: Samenhang met realisatie A58 Eindhoven-Tilburg

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: De gemeente Tilburg bouwt in de periode tot en met 2030 5.000 woningen in het Kenniskwartier waarbij de mobiliteitstransitie integraal onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet.

De gemeente Breda bouwt in de periode tot en met 2030 2.900 woningen in Crossmark/'t Zoet, waarbij de mobiliteitstransitie onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet. Voor de periode na 2030 werkt de gemeente de mogelijkheden om binnen Crossmark /'t Zoet aanvullend nog tussen 2.300 en 4.000 woningen te bouwen nader uit. De A58 is vooral van belang voor doorgaand verkeer.

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: Zie antwoord op vraag 3. De raming van de kosten van de meest voor de hand liggende variant in de eerder uitgevoerde onderzoeken bedroeg € 70 mln. (inclusief btw). Hierbij is uitgegaan van een smalle extra rijstrook, de innovatiestrook. Conform de MIRT-spelregels is bij het starten van de verkenning 75 % van het budget van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting gereserveerd, in casu ██████████

■■■■■■■■■■. De provincie Noord-Brabant heeft toegezegd hiertoe maximaal ■■■■■■■■■■ bij te dragen. Het resterende bedrag is door het ministerie van IenW gereserveerd.

Ook cofinanciering regio in € aangeven. ■■■■■■■■■■

En hoeveel (realisatie) budget is er al uitgegeven. ■■■■■■■■■■

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

8. Zijn er overige bijzonderheden [Geen](#)

4. Project naam: A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde

Huidige MIRT fase: [planning en studies](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord:

De A27, de rijksweg tussen Breda en Almere, vormt één van de belangrijkste routes voor het wegverkeer door midden-Nederland. Het traject knooppunt Eemnes - Zeewolde ligt grotendeels in de Gooi en Vechtstreek en verbindt en ontsluit Almere en de rest van (zuidelijk) Flevoland met midden-Nederland. Daarmee vormt dit deeltraject een belangrijke ontsluitende route aan de oostkant van de MRA.

De MRA staat de komende jaren voor grote uitdagingen om het aantrekkelijke woon- en vestigingsklimaat te behouden. Er is een noodzaak om de komende jaren een grote hoeveelheid woningen bij te bouwen, om daarmee bij te dragen aan de oplossing van het woningtekort. Tot 2040 komen er nog ruim 250.000 woningen in de metropoolregio bij en groeit ook het aantal arbeidsplaatsen. Alleen al in Almere is een opgave van 65.000 tot 75.000 woningen gepland en in Lelystad 15.000 tot 20.000 woningen, wat vraagt om een passende mobiliteitsopgave om de regio bereikbaar te houden. De bereikbaarheid van economische centra, bestaande en nieuw te ontwikkelen woongebieden staat nu al onder druk, doordat reistijden over de weg toenemen en het openbaar vervoer de groei van de mobiliteit niet kan verwerken. Ook de bereikbaarheid van economische centra voor het goederenvervoer neemt af. Met de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven staat ook de leefbaarheid onder druk.

2. Welke reactie verwachten we van de regio (Noord – West)? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord:

Het stilleggen danwel terugzetten naar MIRT Verkenning zal verbazing oproepen. De wethouders in de regio hebben eerder gezegd om wel mee te willen helpen met het zoeken naar stikstofmaatregelen. Draagvlak zal gering zijn voor het stilleggen van dit project, zonder dat daar iets tegenover staat. De MIRT Verkenning is nog niet gestart ivm ontbreken van voldoende financiële middelen. Dit project wordt weer geagendeerd op BO MIRT november 2023. Dit project heeft uiteindelijk geen additionele middelen gekregen uit de WoMO middelen

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: [Er is een samenhang met SBAB en de woningbouwopgave Almere](#)

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord:

Op 15 maart 2023 ondertekenden minister Hugo de Jonge voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de bestuurders van de provincies en gemeenten van Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) drie regionale Woondeals. Tot en met 2030 moeten er in totaal ruim 220.000 woningen bij komen. In Flevoland is het streven 20.904 betaalbare woningen in Almere en Lelystad en 5.734 in Zeewolde, Urk, Noordoostpolder en Dronten.

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord:

Regio betaalt

Er zijn bij het BO MIRT geen nadere bestuurlijke afspraken gemaakt dmv een bestuursovereenkomst. De Minister dient nog een startbeslissing te nemen.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord:

Stichtsebruggen, er zijn scheurtjes geconstateerd in de oudste brug, er worden herberekeningen uitgevoerd.

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Onderhoudsmaatregelen als overbruggingsmaatregel zoals bv. overlaging etc.

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: Nee, vooralsnog niet

8. Zijn er overige bijzonderheden

Ligt dicht tegen N2000 gebied (Eemmeer), dus er speelt stikstofproblematiek, net als bij Hoevelaken.

5. Project naam: A15 Papendrecht-Gorinchem

Huidige MIRT fase: MIRT-Verkenning, opstellen Voorkeursbeslissing

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Met het project worden de knelpunten 15, 23, 33 en 39 uit de File Top 50 aangepakt.

Tussen Sliedrecht en Gorinchem staan ook in de huidige situatie zeer regelmatig files. Het traject is zeer filegevoelig, met name door de aanwezige flessenhals (teruggang van 3 rijstroken naar 2 rijstroken) bij Sliedrecht richting Gorinchem. Na realisatie van het project zal de A15 2x3 rijstroken hebben.

Onder de streep zal meer verkeer vanaf het OWN worden afgewikkeld over het HWN. De A15 stroomt beter door én wikkelt meer verkeer af.

De A15 is een belangrijke achterlandverbinding tussen de Rotterdamse haven en Duitsland en maakt deel uit van het TEN-T netwerk.

EVO/TLN heeft de file op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem meerdermalen benoemd als 'duurste file van Nederland'.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: De regio, onder meer de gemeenten Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam en de PZH, zijn voorstander van het project.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: De Rotterdamse haven en de aanwezige bedrijventerreinen vooral aan de noordzijde van de A15 hebben belang bij verbetering van de verkeersdoorstroming op de A15.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: Nee

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: Zie 2a.

Er loopt een korte termijn aanpak (aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen) in samenwerking met de regio. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de korte periode tot realisatie van het project te overbruggen, alsmede de A15 tijdens de realisatie te ontlasten. Het betreft een breed pakket van mobiliteitsmanagement (logistieke aanpak, werkgeversaanpak, werknemersaanpak), verkeersmanagement en kleine infrastructurele maatregelen.

De provincie Zuid-Holland participeert in deze MIRT-Verkenning met een bedrag van

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Enkele kunstwerken die in het kader van dit project worden vervangen staan ook op de V&R-lijst, zonder V&R-budget, omdat deze worden aangepakt in het kader van dit project.

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Nee, behoudens asfaltering.](#)

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Nee](#)

8. Zijn er overige bijzonderheden

[Ja. De A15 heeft na Sliedrecht "slechts" 2x2 rijstroken, wat voor een belangrijke achterlandverbinding met veel vrachtverkeer \(TEN-T netwerk\) eigenlijk niet "passend" is.](#)

6. Project naam: A 2 Deil-Vught

Huidige MIRT fase: [MIRT- Verkenning \(verkenning is afgerond eind 2022\)](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

[Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid.](#)

[In 2022 stond het wegtraject A2 Deil Vught op plek 6 van de file top 10 van de ANWB.](#)

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord:

[De regio \(provincies Brabant en Gelderland en betrokken gemeenten\) zal not amused zijn. De uitgebreide MIRT-verkenning is onlangs \(eind 2022\) afgerond. De planning en studies fase is nog niet opgestart door RWS vanwege stikstof. Wel zijn regio en rijk sinds 2018 bezig \(tot 2025\) met het uitvoeren van een zogenaamde Quick Win pakket \(korte termijn bereikbaarheidsmaatregelen om een deel van het autoverkeer op de A2 af te vangen\). Zowel rijk als regio dragen hier financieel aan bij \(pakket van ██████████\). Voor het vervolg vanaf 2025 tot 2030 \(het Brede Mobiliteitspakket BMP\) hebben beide provincies ieder ██████████ uitgetrokken voor realisatie van alternatieve bereikbaarheidsmaatregelen.](#)

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord:

[Is belangrijk voor het nationale netwerk: is een alternatieve Noord-Zuid verbinding voor de A27 Houten Hoopolder \(parallel\).](#)

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?
Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord:

[Er zijn ca. 15.000 woningen in den Bosch gepland tot 2040](#)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord:

[Er is ██████████ op de begroting IenW gereserveerd voor de realisatie van de wegverbreding A2 Deil Vught.](#)

[Ook cofinanciering regio in € aangeven. Geen cofinanciering door regio bij realisatiebudget. Wel in het Quick Win pakket en in het vervolg Brede Mobiliteitspakket \(██████████\)](#)

[En hoeveel \(realisatie\) budget is er al uitgegeven. ██████████ aan realisatiebudget](#)

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

6. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

7. Zijn er overige bijzonderheden

7. Project naam: Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Huidige MIRT fase: [planning en studies](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: Het doel van het Rijk bij het project is de verbetering van de bereikbaarheid in en rondom de gemeente Utrecht. Het op dit moment voorgestelde projectvoorstel van de gemeente draagt slechts weinig bij aan de bereikbaarheid. De focus van de gemeente ligt op verbetering van de lokale leefbaarheid voor omwonenden en is geen voorstander van het gebruik van de weg voor doorgaand verkeer.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: De regio heeft aangegeven dat de NRU onderdeel uitmaakt van de bouwstenen van het door de regio voor te stellen 'Alternatief voor de Ring Utrecht'. Met name de provincie lijkt belang te hechten aan de NRU.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: In het TB A27 A12 Ring Utrecht wordt verondersteld dat de NRU wordt gerealiseerd. Zoals aangegeven onder 2 heeft de regio aangegeven dat de NRU onderdeel uitmaakt van de bouwstenen van het door de regio voor te stellen 'Alternatief voor de Ring Utrecht'.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: [Niet bekend](#).

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: De taakstellende rijksbijdrage is . De regio draagt bij. De regio zet inmiddels een (klein) deel van de regiobijdrage in voor onderhouds/geluidsmaatregelen aan de NRU.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Nee \(geen Rijksweg\)](#).

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Nee \(geen Rijksweg\)](#).

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Nee \(geen Rijksweg\)](#).

8. Zijn er overige bijzonderheden

[Geen](#)

8. Project naam: A58 Annabosch Galder (deeltraject van InnovA58)

Huidige MIRT fase: MIRT-Planuitwerking (maar planuitwerking Annabosch Galder is eind 2019 stilgezet door Minister Nieuwenhuizen vanwege grote stikstofopgave)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: [Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid.](#)

[In de file top 10 van 2022 van de ANWB staat dit traject op plaats 7 van de avondspits.](#)

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: [De regio is op de hoogte van de hoge stikstofopgave \(68 mol\) voor het deeltraject A58 Annabosch Galder. Voorlopig is realisatie van dit traject als gevolg daarvan niet mogelijk. De regio is zich daarvan bewust en legt de grootste prioriteit bij realisatie InnovA58 deeltraject Eindhoven Tilburg. Hier is de stikstofopgave \(3 mol\) oplosbaar.](#)

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: [Samenhang met de A58 Breda Tilburg en de A58 Eindhoven Tilburg.](#)

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?
Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: [Breda 10.000 woningen in 2040](#)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: [Er is op de begroting IenW gereserveerd voor de realisatie van de wegverbreding A58 Annabosch Galder.](#)

[Geen cofinanciering door regio bij realisatiebudget.](#)

[geen realisatiebudget voor dit deeltraject.](#)

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

6. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

7. Zijn er overige bijzonderheden

[Breda en Tilburg zijn samen met IenW druk bezig met onderzoek naar alternatieve bereikbaarheidsmaatregelen om de effecten van het voorlopig niet door kunnen gaan van de wegverbreding bij de A58 Annabosch Galder en de A58 Tilburg-Breda tijdelijk te verzachten. Dit is in het BO MIRT 2022 afgesproken.](#)

[De regio gaat er vanuit dat IenW het budget bestemd voor Annabosch Galder zal inzetten voor de \(kleine infrastructurele\) bereikbaarheidsmaatregelen aan de rijkswegen \(waarvoor geen TB nodig is\) in dit pakket aan maatregelen \(waarbij daarnaast ook naar aanleg fietspaden, HUB's, OV, parkeerbeleid en werkgeversaanpak wordt gekeken\).](#)

[Regio zal zeer teleurgesteld zijn als ook dat niet mogelijk zou zijn.](#)

9. Project naam: N33 Zuidbroek- Appingedam (N33 Midden)

Huidige MIRT fase: [planning en studies](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: [Het project draagt bij aan verbetering van de regionale bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta \(Haven\), de verbetering van de leefbaarheid in de regio en de verbetering van de verkeersveiligheid op de N33 tussen Assen en Appingedam.](#)

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: [De regio ziet de graag dat de hele N33 \(Midden en Noord\) wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. In het kader van een mogelijk pakket voor 2020-2024 en perspectief voor Groningen. N.a.v. de Parlementaire enquête Gaswinning heeft de regio het project N33 Midden samen ingebracht met de N33 Noord. In de Tweede Kamer zijn diverse moties aangenomen die oproepen tot het verbeteren van de wegebereikbaarheid van de Eemshaven en daarbij specifiek te kijken naar de N33.](#)

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: [Verbeteren van regionale bereikbaarheid en verbeteren vestigingsklimaat \(verder mogelijk maken van het door ontwikkelen van de Eemshaven\).](#)

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: [In de regio Eemsdelta worden \(tot 2030\) ca. 3.293 woningen gerealiseerd](#)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: [Na een uitgebreide participatie is in 2018 het voorkeursalternatief vastgesteld. Daarop is het ontwerp-Tracébesluit op 9 juni 2020 vastgesteld.](#)

Taakstellend budget: [\[redacted\] \(inclusief een initiële bijdrage van de regio \[redacted\]\). In januari 2021 is een wijzigingsovereenkomst gesloten tussen opdrachtgever en opdrachtnemer bij het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Als gevolg daarvan heeft de provincie Groningen \[redacted\] van het projectbudget voor de N33 Zuidbroek-Appingedam overgeboekt naar het project Zuidelijke Ringweg Groningen.](#)

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [onbekend, meer via RWS](#)

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [onbekend, meer via RWS](#)

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [onbekend, meer via RWS](#)

8. Zijn er overige bijzonderheden
Ingebracht door de Provincie in mogelijk compensatiepakket voor Groningen.

10. Project naam: Innovaties InnovA58

Huidige MIRT fase: Dit is geen MIRT project, maar een aparte reservering op de IenW begroting om de meerkosten van risico's bij innovaties voor de InnovA58 op te kunnen vangen. Ook wel "Innovatiepotje InnovA58" genoemd.

Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

- In de verkenning was het plan om de wegcapaciteit voor de InnovA58 op een meer innovatieve manier (anders dan wegverbreding) op te lossen en de extra risico's die dit met zich meebrengt hiermee te financieren.
- Uit de verkenning is tóch een voorkeursvariant gekozen gebaseerd op een meer traditionele wegverbreding. Er is één innovatief onderdeel overeind gebleven namelijk de verzorgingsplaats Kloosters waar een aantal innovaties worden getest.
- Om de risico's van deze innovaties in de aanbesteding van het realisatieproject te dekken is wel budget nodig, maar kan dit ook met minder toe dan [REDACTED] die nu is gereserveerd.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord:

De regio ondervindt geen nadeel hiervan omdat het geen MIRT project is dat wordt "geschrappt".

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: Samenhang met de A58 Breda Tilburg en de A58 Eindhoven Tilburg.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?
Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: Niet van toepassing

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord:

Er is [REDACTED] op de begroting IenW gereserveerd als reservering voor het financieren van extra risico's bij een innovatief wegverbredingsproject InnovA58.

Geen cofinanciering door regio bij dit innovatiebudget.

Realisatiebudget niet van toepassing

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Nvt

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Nvt

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: Nvt

8. Zijn er overige bijzonderheden

Buiten reikwijdte



11. Project naam: A67 Leenderheide-Geldrop

Huidige MIRT fase: [MIRT-planuitwerking](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

[De A67 kent structurele files op het traject Leenderheide-Geldrop. Daarnaast doen zich ook op de overige gedeelten van de A67 incidenten voor die leiden tot vertragingen. Het relatief grote percentage vrachtverkeer vergroot deze problemen. In de MIRT Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken \(onderdeel van het programma SmartwayZ.NL\) is een verkenning uitgevoerd naar de oplossing van de verkeersproblemen op de A67 en de verbetering van de verkeersveiligheid.](#)

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord:

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: [Het project draagt bij aan een verbetering van de nationale en internationale bereikbaarheid. Het verbeteren van het vestigingsklimaat van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo zijn benoemd als opgaven van nationaal belang.](#)

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?
Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: [De Brainportregio Eindhoven kent een verstedelijkingsopgave van 62.000 woningen en 72.000 werkplekken, waarvan ruim 50.000 woningen en 72.000 werkplekken zijn voorzien voor 2030 \(conform Verstedelijkingsakkoord\). In de bredere regio komen hier nog ruim 10.000 woningen bij.](#)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: [Het budget voor A67 Leenderheide-Geldrop bedraagt \[REDACTED\] inclusief een regionale bijdrage van ca. \[REDACTED\]. Tevens is conform de motie Dijkstra c.s. \(TK 35000 A, nr. 39\) \[REDACTED\] beschikbaar voor het programma SmartwayZ.NL. Daarnaast is \[REDACTED\] beschikbaar voor niet-weggebonden smart maatregelen op het traject A67 uit generiek programmabudget SmartwayZ.NL.](#)

Cofinanciering vanuit de regio: [REDACTED]

[REDACTED]

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Via RWS](#)

8. Zijn er overige bijzonderheden: [Geen](#)

12. Project naam: A1/A35 Knooppunt Azelo

Huidige MIRT fase: Verkenning, maar zou na een verkorte verkenning gelijk een planuitwerking worden.

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

De A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren is een druk bereden wegvak. Bij het Notaoverleg (NO) MIRT in december 2017 is een motie aangenomen om te komen tot een structurele oplossing voor het knelpunt A1/A35 tussen Azelo en Buren. Uit het onderzoek bleek dat de vele weefbewegingen in combinatie met de aard van het verkeer (bovengemiddeld veel (zwaar) vrachtverkeer) op dit traject in toenemende mate congestie en verkeersveiligheidsproblemen veroorzaken. Dat heeft geleid tot de afspraak in 2020 om over te gaan tot de aanleg van een weefvak. Als dit project niet wordt gerealiseerd, neemt de congestie en de verkeersveiligheidsproblemen toe.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Vanuit de regio of Tweede Kamer worden beperkt reacties verwacht. Dit project heeft niet de prioriteit. Regio wil graag op dit traject verkeerssignalering, mogelijk zal de roep daarom toenemen. Zeker na het afkomen van dit project zal gevraagd worden of het resterende budget geïnvesteerd kan worden in de signalering.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Omdat het project zo beperkt is (aanleg weefvak), geen directe raakvlakken met andere projecten.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Nvt (zie vraag 2a)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Het Rijk stelt hiervoor beschikbaar uit de korte termijn aanpak file. Er is geen cofinanciering. Er is nog geen budget uitgegeven.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Niet bekend.

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Niet bekend.

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJP). Zo ja wat?

Niet bekend.

8. Zijn er overige bijzonderheden

De planning was om voor dit project een gecombineerde Verkenning/planuitwerking te doorlopen. Gezien de verkeersaantrekkende werking was een MER-procedure noodzakelijk, maar kon wel versneld worden doorlopen. Gezien de beperkt beschikbare capaciteit is echter nooit gestart met deze gecombineerde verkenning/planuitwerking.

13. Project naam: N50 Kampen – Kampen Zuid

Huidige MIRT fase: planning en studies

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

In de huidige situatie is op het wegvak Kampen-Kampen-Zuid regelmatig sprake van filevorming in de spitsperiodes. De voornaamste oorzaak van de congestie is dat er slechts één rijstrook is per rijrichting. Hiernaast is dit tracé verkeersonveilig vanwege het ontbreken van fysieke rijrichtingscheiding, welke wordt gerealiseerd met de planuitwerking. Echter gebeurden hier dusdanig veel ongevallen dat in mei 2023 tijdelijke rijbaanscheiding wordt geplaatst, die dan weggehaald zou kunnen worden met de realisatie van de planuitwerking.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Er is zeer veel draagvlak voor dit project en er zal ontsteld gereageerd worden op eventuele fasering. De regio en de Tweede Kamer hechten zeer aan dit project, met name vanwege de verkeersveiligheidsopgave.

2a. Wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Gezien het korte tracé is er geen samenhang met andere projecten in de regio, behalve de woningbouw bij de Reevedelta, en de mobiliteitsplannen die daarbij horen.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Nee, of zeer beperkt. Er is wel woningbouw voorzien bij de Reevedelta in Kampen, maar de ontsluiting hiervan is niet het doel van de planuitwerking.

Reevedelta behelst de bouw van 3200 woningen. Het Rijk draagt [redacted] bij aan de mobiliteitsoplossingen van dit project. Er wordt gekeken naar een regionale mobiliteitshub bij station Kampen Zuid, herontwikkeling van de P+R locatie, twee fietstunnels, een snelfietsroute en aanpassing van de N764.

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Eind 2022 is de BOK ondertekend waarin ook de budgetverhoging van [redacted] wordt vastgelegd. Rijk en regio leggen beiden [redacted] in. Ook vanwege deze afspraken en de mate van cofinanciering hecht de regio zeer aan deze afspraken. Er is enkel planstudiebudget uitgegeven.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Onbekend, maar naar verwachting niet.

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Onbekend, maar naar verwachting niet.

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Onbekend, maar naar verwachting niet.

8. Zijn er overige bijzonderheden

Begin 2023 is een hernieuwde opdrachtbrief gestuurd. Deze brief ging echter wel uit van het uitvoeren van het project in cohort 3. Met de schuif van aanleg naar instandhouding zal er een nieuwe opdrachtbrief geschreven moeten worden waarin wordt vastgelegd dat het project tot nader orde wordt uitgesteld/ waarin onderzocht wordt of voor 25% van het budget nuttige maatregelen te treffen zijn.

14. Project naam: Knooppunt Raalte

Huidige MIRT fase: Planuitwerking getrokken door de provincie Overijssel

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Voor de aanpassing van kruispunt Bos/Knooppunt Raalte is een planstudie gestart, die uitgaat van een ongelijkvloerse kruising van de N348 met het spoor en met de N35. Dit verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N35. Momenteel is sprake van een budgetoverschrijding van ongeveer [redacted] Initieel draagt het Rijk [redacted] bij aan dit project.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

De regio wacht al jaren op de aanpassingen aan knooppunt Raalte. De plannen zijn al diverse keren uitgesteld. Naar verwachting reageren zij ontstemt indien knooppunt Raalte geen doorgang vindt. Ook vanwege het feit dat de regio [redacted] van de kosten draagt (in de BOK). Ook in de Tweede Kamer is al meermaals aandacht gevraagd voor het knooppunt.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Voornaamste samenhang is met de N35 Wijthmen – Nijverdal. Knooppunt Raalte ligt op het tracé van de Verkenning, maar is een separaat project. Naar verwacht is knooppunt Raalte het grootste knelpunt binnen de Verkenning, dus aanpassing van dit knooppunt is min of meer randvoorwaardelijk voor de uitvoering van de verkenning.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Zeer beperkt, Raalte kent een woningbouwopgave maar dat is beperkt. Geen grootschalige ontsluiting.

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

In 2018 is een bestuurlijke overeenkomst getekend. In april dit jaar is geconcludeerd dat het vastgestelde budget van [redacted] (waarvan [redacted] Rijksbijdrage) niet volstaat voor de realisatie van het project. Het tekort wordt met name veroorzaakt door stijgingen van de bouwkosten, het toekomstvast maken van het ontwerp, langere doorlooptijd van het project en optimistische inschattingen van kosten en risico's in het verleden. In oktober 2022 is op een bestuurlijk overleg vastgesteld dat er geen toekomstbestendige alternatieven zijn gevonden die passen binnen [redacted] (het bedrag als alle partijen indexeren). Binnen de kaders van de overeenkomst is dus geen oplossing mogelijk; naar verwachting kost een toekomstbestendige oplossing [redacted] Op een bestuurlijk overleg in februari is afgesproken dat de verschillende partijen op zoek gaan naar manieren om hun bijdrage te verhogen. Hoeveel en of dit naar rato van de initiële overeenkomst zal zijn, is niet afgesproken.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Niet bekend (mogelijk wel bij RWS).

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Niet bekend (mogelijk wel bij RWS).

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Niet bekend (mogelijk wel bij RWS).

8. Zijn er overige bijzonderheden **Geen**

15. Project naam: A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe

Huidige MIRT fase: [MIRT-Planuitwerking](#), [opstellen Ontwerp-Projectbesluit](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord:

Met het project worden de knelpunten 4 en 5 uit de File Top 50 aangepakt. Tussen Rotterdam en Gouda staan ook in de huidige situatie zeer regelmatig files. Het traject is zeer filegevoelig, met name door de aanwezige flessenhals (teruggang van 3 rijstroken naar 2 rijstroken) bij Nieuwerkerk richting Gouda. Na realisatie van het project zal de A20 2x3 rijstroken hebben. Onder de streep zal meer verkeer vanaf het OWN worden afgewikkeld over het HWN. De A20 stroomt beter door én wikkelt meer verkeer af.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: [De regio](#), [onder meer de gemeenten Gouda, Moordrecht, Waddinxveen, Nieuwerkerk en de PZH](#), zijn voorstander van het project.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: [De forse woningbouwopgave van Gouda \(onder meer 'Westergouwe'\)](#) en omgeving (onder meer het zogenoemde 'Vijfde Dorp' nabij Moordrecht) zal meer verkeer op de A20 als gevolg hebben. De A20 met 2x3 rijstroken is het uitgangspunt voor de woningbouwplannen.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: [Zie 2a.](#)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: [Zie ook 2a.](#) Er loopt een korte termijn aanpak (aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen) in samenwerking met de regio. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de korte periode tot realisatie van het project te overbruggen, alsmede de A20 tijdens de realisatie te ontlasten. Het betreft mobiliteitsmanagement, verkeerssignalering e.d.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Er worden een aantal viaducten in de A20 aangepakt in het kader van de verbreding van de A20](#), waaronder de zogenoemde 'Groene brug' (het viaduct over de spoorlijn Den Haag-Utrecht). Deze staat nu niet op de V&R-lijst, omdat het wordt aangepakt in het kader van dit project.

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Nee, behoudens asfaltering.](#)

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: Ja. Op de A20 tussen Nieuwerkerk en Gouda. Hier zijn nieuwe geluidschermen voorzien vanuit het MJPG.

8. Zijn er overige bijzonderheden

Ja. Het project A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe vormt een belangrijk uitgangspunt voor de realisatie van het aanlegprogramma wegen. Dit geldt in het bijzonder voor de A16 van Brienoordcorridor, een wegaanlegproject met een bijdrage vanuit de CA-middelen voor ontsluiting woningbouwlocaties. De planvorming van de A16 van Brienoordcorridor (een extra rijstrook op het tracé tussen de knooppunten Terbregseplein en Ridderster) bouwt voort op de capaciteitsuitbreiding van de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe.

Het is op dit moment onduidelijk wat de verkeerseffecten zouden zijn van wél realiseren van de 'woningbouwprojecten' (zoals de A16 van Brienoordcorridor), maar niet realiseren van de 'stikstofprioriteiten' (zoals de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe). Voor de A4 Knooppunt Burgerveen-N14 ('woningbouwproject') en de A4 Haaglanden-N14 ('stikstofprioriteit') geldt hetzelfde. Het is zeker niet uitgesloten dat realiseren van de 'woningbouwprojecten' zonder de 'stikstofprioriteiten' juist leidt tot verslechtering van de verkeersdoorstroming.

16. Project naam: A1-A30 Barneveld

Huidige MIRT fase: [planning en studies](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: De doorstroming op de A1 bij Barneveld voldoet in beide spitsperiodes in beide rijrichtingen niet. Er is te weinig wegcapaciteit op de A1 tussen verzorgingslocatie Palmpol en aansluiting 16 Voorthuizen (en verder richting het oosten). Daarnaast zijn er technische knelpunten in het huidige wegontwerp, met name in de verbindingswegen van de A1 Amersfoort richting de A30 Ede en van de A30 Ede richting de A1 Amersfoort. Kenmerkend voor de aansluitingen tussen beide snelwegen, is dat deze niet door middel van directe verbindingswegen zijn vormgegeven (zogenaamd "knooppunt"), maar via een N-weg, de N30. De N30 gaat vervolgens over in de provinciale weg N301. De aansluiting heeft gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten. Als gevolg van de problemen op de A1 en de A30 wordt sluipverkeer ervaren op de routes door de kernen van Achterveld, De Glind en Terschuur.

Naast de problemen rond doorstroming zijn er ook knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid. Er vinden relatief veel verkeersongevallen plaats op de A1 rond de toerit vanaf de A30 richting Amersfoort én op de A1 rond de afrit richting A30 Ede.

2. Welke reactie verwachten we van de regio (Oost)? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: Het stilleggen dan wel terugzetten naar MIRT Verkenning zal verbazing oproepen. De wethouders in de regio hebben eerder gezegd om wel mee te willen helpen met het zoeken naar stikstofmaatregelen. Draagvlak zal gering zijn voor het stilleggen van dit project.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord:

Antwoord: Er is een samenhang regio Foodvalley en met het project Hoevelaken. Voor woningbouw gelden de woondeals Amersfoort en Foodvalley. Gemeente Barneveld wil graag een zonnepark aanleggen ter hoogte van de aansluiting. Voor deze oplossing dient ook gesproken te worden met ProRail m.b.t. een nieuw kunstwerk over het spoor.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?
Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord:

Woningdeal Amersfoort (13 maart 2023)

Meer én betaalbare woningen: het Rijk, de provincie Utrecht, gemeenten en woningcorporaties zetten gezamenlijk de schouders onder de bouw van ruim 27.000 woningen in Regio Amersfoort in de periode 2022 tot en met 2030.

De zes regionale woondeals zijn opgesteld in afstemming met gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen. In het geval van Regio Foodvalley de provincie Utrecht meeondertekend. De meeste huizen worden gebouwd in Nijmegen (13.000), Arnhem (9.500) en Apeldoorn (9.000). In Nijmegen wordt onder meer veel gebouwd bij de Waalsprong (5.600) en in Arnhem bij de Spoorwijk-Oost (9.800). Ook in Ede (7.000), Barneveld (5.500) en Harderwijk (5.500) worden veel huizen gebouwd.

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: De regio betaalt [REDACTED] mee [REDACTED]. Het Rijk draagt [REDACTED]. Het VKA is genomen en de opdracht voor de planuitwerking is aan RWS gegeven. Vanwege stikstof en capaciteit zijn er nog geen werkzaamheden verricht m.b.t. deze planuitwerking.

Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Nog nader uit te zoeken

5. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Onderhoudsmaatregelen als overbruggingsmaatregel zoals bv. overlaging etc.

6. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: Ja, in afstemming met project Hoevelaken

7. Zijn er overige bijzonderheden

Antwoord:

De scope van het project Hoevelaken is afgestemd op de scope van het project A1/A30 Barneveld. Als het ene project wel doorgaat en het andere niet dan levert dit conflicten op, mogelijk terug naar de eerdere gemaakte afspraken (scopewijziging voor beide projecten).

Er loopt reeds een strategische grondaankoop voor dit project, hierbij zijn ook stikstofrechten betrokken.

Dit project kent een aantal verkeersveiligheidsissues die in de planuitwerking nader uitgezocht dienen te worden.

17. Project naam: N35 Nijverdal-Wierden

Huidige MIRT fase: planuitwerking. TB is op 30 december 2020 vanwege het gebruik van het PAS door de Raad van State vernietigd. Alle overige beroepen zijn ongegrond verklaard. Omdat geen bestuurlijke lus werd toegestaan, moet er een geheel nieuw Tracébesluit komen.

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: Veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen op de N35. De doorstroming is kwetsbaar. Ook ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-autoweg die geschikt is voor 100 kilometer per uur. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

Scope N35 NW: Doorstroming en de verkeersveiligheid verhogen door aanpassing van de huidige N35 tussen Nijverdal en Wierden van een 2x1-weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2-weg. In Nijverdal zijn daarbij een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting voorzien, en bij Wierden een ongelijkvloerse aansluiting.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: Vanwege het hiervoor genoemde belang van de regio bij de N35 bestaat veel draagvlak voor het project. Dat bleek ook uit de brief van de gedeputeerden van Overijssel en Gelderland in reactie op de brief Vooruitblik MIRT (brief van 28 maart 2023 met zaaknummer 2023-004714) waarin de gedeputeerden erop wezen dat voor projecten als de N35 al jaren (soms decennia) aandacht wordt gevraagd en dat dat die projecten nu niet in gevaar mogen komen. Dit belang werd vervolgens nog meer gewicht gegeven door de aanwezigheid van **persoonsgegevens** bij het debat Strategische keuzes MIRT op 30 maart 2023. Een aantal Kamerleden, waaronder Stoffer (SGP), wees hier in het debat ook nadrukkelijk op.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-autoweg die geschikt is voor 100 kilometer per uur. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?
Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: Niet bekend

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: Taakstellend budget: [redacted] (inclusief bijdrage van de regio: [redacted]) (Artikel MF 12.03.02). Het budget is verlaagd vanwege een overboeking naar het MJPO voor realisatie van het ecoduct Notterveld. Van het budget is al [redacted] uitgegeven.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Nee

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Nee

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Nee](#)

8. Zijn er overige bijzonderheden

-HBJZ geeft aan dat het, nu er veel tijd is verstreken sinds de vernietiging van het TB door de Raad van State, verstandig is om eerst een nieuw OTB op te stellen.

-Provincie Overijssel heeft met twee bedrijven al overeenkomsten gesloten ten behoeve van extern salderen voor de N35 Nijverdalen-Wierden. In hoeverre de stikstofruimte van deze bedrijven ook daadwerkelijk inzetbaar is, is nog niet definitief gecheckt. Bovendien loopt binnen de provincie een discussie of deze stikstofruimte niet voor andere doeleinden moet worden ingezet.

18. Project naam: **A67/A73 knooppunt Zaarderheiken**

Huidige MIRT fase: [planning en studies](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: [Sinds de openstelling van de A74 in 2012 is de filevorming in en rond het knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt vooral file op de parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting. In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en op de boog vanuit Eindhoven vanaf de A67. De maatregelen moeten zorgen voor een betere doorstroming op en rond het knooppunt, op een veiligere en robuuste manier. Een van de maatregelen is de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook.](#)

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: [De provincie verwacht dat het project snel wordt opgepakt en uitgevoerd, is onderdeel van de geprioriteerde projecten i.h.k.v. inzet van beschikbare stikstof capaciteit.](#)

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: -

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?
Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: [niet van toepassing](#)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: [Op 23 juni 2014 hebben de minister van IenM en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten waarin is overeengekomen om maatregelen te treffen bij het knooppunt Zaarderheiken. In januari 2017 is de Startbeslissing Knooppunt A67/A73 Zaarderheiken door de minister ondertekend. De Startbeslissing vloeit voort uit de met de provincie Limburg gesloten bestuursovereenkomst van 23 juni 2014. Op 11 maart 2021 is de wijziging van deze bestuursovereenkomst ondertekend. Hierin is aanvullend vastgelegd dat het financiële risico van overschrijding van het projectbudget gelijkelijk verdeeld wordt over Rijk en provincie.](#)

Financiën Taakstellend budget: maximaal De helft van dit bedrag is gefinancierd door de provincie Limburg.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [onbekend, meer via RWS](#)

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [onbekend, meer via RWS](#)

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Ja, geluidsknelpunt](#)

8. Zijn er overige bijzonderheden

[Geen](#)

19. Project naam: A4 Haaglanden-N14

Huidige MIRT fase: MIRT-Planuitwerking, opstellen/actualiseren Tracébesluit

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord:

Met het project worden de knelpunten 2, 26, 43 en 49 uit de File Top 50 aangepakt.

Tussen de N14 bij Leidschendam en de Ketheltunnel bij Schiedam staan ook in de huidige situatie zeer regelmatig files. Het traject ter hoogte van Den Haag is zeer filegevoelig door de vele toe- en afritten (de zogenoemde 'Poorten & Inprikkers' naar Den Haag) en weefvakken. De nieuwe parallelstructuur van 2x2 rijstroken voor doorgaand verkeer tussen de N14 (noordelijke 'Inprikker') en de N211 (zuidelijke 'Inprikker') zal het lokale en doorgaande verkeer ontvlechten.

De extra rijstrook (van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken) tussen Den Haag-zuid en de Ketheltunnel zal de filevorming tussen Schiedam en Den Haag verminderen.

Onder de streep zal meer verkeer vanaf het OVN worden afgewikkeld over het HWN. De A4 stroomt beter door én wikkelt meer verkeer af.

De aanpak van de kruisingen in de N14 moet de gemeente Leidschendam-Voorburg beter bereikbaar maken, met onder andere een betere verkeersafwikkeling bij de 'Mall of the Netherlands'.

2. Welke reactie verwachten we van de regio? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord: Dat is wisselend. De gemeente Den Haag zet (net als de gemeenten Rotterdam, Utrecht en Amsterdam) in op 'mobiliteitstransitie'. Ook Delft, Midden-Delfland en Schiedam vrezen meer verkeersdruk en zijn tegen verbreding van de A4. Dit vanuit de perceptie dat inzet op OV en fiets ook het verkeer op de A4 zal verminderen.

De gemeenten Leidschendam, Rijswijk, Westland, de MRDH en de PZH zijn juist voorstander van het project.

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord: De forse woningbouwopgave van Den Haag en omgeving (Den Haag Zuidwest, Rijswijk, Central Innovation District Binckhorst) zal meer verkeer op de A4 als gevolg hebben. Ook als wordt ingezet op fiets en OV.

Met de gemeente Rijswijk is een forse 'meekoppelkans' overeengekomen, vastgelegd in een Bestuurlijke Overeenkomst: het realiseren van een breed viaduct voor fiets en ecologie over de A4 naar de ontwikkelingslocatie Rijswijk-buiten, met onder meer een bijdrage van ████████ van de gemeente.

Met de gemeente Leidschendam-Voorburg wordt gewerkt aan een andere 'meekoppelkans': het gewenste fietstracé N14.

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord: [Zie 2a.](#)

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord: [Zie 2a.](#)

Er is daarnaast een Partieel Uitvoeringsbesluit genomen voor ruim [REDACTED] Een deel ervan is al uitgegeven dan wel verplicht voor verleggen kabels en leidingen e.d.

5. Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Er is eerder een bedrag van \[REDACTED\] aan het projectbudget toegevoegd vanuit de budgetten voor B&O en V&R, omdat in het kader van dit project een aanzienlijke instandhoudingsopgave wordt ingevuld, waaronder herstel/vervanging van geluidschermen, verlichting en wegkantsystemen \(Dynamisch Verkeersmanagement\) en rijbaan breed nieuw asfalt aanleggen.](#)

6. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: [Ja, zie 5.](#)

7. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPG). Zo ja wat?

Antwoord: [Nee](#)

8. Zijn er overige bijzonderheden

[Ja. Het project A4 Haaglanden-N14 vormt een belangrijk uitgangspunt voor de realisatie van het aanlegprogramma wegen. Dit geldt in het bijzonder voor de A4 Knooppunt Burgerveen-N14, een wegaanlegproject met een bijdrage vanuit de CA-middelen voor ontsluiting woningbouwlocaties. De planvorming van de A4 Knooppunt Burgerveen-N14 \(een extra rijstrook tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 bij Leidschendam-Voorburg\) bouwt voort op de capaciteitsuitbreiding van de A4 Haaglanden-N14 tussen die N14 en de Ketheltunnel.](#)

[Het is op dit moment onduidelijk wat de verkeerseffecten zouden zijn van wél realiseren van de 'woningbouwprojecten' \(zoals de A4 Knooppunt Burgerveen-N14\), maar niet realiseren van de 'stikstofprioriteiten' \(zoals de A4 Haaglanden-N14\). Voor de A16 Van Brienoordcorridor \('woningbouwproject'\) en de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe \('stikstofprioriteit'\) geldt hetzelfde. Het is zeker niet uitgesloten dat realiseren van de 'woningbouwprojecten' zonder de 'stikstofprioriteiten' juist leidt tot verslechtering van de verkeersdoorstroming.](#)

20. Project naam: A28 A1 Knooppunt Hoevelaken

Huidige MIRT fase: [planning en studies](#)

1. Wat is het doel van het project (of wat is het effect als het niet wordt gerealiseerd)?

Antwoord: [De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de driehoek van autosnelwegen A27/A1/A28 en het daarop aansluitende onderliggend wegennet. De maatregelen dragen bij aan de verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland, waarbij een goede inpassing/vormgeving van de A1/A28 een bijdrage levert aan de verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond deze wegen.](#)

2. Welke reactie verwachten we van de regio (Noord – West)? Wat is het draagvlak in de regio? Reactie Tweede Kamer?

Antwoord:

[Het stilleggen dan wel terugzetten naar MIRT Verkenning zal verbazing oproepen bij de regio. De wethouders in de regio hebben eerder gezegd om wel mee te willen helpen met het zoeken naar stikstofmaatregelen. Draagvlak zal gering zijn voor het stilleggen van dit project, zonder dat daar iets tegenover staat.](#)

[Het betreft de regio Noord-West maar er ligt een sterke overlap met regio Oost, niet alleen qua scope maar ook in relatie tot maatregelen om stikstofdepositie te beperken \(extern salderen\).](#)

[Eerder heeft de TK gevraagd om het project Hoevelaken zo snel mogelijk uit te voeren.](#)

[Het project staat bovenaan de lijst van eerder geprioriteerde projecten. Dit is naar buiten gecommuniceerd.](#)

2a. wat is de samenhang met andere projecten in de regio (niet alleen ontsluiting woningbouw - zie specifiek woningbouwopgave vraag 3 - maar mogelijk ook bedrijventerreinen, fietsroutes etc.)

Antwoord:

[Zie samenhang met A1/A30 Barneveld, MJPG \(Meerjarenprogramma geluid\), V&R en B&O, regionale wensen en maatregelen zijn opgenomen in de basisscope van OTB, voor \[REDACTED\] Dit en betaalt de regio bij oplevering van de werkzaamheden.](#)

[De relatie met project Ring Utrecht is beperkt te noemen.](#)

3. Wat is de relatie met de woningbouwopgave tot 2030 (binnen de 900.000)?

Draagt het project bij aan ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden. Aantal?

Antwoord:

Woningdeal Amersfoort (13 maart 2023)

Meer én betaalbare woningen: het Rijk, de provincie Utrecht, gemeenten en woningcorporaties zetten gezamenlijk de schouders onder de bouw van ruim 27.000 woningen in Regio Amersfoort in de periode 2022 tot en met 2030.

4. Wat zijn de bestuurlijke en financiële afspraken?

Antwoord:

Regio betaalt mee aan onderdelen van de basisscope en aan regionale wensen, een totaalbedrag van [REDACTED] Al deze zaken zijn onderdeel van het reeds vastgestelde OTB.

Is er sprake van een urgente V&R-opgave? Zo ja wat?

Antwoord:

Arkervaartbrug [REDACTED] en nog een 1 ander kunstwerk, de vraag staat uit bij RWS.

5. Is er sprake van een urgente B&O-opgave? Zo ja wat?

Antwoord: Onderhoudsmaatregelen als overbruggingsmaatregel zoals bv. overlaging (asfaltering) etc.

6. Is er sprake van een ernstig geluidsknelpunt? (MJPJG). Zo ja wat?

Antwoord: Ja, binnen het project Hoevelaken is er een MJPG-opgave

7. Zijn er overige bijzonderheden

Antwoord:

De scope van het project Hoevelaken is afgestemd op de scope van het project A1/A30 Barneveld. Als het ene project wel doorgaat en het andere niet dan levert dit conflicten op, mogelijk terug naar de eerdere gemaakte afspraken (scopewijziging voor beide projecten)

De provincie Utrecht voert nu de natuur- en boscompensatie uit, deze maatregelen worden betaald uit het projectbudget Hoevelaken. De vraag is of we deze compenserende maatregelen ook moeten stoppen.

Geactualiseerde opdrachtbrief inzake cohorten aanpak.



Aan Minister en Staatssecretaris

nota

Gespreksnota Begrotingsvoorbereiding Mobiliteitsfonds

TER BESLISSING

Datum

13 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobilite t
Mobilite tsfonds

Beslistermijn

17 april 2023

Bijlage(n)

3

Samenhang nota's

In voorbereiding op de besluitvorming over de schuiven binnen het MF, de verwerking van de uitkomsten van het politiek bilateraal en het daarmee samenhangende proces met de regio's zijn verschillende nota's opgesteld, die inhoudelijk met elkaar samenhangen. U ontvangt deze nota's in aparte rondzendmappen. Het gaat om:

1. Overkoepelende financiële nota MF, met daarin bespreekpunten over:
 - Algemene invulling dekkingsopgave per modaliteit a.g.v. de schuiven
 - **Buiten reikwijdte**
 - Omgang met excessieve prijsstijgingen
2. Nota 'Strategische heroriëntatie wegen' met daarin bespreekpunten over:
 - De nadere concretisering van de ombuigingsopgave MF t.a.v. wegprojecten
 - De omgang met restbudgetten
 - Mogelijkheden om opgaven in het MIRT te behouden
 - Voorstel voor inhoudelijke bespreekpunten tijdens het extra (nog te plannen) bestuurlijke overleg in mei
3. Nota 'Strategische heroriëntatie vaarwegen' met daarin bespreekpunten over de nadere concretisering van de ombuigingsopgave MF t.a.v. vaarwegprojecten
4. Beslisnota 'Actuele discussies in het OV-domein met financiële consequenties' met **Buiten reikwijdte**
5. Beslisnota ter voorbereiding op de BOL's:
 - Verzoek op akkoord op agenda BOL's
 - Verzoek om akkoord op proces richting BOL's en enkele daaraan gekoppelde punten
 - Informatie over de overige voor IenW relevante onderwerpen op de BOL-agenda's
6. Nota over de programmabeheersing van de € 7,5 miljard (volgt later).
 - Deze nota dient ter voorbereiding van een gesprek met M VRO.

Voorliggende nota betreft **nota 1** uit bovenstaande opsomming.

Aanleiding

In de afgelopen periode is op diverse momenten met u gesproken over het financieel beeld MF en de opgaven die daarbij spelen in het kader van de begrotingsvoorbereiding. In deze tussenstappen zijn vertrekpunten vastgesteld om tegenvallers op het aanlegprogramma en een schuif naar instandhouding in te passen (zoals eigen broek ophouden en geen inzet CA-middelen, zie verder onder toelichting). Deze vertrekpunten leiden tot een aantal bespreekpunten die in deze nota zijn opgenomen. Daarnaast vraagt deze nota richtinggevende uitspraken met betrekking tot de uitkomsten van het begrotingsbilateraal.

Op 18 april staat een bespreking met u gepland. Bijlage 1 bevat een presentatie die als leidraad voor het gesprek fungeert. Voorstel is om in het gesprek naast deze nota ook stil te staan bij de nota over wegen (nota 2) en het proces (nota 5).

De impact van de uitkomsten van het begrotingsbilateraal op de dekkingsopgave per modaliteit en aanverwante keuzes, en dus op de nota's 2 t/m 6, kan groot zijn. Ondanks onze pogingen om met deze set nota's overzicht en inzicht te geven, beseffen we dat dit het proces chaotisch overkomt. De tijdsdruk om tot bestuurlijke keuzes te komen is echter beperkt en vraagt, onzes inziens, om deze handelwijze. Op basis van uw richtinggevende keuzes komende week wordt toegewerkt naar een nieuw totaalbeeld dat wederom aan u zal worden voorgelegd. Het streven is de begrotingsbesluitvorming begin mei gereed te hebben.

Punten ter informatie/ter bespreking

1. Inpassing dekkingsopgave a.g.v. de schuiven (Minister en Staatssecretaris)

Minister ter kennisname: voorlopige indicatieve verdeling instandhouding RWS

In de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau (BKN) RWS-netwerken van 17 maart jl. is aangekondigd dat toe wordt gegroeid naar een productievolume van € 3 mld. per jaar voor de instandhouding van infrastructuur. Hiertoe is aanvullende budget benodigd dat meeloopt in de dekkingsopgave van de modaliteiten. De precieze verdeling over de RWS-netwerken wordt nog uitgewerkt en uiterlijk begin mei aan u voorgelegd. Hierbij moet worden benadrukt dat de uitkomst van invloed is op de exacte hoogte van de dekkingsopgaven voor hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet, zie ook hierna.

Minister: inpassing dekkingsopgave hoofdwegennet (IENW/BSK-2023/101502)

De huidige dekkingsopgave voor het hoofdwegennet bedraagt circa ¹. Voorstel is om deze dekkingsopgave in te passen door generiek te korten op de wegprojecten met stikstofdeposities in de gebruiksfase, met uitzondering van:

- Projecten met vastgesteld Tracébesluit: Via15 en A27/A12 Ring Utrecht.
- Een zestal wegprojecten waarvoor de inschatting is dat de komende vijf jaar wél de benodigde stikstofruimte kan worden geregeld: N33 Zuidbroek-Appingedam, N50 Kampen-Kampen Zuid, N35 Knooppunt Raalte, N35 Wierden-Nijverdal, A20 Nieuwerkerk-Gouda, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken.²

¹ Het gaat hier om de huidige actuele stand van de dekkingsopgave vanuit het principe eigen broek ophouden excl. invulling generieke taakstelling en prijsstijgingen. De definitieve omvang van de dekkingsopgave is afhankelijk van de nog te bepalen verdeling van instandhouding over de RWS-netwerken.

² Hierbij is nog niet gekeken naar de maakbaarheid (capaciteit).

Datum

13 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Bespreekpunt: steunt u de geschetste lijn voor het inpassen van de dekkingsopgave van wegen?

Datum

13 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.

Mobiliteit

Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Minister: inpassing dekkingsopgave hoofdvaarwegennet (bijlage 3)

De huidige dekkingsopgave voor hoofdvaarwegennet bedraagt circa [redacted]³. In de DGLM-staf van 28 maart is met u gesproken over de invulling van deze dekkingsopgave. Op basis van dit gesprek zijn er grofweg twee scenario's, die in bijlage 3 nader zijn toegelicht:

1. Generieke verdeelsleutel. In dit scenario wordt de dekkingsopgave evenredig verdeeld over alle projecten, met uitzondering van Kornwerderzand en de projecten die ook op de lijst van prioritaire stikstofprojecten staan, omdat de inschatting is dat voor deze projecten geen extra stikstofruimte is benodigd of stikstofruimte kan worden geregeld. In dit scenario is er waarschijnlijk nagenoeg geen of maar zeer beperkt ruimte voor de resterende opgaven ('tweaken') en/of alternatieve maatregelen, zoals deze in het Impulsprogramma goederenvervoer in kaart zijn gebracht.
2. Aanvullend op 1 ook projecten met primaire veiligheidsdoelstelling buiten schot houden. In dit scenario worden aanvullend op de prioritaire stikstofprojecten, ook een aantal de veiligheidsprojecten uitgezonderd van de financiële zoekruimte. Voor deze projecten is mogelijk wel extra stikstofruimte benodigd en is niet zeker of deze beschikbaar zal komen. In dit scenario dient waarschijnlijk aanvullende dekking gevonden te worden binnen vaarwegen of daarbuiten en resteert geen ruimte voor alternatieve maatregelen.

Bespreekpunt: wat is uw voorkeursoplossing ten aanzien van vaarwegen?

Buiten reikwijdte [redacted]

³ Het gaat hier om de huidige actuele stand van de dekkingsopgave vanuit het principe eigen broek ophouden excl. invulling generieke taakstelling en prijsstijgingen. De definitieve omvang van de dekkingsopgave is afhankelijk van de nog te bepalen verdeling van instandhouding over de RWS-netwerken. Dit kan betekenen dat ten opzichte van de hiervoor geschetste scenario's een aanvullend project bij hoofdvaarwegennet geschrapt moet worden of het aanvullend benodigde dekking elders vandaan moet komen.

⁴ Het gaat hier om de huidige actuele stand van de dekkingsopgave vanuit het principe eigen broek ophouden excl. invulling generieke taakstelling en prijsstijgingen.

⁵ Dit bespreekpunt loopt vooruit op het beslispunt in nota IENW/BSK-2023/96465 die op korte termijn aan u zal worden voorgelegd.

Buiten reikwijdte

[Redacted content]

Datum
13 april 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan
Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)
3

[Redacted content]

[Redacted content]

Buiten reikwijdte

[Redacted content]

[Redacted content]

[Redacted content]

[Redacted content]

Toelichting

Vertrekpunten

Op het MF doen zich diverse tegenvallers voor op het aanlegprogramma en is er extra geld benodigd om tot een stabiele, langjarig en robuust onderhoudsniveau te komen. Tegelijkertijd is er geen ruimte voor nieuwe investeringen, waardoor keuzes gemaakt moeten worden. Hierover zijn diverse gesprekken met u gevoerd. Voor deze begrotingsvoorbereiding zijn de volgende vertrekpunten besproken:

1. Voor deze kabinetsperiode voldoende ruimte vrij te maken om tegenvallers, risico's en donderwolken op het aanlegprogramma van het MF te kunnen beheersen [REDACTED].
2. Voor instandhouding op de RWS-netwerken toe te groeien naar de maximaal maakbare productie (toegroei naar [REDACTED] per jaar inclusief VenR conform BKN RWS). Hiertoe is tot en met 2030 [REDACTED] benodigd op het MF.
3. Om dit mogelijk te maken [REDACTED] beschikbaar te stellen voor capaciteit bij RWS voor een periode van 8 jaar.
4. Bij BKN ProRail dezelfde uitgangspunten en principes te hanteren als bij BKN RWS, maar de uitkomsten te betrekken bij de volgende begrotingsvoorbereiding gezien het onderzoek nog loopt. In lijn hiermee blijven de CA-middelen voor instandhouding ProRail op de AP.
5. De dekkingsopgave die als gevolg van uitgangspunten 1, 2 en 3 op het MF ontstaat [REDACTED], per modaliteit in te passen. Iedere modaliteit houdt zijn eigen broek op. De coalitieakkoordambities en de extrapolatieruimte worden niet betrokken bij de inpassing hiervan.
6. De huidige actuele dekkingsopgave bij wegen [REDACTED] en vaarwegen [REDACTED] in te passen door budget af te romen bij projecten met stikstofuitstoot in de gebruiksfase. Deze projecten blijven onderdeel van het MIRT. **Buiten reikwijdte** [REDACTED]
7. Bij de projecten die worden getemporeerd vanwege stikstof desgewenst in te zetten op alternatieve maatregelen en desbetreffende projectgebieden.
8. Een impulsprogramma goederenvervoer te onderzoeken. Op dit moment is geen dekking voorzien van het programma.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de actuele dekkingsopgave. De komende week wordt hier de laatste hand aan gelegd.

Nieuwe ontwikkelingen

In de tussentijd heeft zich een aantal nieuwe ontwikkelingen voorgedaan die relevant zijn voor de budgettaire besluitvorming voor het MF.

- Woensdag 5 april heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan over de rechtszaak over de ViA15. De Raad van State heeft aangegeven dat de gebruikte maximale rekenafstand voor stikstofdeposities van 25 kilometer aanvaardbaar is. Met deze uitspraak zijn de projecten A12/A27 en ViA15 dichter bij een onherroepelijk Tracébesluit. Aangezien we hier al vanuit waren gegaan, heeft deze uitspraak geen invloed op de dekkingsopgave.
- Rijksbreed doet zich een structurele opgave voor als gevolg van onder meer oplopende rentelasten en de opvang van asielzoekers. Het gaat om een opgave van [REDACTED] in 2023 oplopend tot [REDACTED] in 2028 en verder. Deze opgave wordt ingepast middels een taakstelling die naar rato wordt verdeeld over de verschillende departementen. Defensie wordt daarbij

Buiten reikwijdte [REDACTED]

Datum

13 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

uitgezonderd. Voor het MF betekent dat een taakstelling van ongeveer [redacted] in 2023 oplopend tot [redacted] in 2028 en verder. Cumulatief gaat het om een bedrag van circa [redacted] voor de huidige looptijd van het MF t/m 2036 en vanaf 2037 om [redacted] per jaar.

- IenW wordt op het MF met een fors hogere prijsontwikkeling geconfronteerd dan de index waarmee de investeringsfondsen worden gecompenseerd. IenW had daarom via de beleidsbrief aan FIN om aanvullende prijscompensatie gevraagd voor de periode tot en met 2030. Dit verzoek is niet gehonoreerd.
- Het MF wordt dit jaar gecompenseerd met een index van 4,8%. Tevens wordt aanvullend 0,8% toegevoegd als gevolg van een nacalculatie voor de prijsontwikkeling in 2022. Conform vigerende werkwijze wordt deze compensatie aan de onderliggende budgetten van het MF toegevoegd. Van deze indexatie wordt op het MF [redacted] niet aan specifieke budgetten toegekend, omdat (1) een klein deel van de budgetten geen compensatie vereist en (2) FIN bij het bepalen van de prijscompensatie voor de jaren vanaf 2028 uitgaat van de begrotingsomvang in 2028 en het budgettair kader in 2028 relatief hoog staat ten opzichte van de jaren erna. Deze aanvullende middelen komen ten goede aan de generieke investeringsruimte.

Datum

13 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Toelichting besprekingspunt 1: inpassing dekkingsopgave

- In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het actuele beeld van de dekkingsopgave. Bij nota IENW/BSK-2023/66819 heeft u een eerdere versie van dit overzicht ontvangen. De verschillen met die eerdere versie zijn gering, wijzigingen ten opzichte van de vorige versie zijn gemarkeerd in de bijlage.
- In de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau (BKN) RWS-netwerken van 17 maart jl. is aangekondigd dat toe wordt gegroeid naar een productievolume van [redacted] per jaar voor de instandhouding van infrastructuur. Hiertoe is aanvullende budget benodigd dat meeloopt in de dekkingsopgaven van de modaliteiten. De precieze verdeling over de RWS-netwerken wordt nog uitgewerkt en uiterlijk begin mei aan u voorgelegd. Hierbij moet worden benadrukt dat de uitkomst van invloed zal zijn op de hoogte van de dekkingsopgaven voor hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet.
- In nota met kenmerk IENW/BSK-2023/101502 en bijlage 3 wordt voor wegen en vaarwegen toegelicht hoe de dekkingsopgave kan worden ingepast.

Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Datum

13 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Buiten reikwijdte

Vervolgproces

Op basis van uw keuzes wordt toegewerkt naar een nieuw totaalbeeld dat wederom aan u zal worden voorgelegd. Het streven is de begrotingsbesluitvorming eind april gereed te hebben. Medio mei vindt de definitieve IenW-brede begrotingsbesluitvorming plaats en worden de informele Bestuurlijke Oploop MIRT (iBO MIRT) ingepland. De heroverweging wordt in de begroting 2024 verwerkt en het voornemen is in de iBO MIRT al de voornemens op projectniveau reeds te bespreken. Dit betekent concreet dat dan ook de gehele plaat duidelijk moet zijn. Er is hierbij ook specifieke aandacht nodig voor het kunnen opvangen van excessieve prijsstijgingen bij projecten die nog in 2023 moeten worden aanbesteed (zowel aanleg als instandhouding). Eventuele

⁷ Voorbeelden: Eindhoven Knoop XL, Merwedelij, HOV-tram R'dam en HOV-tram Den Haag.

⁸ Oorspronkelijk [redacted] minus [redacted] tot en met VJN23 (selectieve onttrekking: [redacted], BBV [redacted], A16 R'dam [redacted], ZRG [redacted]) en minus tijdelijke onttrekkingen A2 Vonderen-KH [redacted] en Maaslijn [redacted].

schuiven op projectniveau – na de BO's MIRT in het najaar – kunnen bij Voorjaarsnota volgend jaar worden verwerkt. Nota met kenmerk IENW/BSK-2023/101507 gaat nader in op het proces dat met de regio's wordt vormgegeven.

Datum

13 april 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/101494

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Krachtenveld

- De inhoudelijke strekking van deze nota behorend bij beslispoint 1 is reeds bekend in de regio's, maar er is nog niet projectniveau over gesproken. De additionele taakstelling van € 2 mld. is nog niet bekend in de regio's. Uw (M+S) reactie op deze nota vormt input voor BO's LO en MIRT in juni a.s.
- De Tweede Kamer is via de Kamerbrief vooruitblik MIRT 2023 geïnformeerd over de beoogde schuif van aanleg naar instandhouding. Deze schuif is bij het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid 30 maart jl. besproken met de Kamer. Ook is gemeld dat nadere gesprek met regio's nog gevoerd zal worden, waarbij op specifieke projecten wordt ingegaan.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Alle bijlagen zijn niet openbaar, omdat deze bijlagen projectspecifieke bedragen bevatten die (nog) vertrouwelijk zijn. Openbaarmaking daarvan zou de onderhandelingspositie van het Rijk benadelen.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Presentatie	De presentatie voor het gesprek dat met u plaatsvindt op 18 april.
2	Dekkingsopgave	De huidige dekkingsopgave opgesplitst naar modaliteit.
3	Toelichting inpassing vaarwegen	Een toelichting op hoe de dekkingsopgave bij vaarwegen ingepast kan worden.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Herprioritering MF en strategische heroriëntatie

Gesprek met de bewindspersonen
op 18 april



Inhoud

- › Deel 1: Overkoepelende financiële nota MF (‘nota 1’: IenW/BSK-2023/101494)
 - Context herprioritering MF
 - Bespreekpunten m.b.t. invulling opgave, financiële vertrekpunten en kaders

- › Deel 2: Strategische heroriëntatie wegen (‘nota 2’: IenW/BSK-2023/101502)
 - Strategische heroriëntatie
 - Bespreekpunten m.b.t. inhoudelijke keuzes

- › Deel 3: proces regio en bestuurlijke overleggen (‘nota 5’: IenW/BSK-2023/101507)



Tijdslijn

Datum	Gebeurtenis
18 apr	Bespreking BWP: totale plaat MF, keuzes invulling opgave, voorbereiding BO in mei
8 mei	Bespreking BSR begrotingsbesluitvorming MF
Vóór 19 mei	Overleg over taakstellingsopgaven en dekking met MVRO – i.v.m. relatie met RO/Woningbouw en Mobiliteit
19 mei	Deadline: Alle mutaties met label MJN-24 bij FEZ
19 mei	Ambtelijke belronde regio's over agenda informerend BO (iBo)
Week van 22 mei	iBo met regiobestuurders (nog in te plannen door DBO)
13-15 juni	BOL's
21 juni	Kamerbrief voortgang MIRT inclusief herprioritering MF
5 juli	CD MIRT
nov	BO's MIRT



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

1. Herprioritering MF



Waar komen we vandaan?

- › 2022: aantal nieuwe risico's/tegevallers op MF
- › Eind 2022: reservering prijsstijgingen uit laatste vrije investeringsruimte MF
- › Begin 2023: actueel beeld opgesteld van tegevallers en actuele risico's op aanlegprogramma MF waar deze kabinetsperiode besluitvorming over nodig is
- › Tevens gekeken naar aanvullende budgetbehoefte voor instandhouding RWS netwerken op MF t/m 2030.
- › Conclusie: dekkingsopgave MF van [redacted], waarvoor nog ruimte gevonden moet worden (een vrije ruimte meer beschikbaar). [redacted]



Vertrekpunten herprioritering MF 1/2

1. Ruimte vrijmaken binnen MF voor opvangen tegenvallers en gevalideerde risico's voor resterende kabinetsperiode [REDACTED]
2. Ruimte vrijmaken binnen MF om op RWS-netwerken toe te kunnen groeien naar de maximaal maakbare productie instandhouding (cf. BKN RWS). Hiertoe is tot en met 2030 [REDACTED] benodigd op het MF.
3. [REDACTED] voor capaciteitsuitbreiding bij RWS over een periode van 8 jaar voor mogelijk maken aangroei instandhouding
4. CA-middelen voor instandhouding ProRail blijven voorlopig op de AP, onderzoek BKN ProRail eerst afronden.



Vertrekpunten herprioritering MF 2/2

5. Iedere modaliteit houdt zijn eigen broek op. Coalitieakkoordambities en de extrapolatieruimte blijven buiten schot.
6. Inpassen dekkingsopgave wegen [redacted] en vaarwegen ([redacted]) door afnemen budget bij stikstofprojecten. Deze projecten blijven onderdeel van het MIRT. **Buiten reikwijdte** [redacted]
7. Resterende projectbudgetten eventueel inzetten voor flankerend beleid in de desbetreffende projectgebieden.
8. Wel onderzoeken impulsprogramma GV, nu niet meenemen in opgave



Uitkomst politiek bila FIN VJN

- > Aanvullende generieke taakstelling MF € 2 mld. looptijd MF en vanaf 2037 structureel € 150 mln./jaar.
- > Geen generale compensatie voor excessieve prijsstijgingen.
- > Gevolg: eerdere uitgangspunten kunnen niet allemaal meer overeind blijven. Een of meer uitgangspunten zullen losgelaten moeten worden.



Ter bespreking

1. Voorstel dekking huidige actuele stand opgave per modaliteit vanuit principe eigen broek ophouden excl. invulling generieke taakstelling en prijsstijgingen

- a. Hoofdwegennet – huidige stand dekkingsopgave

Voorstel: generiek korten op de wegprojecten met stikstofdeposities in de gebruiksfase. Uitgezonderd zijn:

- Projecten met vastgesteld Tracébesluit: Via15 en A27/A12 Ring Utrecht.
- Een zestal projecten met beperkte stikstofdeposities die onder voorwaarden mogelijk kansrijk zijn vwb stikstofruimte: N33 Zuidbroek-Appingedam, N50 Kampen-Kampen Zuid, N35 Knooppunt Raalte, N35 Wierden-Nijverdal, A20 Nieuwerkerk-Gouda, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken.

NB. Voldoende capaciteit RWS is randvoorwaardelijk voor het kunnen oppakken van deze projecten. Dit is nog een aandachts- en uitzoekpunt.

- Daarnaast wordt voorgesteld om vanuit de resterende projectbudgetten een bedrag te reserveren (n.t.b.) voor alternatieve maatregelen.



Ter bespreking

b) Hoofdvaarwegennet – huidige stand dekkingsopgave

Twee scenario's:

1. Generieke verdeelsleutel over alle projecten. De prioritaire stikstofprojecten blijven ongemoeid. Er resteert nagenoeg geen of maar zeer beperkt budget voor de resterende opgaven ('tweaken') en/of alternatieve maatregelen.
2. Aanvullend op 1. Ook projecten met primaire veiligheidsdoelstelling buiten schot. In dit scenario dient extra dekking gevonden worden binnen vaarwegen of daarbuiten. Geen geld voor resterende opgaven en/of alternatieve maatregelen.



Ter bespreking

- **Buiten reikwijdte**



Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte



Ter bespreking

Buiten reikwijdte



Tijdslijn vervolgproces – aandachtspunt wegen

Datum	Gebeurtenis
18 apr	Bespreking BWP: totale plaat MF, keuzes invulling opgave, voorbereiding BO in mei
8 mei	Bespreking BSR begrotingsbesluitvorming MF
Vóór 19 mei	Overleg over taakstellingsopgaven en dekking met MVRO – i.v.m. relatie met RO/Woningbouw en Mobiliteit
19 mei	Deadline: Alle mutaties met label MJN-24 bij FEZ
19 mei	Ambtelijke belronde regio's over agenda informerend BO (iBo)
Week van 22 mei	iBo met regiobestuurders (nog in te plannen door DBO)
13-15 juni	BOL's
21 juni	Kamerbrief voortgang MIRT inclusief herprioritering MF
5 juli	CD MIRT
nov	BO's MIRT

Uiterlijk 19 mei besluit nodig over het wel/niet wegnemen van budgetten bij projecten.

Voor de A50 – dat in de afrondende fase van de verkenning zit, is op 23 mei een openbare bijeenkomst gepland (aanwezigheid pers niet uit te sluiten) en op 26 mei een bestuurlijk overleg waar het voorkeursbesluit voorligt. Voorafgaand aan het BO is duidelijkheid nodig over status besluit (gelet op vaststellen structuurvisie).



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

2. Strategische heroriëntatie



Bespreekpunt: inhoudelijke afwegingen wegen

- > Zes (kleinere) projecten onder voorwaarden mogelijk kansrijk vwb stikstof. Voorstel: vooralsnog behouden van budget [REDACTED]
- > Budgetten overige projecten, voorstel:
 - Envelop met max. bedrag per regio voor alternatieve lokale/regionale maatregelen, gerelateerd aan/benodigd voor specifieke onderliggende projectopgaven
 - Voor resterend budget 2 opties:
 1. Gelabeld houden aan project voor moment dat project weer 'uitgepakt' kan worden
 2. In algemene pot voor (nieuwe) verkenningen en meer generieke maatregelen gericht op onderliggende opgaven (vb impulsprogramma, schoon en emissieloos bouwen bij VenR)
 - Beide opties kennen voor en nadelen (zie nota)
 - Bestuurlijk is optie 1 meest interessant + in lijn met reactie minister tijdens debat op 30 maart



Bespreekpunt: overige inhoudelijke vraagstukken

1. Hoe planstudies te behouden in MIRT gelet op (mogelijke) maatschappelijke impact? Huidige status of verkenning?
2. Tot welk moment door te werken aan lopende verkenningen?
 - a) Tot en met het bestuurlijk vaststellen van het voorkeursalternatief? En welke status krijgt dit voorkeursalternatief? NB. sommige voorkeursalternatieven zijn ingrijpend (onteigening) en vragen structuurvisie.
 - b) Tot aan het voorkeursalternatief (dus niet bestuurlijk vastleggen van voorkeursalternatief, maar bestuurlijke voorkeur?)



Bespreekpunt: voorstel inhoudelijke punten bestuurlijk overleg mei

- › Overzicht van projecten waarvan het budget op Prinsjesdag naar verwachting naar beneden wordt bijgesteld
- › Overzicht van projecten (uit alle MIRT fasen) waarvan het budget naar verwachting niet wordt geraakt.
- › Inzicht in hoe wel/niet verder gewerkt wordt aan projecten waarvan budget verminderd wordt, en projecten waar het project niet verminderd wordt maar die wel stikstofproblematiek kennen.
- › Inzicht in hoe opgaven in het MIRT blijven staan. En inzicht op hoe mogelijk op termijn tot een doorstart kan worden gekomen.
- › Inzicht per regio in programmering instandhouding.
- › Vooruitblik aanpak rond besteding resterende middelen en alternatieve maatregelen.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

3. Proces herprioritering MF en WoMo richting BOL's



Beslispunten (voor toelichting zie nota)

1. Verzoek om akkoord op BOL-agenda's
2. Verzoek om akkoord op proces richting BOL's en enkele daaraan gekoppelde punten
3. Informatie over de overige voor IenW relevante onderwerpen op de BOL-agenda's

Bijlage 3: opties inpassing dekkingsopgave hoofdvaarwegennet

Projecten (bedragen x € mln.)	Planflexibel projectbudget	Resterende projectbudgetten indien	
		Inpassingsplan/ prioritaire stikstofprojecten uitzonderd	Aanvullend projecten t.b.v. nautische veiligheid buiten schot
Overige (vrije) budgetten Toekomstvisie Waal Hollands Diep Capuitbr Merwedeb Verkenningen Volkeraksluizen Kreekraksluizen IJssel 2 Zutp Kampen Cap Adam-Lemmer Bovenloop IJssel Vaarweg IJsselmeer Planstudies -			
Werkt op korte termijn toe naar inpassingsplan Uitb ligplaat IJssel* Res. Wilhelminakanaal* Vastgesteld inpassingsplan Res. Kornwerderzand*			
Totaal			
Beschikbaar voor dekkingsopgave			

Bestuurlijke consequenties projecten HVWN

Reeds afgeronde projecten/vrije ruimte

Toekomstvisie Waal

- Korte beschrijving: Project is afgerond.
- Status: In 2022 is een onderzoek naar de restbehoefte aan ligplaatsen op het traject Haften-Lobith is afgerond. Er zijn geen extra ligplaatsen benodigd.
- Landsdeel: Oost-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: geen

Hollands Diep

- Korte beschrijving: Ter hoogte van de splitsing van het Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil is de verkeerssituatie voor de scheepvaart complex. Dit brengt een verhoogd risico met zich mee.
- Status: In 2022 is de evaluatie van de veiligheidssituatie op de splitsing is afgerond. Uw voorganger heeft besloten om niet over te gaan tot het treffen van maatregelen.
- Landsdeel Zuidwest-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: zijn vragen gesteld, maar heeft niet geleid tot veel reuring.

Capaciteitsuitbreiding Merwedeb

- Korte beschrijving: Het realiseren van 4 nieuwe overnachtingsplaatsen in de bestaande vluchthaven van Gorinchem.
- Status: in 2021 is het project afgerond. Het resterende budget is niet benodigd.
- Landsdeel: Zuidwest-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: geen.

Capaciteitsuitbreiding

Volkeraksluizen

- Korte beschrijving: In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde-corridor; alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen. Het verkorten van de wachttijden draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer.
- Status: In april 2013 heeft de minister van IenM een Voorkeursbeslissing genomen. Deze beslissing bestaat uit quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen (in het voorjaar van 2013 is de planning en

studies hiervan gestart), monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden, en een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2025 en 2030).

- Landsdeel: Zuidwest-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: Niet direct, echter:
 - Het sluiscomplex komt ook in een VenR-opgave;
 - Als uit monitoring blijkt dat er een kolk wenselijk is, is er geen budget.
 - Vlaanderen heeft uitbreiding Volkeraksluis (samen met Kreekraksluis) ingebracht in het kader van 3RX.

Kreekraksluizen

- Korte beschrijving: Binnen de verkenningen- en planstudie budgetten is een reservering getroffen voor het aanbrengen van een extra kolk.
- Status: geen, betreft een interne reservering.
- Landsdeel: Zuidwest-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: Niet direct, echter:
 - Het sluiscomplex komt ook in een VenR-opgave;
 - Vlaanderen heeft uitbreiding Kreekraksluis (samen met Volkeraksluis) ingebracht in het kader van 3RX.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

- Korte beschrijving: Voor schepen in de klasse Va/Vb is het moeilijk zich te bewegen tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland, omdat een aantal vaarwegen niet geschikt is voor schepen in deze categorieën. Het verruimen van de vaargeulen voor schepen in klasse Va/Vb draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.
- Status: Planning en studies, echter heeft RWS een brief aan DGLM gestuurd dat dit project grotendeels (maar niet volledig) gerealiseerd kan worden door aan BenO te koppelen en wellicht doorgang kan vinden ondanks stikstof.
- Landsdeel: Noordwest-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: Mogelijk. Gemeente Meppel, Port of Zwolle en logistieke bedrijven in de regio graag verbreding van de vaarweg, omdat schepen nu niet volledig beladen over dit traject kunnen varen en omdat de Sluis Kornwerderzand (zelfde traject Waddenzee-Meppel) verbreed en verdiept gaat worden. Nationaal zegt het NWP dat de VIJM een vaarweg CEMT Va dient te zijn. Internationaal zegt TENTec tevens CEMT Va. De huidige toegestane diepgang van 3,0 meter voldoet niet aan CEMT Va.
- Overig: Bij uitstel missen we verder mogelijk meekoppelkansen (lagere kosten) met versterken IJsselmeerdijk.

Nautische Veiligheid/ligplaatsen:

IJssel2: Zutphen-Kampen

- Korte beschrijving: Binnen de verkenningen- en planstudie budgetten is een reservering getroffen voor het aanleggen van extra ligplaatsen op de IJssel.
- Status: geen, betreft een interne reservering.
- Landsdeel: Oost-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: Niet direct, echter:
 - Sector roept op tot meer ligplaatsen en niet in lijn met regeerakkoord.

Capaciteit Amsterdam-Lemmer

- Korte beschrijving: Er is een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg tussen Amsterdam en Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan door onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. In de planning en studies wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding en verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.
- Status: Planning en studies.
- Landsdeel: Noordwest-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: Sector roept op tot meer ligplaatsen en niet in lijn met regeerakkoord.

Bovenloop IJssel

- Korte beschrijving: Het traject in de IJssel van IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde scheepvaart in klasse Va. Dit bemoeilijkt ook de toegang tot het Twentekanaal, dat juist geschikt wordt gemaakt voor schepen in deze klasse. In de planning en studies wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor schepen uit klasse Va het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.
- Status: Planning en studies. Er is gereserveerd binnen het integrale MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoort, Dit is bedoeld voor de scheepvaartopgaven op het meest bovenstroomse deeltraject van de Boven-IJssel. Voor de omgang met de budgetspanning voor de planstudie is door RWS in maart 2023 een voorstel aan DGLM en DGWB gestuurd.
- Landsdeel: Oost-Nederland.
- Verwachte bestuurlijke consequenties:

- Betreft een veiligheidsknelpunt.
- Het project Rivierklimaatpark IJsselpoort ligt bestuurlijk gevoelig doordat het een samenwerkingsverband is met onder andere de Provincie Gelderland, diverse gemeenten en het Waterschap Rijn en IJssel. Project omvat ook KRW-maatregelen waarvoor recent een partieel uitvoeringsbesluit is aangevraagd.

Inpassingsplan

Uitbreiding ligplaatsen IJssel/Giesbeek

- Korte beschrijving: Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel tussen Lobith en Kampen bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden. Ook ontstaan hierdoor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven-IJssel tussen Arnhem en Zutphen. Het tekort aan ligplaatsen wordt gefaseerd aangepakt. Voor de korte termijn zijn als quick wins enkele ligplaatsen gecreëerd op de Boven-IJssel: twee ligplaatsen bij Arnhem en vier bij Eefde. Het restbudget is gereserveerd om elf ligplaatsen aan te leggen.
- Status: Planning en studies. Door het wegvallen van de PAS-regeling is vertraging opgetreden.
- Landsdeel: Oost-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties: Sector roept op tot meer ligplaatsen en niet in lijn met regeerakkoord.

Sluis2 Wilhelminakanaal

- Korte beschrijving: Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot Sluis III verruimd tot klasse IV. Ten zuiden van de bestaande Sluis III is reeds een nieuwe Sluis III klasse IV gerealiseerd. Om aan de opgave te voldoen resteert nog de sloop en herbouw van Sluis II voor klasse IV, de afbouw van de nieuwe Sluis III en de opwaardering van het Wilhelminakanaal naar klasse IV tussen de instroom van de Donge en Sluis II. In overleg met de regio is besloten tot herbouw van Sluis II voor klasse IV-schepen om problemen met het grondwater te voorkomen.
- Status: Planning en studies. Hoeft feitelijk alleen stikstofstudie gedaan te worden. Projectleider heeft voorstel ingediend om emissievrij te bouwen en, door in de loop van de tijd gewijzigde uitgangspunten, stikstoftoets anders in te richten. Daardoor zou geen WNb-vergunning nodig zijn. Dit moet nog nader worden onderzocht.
- Landsdeel: Zuid-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties:
 - Zeer groot. Regio heeft verschillende brieven gestuurd over de sluis. Wil graag gehele opwaardering kanaal (is momenteel geen Rijksproject). Ook verzoek tot opnemen in Ten-T en ziet een grote VenR-opgave.
 - Geen sluis aanleggen betekent dat er mitigerende maatregelen getroffen moeten worden om "droge voeten" te houden.

Kornwerderzand

- Korte beschrijving: Verruiming sluis, bruggen Kornwerderzand en vaargeulen naar de havens voor scheepsklasse R/S 2 (diepgang 4,5 meter) en de scheepswerven (diepgang 5,0 meter).
- Status: aanleg, IenW doet een bijdrage aan de regio.
- Landsdeel: Noord-Nederland
- Verwachte bestuurlijke consequenties:
 - Groot.
 - Marktbijdrage wordt bij elkaar gebracht.
 - Geen sluis aanleggen, betekent nog wel VenR opgave.



nota

Aan

Minister en staatssecretaris

Beslisnota MF en strategische heroriëntatie

Paar aantekeningen op deze nota. Zoals besproken op 9 mei hebben we nog vervolgoverleg nodig, dus deze nota is wat mij betreft nog geen beslisnota, en slechts zoals besproken indicatieve richting op de geadviseerde besluiten.

Richting zoals besproken op 9 mei

TER BESLISSING

Datum

3 april 2023

Size referentie

IENW/BSK-2023/128524

Opgesteld door

Bestuurskern

Directie ISM

Mobiliteitsfonds

Beslistermijn

9 mei 2023

Bijlage(n)

6

Aanleiding

Op 19 april jl. heeft u overleg gehad over de dekkingsopgaven en -opties op het MF en het bestuurlijk overleg hierover met de regio's. In dat overleg is een aantal vertrekpunten herbevestigd en is nog een aantal vragen door u gesteld. In deze nota geven we antwoord op deze vragen en leggen we u enkele beslispunten voor die nodig zijn voor de budgettaire verwerking. Ook is deze nota ter voorbereiding op het informeren bestuurlijk overleg van 11 mei. Parallel aan deze nota ontvangt u een nota met daarin de eerste beelden voor een strategie voor het pauzeren en op termijn weer opstarten van de projecten.

Gezien het zeer krappe tijdsschema richting het BO van 11 mei, ontvangen we uw reactie op de nota graag voorafgaand aan het voorbereidende interne overleg met u op 9 mei. Na het interne overleg van 9 mei zullen we de laatste voorbereidingen treffen voor het bestuurlijk overleg van 11 mei.

NB: de concrete mutaties die horen bij de voorgestelde besluiten worden in de Ontwerpbegroting verwerkt. Het loket van het ministerie van Financiën sluit formeel op 19 mei. Met FIN is afgesproken dat deze indiening nog kan wijzigen na het bestuurlijk overleg met de regio's.

Geadviseerde besluiten:

A. Besluiten met betrekking tot de dekkingsopgaven en -opties:

- Instemmen met de totale interne dekkingsopgave (bijlage 1). Dit is een exclusief taakstelling en prijsstijgingen. In deze opgave groeit de productie van RWS voor instandhouding toe naar [redacted] de problematiek op de aanlegportefeuille – die nu concreet in beeld worden gebracht – en waar naar verwachting deze kabinetsperiode besluit over moet worden genomen nu voorzien van dekking. Per [redacted] telt de opgave op tot:

Buiten reikwijdte

[redacted]

b. Wegen:

c. Vaarwegen:

Alle besluiten nog onder voorbehoud van verdere uitwerking en verfijning. Bovendien wil ik, in aanvulling op het besprokene, graag nog een raming hoe de extrapolaties die komende jaren, vanaf OB 2025, weer worden toegevoegd, stap voor stap weer aanlegbudget ontstaat. Kan dat (als indicatie) tot aan OB 2030 in beeld gebracht?

2. Instemmen om deze interne opgave conform de eerder benoemde vertrekpunten te dekken (zie toelichting ad 2 en bijlage 3). Vertrekpunt bij het dekken van de interne problematiek is dat modaliteiten zoveel mogelijk 'de eigen broek ophouden', CA/NGF-middelen en de extrapolatieruimte buiten schot blijven. **Buiten reikwijdte**

[Redacted text block]

In toelichting bij ad 2 ziet u per project hoeveel geld er nog resteert bij de projecten. Bij vaarwegen is er te weinig planflexibele ruimte beschikbaar om volledig de 'eigen broek op te houden'. Voor dekking van het restant [Redacted]) zie beslispunt 3.

3. Instemmen met het betrekken van de restopgave van vaarwegen [Redacted]) bij de dekkingsopgave van de taakstelling van € 2 mld. De interne dekkingsopgave bij vaarwegen overstijgt de beschikbare dekkingsopties op het terrein van vaarwegen (zie ook beslispunt 2).

4. **Buiten reikwijdte**

[Redacted text block]

5. **Buiten reikwijdte**

[Redacted text block]

B. Besluiten met betrekking tot de vertaling van bovenstaande besluiten op de projecten en het MIRT-programma:

6. Instemmen met het laten staan van de restbudgetten bij de aangeslagen wegenprojecten en geen budgetten te reserveren op niveau van gebieden of regio's. Na het ophouden van de 'eigen broek' bij wegenprojecten resteert er [Redacted]

[redacted]. In samenspraak met de regio kan richting BO MIRT in het najaar nog gezien worden of deze middelen blijven staan tot projecten weer opgestart kunnen worden, dan wel of een deel ervan ingezet wordt voor noodzakelijke mitigerende maatregelen of eventueel alternatieve maatregelen. Extra budget afkomen bij deze projecten leidt ertoe dat er minder bij de projecten blijft staan t.b.v. het 'pauzeren en weer opstarten'.



7. Instemmen met de wijze waarop de MIRT-projecten die worden gekort, worden behouden in het MIRT Overzicht en het hierbij ongemoeid laten van de MIRT-spelregels.

Zie voor de toelichting hierop onder Ad. 7 hieronder.

8. Kennis te nemen van de opzet en inhoud van het dossier voor het informierend BO van 11 mei en eventueel uw aanvullingen en opmerkingen hierop te geven zodat dit kan worden verwerkt in het definitieve BO dossier. Het dossier is gebaseerd op de eerder genoemde geadviseerde besluiten. Mocht u anders besluiten, dan dient het dossier hierop te worden aangepast.

Toelichting

A. Besluiten met betrekking tot de dekkingsopgaven en -opties:

Leeswijzer en vertrekpunten bij beslispunten A

Er zijn meerdere opties om de opgaven te koppelen aan dekkingsmogelijkheden en zodoende tot een 'sluitende plaat' te komen. Om te komen tot een sluitende plaat wordt - zo goed als mogelijk - een aantal vertrekpunten gehanteerd. Deze zijn conform de eerdere besprekingen met u:

- Voor instandhouding RWS wordt maximaal gebruik gemaakt van de productiecapaciteit in de jaren 2023-2030. Deze opgave loopt volledig mee in de interne dekkingsopgave.
- Problematiek op de aanlegportefeuille waarover deze kabinetsperiode nog besluiten moet worden genomen, wordt nu meegenomen in de dekkingsopgave. Voor deze interne dekkingsopgave houden modaliteiten zoveel mogelijk hun eigen broek op.
- Het restant van de extrapolatie 2037 wordt niet ingezet voor de dekkingsopgaven. Deze blijft - zoals verwoord in de recente Kamerbrief - beschikbaar voor de toekomst.
- Voor dekking van het IenW-aandeel in de rijksbrede taakstelling wordt ook gekeken naar de CA/NGF-middelen. Eerder is aangegeven dat dit principe lastig is vol te houden gezien de nog beschikbare planflexibele ruimte bij o.a. vaarwegen.
- **Buiten reikwijdte** [redacted]

Evenwel zoals
besproken
betreft het bij
faalstelting

Ad 1. Dekkingsopgave Mobiliteitsfonds

- Een eerdere versie van het overzicht met de dekkingsopgave is met u gedeeld. Daarin ontbraken nog de bedragen voor het extra benodigd budget instandhouding en capaciteit RWS. Een volledig overzicht van de dekkingsopgave waarover nu een besluit genomen moet worden, is opgenomen in bijlage 1 van deze nota. NB: er zullen gedurende deze kabinetsperiode ook nog aanvullende besluiten genomen moeten worden, bijvoorbeeld over BKN Spoor voor de periode 2026/2030 of nog niet voorziene

tegenvallers elders. Aan dit traject wordt momenteel gewerkt, eerste inzichten zijn dat dit kan leiden tot een aanzienlijke dekkingsopgave. Besluitvorming hierover vindt plaats vanaf dit najaar.

- Op de aanlegportefeuille zijn alle donderwolken en tegenvallers – die nu concreet in beeld zijn - en waarover deze kabinetsperiode nog een besluit over genomen moet worden - meegenomen.

- **Buiten reikwijdte**

Buiten reikwijdte

- Voor instandhouding spoor wordt momenteel gewerkt aan een basiskwaliteitsniveau voor de periode 2026 t/m 2029. Uit voorlopige cijfers van de herijkte reeksen komt een mogelijke dekkingsopgave voor de periode t/m 2029 naar voren van in totaal [redacted] (bovenkant bandbreedte). Dit bedrag wordt nog geverifieerd en er worden besparingsmogelijkheden uitgewerkt. Na afronding hiervan informeren we u nader over de uitkomsten.
- In het gesprek met u van 19 april jl. is ook de relatie met het Deltafonds besproken. Dit punt is uitgezocht. Het is gebleken dat een schuif van het Deltafonds naar het Mobiliteitsfonds niet opportuun is. Er is weliswaar, door gebrek aan 'maakbaarheid' bij RWS voor het HWS, op het DF een overschot bij instandhouding voor de periode t/m 2030, maar gegeven de beperkte omvang daarvan, alle onzekerheden over de ramingen en wettelijke schotten tussen het DF en MF adviseren wij (zowel DGLM, DGMO als ook DGWB) geen schuif.

Deus

Ad 2. en ad 3. Voorgestelde financiële dekking interne opgave MF

- Vertrekpunt bij het dekken van de interne problematiek is dat de modaliteiten zoveel mogelijk 'de eigen broek ophouden', CA/NGF-middelen en de extrapolatieruimte buiten schot blijven. **Buiten reikwijdte**
- Zie onderstaande tabel voor de in kaart gebrachte opties. In bijlage 1 is per project nadere informatie opgenomen over deze opties.

- Wegen (): Conform eerdere besprekingen en advies¹ is het voorstel om deze opgave in te passen door het generiek korten van projecten met stikstofdeposities in de gebruiksfase, met uitzondering van: i) projecten met vastgesteld Tracébesluit: Via15 en A27/A12 Ring Utrecht, ii) een zestal wegprojecten waarvoor de inschatting is dat de komende vijf jaar wellicht wél de benodigde stikstofruimte kan worden geregeld door de provincies: N33 Zuidbroek-Appingedam (onderdeel van compensatiepakket Groningen), N50 Kampen-Kampen Zuid, N35 Knooppunt Raalte, N35 Wierden-Nijverdal, A20 Nieuwerkerk-Gouda, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken² en iii) wegprojecten voor ontsluiting van woningbouw met middelen uit het Coalitieakkoord. Omdat hiervoor op dit moment geen stikstofruimte is en vanwege beperkte capaciteit worden deze echter nog niet opgestart. Met de overige wegprojecten (zie onderstaande tabel) kan de opgave worden gedekt. Er resteert dan bij wegen bij de projecten.
- Vaarwegen : Conform eerdere besprekingen is het voorstel om deze opgave in te passen door het generiek korten van projecten waar stikstof een knelpunt kan vormen en projecten waarbij vrijval van budget is voorzien. De budgetten voor de volgende projecten worden uitgezonderd: i) projecten waar reeds een inpassingsplan is (Kornwerderzand), ii) prioritaire stikstofprojecten (top 11) op terrein van vaarwegen (uitbreiding ligplaatsen IJssel (Giesbeek) en de reservering voor het Wilhelminakanaal Sluis II (dit kan alleen doorgaan als er een manier wordt gevonden om zonder stikstofproblematiek de gebruiksfase te realiseren. Hiervoor wordt momenteel een aanpak uitgewerkt) en iii) projecten die een nautische veiligheidsdoelstelling hebben: IJssel 2 Zutphen-Kampen, Capaciteit Amsterdam-Lemmer en Bovenloop IJssel. Indien bovenstaande projecten worden uitgezonderd, zal de planflexibele ruimte bij de resterende HVWN-projecten volledig ingezet moeten worden om zoveel mogelijk de 'eigen broek op te houden'. Er resteert

¹ Zie nota's IENW/BSK-2023/101502 en IENW/BSK-2023/101494.

² Hierbij is nog niet gekeken naar de maakbaarheid (capaciteit).

daarna nog een tekort van [redacted] dat niet door planflexibel vaarwegenbudget zelf opgevangen kan worden (zie onderstaande tabel).

Interne problematiek		Dekkingsbron/project			
Modaliteit			Planflexibel budget	Ingezet	Resteert
OVS	[redacted]	[redacted]		[redacted]	[redacted]
Vaarwegen	[redacted]			[redacted]	[redacted]
		Verkenningen Volkeraksluizen Kreekraksluizen Vaarweg IJsselmeer Overige (vrije) budgetten Toekomstvisie Waal Hollands Diep Capaciteitsuitbreiding Merwedeb Ongedekt		[redacted]	[redacted]
Wegen	[redacted]			[redacted]	[redacted]
		Verkenningen N35 Wijthmen-Nijverdal A9 Rottepolderplein A58 Breda-Tilburg A27 Zeewolde-Eemnes A15 Papendrecht-Gor. Planstudies A2 Deil-Den Bosch/Vught Rijksbijdr NRW Utr InnovA58 A-G Innovaties InnovA58 A67 Leen-Geldrop A1/A35 Kn. Azelo-B. Werkt KT toe naar ontwerp-TB A1/A30 Barneveld Werkt KT toe naar TB A4 Haaglanden - N14 A1/A28 Knooppunt Hoevelaken Overige (vrije) budgetten Afromen tolreservering BBV en ViA15		[redacted]	[redacted]

Buiten reikwijdte

[Redacted content]

11

Buiten reikwijdte

[Redacted content]

Buiten reikwijdte

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Buiten reikwijdte

[Redacted text block]

Buiten reikwijdte

[Redacted text block]

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

B. *Besluiten met betrekking tot de vertaling van bovenstaande besluiten op de projecten en het MIRT-programma:*

Ad 6. Omgang met restbudgetten aangeslagen projecten

- Na het dekken van de interne problematiek bij wegen resteert er nog cumulatief [redacted] bij de aangeslagen wegenprojecten.
- U heeft in eerder gesprek - waarbij nog uitgegaan werd van een opgave van [redacted] voor wegen - aangegeven per MIRT-landsdeel ook middelen beschikbaar te willen stellen voor noodzakelijke (mitigerende) maatregelen dan wel flankerend beleid. Na afroming hiervan zou een resterend budget per project beschikbaar blijven.
- Nu de opgave voor wegen is toegenomen tot ca. [redacted], is de ruimte voor een 'pot' per MIRT-landsdeel sterk afgenomen. Het voorstel is derhalve om het resterende budget van [redacted] geheel bij de specifieke projecten te laten staan. Dat resulteert in een beperkt restbudget per project (zie ook tabel bij toelichting beslispunt 2).
- In samenspraak met de regio kan richting BO MIRT in het najaar nog bezien worden of deze middelen blijven staan tot projecten weer opgestart kunnen worden, dan wel of een deel ervan ingezet wordt voor noodzakelijke mitigerende maatregelen of eventueel alternatieve maatregelen voor zowel personen als voor goederen, zoals uit het impulsprogramma goederenvervoer (als er voor gekozen wordt moet dit nog uitgewerkt worden). Ook kan gekeken worden naar de financiering van toekomstvasten VenR-^{opgaven; dit} vraagt wel een juridische toets omdat dan vooruitgelopen wordt ^{Wat staat hier?} op de planvorming. Dit maakt onderdeel van de zogenaamde in- en uitpakstrategie.
- Indien u op voorhand wel meer middelen per MIRT-landsdeel zou willen uithoeken, dan zou ook naar aanvullende dekking kunnen worden gekeken. Het voorstel is dan om dit te betrekken bij de scenario's onder beslispunt 4.

Ad 7. MIRT-projecten en MIRT Overzicht

Voorstel voor het on hold zetten per fase (komt overeen met tekst in de nota *Strategie 'on hold' zetten MIRT-aanlegprojecten wegen en opstarten*):

1. Bij een lopende MIRT-Verkenning gaan we door tot en met de Voorkeursbeslissing, als dit haalbaar is. Dit is afhankelijk van capaciteit, stikstofruimte en financiële middelen.
2. Is dit niet haalbaar dan gaan we door tot vastlegging van de bestuurlijke voorkeur in het BO MIRT.
Hiermee wordt de MIRT-Verkenning niet formeel afgerond met een besluit (Structuurvisie; Voorkeursalternatief) waarop de MIRT-Planuitwerking kan worden gebaseerd, maar wordt wél onder meer het ruimtebeslag en het wegontwerp bestuurlijk overeengekomen als uitgangspunt voor andere plannen, zoals Bestemmingsplannen. Voorbeeld is de A16 Van

- Brienoordcorridor tijdens het BO MIRT naar Breda.
3. Lopende MIRT-Planuitwerkingen worden beëindigd na de verkenning. Het kost capaciteit aan RWS-zijden om te zitten, waarin voortdurend vooruit wordt gedacht over de prioriteitsstelling als er uitgepakt kan worden, waarin de prioriteitsstelling ook voortdurend wordt afgestemd met de regio's afhankelijk van de ontwikkelingen op het stikstoffront en waarin ook onderhoudswerkzaamheden aan de ingepakte plannen moet/kan worden gedaan om een vliegende start te kunnen maken. Zoals besproken, dit is onwenselijk, zeker in deze fase.
 4. Ontwerp Tracébesluiten worden ingetrokken. redenen voor schadevergoeding, maar er wordt geen vergoeding claimen. Dit heeft ook consequenties: met hernieuwd onderzoek, en zijn er extra planstudiekosten en zal goed doordacht moeten worden.
 5. Als er een ingenieursbureau is ingeschakeld voor de planuitwerking van een MIRT-project, wordt bekeken of er nog relevante zinnige (no regret) werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd binnen het nog beschikbare budget. Zoals het afronden van een wegontwerp.
 6. Onderdelen V&R bij projecten die on hold worden gezet zullen, waar urgent, als apart V&R-project ingepland. Bijvoorbeeld het viaduct Arkervaart bij Knoop punt Hoevelaken of het spoorviaduct Burgerveen bij Leiden. Echter: veel moet nog in beeld worden gebracht en in de programmering (prioriteren op urgentie) worden gebracht. Vervolgens moeten er voldoende middelen, capaciteit en stikstofruimte zijn om het op te pakken. Daarnaast moet worden bekeken of het mogelijk is deze projecten toekomstvast (vooruitlopend op het uitvoeren van het Tracébesluit) aan te leggen, en welke besluitvorming daarvoor noodzakelijk is.
- De bladen van de MIRT-projecten die worden gepauzeerd, bevrozen. Dit betekent dat in het jaarlijkse MIRT Overzicht dat met de Miljoenennota in september 2023 verschijnt de bladen grijs zijn gemaakt, zodat de oorspronkelijke opgave wel zichtbaar blijft. Ook wordt vermeld dat er op dit moment niet voldoende aanlegbudget is voorzien en de projecten in afwachting zijn van verdere besluitvorming. Zolang als nodig blijven de bladen grijs, totdat het project weer wordt opgestart.
 - In de inleiding van het MIRT-overzicht wordt ook een algemene toelichting opgenomen over de gepauzeerde projecten. Bij het pauzeren van projecten wordt vastgesteld in hoeverre (deel)taken nog worden afgerond voor het project bevroren, en hoeveel budget blijft staan. Van deze informatie kan op de MIRT-bladen melding worden gemaakt.
 - Bij het weer opstarten van projecten moet (opnieuw) worden voldaan aan de voorwaarden om over te gaan op de betreffende fase. Dit betekent in ieder geval de eis van voldoende financiering en een check of de informatieprofielen in de MIRT-spelregels nog steeds van toepassing en actueel zijn.
 - De MIRT-spelregels hoeven niet te worden aangepast voor de projecten die worden gepauzeerd. Over het (tijdelijk) aanhouden van projecten en elders inzetten van de daarvoor gereserveerde middelen staat niets beschreven in de MIRT-spelregels, waardoor ze dit niet uitsluiten. Door bij het weer opstarten van projecten aan te sluiten bij de in de spelregels gedocumenteerde faseovergangen, is een aanpassing niet nodig. Het nu

(eenmalig) aanpassen betekent dat regio's in de toekomst ook uitzonderingen willen op de spelregels, waarmee de totale beheersing binnen het MIRT in het geding komt. Daarnaast worden aanpassingen van de MIRT-spelregels afgestemd met de regio, iets waar nu onvoldoende tijd voor is.

Ad 8. Voorbereiding informierend bestuurlijk overleg

- Het voorbereidend dossier is bijgesloten (bijlage 4). Naar aanleiding van uw besluiten op deze nota en uw eventuele aanvullingen en opmerkingen op het dossier wordt het definitieve BO dossier opgesteld.
- Het voorbereidend dossier bestaat uit de volgende onderdelen: **Zoals besproken**
 - o Overzicht ambtelijke ondersteuning
 - o Agenda
 - o Generieke redeneerlijn: het wat en waarom van de bewegingen, de gehanteerde criteria, eerste duiding van wijze waarop projecten in het MIRT behouden blijven, Q&A's.
 - o Regiospecifieke redeneerlijnen: projecten waar aan gewerkt wordt, projecten waar besluiten over zijn genomen, inzicht in aanpakken van instandhoudingsopgaven, projecten die 'bevroren' worden, mitigerende maatregelen en flankerend beleid, Q&A's.
- Daarnaast de volgende informatie:
 - o Bijlage 4: overzicht van projecten waar de middelen worden gekort
 - o Bijlage 4: achtergrondinformatie per project: wat speelt er, welke cofinanciering en bestuurlijke afspraken, wat kan verwacht worden aan regio-inbreng.
- Tijdens het BO met de regio's wordt gedeeld voor welke projecten middelen worden afgeboekt, en daarmee voor welke projecten dit niet het geval is. Dit is afgestemd met FIN. Voorstel is om snel (11 of 12 mei) na het BO een brief te versturen aan de Tweede Kamer met dezelfde informatie.

Krachtenveld

- De inhoudelijke strekking van deze nota behorend bij beslispunt 2 is reeds bekend in de regio's, maar er is nog niet projectniveau over gesproken. De additionele taakstelling van 2 mld. is nog niet bekend in de regio's. Uw (M+S) reactie op de voorliggende nota vormt input voor het BO van 11 mei.
- De Tweede Kamer is via de Kamerbrief vooruitblik MIRT 2023 geïnformeerd over de beoogde schuif van aanleg naar instandhouding voor hoofdwegen en hoofdvaarwegen. En over de schuif binnen de aanlegportefeuille. Dit is bij het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid 30 maart jl. besproken met de Kamer. Ook is gemeld dat nadere gesprek met regio's nog gevoerd zal worden, waarbij op specifieke projecten wordt ingegaan.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Alle bijlagen zijn niet openbaar, omdat deze bijlagen projectspecifieke bedragen bevatten die (nog) vertrouwelijk zijn. Openbaarmaking daarvan zou de onderhandelingspositie van het Rijk benadelen.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Dekkingsopgave	De huidige dekkingsopgave uitgesplitst naar modaliteit

2	Extrapolatie 2037	Inzicht in de extrapolatieruimte 2037 en welke hypotheke daarop liggen.
3	Dekkingsbronnen 'interne problematiek', inclusief informatie per project.	Overzicht per project, inclusief: <ul style="list-style-type: none"> - MIRT fase - Doel - Rijksbijdrage, Afkomen, Resterend budget - Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting) - Relatie tot woningbouw-opgave - Regionale bijdrage (in mln.) - VenR en of BenO component - MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken) - Overige informatie - U heeft voor de wegenprojecten eerdere fiches ontvangen (IENW/BSK-2023/101253)
4	Vorbereidend dossier bestuurlijk overleg (concept)	Dossier bevat de volgende informatie: <ul style="list-style-type: none"> - Overzicht ambtelijke ondersteuning - Agenda - Generieke redeneerlijn - Regiospecifieke redeneerlijnen
5	Inzicht in programmering instandhouding RWS	Inzicht in programmering instandhouding RWS

Bijlage 3. Overzichtstabellen heroriëntatie projecten

Vaarwegen

Naam project	MIRT fase ¹	Doel ²	Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting)	Relatie tot woningbouw - opgave	Regionale bijdrage (in mln.)	VenR en of BenO component	MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken)	Overige informatie
Volkeraksluizen	p&s	d, r	Geen directe reactie, mogelijke teleurstelling	Nvt	Geen	Regio analyse VenR opgave	Nvt	Capaciteitsuitbreiding
Kreekraksluizen	v	d, r	Niet opgenomen in het MIRT	Nvt	Geen	VenR opgave	Nvt	Capaciteitsuitbreiding
Vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM)	p&s	D, VV	Teleurstelling/ onbegrip i.v.m. jarenlange voorbereiding en regionale lobby.	Nee	Nee*	Nee		* IenW zou trajectdeel II (van Ketelbrug tot aan Zwolsche Diep) doen en Waterschap Zuiderzeeland trajectdeel I en Provincie Overijssel trajectdeel III.
Toekomstvisie Waal	Realisatie	VV	Teleurstelling, de regio vraagt regelmatig om aandacht voor te weinig ligplaatsen	Nvt	Nvt	Nee	Nvt	Het gaat om ca. 6 deelprojecten waarvan de helft al is afgerond. + onderdeel van TEN-T programma.
Hollandsch Diep-Dordtse Kil	p&s	vv	Begrip, grotendeels gerealiseerd	Nvt	Geen	Nvt	Nvt	
Capaciteitsuitbreiding Merwedede	p&s gerealiseerd project	d, vv	Begrip, gerealiseerd project.	Nvt	Geen	Nvt	Nvt	

MIRT fase: v= verkenning, p&s= planning en studies,

Doel project/ maatregel: levert een bijdrage aan doorstroming (d), (verkeers)veiligheid (vv), robuustheid (r), vestigingsklimaat (vk) en leefbaarheid (l)

¹ MIRT fase: v= verkenning, p&s= planning en studies,

² Doel project/ maatregel: levert een bijdrage aan doorstroming (d), verkeersveiligheid (vv), robuustheid (r), vestigingsklimaat (vk) en leefbaarheid (l)


Wegen

Naam project	MIRT fase ³	Doel ⁴	Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting)	Relatie tot woningbouw - opgave	Regionale bijdrage (in mln.)	VenR en of BenO component	MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken)	Overige informatie
N35 Wijthmen – Nijverdal	v	d, vv en l	Onvrede en onbegrip. Jarenlange lobbytraject	nvt	100	Nader uitzoeken	Ja	afhankelijkheid met project kp Raalte MIRT-Verkenning is bijzonder, ook grote afhankelijkheden met de planuitwerking N35 Nijverdal-Wierden.
A9 Rottepolderplein	v	d en vv	Teleurstelling en wens tot alternatieve inzet middelen	Niet bekend	Geen	Nee	Nee	
A58 Tilburg-Breda	v	d en vv	Teleurstelling, gelet op besluit uit 2022	Ja	24,2	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	
A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde		d, vk en l	Verbazing, geen draagvlak zonder alternatieve maatregelen	Ja	7,25 (25% van € 29 mln.)	Stichtsebruggen en onderhoudsmaatregelen als overbruggingsmaatregel	Nee	Ligt dicht tegen N2000 gebied (Eemmeer)
A15 Papendrecht-Gorinchem	v	d, vv, r en vk	Teleurstelling en verbazing	Nee	30 mln.	Enkele kunstwerken	Nee	De A15 heeft na Sliedrecht "slechts" 2x2 rijstroken, wat voor een belangrijke achterlandverbinding met veel vrachtverkeer (TEN-T netwerk) eigenlijk niet "passend" is.
A2 Deil-Vught	v ⁵	d en vv	Teleurstelling en verbazing	Ja	Geen, wel bij Quickwin pakket en breed	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Is een alternatieve Noord-Zuid verbinding voor de A27 Houten Hooipolder (parallel). Rijk en regio werken aan een Quickwin pakket tot 2025.

³ MIRT fase: v= verkenning, p&s= planning en studies,

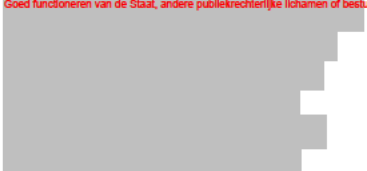
⁴ Doel project/ maatregel: levert een bijdrage aan doorstroming (d), verkeersveiligheid (vv), robuustheid (r), vestigingsklimaat (vk) en leefbaarheid (l)

⁵ Verkenning afgerond in 2022

					mobilitieitspakket			Regio werkt ook aan bereikbaarheidsmaatregelen (2025-2030).
Naam project	MIRT fase	Doel	Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting)	Relatie tot woningbouw - opgave	Regionale bijdrage (in mln.)	VenR en of BenO component	MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken)	Overige informatie
Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)	p&s	d	Maakt deel uit van de bouwstenen van het door de regio voor te stellen 'Alternatief voor de Ring Utrecht'. Provincie hecht hier enorm aan.	Niet bekend	50	Nee	Nee	Op dit moment voor huidige budget (rijk en regio) niet uitvoerbaar
A58 Annabosch - Galder (deeltraject van InnovA58)	p&s ⁶	d en vv	Begrip, grootste prioriteit bij realisatie InnovA58 deeltraject Eindhoven Tilburg	Ja	Geen	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	De regio gaat er vanuit dat IenW het budget bestemd voor Annabosch Galder zal inzetten voor de (kleine infrastructurele) bereikbaarheidsmaatregelen aan de rijkswegen.
N33 Zuidbroek Appingedam (Midden)	p&s	d, vv, vk en l	Teleurstelling, brede wens Kamer tot aanleg N33 (Midden en Noord)	Ja	88	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Onderdeel van compensatiepakket voor Groningen
Innovaties InnovA58	Geen	d	Betreft een extra reservering op de IenW begroting om de risico's van innovaties bij aanbesteding InnovA58 te kunnen dekken. De regio ondervindt geen nadeel hiervan omdat het geen MIRT project is dat wordt "geschrapd"	Nee	Geen	Nee	Nee	Buiten reikwijdte 

⁶ In 2019 is de planning en studies stilgezet vanwege een te grote stikstofopgave.

Naam project	MIRT fase	Doel	Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting)	Relatie tot woningbouw - opgave	Regionale bijdrage (in mln.)	VenR en of BenO component	MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken)	Overige informatie
A67 Leenderheide-Geldrop	p&s	d en vv	Mogelijke discussie of de Provincie nu al haar bijdrage terug wil	Ja	39	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	
A1/A35 Knoop punt Azelo	v	d en vv	Wens tot investeren van resterend budget in verkeerssignalering. Heeft in de regio bestuurlijk niet de hoogste prioriteit.	Nee	Geen	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Project zou een gecombineerde Verkenning/planuitwerking doorlopen. Gezien de verkeersaantrekkende werking was een MER-procedure noodzakelijk. Vanwege de beperkt beschikbare capaciteit is echter nooit gestart met deze gecombineerde verkenning/planuitwerking.
N50 Kampen Kampen zuid	p&s	d en vv	Ontsteld, de regio en de Tweede Kamer hechten zeer aan dit project, met name vanwege de verkeersveiligheidsopgave.	Zeer beperkt	7,5 mln.	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Worden in mei tijdelijke maatregelen (rijbaanscheiding) uitgevoerd.
N35 Raalte Knoop punt	p&s	d en vv	Zullen ontstemd reageren, wachten al jaren.	Zeer beperkt	37,7 mln. oorspronkelijk budget	Nader uitzoeken	Nader uitzoeken	Project voor huidige budget niet maakbaar. Tijdens bestuurlijk overleg in februari is afgesproken dat de verschillende partijen op zoek gaan naar manieren om hun bijdrage te verhogen
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knoop punt Gouwe	p&s	d en vv	Project heeft brede steun in de regio, besluit zal leiden tot verontwaardiging.	Ja	Geen	aantal viaducten o.a. 'Groene brug'	Ja	
A1/A30 Barneveld	p&s	d en vv	Verbazing, geen draagvlak voor dergelijk besluit.	Ja	11	Nader uitzoeken	Ja	project Hoevelaken is afgestemd op de scope van het project A1/A30 Barneveld

Naam project	MIRT fase	Doel	Reactie regio en TK (ambtelijke inschatting)	Relatie tot woningbouw - opgave	Regionale bijdrage (in mln.)	VenR en of BenO component	MJPG opgave (ja/ nee en nader uitzoeken)	Overige informatie
N35 Nijverdal Wierden	p&s ⁷	d en vv	Regio zal not amused zijn (brief Gedeputeerden Overijssel en Gelderland)	Onbekend	64	Nee	Nee	<p><small>Goed functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestu</small></p>  <p>Provincie Overijssel heeft met twee bedrijven al overeenkomsten gesloten ten behoeve van extern salderen voor de N35 Nijverdal-Wierden. In hoeverre de stikstofruimte van deze bedrijven ook daadwerkelijk inzetbaar is, is nog niet definitief gecheckt en onzeker.</p>
A67/A73 Knooppunt Zaaderheiken	p&s	d en vv	De provincie verwacht dat het project snel wordt opgepakt en uitgevoerd.	Nee	2,5 mln.	Nader uitzoeken	Ja	Het TB lag al klaar, maar kon niet genomen worden vanwege stikstof (studie met 5 km-grens, moet nu 25 km-grens worden)
A4 Haaglanden N14	p&s	d en r	Wisselend. Gemeente Den Haag zet (net als de gemeenten Rotterdam, Utrecht en Amsterdam) in op 'mobiliteitstransitie'. Ook Delft, Midden-Delfland en Schiedam vrezen meer verkeersdruk en zijn tegen	Ja	10 mln. Gemeente Rijswijk	aanzienlijke instandhoudings opgave wordt ingevuld, waaronder herstel/vervanging van geluidschermen	Nee	TB lag al klaar, maar kon niet genomen worden vanwege stikstof (studie met 5 km-grens, moet nu 25 km-grens worden)

⁷ TB is op 30 december 2020 vanwege het gebruik van het PAS door de Raad van State vernietigd.

			verbreding van de A4. De gemeenten Leidschendam, Rijswijk, Westland, de MRDH en de PZH zijn juist voorstander van het project.			, verlichting en wegkantsysteem en (Dynamisch Verkeersmanagement)		
A1/A28 Knpt. Hoevelaken	p&s	d	Verbazing bij de regio. Eerder heeft de TK gevraagd om het project Hoevelaken zo snel mogelijk uit te voeren	Ja	45 mln.	Arkervaartbrug en nog een 1 ander kunstwerk	Ja	De scope van het project Hoevelaken is afgestemd op de scope van het project A1/A30 Barneveld. Als het ene project wel doorgaat en het andere niet dan levert dit conflicten op, mogelijk terug naar de eerdere gemaakte afspraken (scopewijziging voor beide projecten).

MIRT fase: v= verkenning, p&s= planning en studies,

Doel project/ maatregel: levert een bijdrage aan doorstroming (d), verkeersveiligheid (vv), robuustheid (r), vestigingsklimaat (vk) en leefbaarheid (l)

Spoorwegen

Zie beslisnota.



Besluit nemen we dinsdag in de
voorbespreking

Aan Minister en staatssecretaris

nota

Invulling iBO 11 mei 2023

TER BESLISSING

Datum

8 mei 2023

Onze referentie

BSK-2023/135810

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn

9 mei 2023

Bijlage(n)

RZM-5576

Aanleiding

Tijdens de Bewindspersonen-staf van vanmorgen 8 mei vroeg u voor hedenavond informatie over het informerend BO met de regio's van komende donderdag.

U heeft eerder een beslisnota ontvangen over de mogelijke opties en ambtelijk advies over de dekking van de herprioritering MF **Buiten reikwijdte**

U heeft hierover op 9 mei een intern overleg.

Op 11 mei vindt een informerend BO (iBO) plaats met de regio; u heeft de eerdere voorbereiding hiervan ontvangen (Bijlage 4 in RZM-5576, BSK-2023/128529). Gezien de complexiteit van de te maken keuzes en de korte termijn tussen 9 en 11 mei, wordt u in deze oplegnota een alternatieve opzet van het iBO in overweging gegeven.

Geadviseerd besluit

Besluiten over een alternatieve opzet van het iBO.

Kernpunten

Het doel van het iBO is om bestuurders voorafgaand aan de BOLs mee te nemen in de financiële opgave en invulling daarvan. Bij de Miljoenennota moet de taakstelling immers (meer concreet dan nu) zijn ingeboekt. Eerder was de planning om de volledige set voorgenomen beslissingen uit de hoofdnota toe te lichten op het iBO van 11 mei, inclusief het noemen van de geraakte projecten en het vervolgens uiteengaan in landsdelen om specifieke implicaties toe te lichten.

Gezien de complexiteit van de te maken keuzes en de korte termijn tussen 9 en 11 mei, is voor te stellen dat dit niet binnen deze tijd zorgvuldig uitgewerkt kan worden (ondanks alle pogingen hiertoe). Daar hoort bij: de "in- en uitpakstrategie". Vandaar dat in deze nota een alternatieve opzet ter overweging wordt aangeboden. Verschillen t.o.v. de oorspronkelijke opzet zijn:

- Meer nadruk op het benoemen van uitgangspunten en processtappen: zo kunnen we de implicaties van de op 9 mei genomen beslissingen zorgvuldiger uitwerken, terwijl we de regio al wel informeren over de omvang van de opgave.

- Geheel plenair: een algemenere boodschap op proces rechtvaardigt geen aparte sessies per regio.¹

Bij de alternatieve opzet wordt een redeneerlijn opgesteld met de stand van zaken, uitgangspunten voor de herprioritering en de processtappen richting de BOL's en MJN2024. Op hoofdlijnen zal dit er als volgt uitzien:

Uitgangspunten voor de herprioritering

- Aanleiding is financiën (niet enkel stikstof)
- Prioriteit op instandhouding
- €200 miljoen verkeersveiligheid uitgezonderd
- Waar mogelijk €7,5 mld. uitgezonderd (middelen ontsluiting woningbouw)
- Projecten blijven in het MIRT-overzicht, worden weer opgepakt als er weer stikstof/financiën/capaciteit is.

Processtappen

- ZSM Extra BO voor projectspecifieke implicaties (conform hoofdnota)
- 13-16 juni BOL's (eerste procesafspraken met de regio mogelijk)
- 21 juni Voortgangsbrief MIRT (uitgangspunten en alternatieve wensen regio terugkoppelen conform toezegging)
- 5 juli CD MIRT
- 31 aug Deadline miljoenennota 2024

Krachtenveld

Zowel de Kamer, de regio, de ambtelijke organisatie, Financiën en de markt wachten op duidelijkheid. Daarom is het advies om, als het niet op 11 mei is, zo snel mogelijk de regio alsnog inhoudelijk te informeren over de specifieke implicaties. Dat kan via een extra iBO tussen 11 mei en de BOLs half juni.

Tijdens het debat Strategische keuzes MIRT van 30 maart jl. heeft u toegezegd dat u met elke provincie in gesprek gaat over wat de herprioritering betekent voor de MIRT-portefeuille, uitgangspunten en alternatieve wensen van de regio, en u de Kamer daarover informeert.

De regiobestuurders hebben hoge verwachtingen van het iBO op 11 mei en hebben hier hun agenda voor opgeschoond. Zij zijn voornamelijk op zoek naar toezeggingen over welke projecten niet geraakt worden en nog wel kunnen doorgaan. Ook zijn ze op zoek naar mogelijkheden voor alternatieve maatregelen, prioritering van instandhouding en eventuele meekoppelkansen daarbij. Tegelijk wordt opgemerkt dat alle regiobestuurders demissionair zijn, en zullen enkelen zich laten vervangen door collega-gedeputeerden of ambtenaren.

Intern binnen wegen en vaarwegen is al veel duidelijk over wat onvermijdelijk vertraging gaat oplopen en zijn sommige projecten al niet meer bemenst. Daardoor kan extern al zichtbaar zijn waar prioriteit ligt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De nota kan niet openbaargemaakt worden in het belang van de staat (lopende onderhandelingen).

¹ Alternatief is om wel aanvullend regionale deelsessies te doen om eerste reacties/suggesties uit de regio op te halen. Maar als de focus van dit iBO meer op proces ligt, is de meerwaarde hiervan onzes inziens beperkt.

Datum

8 mei 2023

Onze referentie

BSK-2023/135810

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

RZM-5576



Minister en staatssecretaris

Zoals vanochtend besproken.
Kennisgenomen en er zijn nog wat
nadere onderzoekvragen

nota ter informatie

Vervolgoverleg integrale heroverwegingen MF

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Contactgegevens

Datum

12 mei 2023

Kenmerk

IENW/BSK-2023/141506

Bijlage(n)

5

Inleiding

Op 16 mei as. heeft u overleg over een aantal vervolgacties van het overleg van 9 mei jl. over 'herprioritering MF' en het iBO van 11 mei jl. Deze nota dient ter voorbereiding op dat overleg. In het gesprek willen we graag stil staan bij de onderstaande bespreekpunten.

Bespreekpunten

- Dekkingsopties financiële opgaven. Zie bijlage 1. Bespreekpunten:
 - uw voorkeur bij de geïnventariseerde dekkingsmogelijkheden **Buiten reikwijdte** **Buiten reikwijdte** en de resterende interne dekkingsopgave bij vaarwegen **Buiten reikwijdte** en **Buiten reikwijdte**
 - In het gesprek 9 mei jl. kwam ook de behoefte voor additionele middelen voor een impulsprogramma goederenvervoer aan de orde. Als u dit wenst, is aanvullende dekking bovenop de **Buiten reikwijdte** benodigd. In bijgevoegd fiche (bijlage B) wordt ingegaan op mogelijke maatregelen inclusief kosten. Wat heeft uw voorkeur?
- Nadere invulling van het proces richting het tweede iBO op 8 juni. Dit is uitgewerkt in bijlage 2. Bespreekpunten:
 - uw reflectie op de onder A genoemde aandachtspunten en aangescherpte uitgangspunten n.a.v. het iBO op 11 mei jl.;
 - uw reflectie op het onder B beschreven proces met de regio tot aan 8 juni.

Toelichting

De uitkomsten van het gesprek - en uw richtinggevende uitspraken uit het overleg van 9 mei jl. op de punten uit bovenstaande nota (bijlage 3) - worden betrokken in de begrotingsnota van FEZ die op 22 mei as. aan u wordt aangeboden. Aan de hand van die nota vindt de definitieve besluitvorming plaats over de begroting van het MF. Vervolgens vindt de verwerking plaats in de concept-Ontwerpbegroting 2024.

Verder wordt in bijlage 4 een toelichting gegeven op uw vraag bij de nota (IENW/BSK-2023/128578 over de extrapolatie. U heeft bij deze nota ook nog een aantal andere vragen gesteld (zoals betere en gedetailleerder voorstel met betrekking tot het 'inpakken en uitpakken'). Hierover wordt u op een later moment over geïnformeerd. Tot slot is ook een verslag van het iBO bijgevoegd (bijlage 5).

Bijlage 2: Terugblik iBO 11 mei jl. en vervolg (proces en inhoud)

Bespreekpunten (zie oplegnota)

4. Graag uw reflectie op de onder A genoemde aandachtspunten en aangescherpte uitgangspunten n.a.v. het iBO op 11 mei jl.;
5. Graag uw reflectie op het onder B beschreven proces met de regio tot aan 8 juni.

A. Terugblik iBO 11 mei en aandachts- en uitgangspunten

Een (voor intern gebruik) verslag van de bijeenkomst is in bijlage 5 opgenomen. De ambtelijke indruk is dat het iBO in algemene zin goed verlopen en ontvangen is. De verwachting is wel dat het 'zuur' pas echt zal doordringen vanaf de bijeenkomst op 8 juni as., wanneer tot meer gedetailleerdheid gekomen gaat worden op projectniveau. Een aantal zaken viel op en vragen aandacht in het vervolgproces:

Inzet resterende budgetten

De verwachting – zo bleek al uit vragen gisteren – is dat de regio ondanks aangeven dat er komende jaren geen ruimte is, ruimte zal zoeken voor nieuwe intensiveringen. Dit gaat zowel om beleidsintensiveringen onder de vlag van meekoppelkansen bij VenR als flankerend beleid (meer en eerdere inzet op OV, fiets en mobiliteitstransitie). Dat maakt dat we op 8 juni nog wat scherper zullen moeten zijn in te hanteren uitgangspunten. Daarbij maken we onderscheid tussen:

- 1) Uitgangspunten die gehanteerd worden bij de concretisering van projecten (wat moet leiden tot een concreet beeld van welke budgetten ongemoeid blijven en welke budgetten resterend bij welk project) en
- 2) Uitgangspunten met betrekking tot de handelingsmogelijkheden rond resterende budgetten.

Ad 1.

Aanvullend op de door u reeds genoemde uitgangspunten in de sheets, hebben regio's nog verzocht om aanvullende uitgangspunten, te weten: cofinanciering, regionale spreiding, duurzaamheid/klimaat, integraliteit (modal shift spoor en vaarwegen). Ambtelijk IenW voorstel is om deze punten nu nog niet mee te wegen en een generieke korting als uitgangspunt te nemen in de eerste stap en deze dit uitgangspunten mee te nemen bij over de eventuele inzet van (beperkte) restbudgetten. Zie onder ad 2.

Daarbij geldt ook dat de reeds door u gekozen uitgangspunten (bijvoorbeeld ongemoeid laten CA-middelen en door laten gaan enkele kansrijke 'stikstofprojecten') in combinatie met de financiële opgave laten niet veel ruimte om nog te differentiëren op basis van de door de regio genoemde uitgangspunten. De impact op het gehele portfolio maakt dat iedere regio geraakt zal worden.

Ad 2.

Na besluitvorming over welke middelen ongemoeid blijven en ten aanzien van welke projecten budgetten worden geherprioriteerd, wordt in het MIRT-overzicht per gepauzeerd project benoemd welk budget resteert. Deze restbudgetten worden in eerste instantie gelabeld als deel van de rijksbijdrage voor een herstart van het project op het moment er weer voldoende ruimte is in de driehoek stikstof-financieel-capaciteit. Tussen het BOL en het BO MIRT zal in gezamenlijkheid met de regio een proces doorlopen worden over de inzet van resterende (en/of andere beschikbare, wellicht ook regionale) middelen voor:

- Eerst: noodzakelijke maatregelen vanwege juridische verplichtingen (bijvoorbeeld als het gaat om geluidsnormen);
- Vervolgens: praktische specifieke lokale knelpunten die optreden en urgent verholpen moeten worden (bijvoorbeeld bij aansluitingen of voor verkeersveiligheid);
- Tot slot: overige (pakketten) maatregelen gericht op onderliggende opgaven, waarbij het criterium is dat deze aantoonbaar en onderbouwd een oplossing biedt voor bereikbaarheids-knelpunten en daarmee doelmatig zijn. Voor maatregelen die moeten leiden tot een modal-shift, geldt dat het moet gaan om structurele effecten.
- Algemeen uitgangspunt bij de inzet van resterende middelen is dat we de middelen *niet* inzetten op nieuwe opgaven, maar ter verlichting van bestaande opgaven (dus geen knelpunten waar eerder nog geen maatregelen of projecten voor waren voorzien).

Samenwerking

Meerdere regio's hebben verzocht om intensivering in de samenwerking, zowel als het gaat om het gezamenlijk vormen van treintjes bij instandhoudingsopgaven, kennisdeling als capaciteit. Ook hieromtrent gelden enkele uitgangspunten, die we met de regio zullen communiceren. Dit vraagt nog nadere uitwerking richting 8 juni, maar in het kader van samenwerking geldt minimaal het uitgangspunt dat IenW geen risico's overneemt van partijen, die we in een normale situatie ook niet zouden overnemen.

Buiten reikwijdte

Algemeen aandachtspunt

Er zijn tijdens het iBO door regionale bestuurders foto's gemaakt van sheets waarop bedragen zijn benoemd, die nog niet als zodanig met de Tweede Kamer zijn gedeeld. De kans bestaat dat deze bedragen vanuit de regio al met de Kamer gedeeld worden. Aangezien vanuit de Kamer zelf het verzoek gedaan is om tijdig de regio's te betrekken en de afstemming met de regio nog gaande is, lijkt het nog te vroeg om vanuit IenW al de Kamer te informeren. Voorstel is wel om dat na de volgende informele bijeenkomst op 8 juni te doen, omdat op dat moment ook meer concrete informatie over projecten bestuurlijk met de regio gedeeld wordt. Alternatief is dit in de reguliere MIRT brief te doen, die voorzien is voor 20 juni. Voordeel daarvan is dat daarin ook de BOL-afspraken met de regio's over dit onderwerp zijn opgenomen.

B. Vervolgproces tot 8 juni

- We hebben 3,5 week tot aan de volgende informele bestuurlijke bijeenkomst op 8 juni as. om vorm te geven aan de ambtelijke afstemming met de regio. Daarin zitten ook enkele feestdagen (Hemelvaart en Pinksteren).
- Er zullen in die periode iedere week bijeenkomsten met de regio worden ingepland tot het informele bestuurlijke overleg op 8 juni.
- Er is een **eerste digitale ambtelijke sessie op directieureniveau** met de regio ingepland op woensdag 17 mei. De agenda daarvan wordt maandag as. verstuurd, waarbij twee bespreekpunten worden aangegeven:
 - Terugblik iBO 11 mei, gelet op eenduidige terugkoppeling en delen beelden;
 - Bespreken vervolgproces.
- Tijdens deze eerste ambtelijke bijeenkomst zullen we ook dieper ingaan op de uitgangspunten te hanteren bij de besluitvorming over budgetten alsook de uitgangspunten met betrekking tot eventuele inzet resterende budgetten, waarbij de lijn wordt aangehouden die volgt uit de bespreking met u op 16 mei as.
- Ook willen we tijdens de bijeenkomst al de eerste ambtelijke beelden op projectniveau met de regio delen: welke projectbudgetten blijven volgens gehanteerde uitgangspunten behouden en bij welke projecten budgetten herprioriteren + wat blijft over per project. Daarbij geven we aan dat nog geen politieke besluitvorming heeft plaatsgevonden. We achten het nodig om volgende week al tot enige concretisering over te gaan, teneinde 8 juni goed in gezamenlijkheid voor te kunnen bereiden.
- Het **tweede ambtelijke gesprek** betreft het ophalen van beelden uit de regio over de lokale en regionale consequenties van het aanhouden van projecten, bijdragen die zij denken te kunnen leveren aan de opgaven en wat hen betreft noodzakelijke maatregelen. Ook wordt stilgestaan bij het gezamenlijke proces voor de strategie rond beheersing/monitoring en 'uitpakken' van projecten. Voor de tweede bijeenkomst wordt een meer regionale (ipv plenaire) insteek gekozen.
- De **derde ambtelijke bijeenkomst** dient ter gezamenlijke voorbereiding op 8 juni, met doorkijk naar verder proces: BOL – MIRT-brief - Miljoenennota – BO MIRT. De regionale oogst van de 2^e sessie vormt hiervoor een belangrijke bouwsteen. In aanloop naar die bijeenkomst maken we intern IenW de balans op voor wat haalbaar en betaalbaar is. Nadrukkelijk kan er

pas over individuele projecten worden beslist als er een volledig beeld van het totaal is. Waar mogelijk wordt dat 8 juni en vervolgens op de BOL's geagendeerd. Waar dat nog niet kan, worden op het BOL procesafspraken richting BO's MIRT najaar gemaakt.

- In de bijeenkomsten met de regio zullen we goed moeten toelichten hoe het proces van budget schuiven, samen inpakken en samen uitpakken zich verhouden tot het begrotingsproces. Het beeld bij bestuurders zal wellicht bestaan dat er tot en met de BO MIRT's in het najaar ruimte is om tot invulling van de financiële opgaven te komen. Mutaties na de BOL's kunnen nog tot in augustus verwerkt worden in de conceptbegroting. Tussen presentatie van de ontwerpbegroting op Prinsjesdag en de begrotingsbehandeling is er in beginsel geen ruimte meer voor wijzigingen. Eventuele besluiten van de BO MIRT's die doorwerken in de begroting kunnen op z'n vroegst pas met VJN 2024 worden geëffectueerd. Voorstel is in de begroting expliciet op te nemen dat we ons in een uitzonderlijke situatie bevinden en de wijze waarop e.e.a. verwerkt is in de begroting, de weerslag is van de besluitvorming tot op dat moment. Na het BO MIRT zullen wijzigingen nog per suppletore wet (bij Voorjaarsnota) aan de Kamer worden voorgelegd.

Bijlage 3 Richtinggevende uitspraken gesprek 9 mei jl.

Bij het gesprek met u beiden dat plaatsvond op 9 mei jl. zijn de volgende richtinggevende uitspraken gedaan met betrekking tot de begroting van het MF:

1. De interne dekkingsopgave op het MF wordt onderschreven. De dekkingsopgave betreft het opvangen van – reeds bekende - risico's en tegenvallers waarover deze kabinetsperiode naar verwachting nog een besluit over genomen moet worden:

a. **Buiten reikwijdte** [redacted]

b. Wegen: [redacted]

c. Vaarwegen: [redacted]

2. [redacted]

3. Er is steun voor de voorgestelde inpassing van de dekkingsopgave bij wegen en vaarwegen.

Buiten reikwijdte [redacted]

4. [redacted]

5. **Buiten reikwijdte** [redacted]



Minister
Staatssecretaris

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens

nota ter informatie

Informatie voor vervolgoverleg begroting MF 19 mei
en 22 mei

Inleiding

Hierbij ontvangt u informatie ten behoeve van het gesprek van vrijdag 19 mei met u (de minister) over het MF en de resterende dekkingsopgaven. Het gesprek met u (de staatssecretaris) vindt op maandag 22 mei plaats.

In deze nota wordt ingegaan op de vragen die u heeft gesteld:

1. Wat is het actuele beeld rond donderwolven/tegenvallers?
2. Specifiek: wat zijn de actuele inschattingen rond BKN spoor?
3. Hoe ziet de (toekomstige) extrapolatieruimte eruit?

Buiten reikwijdte

Met de feitelijke informatie onder 1 en 2 kunt u zich een nader beeld vormen over de budgettaire situatie in de aankomende jaren. Dit beeld kunt u betrekken bij de besluitvorming over de invulling van de resterende dekkingsopgaven. Aan het einde van deze nota treft u een aantal afwegingen aan (niet uitputtend) die, naast de ontwikkeling van het risicoprofiel van het portfolio, mede bepalend zullen zijn voor de budgettaire besluitvorming in komende jaren.

1. Beeld toekomstige budgettaire ontwikkelingen

- In de besluitvorming van de dekkingsopgave van tegenvallers en risico's op de aanlegportefeuille heeft u eerder een lijst ontvangen (IENW BSK-2023 35877). Deze lijst bevatte alle donderwolven en tegenvallers op de aanlegportefeuille waarover deze kabinetsperiode nog een besluit overgenomen moest worden (excl. risico's op prijsstijgingen).
- Deze lijst is met u op 2 februari besproken en is de basis voor de totale herprioriteringsopgave van de schuif binnen aanleg. De donderwolven en risico's die voldoende hard zijn en deze kabinetsperiode een besluit vereisen, zijn meegenomen in de dekkingsopgaven. Deze lijn past bij de inzet van het beter beheersbaar krijgen van de gehele portefeuille op het MF (aanleg en instandhouding).

Datum

18 mei 2023

Kenmerk

IENW/BSK-2023/144870

- De onderstaande tabel bevat een indicatie van ontwikkelingen die mogelijk in de toekomst (niet zijnde deze kabinetsperiode) van een besluit en dekking voorzien moeten worden.
- Relevant hierbij is dat:
 - o het gaat om niet-gevalideerde donderwolken. Uitkomst kan zijn dat sommige donderwolken nog kunnen worden beheerst door concrete maatregelen en/of ingepast kunnen worden in de programma- en projectbudgetten.
 - o Zich mee- en tegenvallers zullen voordoen die nu nog niet voorzien zijn. Hier moet rekening mee worden gehouden.
- Er staan op deze lijst een aantal uitzonderingen waarover nog wel een besluit genomen moet worden door dit kabinet. Dit betreft BKN spoor; hierover zal eind dit jaar een besluit genomen moeten worden. Dit proces loopt. Daarnaast staat op de lijst een donderwolk [redacted]

[redacted]

[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]

[Redacted]

3. Extrapolatieruimte

Door jaarlijkse verlenging van de fondsen ontstaat in de toekomst investeringsruimte via de extrapolatie. T.b.v. van het gesprek op 16 mei heeft u een factsheet ontvangen waarin een doorkijk is gegeven. Deze bijlage is nu weer bijgevoegd. Tevens is bijgevoegd het overzicht met de voorgestelde mutaties van de extrapolatie 2037 waarover in het kader van deze begrotingsronde (OB2024) nog besluitvorming dient plaats te vinden.

Buiten reikwijdte

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

[Redacted]

- o **Buiten reikwijdte** [redacted]



Aan Minister
Staatssecretaris

nota

Afspraken begroting Mobiliteitsfonds

TER BESLISSING

Datum

1 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/152402

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie ISM
Mobiliteitsfonds

Beslistermijn

5 juni 2023

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Op 25 mei is met u gesproken over de invulling van de resterende budgettaire opgaven op het MF aan de hand van een presentatie (bijlage 1¹). Ook heeft u de afgelopen periode meerdere nota's gehad over dit onderwerp². Deze nota beschrijft de conclusies uit het overleg van 25 mei jl. en gaat in op de bestuurlijke en programmatische consequenties. De conclusies uit het overleg worden nu voor formeel akkoord aan u voorgelegd. Binnenkort biedt FEZ de begrotingsnota aan, waarmee de financiële besluitvorming voor de Ontwerpbegroting 2024 wordt afgerond. De conclusies die via deze nota worden voorgelegd, worden daarin verwerkt. U wordt verder geadviseerd kennis te nemen van de doorwerking van de besluiten op de generieke investeringsruimte.

In de Ontwerpbegroting worden ook de twee schuiven binnen het MF, van aanleg naar instandhouding en binnen het aanlegprogramma, verwerkt conform huidige inzicht, wetende dat het gesprek hierover met de bestuurlijke regio's nog doorloopt tot en met het MIRT najaar. Tot 23 juni kan de Ontwerpbegroting nog gewijzigd worden op ambtelijk niveau.

Deze nota hangt samen met twee andere nota's:

- De nota over de in- en uitpakstrategie;
- De nota met het draaiboek voor het iBO op 8 juni.

Deze stukken worden via aparte rondzendmappen aangeboden.

Geadviseerde besluiten:

We adviseren u in te stemmen met de conclusies uit het overleg van 25 mei jl. door:

1. De resterende interne dekkingsopgave HVWN () te dekken door navenant minder middelen van aanleg naar instandhouding te schuiven in de periode 2026-2030. Met deze afspraak heeft u (de minister) de interne dekkingsopgave ingevuld, zoals die voor deze begrotingsronde voorligt.
2. **Buiten reikwijdte**

¹ Rondzendmap-2023/6629 en 6526.

² O.a. Rondzendmap-2023/6197 en 6185, rondzendmap-2023/5600 en 5576 en rondzendmap-2023/4949 en 4910.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Datum

1 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/152402

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.

Mobiliteit

Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Buiten reikwijdte

Toelichting

Buiten reikwijdte

Ad 1 en 3b: schuif instandhouding RWS Buiten reikwijdte

- RWS heeft een paar jaar nodig om te komen tot implementatie van het BKN en het opvoeren van de productie op B&O.
- Er is tot nu toe rekening gehouden met een schuif van aanleg naar instandhouding op het maximaal maakbare volume (voor B&O) dat oploopt naar (pp 2022).

Buiten reikwijdte

³ IENW/BSK-2023/137564

Buiten reikwijdte

Datum

1 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/152402

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

1

- [Redacted]

Datum
1 juni 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/152402

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan
Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)
1

Overige punten gesprek

- [Redacted]

Met betrekking tot de verdeling tussen de modaliteiten

- Uitgangspunt bij de interne dekkingsopgave is dat iedere modaliteit zijn eigen broek ophoudt. Met conclusies 1 en 2 wordt hieraan invulling gegeven.
- **Buiten reikwijdte** [Redacted]
- Hoe het een en ander uitpakt is echter afhankelijk van het concrete beslag dat op de generieke investeringsruimte de komende jaren wordt gelegd.

Proces:

De bestuurlijke overleggen Leefomgeving vinden plaats van 13 tot en met 16 juni aanstaande. **Buiten reikwijdte** [Redacted]

[Redacted]

Buiten reikwijdte

Datum

1 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/152402

Opgesteld doorBestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds**Aan**

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Datum	Wat	Doel
5 juni	Beslistermijn deze nota	Vaststellen conclusies gesprek begroting MF 25 mei jl.
5-9 juni	Aanbieding begrotingsnota	Afronden financiële besluitvorming Ontwerpbegroting 2024.
8 juni	Informierend bestuurlijk overleg nr. 2 met de regiobestuurders te Utrecht	Nader informeren bestuurders en voorbespreking van de te maken afspraken bij BOL's.
Buiten reikwijdte		
13 juni	BO Leefomgeving met regio's Zuid en Oost	Bespreken van ruimtelijke onderwerpen, procesafspraken maken over MIRT-projecten en programma's en bestuurlijk vaststellen te pauzeren MIRT-projecten.
15 juni	BO Leefomgeving met regio's Noordwest en Noord	Idem.
16 juni	BO Leefomgeving met regio Zuidwest	Idem.
23 juni	Deadline ambtelijke aanpassing Ontwerpbegroting	Vaststelling cijfers Ontwerpbegroting 2024.

Doorwerking generieke investeringsruimte (meerjarig)

- In de tabel op de volgende pagina is de extrapolatieruimte 2037 weergegeven, waarbij ook rekening is gehouden met de verwerking van de besluiten. De beginstand is ca. [redacted].
- Als gevolg van de gesprekken en nota's van de afgelopen periode neemt deze ruimte af tot [redacted].
- Buiten reikwijdte** [redacted]
- Ter indicatie is ook de extrapolatieruimte 2038 e.v. in beeld gebracht. Deze middelen komen pas beschikbaar bij Ontwerpbegroting 2024 en derhalve wordt bij deze begroting hierover nog geen besluit gevraagd.
- Naar huidige inzichten duurt het, zonder aanvullende middelen, ca. 10-15 jaar voordat alle projectbudgetten van de te pauzeren projecten aangevuld zijn.

[Redacted content]

Datum

1 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/152402

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Mobiliteitsfonds

Aan

Minister en staatssecretaris

Bijlage(n)

1

[Redacted content]



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Heroverweging MF

uitwerking dekking MF
opgaven versie 25 mei.



Samenvatting

> Resterende interne opgave [redacted] dekken door:

– HWN/HVWN: [redacted]

Buiten reikwijdte [redacted]

> **Buiten reikwijdte** [redacted]

> **Buiten reikwijdte** [redacted]



Relevante perspectieven

- > Financieel robuust en beheersbaar
- > Beleidsmatig en bestuurlijk
- > Organisatorische werking

Toegevoegd (na gesprek M 19-05):

- > Evenwicht gebruik van alle dekkingsbronnen (extrapolatie, efficiency en herprioritering programma)
- > Onderscheid maken interne opgave en rijksbrede taakstelling.
- > Oplossing meerjarig bezien
- > Instandhouding RWS en ProRail zoveel mogelijk



Stap 1: invulling interne opgave

- > HVWN [redacted] te dekken door [redacted]
- > **Buiten reikwijdte** [redacted]
- > Met bovenstaande invulling is de interne dekkingsopgave programmatisch ingevuld.
- > [redacted]



Buiten reikwijdte

- | [Redacted]
- | [Redacted]
- | [Redacted]
- | [Redacted]
- | [Redacted]



Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte



Beeld ontwikkeling generieke investeringsruimte





Proces

- > Vrijdag 19 mei: overleg M (verwerkt in deze sheets)
- > Maandagochtend 22 mei: overleg Stas
- > Dinsdagochtend 23 mei overleg Minister – Stas
- > 25 mei bewindspersonen + klein groep ambtelijke adviseurs



Inhoudelijke vervolgacties

1. **Buiten reikwijdte** [redacted]
2. **Buiten reikwijdte** [redacted]
3. Voorbespreking opzet tweede iBO 8 juni. WORDT GEPLAND.
4. Vervolggesprekken [redacted]
[redacted] om te komen tot besluitvorming te komen. WORDT GEPLAND



Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte



Minister
Cc Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens

nota ter informatie

Strategie pauzeren van wegen en vaarwegen MIRT-
aanlegprojecten beheersfase en opstarten

Datum

22 mei 2023

Kenmerk

IENW/BSK-2023/155388

Inleiding

Ter uitwerking van de beweging van aanleg naar instandhouding ontvangt u in deze nota de eerste beelden van een strategie voor zowel het verder 1. Pauzeren van verkenningen en planuitwerkingen van MIRT-aanlegprojecten voor wegen en vaarwegen. 2. Ook wordt beschreven wat er in tussenfase nodig is als het gaat om beheersing/monitoring. Tevens wordt ingegaan op 3. De opstartfase op het moment dat er sprake is van voldoende ruimte (stikstof, financieel en personeel). **Buiten reikwijdte**

We geven in deze nota ook aan *wat nog wel kan* gelet het tekort aan stikstofruimte, financiële middelen en capaciteit. De nota gaat in eerste instantie uit van bestaande kaders. Aangegeven zal worden wanneer van bestaande kaders afgeweken wordt. Op basis van uw reactie op deze nota zullen de eerste beelden verder worden uitgewerkt en in een vervolgnota aan u worden voorgelegd, waarbij ook wordt bekeken of er ruimte kan worden gecreëerd door bestaande kader of spelregels aan te passen.

De strategie van pauzeren, beheersen en opstarten wordt op hoofdlijnen besproken in het informele BO op 8 juni. Uitkomsten van het informele BO op 8 juni worden geagendeerd voor de BOL's en opgenomen in de brief voor het CD MIRT 5 juli. Tussen de BOL's en de BO MIRT in het najaar worden project specifieke consequenties en afspraken uitgewerkt.

Komende maanden werken we aan fiches voor het nieuwe kabinet om een aantal specifieke projecten weer op te starten zodat we klaar staan om "uit te pakken" als er extra middelen beschikbaar komen.

Samenvatting, kern of boodschap

Projecten pauzeren:

- Het pauzeren van een project houdt in dat de werkzaamheden aan het project in beginsel worden stopgezet. We maken zichtbaar dat de opgave nog wel actueel is.
- Noodzakelijke werkzaamheden (o.a. juridische verplichtingen) zetten we door. Waar zinvol ronden we werkzaamheden af met oog op een vlotte doorstart (bijv. bodemonderzoek). Dit is maatwerk per project.¹
- We brengen in kaart de aandachtspunten per project (veiligheid, op- en afritten, V&R, B&O etc.).
- Voor een aantal gepauzeerde projecten maken we een uitzondering op de voorkeursbeslissing vanuit de bestaande MIRT spelregels; voor lopende verkenningen kunnen alleen voorkeursbesluiten genomen worden zonder dat er voldoende financiële dekking is.
- Om een project zo snel mogelijk weer te kunnen starten is het wenselijk om een project vast te zetten op een formeel MIRT moment. Op dat moment wordt de informatie ook goed gedocumenteerd.
- De projecten die gepauzeerd zijn gezet, blijven in het MIRT-overzicht staan. Daarbij wordt vermeld dat er sprake is van een situatie waarbij een opeenstapeling van diverse problematiek plaatsvindt (stikstof, financieel en personeel) en dat projecten op het moment dat er weer voldoende ruimte op al die vlakken is, weer opgestart zullen worden.
- Er is in principe geen geld/ruimte voor beleidsintensivering. Uit eventuele geringe resterende middelen per project zullen we samen met de regio de mogelijkheden bezien voor mitigatie van onderliggende opgaven en of flankerend beleid.

Overschrijdend flankerend beleid:

Een aanpak op het niveau van de *regio/gebiedsprogramma*: hoe houden we ondertussen de ringen draaiend/de wegen in beweging: perspectief per regio-> dit kan met mobiliteitsmaatregelen, een nieuwe file aanpak, spreiden en mijden. Uit de ambtelijke overleggen blijkt op deze thema's energie van de regio te zitten (waarop vaak de kop mobiliteitstransitie wordt gezet). We gaan de bereikbaarheid-opgave er niet mee oplossen, maar het geeft wel enig politiek bestuurlijk perspectief. Hierover gaan we met de regio verder in gesprek richting het BO-MIRT.

Beheersfase:

- Het uitgangspunt is om projecten die gepauzeerd staan in het MIRT overzicht te behouden en daarmee op de MIRT agenda te laten staan. De projecten zijn een vast agendapunt op de BO MIRT in het najaar en indien nodig op de BOL in het voorjaar, worden benoemd in de MIRT-brieven en worden geagendeerd met de IMA in 2025.
- Er zal worden bekeken hoe door onderzoek en monitoring projecten langer "houdbaar" kunnen blijven. Dit is maatwerk per project. Ook kan gekeken worden naar de mogelijkheden van toekomstvast uitvoeren van V&R projecten binnen de aanlegprojecten.
- Naast de impact op niveau van het project, monitoren we ook de impact op het netwerk en omgeving voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid (regionaal en landelijk). Hieruit kan ook een prioriteringsvolgorde komen voor het t.z.t. opstarten.
- Uit deze monitoring kunnen ook nieuwe (prioritaire) opgaven naar voren komen. Deze opgaven moeten dan afgewogen worden met bestaande opgaven en evt kan dan een (MIRT) onderzoek of evt een

¹ Vorig jaar zijn 21 projecten gepauzeerd. Bijlage bij MIRT-brief van 21 juni 2022.

nieuwe (MIRT) verkenning worden gestart. Daarbij moet natuurlijk wel gezorgd worden dat de uiteindelijke projectenportefeuille beheerst kan blijven.

- We combineren de noodzakelijke instandhouding van de gepauzeerde projecten met de houdbaarheid. Daarmee zetten we fte's efficiënt in. Het up to date houden van onderzoek voor een vlotte doorstart vergt geld en capaciteit. Bekeken wordt welke onderzoeken nuttig zijn om tussentijds uit te voeren in deze fase voor een aantal geprioriteerde projecten.

Projecten weer opstarten:

- Voor het opstarten van projecten is ten eerste van belang dat er financiële- en stikstofruimte en uitvoeringscapaciteit beschikbaar is.
- We werken naar een opstartplanning op niveau van het *hele netwerk / wegprogramma* ondersteund door IMA en een indicatieve planning. Waarbij we de projecten in volgorde plaatsen (urgentie/criteria), er een planning tot bijv. 2040 naast zetten. Per project creëren we een start/doorstart datum. Daar hoort dan (t.z.t.) een financiële tabel naast en een personele planning van RWS. In principe beginnend met de woningbouwprojecten en de verkeersveiligheidsprojecten die de komende jaren kunnen worden gestart. En dan ieder jaar iets toevoegen. Startdatum op x. x+1 etc.
- De komende periode zal in overleg met de regio een werkwijze worden vastgesteld. Criteria hiervoor worden opgesteld.
- Belangrijke criteria zijn onder andere: relatie met woningbouwvoorgesorteerd, als de IMA en bereikbaarheid, veiligheid op weg en vaarwater, leefbaarheid, (uitgebreide) MKBA leidend is dan is die draagvlak in regio, cofinanciering, fase waarin het project zich bevindt, en of het snel kan worden opgestart. Maar ook emissieloos bouwen.
- Gezien de beperkte capaciteit op stikstofruimte, financiën en personeel zal in een volgende kabinetsperiode, uitgaande van de grote instandhoudingsopgave, gezien worden hoeveel projecten opgestart kunnen worden en tot besluitvorming kunnen leiden.
- De verwachting is dat de planfasen en verkenningen grotendeels moeten worden geactualiseerd of opnieuw worden opgestart omdat de studies die zijn uitgevoerd verouderd zullen zijn tegen de tijd dat de projecten weer worden opgepakt.

Toelichting

Het pauzeren zetten en weer opstarten van projecten kent enkele dilemma's die hieronder worden geschetst.

Dilemma 1: status van projecten die gepauzeerd worden gezet

Om duidelijkheid te geven over de status van projecten is het wenselijk duidelijk wat het uitgangspunt van het project is wanneer het opnieuw wordt opgestart, en de documentatie is dan ook goed vastgelegd. Hierbij is echter wel een aantal aandachtspunten:

Generiek

- Het ter inzage leggen van verkenningen en planstudies wekt verwachtingen en heeft mogelijk direct consequenties voor omwonenden (vastgoedwaarde/verkoopbaarheid woningen) en bedrijven (plannen voor bedrijfsuitbreiding). Zolang er geen zicht is op

de financiering van het project en de realisatie van de plannen, kan het tot claims leiden.

Planstudie

Ged functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen



- Het afmaken van OTB's kost tijd en capaciteit en die gaan ten koste van de inzet op B&O en V&R waarmee de versnelling op dit dossier niet mogelijk is. Daarnaast is voor het nemen van dit besluit ook stikstofruimte nodig.

Verkenning

Ged functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen



Aandachtspunten en uitzoekwerk met het pauzeren zetten van projecten:

- De juridische kant van de bestuurlijke afspraken worden de komende maanden per project extra gecheckt. Hiervoor worden/zijn alle relevante bestuurlijke afspraken geïnventariseerd van de afgelopen jaren. Het gaat hier om maatwerk per project. Bij MIRT-onderzoeken en MIRT-verkenningen betreft het vooral bestuurlijke afspraken, die zonder juridische consequenties herzien kunnen worden. Bij

² De spelregels worden periodiek geactualiseerd in afstemming met de regio. De laatste actualisatie heeft vorig jaar plaatsgevonden na een secuur traject van een aantal jaar. Als we de spelregels nu eenzijdig zouden aanpassen kan dit tot extra wroefel leiden, en zou dit kunnen betekenen dat regio's in de toekomst ook uitzonderingen willen op de spelregels waarmee de totale beheersing van het MIRT in het geding komt. Het advies is daarom om de MIRT spelregels nu niet aan te passen. Wel is het mogelijk om de gevolgen van de herprioritering MF mee te nemen in de volgende periodieke actualisatie van de MIRT spelregels.

oehs

planstudies ligt dat vaak anders omdat er financiële afspraken en mogelijk afspraken over meekoppelkansen zijn.

- Sommige contracten met ingenieursbureaus zijn afgesloten voor een langere periode. Er moet gekeken worden welke juridische randvoorwaarden daarin zijn opgenomen.
- U heeft eerder aangegeven niet een MIRT-fase terug te willen per project. Ambtelijk is de voorkeur om lopende MIRT-Planuitwerkingen zonder OTB te beëindigen en terug te zetten naar verkenning. Het kost uiteraard capaciteit aan RWS-zijde om het dossier af te ronden en alle beslisinformatie netjes te documenteren en te archiveren (Gedocumenteerde Pauze Stand).
- Hoe gaan we de komende tijd communiceren richting burgers. Houden we hiervoor de projectwebsites in de lucht.
- Onderdeel van het pauzeren traject is te bekijken welke wettelijke opgaven (bv geluidssanering) en V&R opgaven die binnen de projecten zitten prioriteit hebben en daarom meegenomen moeten worden in het V&R programma. Bijvoorbeeld het viaduct Arkervaart bij Knooppunt Hoevelaken of het spoorviaduct Burgerveen bij Leiden. Het dilemma dat zich dan voordoet is of we deze kunstwerken die in projecten aangepast zouden worden (waarvan bv capaciteit zou worden vergroot) 1 op 1 te vervangen, maar om deze gelijk toekomstvast te vervangen. Hiervoor is waarschijnlijk wel extra budget nodig (boven 1 op 1 vervangen) én stikstofruimte. Uitgezocht moet ook worden of hiervoor juridische obstakels zijn, er is immers geen juridische grondslag voor deze aanpassing. Dit zal deel moeten uitmaken van een separate strategie voor instandhouding.
- Vaak duurt het inpakken van MIRT-verkenningen en planfasen lang omdat IenW, RWS en partners projecten zeker willen stellen/netjes pauzeren willen zetten.³ Hierdoor ontstaat er motivatie- en energieverlies in het team en de omgeving en de samenwerking gaat er niet op vooruit. Indien de afronding/ het inpakken lang duurt bestaat het risico dat projectmedewerkers andere uitdagingen gaan zoeken en niet behouden worden voor de organisatie voor V&R projecten.

bespreken

Dilemma 2: hoe worden projecten 'onderhouden'/ de beheersfase tijdens de pauzeren periode

- Het uitgangspunt is om projecten die gepauzeerd staan in het MIRT overzicht te laten staan. Dit kan op verschillende manieren. Ook worden de projecten politiek op de agenda gehouden. Dit kan door het de komende periode een vast agendapunt te laten zijn op de BO MIRT's in het najaar en op de BOL's in het voorjaar, te benoemen in de MIRT-brieven en door bijvoorbeeld extra doorrekeningen te maken en de IMA 2025.
- In deze fase worden fiches gemaakt voor het nieuwe kabinet. In de fiches staan een aantal geprioriteerde projecten uitgaande van voldoende stikstof-, financiële- en personele ruimte.
- In 2025 wijzigen de CBS/PBL scenario's voor de IMA en NRM wezenlijk en de plannen die er zijn zullen getoetst moeten worden op de actualiteit.

³ De A58 is bijvoorbeeld afgerond met een bestuurlijke voorkeur en zo besloten in betreffende stuurgroep en opgenomen in de BO MIRT tekst. Voor planfase wordt doorgewerkt tot waar het kan tot en nuttig is; lopende contracten met ingenieursdiensten worden afgerond en geen nieuwe contracten afgesloten.

- Alle effectonderzoeken zijn beperkt houdbaar, denk daarbij aan geluid, stikstof, natuur, verkeerseffecten. Dat komt omdat de basis elke vier jaar wijzigt en de verkeerscijfers en het NRM elk jaar wijzigen. Als we niet weten wanneer een besluit wordt genomen is het niet efficiënt om onderzoeken up to date te houden. Wat wel kan en ook nu al gebeurt is de verkeerssituatie op de (vaar)weg (bereikbaarheid, doorstroming in het gebied etc) monitoren. Na een aantal jaren kan er natuurlijk veel gebeurd zijn qua mobiliteit dat mogelijk tot nieuwe inzichten en ontwerp kan leiden. Bij opstart van de projecten zal altijd gekeken moeten worden in hoeverre alle beschikbare onderzoekresultaten op dat moment nog bruikbaar zijn.
- Inschatting van RWS en DGMO (Afdeling Programmering Rijkswegen en Afdeling MIRT Projecten en Programma's) is dan ook dat het actueel houden van de raming over de gehele aanlegportefeuille schaarse capaciteit kost en niet efficiënt is; de uitgangspunten voor de ramingen moeten ook worden herijkt. Bij de beslissing tot herstart moet óók weer een actualisatie van de raming plaatsvinden.
- Mogelijk kan ieder jaar per project in beeld worden gebracht welke onderzoeken/plannen van dat project in dat jaar hun waarde verliezen. Geïventariseerd wordt per jaar of het zinvol is bepaalde onderzoeken te updaten. Dit kost uiteraard capaciteit.
- Voor wegen zal circa 10% van het budget gereserveerd blijven staan. Voor vaarwegen wordt het volledige budget geschrapt van de geherprioriteerde projecten.

Aandachtspunten in de beheersfase:

- Uit eventuele geringe resterende middelen worden per project met de regio mogelijkheden gezien voor onderliggende opgaven, bijvoorbeeld geluidsmaatregelen, verkeersveiligheid. Het uitvoeren van wettelijke opgaven heeft daarbij prioriteit. Aandachtspunt hierbij is dat hiervoor ook capaciteit beschikbaar moet zijn.
- Wanneer bekend wordt dat er weer financiële- en stikstofruimte ontstaat voor aanleg moet de discussie over capaciteit tijdig worden gestart. De capaciteit moet worden ingepast.

Dilemma 3: hoe worden projecten weer opgepakt

- Voor het opstarten van projecten is het van belang dat er stikstofruimte, budget en capaciteit is.
- Gezien de beperkte capaciteit bij RWS en de markt zal in een volgende kabinetsperiode (uitgaande van de grote B&O en V&R) opgave, gezien moeten worden hoeveel projecten opgestart kunnen worden en tot besluitvorming kunnen leiden.
- De vraag is daarbij ook wat we doen met nieuwe urgente opgaven, bv. die uit de IMA naar voren komen of vanuit moties uit de Kamer.
- Een toets op de actualiteit van beslisinformatie is nodig. Dit betekent minimaal dat de projectraming geactualiseerd moet worden, vanwege prijsstijgingen en nieuw beleid en regelgeving zoals Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), klimaatadaptatie en cybersecurity.
- Het samenstellen van een projectteam hangt af voor welk project (type, omvang) nodig is. Idealiter worden mensen gecontroleerd elders weggehaald om geen gaten in de productie te laten vallen. Daarop gebaseerd zou de inschatting zijn dat je tussen de 4 en 6 maanden een operationeel team moet kunnen hebben. Het inhuren van een ingenieursbureau hangt ook enigszins af van hoe lang geleden het

project gepauzeerd is. Met het bepalen van de uitgangspunten, opstellen contract, doorlopen van de gunning is de inschatting dat dit 9 tot 12 duurt. Dus bovenop de hierboven genoemde 4-6 maanden. Besluitvorming over opstart is daarom zo vroegtijdig mogelijk wenselijk.

- Een te zijner tijd te maken keuze is om in aanloop naar besluitvorming werkzaamheden mogelijk deels al op te starten om zo tijd te winnen. Risico daarbij, dus onderdeel van de afweging, is dat werkzaamheden voor niets zijn, terwijl capaciteit schaars is.
- De komende periode bekijken we of de uitvoering van projecten slimmer kan worden georganiseerd, evt door extra inhuur markt. Echter advies-/ ingenieursbureau's/ZZP-ers hanteren inmiddels ook hogere tarieven.

Aandachtspunten:

- De komende periode zal (in overleg met de regio) een werkwijze en criteria worden opgesteld die behulpzaam zijn om projecten prioritair weer op te starten.
- Belangrijke criteria zijn: hoe snel een project kan worden opgestart, belang voor woningbouw, belang voor netwerk, verkeersveiligheid, draagvlak in regio, kansen voor stikstofmitigatie, fase waarin het project zich bevindt. De criteria zullen met de regio besproken worden. Randvoorwaarden zijn verder nog stikstofruimte, financiële middelen en capaciteit.
- Voor deze prioritering kan het wenselijk zijn een tussentijdse doorrekening te maken.

Bijlage 2. Projecten binnen strategie 'on hold' zetten wegen en vaarwegen MIRT-aanlegprojecten beheersfase en opstarten

NB komt overeen met de projecten in de eerdere bijlage 'Dekkingsbronnen' (PM muv de in die lijst genoemde 'vrije budgetten' (Toekomstvisie Waal, Hollands Diep, Capaciteitsuitbreiding Merwedde en Afromen tolreservering BBV en ViA15))

Vaarwegen		
		Verkenningen Volkeraksluizen Kreekraksluizen* Vaarweg IJsselmeer
Wegen		
		Verkenningen N35 Wijthmen-Nijverdal A9 Rottepolderplein A58 Breda-Tilburg A27 Zeewolde-Eemnes A15 Papendrecht-Gor. Planstudies A2 Deil-Den Bosch/Vught Rijksbijdr NRW Utr InnovA58 A-G Innovaties InnovA58 A67 Leen-Geldrop A1/A35 Kn. Azelo-B. Werkt KT toe naar ontwerp-TB A1/A30 Barneveld Werkt KT toe naar TB A4 Haaglanden - N14 A1/A28 Knooppunt Hoevelaken

* Kreekraksluizen staan niet in het MIRT. Het is wel een IMA knelpunt, daarom eerder budget gereserveerd



TER BESLISSING

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Beslistermijn

5-6-2023

Bijlage

2

Aan

Minister
Staatssecretaris

nota

Vorbereiding iBO 8 juni

Aanleiding

Op dit moment loopt het "regioproces" over de Herprioritering Mobiliteitsfonds. De eerstvolgende stap is het informele Bestuurlijk Overleg (iBO) op 8 juni. Deze nota:

1. doet een herzien inhoudelijk voorstel voor te maken afspraken tijdens de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving van 13 tot 16 juni, ter agendering tijdens het 2^e iBO op 8 juni;
2. bevat een draaiboek voor het 2^e iBO.

Buiten reikwijdte

Om de regionale bestuurders voldoende voorbereidingstijd te geven voor het iBO is uw reactie op de herziene BOL afspraken uiterlijk 5 juni nodig. In de toelichting in deze nota is een terugmelding van de informele Ambtelijke overleggen (iAO) van 1 juni opgenomen.

Buiten reikwijdte

U wordt separaat geïnformeerd over het in- en uitpakken van de te pauzeren MIRT-projecten.

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met de herziene BOL afspraken en het voorstel om deze 5 juni te delen met de regio.
2. Instemmen met het draaiboek voor het 2^e iBO op 8 juni.

Buiten reikwijdte





5. Kennis nemen van de Q&A's in bijlage 1 en de uitkomsten van de informerende ambtelijke overleggen met de regio's van 1 juni 2023 in bijlage 2.

Kernpunten

Ad 1. Herziene BOL afspraken

Na bespreking met u in de Staf DGMO op 30 mei, is een eerste ambtelijk voorstel met de regio gedeeld voor te maken afspraken op de BOL's. Om de regionale bestuurders de gelegenheid te geven zich goed voor te bereiden op het iBO van 8 juni, is uw instemming met het verzenden van de herziene afspraken uiterlijk 5 juni gewenst. In onderstaand voorstel zijn de belangrijkste aanpassingen na de iAO's van 1 juni **gearceerd** aangegeven. Dit voorstel bestaat inmiddels uit twee delen: een generiek nationaal deel en enkele regiospecifieke afspraken. Het ambtelijke overleg heeft geen wezenlijke nieuwe inzichten opgeleverd, wel een aantal verduidelijkingen en aanscherpingen van de tekst. De echte weerstand hierover verwachten we bij de BOL's zelf. Daarnaast verwachten we dat fors geld gevraagd gaat worden voor de mobiliteitstransitie en ook mogelijke inzet vanuit Rijk in regio. Verwachtingenmanagement is hierbij belangrijk. Ambtelijk is aangegeven dat uitgaande van 10% restbudget hier geen hooggespannen verwachtingen te hebben.

Voorgestelde generieke, landelijke afspraken BOL's:

- Rijk en regio werken langjarig en multimodaal samen aan een goed bereikbaar Nederland. Via het MIRT maken rijk en regio daar jaarlijks afspraken over, waarbij rijksbijdragen (in beginsel) via het Mobiliteitsfonds beschikbaar worden gesteld.
- De infrastructuur en mobiliteit die zo gezamenlijk in Nederland zijn gerealiseerd, staan internationaal hoog aangeschreven.
- Helaas constateren Rijk en regio dat door stikstofproblematiek meerdere projecten stilliggen, zoals eerder besproken tijdens de BO's MIRT van 2022. Tegelijk is ~~spraak van~~ ^{komt IenW mee} steeds meer excessieve prijsstijgingen en ~~kampt IenW met~~ tegenvallers op aanleg. 
- IenW focust daarom op wat wel kan en zet haar financiële middelen en capaciteit zo in dat de bereikbaarheid en veiligheid daar het meeste van profiteren. Dit betekent inzet op het in stand houden van de hoofdwegen en hoofdvaarwegen. Dit is ook nodig gelet op de staat van de infrastructuur. Met deze schuif houdt IenW de markt aan het werk en kunnen Rijkswaterstaat en IenW personeel beter behouden, wat belangrijk is gelet op situatie op de arbeidsmarkt.
- Dit samen betekent een financiële schuif, waarbij gereserveerde budgetten van projecten grotendeels anders worden ingezet.
- De totale benodigde opgave – en daarmee schuif – bedraagt ruim € 4 miljard. **PM: in afwachting van definitieve besluitvorming en communicatie met regio**
Buiten reikwijdte



- Bij het schuiven van budgetten zijn uitgangspunten gehanteerd, namelijk:
 - Aanlegprojecten die zijn afgesproken in het kader van de € 7,5 miljard voor ontsluiting van woningen en € 200 miljoen voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen zoals vastgelegd in het Coalitieakkoord gaan door. **Hierbij kan het wel zijn dat enkele van deze projecten ook te maken hebben met een stikstofopgave en bijbehorende vertraging. En de regio kan verzoeken indienen projecten met deze middelen om te ruilen voor**

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage

2

gepauzeerde projecten, mits passend binnen het vorig jaar gehanteerde afweegkader woningbouw en mobiliteit. Voldoende financiële middelen, een oplossing voor de stikstofopgave en beschikbare capaciteit zijn ook hier randvoorwaardelijk.

- Projecten in realisatie of met een vastgesteld Tracébesluit gaan door.
- Ook zijn er enkele projecten (met een beperkte financiële omvang) waarvan IenW verwacht dat daar gezien de beperkte omvang van de stikstofdepositie nog binnen afzienbare tijd oplossingen voor gevonden kunnen worden als het gaat om de stikstofproblematiek. Dit betreft:
 - N50 Kampen – Kampen Zuid
 - N35 Knooppunt Raalte
 - N35 Wierden-Nijverdal
 - A20 Nieuwerkerk-Gouda
 - A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken
 - Sluis 2 Wilhelminakanaal
 - Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2
 - N33 Zuidbroek – Eemshaven (i.h.k.v. pakket 'Nij Begun')
- Om de opgave van [redacted] te kunnen realiseren heeft IenW primair gekeken naar projecten die met stikstofproblematiek te maken hebben, omdat er op dit moment maar weinig perspectief op stikstofruimte. Concreet betekent dat met de budgetten van volgende MIRT-projecten in de verkenning en planuitwerkingsfase wordt geschoven en dat deze projecten door IenW op pauze worden gezet:
 - N35 Wijthmen – Nijverdal
 - A9 Rottepolderplein
 - A58 Breda – Tilburg
 - A27 Zeewolde – Eemnes
 - A15 Papendrecht – Gorinchem
 - A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught
 - Rijksbijdrage NRW Utrecht
 - InnovA58 Annabosch – Galder
 - Innovaties InnovA58¹
 - A67 Leenderheide – Geldrop
 - A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren
 - A1/A30 Barneveld
 - A4 Haaglanden – N14
 - A1/A28 Knooppunt Hoevelaken
 - Volkeraksluizen
 - Kreekraksluizen
 - Vaarweg IJsselmeer-Meppe
- Aan Verkenningen wordt doorgewerkt tot direct vóór het moment van een voorkeursbeslissing, waarna het project ook op pauzestand gaat. Dit is maatwerk per project.
- Overige projecten die in het MIRT zijn opgenomen gaan vooralsnog door [redacted] Buiten reik

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage

2

- Ook wordt budget van drie vaarwegprojecten ingezet, omdat eerder is besloten dat het project niet wordt uitgevoerd of dat eerder getroffen reserveringen niet meer benodigd zijn:
 - Toekomstvisie Waal
 - Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
 - Capaciteitsuitbreiding Merwedese
- In het jaarlijkse MIRT Overzicht dat met de Miljoenennota in september 2023 verschijnt, blijven de gepauzeerde projecten opgenomen en wordt vermeld dat er op dit moment niet voldoende aanlegbudget is voorzien en de projecten in afwachting zijn van verdere besluitvorming. De opgaven die ten grondslag liggen aan deze projecten worden jaarlijks door IenW in afstemming met de regio's gemonitord en geagendeerd in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Eventueel resterende budgetten worden per project weergegeven. **Dat resterende budget wordt vooralsnog in het MIRT-overzicht geduid als beschikbaar budget voor het opnieuw opstarten van deze projecten.**
- Rijk en regio spreken af in de periode tot de BO's MIRT van november 2023 de gevolgen van bovenstaande zowel per project als per regio nader in beeld te brengen.
- Hierin nemen Rijk en regio mee:
 - De mogelijke inzet van eerder gereserveerde financiële bijdragen van de regio en het resterende budget van het Rijk per project. Rijk en regio kijken gezamenlijk naar wat mogelijk is binnen de beperkte middelen, waarbij beide partijen uiteraard zeggenschap over hun eigen middelen hebben. Vanuit het Rijksbudget zal eerst naar juridische verplichtingen worden gekeken.
 - De benodigde en te leveren inzet tot aan het moment van het pauzeren van de projecten. Nut en noodzaak staan immers niet ter discussie.
 - Hoe – op het moment dat er sprake is van voldoende stikstofruimte, personele ruimte en financiële ruimte – projecten gefaseerd kunnen worden opgestart.
 - Op gebiedsniveau wordt gezamenlijk een analyse gemaakt van de impact van het pauzeren. **Rijk en regio bespreken daarbij mogelijkheden om via inzet op mobiliteitstransitie de effecten te beperken. Hierbij wordt aangesloten bij en invulling gegeven aan de nationale aanpak mobiliteitstransitie. Ook wordt aandacht besteed aan de relatie tot voorgenomen woningbouw en de afspraken over verstedelijkingsstrategieën.**
- Indien daar vanuit de regio behoefte aan is kunnen afspraken worden gemaakt over een andere inzet van middelen. Met de regio's wordt hiervoor een afweegkader ontwikkeld. Vertrekpunt daarbij is dat alternatieve maatregelen op een structurele wijze bijdragen aan het mitigeren van problematiek die blijft liggen of ontstaat als gevolg van het pauzeren van aanlegprojecten.
- Het streven is dat Rijk en regio op de BO's MIRT van 2023 – op grond van een nog op te stellen gezamenlijke aanpak – nader uitgewerkte afspraken maken over reeds getekende bestuursovereenkomsten, rijks- en regionale bijdragen, benodigde maatregelen en gezamenlijke inzet op mobiliteitstransitie.

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage

2

- Om tot die afspraken te komen, vindt regelmatig overleg plaats via de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's en de bestaande overlegstructuren met de MIRT landsdelen.
- Voor de instandhoudingsprojecten werkt Rijkswaterstaat aan een planning. Deze zal worden gedeeld met de regio. Samen met de regio wordt verkend of er mogelijkheden zijn voor het versterken van de samenwerking en het vergroten van de efficiency.

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

IenW neemt daarnaast kennis van de volgende aandachtspunten die uit de regio's zijn opgebracht:

- Noordwest:
 - Een aanbod om werk met werk te maken in de instandhoudingsopgave.
 - **Buiten reikwijdte**
 - Verzoekt op korte termijn een gesprek en meer duidelijkheid over A7-A8, Rottepolderplein etc.
 - Mogelijk is fasering woningbouw aan de orde versus het accepteren van meer files.
 - Inzetten op mitigerende maatregelen; mobiliteitstransitie, spreiden en mijden
- Noord:
 - Friesland verzoekt herbevestiging van afspraak om gesprek te starten om bruggen te over te hevelen naar provincie, zodat zij ze kunnen vervangen voor aquaducten.
 - Groningen verzoekt dat nu ook afspraken worden gemaakt over extra financiering vanuit het Rijk voor Busbaanbrug en een grotere sluis bij Farmsum (VenR).
- Zuidwest:
 - Verzoekt een toekomstagenda waarbij door Rijk en regio wordt besloten hoe de komende maanden eruit gaan zien m.b.t. projecten en onderzoeken/studies
 - Verzoekt een bestuurlijke tafel, afzonderlijk van MOVE en Zuid-Holland bereikbaar, om integrale plannen te maken over de MIRT-projecten in de regio.
 - Verzoekt een bestuurlijke tafel met betrekking tot stikstofruimte en de invulling hiervan.
- Oost:
 - Stelt voor dat Rijk en regio een analyse maken wat de impact in regio Oost is van het pauzeren van projecten. Daarbij wordt onder meer gekeken naar het effect van deze heroriëntatie op de verkeersontwikkeling en de woningbouwopgave. In de analyse is onder meer aandacht voor pauzeren van de N35 en knooppunt A1/A30 en knooppunt Hoevelaken.
 - Stelt voor het vervolgproces richting BO MIRT voor dat wordt gekeken of er mogelijkheden zijn voor compenserende maatregelen, zoals cameratoezicht bij weefvak A1/A35.
- Zuid:
 - Verzoekt afspraken over de A67/A73 Zaarderheiken.
 - Vraagt aandacht voor de veiligheidsissues omtrent de A67, een oprit

Dit staat er te vaag gelet op mijn uitspraken in de Kamer en in het vorige iBO. Zin moet een uitgestoken hand zijn naar de regio

Minister
Staatssecretaris
Bijlage
2

Graag even mij informeren wat er speelt bij Zaarderheiken

- Aanvullende inzet op mobiliteitstransitie kan de opgaven verkleinen. De regio werkt daarvoor aan mobiliteitstransitiepakketten. Daarvoor zijn wel substantiële budgetten (25% van het budget) nodig.

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage

2

Ad 2. Draaiboek iBO 8 juni

Het 2^e informele Bestuurlijk Overleg is gepland van 9:30 tot 11:30 uur bij RWS in Utrecht. De Staatssecretaris vertrekt vanwege een Kamerdebat om 11:00 uur.

Kern van het iBO zijn de mogelijk te maken afspraken op de BOL's de week erop.

Het voorgestelde spoorboekje voor de ochtend is:

9:00 inloop met koffie en thee

9:30 aftrap door de Minister met welkomstwoord

9:35 inhoudelijke toelichting door de Minister op de voorgestelde afspraken. Omdat alle deelnemers deze vooraf hebben ontvangen, worden deze niet op een scherm getoond. Een spreeklijn is in deze nota opgenomen. De Staatssecretaris vult waar gewenst aan.

9:45 ruimte voor toelichtende vragen en bespreken eventuele resterende gesprekspunten of wijzigingen die bestuurders inbrengen in generieke BOL afspraken.

9:55 bestuurders gaan uiteen in twee groepen: de MIRT landsdelen Zuid, Oost en Noord (Z/O/N) gaan naar een naastgelegen ruimte. De Minister en Staatssecretaris gaan ook naar die ruimte. Zuidwest en Noordwest (ZW/NW) blijven in de plenaire zaal.

10:00 Z/O/N: kort welkom door gespreksleider dgLM. Vervolgens bestuurlijk gesprek over resterende gesprekspunten in de te maken BOL afspraken.

10:00 ZW/NW: welkom door gespreksleider dgMo. Gesprek gaat eerste halfuur over de gezamenlijk te volgen strategie na de BOL's.

10:30 ZW/NW: Minister en Staatssecretaris gaan van Z/O/N naar ZW/NW. dgMo heet ze kort welkom en gesprek gaat over resterende gesprekspunten in BOL afspraken.

10:30 Z/O/N: gesprek vervolgt over gezamenlijke strategie na de BOL's

11:00 Staatssecretaris vertrekt naar Den Haag

11:00 (enige uitloop is mogelijk) twee regionale gesprekken worden afgerond, **iedereen weer terug naar de plenaire zaal.**

11:05 Minister dankt iedereen voor de komst en schetst vervolgproces. Een spreeklijn is in deze nota opgenomen.

Spreeklijn voorgestelde BOL afspraken

- Vanuit IenW is vorige week ambtelijk een eerste voorstel gedaan.
- Vertrekpunt is de langjarige en succesvolle samenwerking tussen Rijk en regio op het gebied van mobiliteit, onder andere via het MIRT en de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.
- Tegelijk constateert IenW een samenspel van drie opgaven die de aanleg van projecten bemoeilijken: stikstof, maakcapaciteit en financiering.
- Om die reden is IenW helaas genooddaakt scherpe keuzes te maken en budgetten te schuiven van aanlegprojecten naar instandhouding en onderhoud.
- Van een aantal opgaven laten we de middelen ongemoeid:
 - Projecten met middelen uit het Coalitieakkoord: projecten in het kader van de € 7,5 miljard voor ontsluiting van woningen in de regio.

Hierin nog verwerken: meer empathie dat we zien hoe ingrijpend dit is, en de eerste reacties uit de ambtelijke informele overleggen (inclusief dat we snappen dat regio's deze keuzes in deze fase bij het Rijk laten) / dat we de criteria gelijkelijk over het land hebben toegepast, en natuurlijk snappen dat iedereen zijn eigen project wil "redden"; echter, de keerzijde daarvan is dat we zwaar onvoldoende geld hebben voor instandhouding (gevolgen kun je zien bij Prinses Margrietunnel, kunstwerk 58, Haringvliet etc) en lopende aanlegprojecten moeten stoppen vanwege de prijsstijgingen. Dat zijn keuzes die we niet kunnen maken.

- projecten met middelen uit de € 200 miljoen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen
 - Projecten in realisatie of met een vastgesteld Tracébesluit.
 - En er zijn enkele projecten waarvan IenW het mogelijk acht dat daar gezien de beperkte omvang van de stikstofdepositie nog binnen afzienbare tijd oplossingen voor gevonden kunnen worden én die een beperkte financiële omvang hebben en het ongemoeid laten van deze opgaven nog passend te maken is binnen de financiële opgave.
- Op die manier resteren bijna 20 aanlegprojecten waarvan IenW zich genooddaakt voelt deze te pauzeren en waarvan het budget grotendeels voor instandhouding en andere projecten wordt ingezet. Dit wordt ook verwerkt in de Miljoenennota.
- Deze projecten blijven in het MIRT Overzicht en worden jaarlijks in de BO's MIRT geagendeerd. Nut en noodzaak van deze projecten staat namelijk niet ter discussie.
- De impact en regiospecifieke gevolgen werken we het komend halfjaar uit, waar we de regio bij nodig hebben.
- Daarbij is ook enige ruimte voor gesprek over een alternatieve inzet van het beperkte budget dat bij wegprojecten resteert.

Spreeklijn vervolgproces:

- Veel dank voor uw aanwezigheid en betrokkenheid
- De opbrengst van vandaag nemen wij mee in een herzien voorstel voor agendering in het BOL.
- Naar verwachting kunnen we dat komende maandag, 12 juni, met jullie delen.
- In het BOL wil ik de gewenste duidelijkheid geven over welke projecten voor nu op pauze gaan en ook met elkaar afspreken hoe we daarna gezamenlijk verder werken.
- Als laatste wil ik benadrukken dat dit een informeel BO was. De Kamer wordt hierover via de MIRT brief van 19 juni geïnformeerd, waarna u ook uw achterbannen kan informeren. Als daar behoefte aan is kunnen wij daarvoor enkele toelichtende stukken voor aanleveren.

Ad. 3+4. Aandachtspunten

Het pauzeren van projecten en het tot nu toe gevolgde proces vanuit IenW ligt gevoelig in de regio, al is er een behoorlijk verschil in beleving tussen de regio's. In de bijlage bij deze nota zijn vragen van de regio en mogelijke antwoorden opgenomen. De regio heeft ook om dergelijke, door IenW opgestelde Q&A's verzocht om haar eigen achterban mee te nemen. Hiervoor zal na het iBO een versie voor extern gebruik worden opgesteld. Dit in overleg met DCO. Streven is deze kort voorafgaand aan het verzenden van de MIRT-brief van 19 juni met de regio's te delen. U zal te zijner tijd expliciet om akkoord op die extern te delen versie worden gevraagd.

Buiten reikwijdte



Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage

2

Buiten reikwijdte

[Redacted content]

[Redacted content]

[Redacted content]

[Redacted content]

[Redacted content]

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

LENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

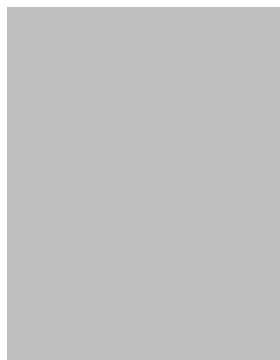
Bijlage

2

Vervolgproces

Tot aan de BO's MIRT moeten de volgende acties uitgewerkt worden:

- Uitwerken van een vinklijst van de te maken van afspraken per project. Als bijlage meesturen voor iBO.
- Impact op een gebied: wel of geen aparte analyse? Bereidheid uitspreken dit te bespreken en waar nodig uit te voeren .
- Samenwerking instandhouding – wat is opdracht/vraag aan RWS per gebied?
- Mobiliteitstransitie – algemene afspraak om per mirt gebied gesprek te voeren en te bezien wat op de agenda moet en hoe dat leidt tot nationale regio-overstijgende aanpak.



Het voorstel is dat IenW hiervoor het initiatief neemt om dit samen met regio's op te pakken, waarbij we zoveel mogelijk bestaande overlegstructuren willen benutten. Indien nodig kan eind september dan nog een iBO Herprioritering MF worden georganiseerd waarin een tussenstand wordt besproken.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De nota bevat onder kernpunt 1 een onderhandelingsinzet vanuit het Rijk.

Bijlagen

	Naam	Informatie
1	Vragen regioproces	In het iBO, de iAO's en reguliere contacten tussen IenW en de regio worden vele vragen gesteld. Deze zijn in dit document bijgehouden en van een antwoord voorzien.
2	Terugmelding iAO's 1 juni 2023	Terugkoppeling van de informerende Ambtelijke Overleggen op 1 juni 2023 met de regio's

Datum

2 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/153663

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Mobiliteit en Gebieden
Afdeling MIRT & Ruimte

Aan

Minister
Staatssecretaris

Bijlage

2