

Vergaderjaar 2024–2025

**36 600 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025**

**Nr. 20**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 25 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 17 september 2024 over het MIRT Overzicht 2025 (Kamerstuk 36 600 A, nr. 4).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 november 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

### **Vraag 1**

Hoe zijn naar aanleiding van de aangenomen motie-Olger van Dijk c.s.<sup>1</sup> aspecten van brede welvaart meegewogen in het afweegkader van infrastructuurbeslissingen voor investeringen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

### **Antwoord 1**

Op Prinsjesdag jl. is de Kamer geïnformeerd over het analyse-instrument Mobiliteitsfonds<sup>2</sup>. Met het analyse-instrument MF kan de beschikbare beslisinformatie over mogelijke investeringsopties en andere maatregelen met betrekking tot het MF worden verzameld, gestructureerd en geanalyseerd. Mede naar aanleiding van de motie-Olger van Dijk c.s. hebben brede welvaart, de Mobiliteitsvisie 2050 en «Elke Regio Telt!» een plek gekregen in het instrument. Meer concreet wordt bij nieuwe investeringen bijvoorbeeld ook getoetst in hoeverre deze verschillen tussen regio's verkleint. Het instrument is een hulpmiddel voor de politieke afweging over investeringsbeslissingen waarover in de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) afspraken worden gemaakt.

### **Vraag 2**

Hoe zijn naar aanleiding van de aangenomen motie-Olger van Dijk/Vedder<sup>3</sup> grensoverschrijdende effecten meegenomen in de Werkwijze maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) bij MIRT-verkenningen?

### **Antwoord 2**

De aanbevelingen van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving over het meenemen van welvaart elders in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) worden in de nieuwe werkwijzer MKBA bij MIRT overgenomen. In de nieuwe werkwijzer wordt gevraagd de grensoverschrijdende effecten te benoemen in het MKBA-rapport, deze waar mogelijk te kwantificeren en in geld uit te drukken, met name als het gaat om de effecten op buurlanden en ontwikkelingslanden. Als de grensoverschrijdende effecten naar verwachting groot zijn, wordt er gevraagd om ook een MKBA vanuit internationaal perspectief op te stellen.

### **Vraag 3**

Kan in een overzichtelijk schema weergegeven worden welke MIRT-projecten er zijn op het gebied van ov-infra en wat hiervoor de nu geraamde budgetten zijn, hoeveel hiervan reeds beschikbaar is en hoeveel budget er per project nog nodig is om tot een volgende fase over te gaan?

### **Antwoord 3**

Het MIRT-overzicht 2025 bevat een projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer (pagina 30), waarop de MIRT-projecten op het gebied van ov-infra zijn ingetekend. Het MIRT-overzicht bevat daarnaast per project een projectblad waarop onder het kopje «financiën» en «project-budget» de budgettaire informatie is weergegeven. Relevante ontwikkelingen worden, onder meer via de MIRT-brieven gerapporteerd aan de Kamer.

### **Vraag 4**

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 37

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 5

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 56

Op welke wijze wordt besloten of voor een specifiek vraagstuk met betrekking tot weg, spoor of water tot een MIRT-onderzoek kan worden overgegaan?

#### **Antwoord 4**

Rijk en decentrale overheden kunnen opgaven agenderen voor onderzoek. Het BO MIRT besluit in gezamenlijkheid welke van de geagendeerde opgaven onderzocht dienen te worden en welke niet. De selectie van te onderzoeken opgaven is een politiek-bestuurlijke afweging waarvoor geen vastomlijnde en harde criteria gelden.

De MIRT-spelregels<sup>4</sup> beschrijven uitgebreid het hele proces dat een MIRT-opgave in de vorm van een project/programma doorloopt van de onderzoeksfase tot en met de aanlegfase.

#### **Vraag 5**

Wanneer wordt direct tot een MIRT-verkenning overgegaan en hoe wordt besloten dat hier dan toe wordt overgegaan?

#### **Antwoord 5**

De voorbereidingsfase in het MIRT-proces voorafgaand aan een MIRT-verkenning is vormvrij. Deze kan worden overgeslagen zonder MIRT-onderzoek, wanneer er naar het oordeel van het BO MIRT (of het bevoegd gezag) voldoende informatie beschikbaar is voor het nemen van een startbeslissing. Voor het nemen van de startbeslissing gelden een aantal vereisten (waaronder 75% zicht op financiering). Deze zijn uitgebreid beschreven in de MIRT-spelregels<sup>5</sup>.

#### **Vraag 6**

Gezien het feit dat er 320 miljoen euro nodig is om de N36 verkeersveilig te maken en er nu 125 miljoen beschikbaar is gesteld: hoe wordt de N36 met het beschikbare budget toch verkeersveilig gemaakt?

#### **Antwoord 6**

Bij de totstandkoming van het plan van aanpak voor de N36 in 2023 werd duidelijk dat voor een rijbaanscheiding over de volledige lengte van de N36 de middelen ontoereikend zijn. De totale kosten zijn geraamd tussen de € 240 en € 330 miljoen (+/- 40%), afhankelijk van het wel of niet meenemen van gelijkvloerse oversteken. Momenteel wordt de aanpak van de N36 verder uitgewerkt op basis van het beschikbare budget. Daarbij wordt ingezet op het realiseren van rijbaanscheiding over een zo groot mogelijk aantal kilometers. Daarover is de Kamer in 2023 geïnformeerd<sup>6</sup>. Met een aantal beoordelings- en selectiecriteria wordt de keuze gemaakt voor welke deeltrajecten het beste aangepakt kunnen worden om de verkeersveiligheid effectief te verbeteren. Deze keuze kan naar verwachting begin 2025 worden gemaakt. De resterende veiligheidsopgave op de N36 en aanvullende wensen vanuit de regio worden meegenomen in de bredere afweging binnen het Mobiliteitsfonds, in het voorjaar 2025.

#### **Vraag 7**

Wanneer kunt u concrete informatie delen over de rondweg in Mariënheem? Graag in het antwoord meenemen wat de huidige planning is en wanneer dit project afgerond gaat zijn.

#### **Antwoord 7**

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 4

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 4

<sup>6</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

De rondweg Mariënheem is onderdeel van de MIRT-verkenning N35 Wijthmen–Nijverdal. Met het amendement-Heutink c.s.<sup>7</sup> heeft de Tweede Kamer de regering verzocht om deze verkenning uit te zonderen van de schuif van aanleg naar instandhouding. De werkzaamheden zijn daarna doorgezet en daarmee is het project niet gepauzeerd.

De huidige planning is dat de verkenning in 2025 wordt afgerond. De afgelopen maanden is gewerkt aan het uitwerken van de alternatieven en varianten in de ontwerpen. Onderdeel van deze uitwerking is de rondweg Mariënheem, waarmee de leefbaarheid (oversteekbaarheid) en verkeersveiligheid worden verbeterd. Voor de rondweg Mariënheem worden twee varianten onderzocht: een rondweg ten noorden van het spoor en ten zuiden van het spoor. Een rondweg ten noorden van het spoor is reeds in de analysefase als niet kansrijk aangemerkt. Daarmee is de rondweg om Mariënheem ten zuiden van het spoor de enige variant van een rondweg die in de komende periode wordt beoordeeld, van kostenraming wordt voorzien en wordt betrokken bij de milieueffectrapportage.

Uiteindelijk neemt de Minister een voorkeursbeslissing of wordt een bestuurlijke voorkeur vastgesteld. Of een voorkeursbeslissing kan worden vastgesteld is afhankelijk of met de bestaande middelen een oplossing gerealiseerd kan worden. Na het vaststellen van de voorkeursbeslissing kan afhankelijk van de randvoorwaarden voor capaciteit en stikstof de planning en studie starten.

### **Vraag 8**

Welke concrete stappen neemt het Rijk om het ontstane tekort van 1,84 miljard euro voor de ov-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer aan te vullen?

### **Antwoord 8**

Om de voorkeursbeslissing voor de OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer te kunnen nemen (volgens huidige planning eind 2026) dienen budget en kostenraming met elkaar in balans te zijn. Hoeveel budget er precies nodig is, zal moeten blijken als het voorkeursalternatief en bijbehorende beslisinformatie bekend is.

### **Vraag 9**

Wat is de tijdlijn voor het nemen van een voorkeursbesluit voor de ov-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer en op welke termijn vangen de werkzaamheden aan?

### **Antwoord 9**

Volgens de huidige planning kan eind 2026 de voorkeursbeslissing worden genomen. Om de voorkeursbeslissing voor de OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer te kunnen nemen dienen budget en kostenraming met elkaar in balans te zijn. Op dit moment zijn er te veel onzekerheden om te kunnen zeggen wanneer de realisatiefase start. Dit zal volgens huidige inschatting op zijn vroegst in 2029/2030 kunnen zijn.

### **Vraag 10**

Hoe gaat het ministerie om met de financieringstekorten in het Zuidasdok-project en wat is de tijdlijn voor het oplossen van dit tekort?

### **Antwoord 10**

Rijk en regio zijn in gesprek over het tekort voor het project Zuidasdok. Ze hebben afgesproken hierover uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen.

<sup>7</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 27

### **Vraag 11**

Op welke concrete wijze worden de zeventien gepauzeerde MIRT-projecten hervat?

### **Antwoord 11**

Van alle gepauzeerde projecten wordt een analyse gemaakt van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel, waarna al dan niet wordt begonnen met het opstarten van een paar projecten. De wens van lenW is om ieder jaar één gepauzeerd project op te starten, mits wordt voldaan aan de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel. Onder voorbehoud van de integrale weging is er circa € 200 miljoen beschikbaar voor de herstart van projecten in 2025.

### **Vraag 12**

Worden er alternatieve financieringsmethoden onderzocht voor de dekking van de tekorten op het investeringspakket van de metropoolregio Amsterdam? Zo ja, welke?

### **Antwoord 12**

Eerder hebben partijen in het kader van het project OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer mogelijkheden bekeken in het kader van alternatieve bekostiging. Dit rapport is aan uw Kamer gezonden<sup>8</sup>.

### **Vraag 13**

Welke MIRT-projecten hebben prioriteit en zullen het eerste worden aangevangen?

### **Antwoord 13**

Er kan nog niet worden aangegeven welke MIRT-projecten prioriteit hebben en/of niet langer kunnen wachten. In de meest recente MIRT-brief<sup>9</sup> is uw Kamer geïnformeerd over de nog te maken prioriteringen en afwegingen bij MIRT-projecten binnen het Mobiliteitsfonds. Deze brief geeft aan op welke wijze er invulling gegeven wordt aan de toezegging aan het lid Van Dijk om een (her)prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten en welke afwegingen daarbij een rol spelen. Bij de uitvoering hiervan wordt de motie van de leden Stoffer en Grinwis<sup>10</sup> betrokken.

De eerste stap hiervoor is om criteria/aspecten vast te stellen aan de hand waarvan de weging plaats zal vinden. In willekeurige volgorde betreft het de volgende criteria/aspecten:

- de benodigde personele en financiële middelen,
- de bijdrage aan de woningbouwopgave,
- de fase waarin het MIRT-project zich bevindt (realisatie, planning- en studies, verkenning of onderzoek),
- de mate waarin het MIRT-project bijdraagt aan maatschappelijke opgaven op terrein van bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid,
- de mate waarin het project bijdraagt aan het functioneren van internationale, nationale of regionale netwerken,
- de mate waarin sprake is van cofinanciering door andere overheden of partijen,
- de regionale verdeling,
- het zicht op de vergunbaarheid (stikstofruimte).

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1185, bijlage «eindrapportage over alternatieve bekostiging Schiphol Haarlemmermeer».

<sup>9</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

<sup>10</sup> Kamerstuk 36 600 XII, nr. 49

De te maken keuzes moeten – naast de vergunbaarheid en maakbaarheid – passen in de budgettaire kaders. Grote projecten die in het Regeerprogramma expliciet zijn genoemd, kunnen alleen een stap verder worden gebracht door het bestaande MIRT-programma erbij te betrekken en integraal met elkaar af te wegen. Deze scherpe keuzes moeten daarnaast ook hand in hand gaan met het verbeteren van de beheersing. In de brief staat ook dat er voor het maken van afwegingen een zorgvuldig en ordentelijk proces nodig is. Dit kost tijd. De integrale afweging van MIRT-projecten en prioritering kan pas plaatsvinden bij de Voorjaarsbesluitvorming.

#### **Vraag 14**

Heeft het pauzeren van de zeventien MIRT-projecten negatieve gevolgen gehad voor de algehele staat van de infrastructuur in Nederland?

#### **Antwoord 14**

De gepauzeerde projecten blijven belangrijk, omdat de onderliggende opgaven niet zijn verdwenen. Uit de landelijke netwerkanalyse<sup>11</sup> blijkt dat het pauzeren van de wegenprojecten lokaal, op specifieke plekken op het hoofdwegennet op termijn veel effect heeft. Om de negatieve gevolgen (qua doorstroming) van het pauzeren te verzachten hebben Rijk en regio bij de BO's MIRT 2024 afspraken gemaakt over mitigerende maatregelen (pakketten) met een totale omvang van € 206 mln. Ook zitten in de gepauzeerde projecten instandhoudingsopgaven, waarvan enkele urgent zijn. Daar waar er binnen de gepauzeerde projecten sprake is van urgente instandhoudingsopgaven worden deze door RWS ingepast in de huidige programmering. Vanwege de maakbaarheid zorgt dit voor verdringing t.o.v. andere werkzaamheden.

#### **Vraag 15**

Hoe gaat de bezuiniging op de brede doeluitkering voorkomen worden? Is er een tijdlijn te geven van het aankomende jaar?

#### **Antwoord 15**

Samen met de vervoerregio's, de koepels en het Ministerie van BZK zijn de gevolgen van de maatregel in beeld gebracht. De budgetkorting heeft gevolgen voor de tarieven en het OV-voorzieningsniveau in stad- en streekvervoer. De komende periode wordt het gesprek hierover met de betrokken partijen voortgezet. Na de Voorjaarsbesluitvorming zal de Kamer worden geïnformeerd over de uitkomsten.

#### **Vraag 16**

Hoe beïnvloedt de voorgenomen bezuiniging op de brede doeluitkering de investeringskracht van de metropoolregio Amsterdam en de regio Den Haag–Rotterdam, in projecten van zowel lokaal, als regionaal als nationaal belang?

#### **Antwoord 16**

Zie antwoord op vraag 15.

#### **Vraag 17**

Op welke manier is het Rijk voornemens om de projecten die volgens het regeerakkoord van bijzonder nationaal belang zijn, zoals de verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer, de Lelylijn, Nedersaksenlijn en de verdieping van de vaargeul van de IJssel, prioriteit te geven om deze zo snel mogelijk tot uitvoering te brengen?

#### **Antwoord 17**

<sup>11</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 21

Het kabinet vindt de genoemde projecten belangrijk. Het kabinet spant zich daarom in om voor deze projecten stappen te zetten. Daarnaast moet er ook naar de realiteit gekeken worden, waarbij niet alles tegelijkertijd kan en de schaarse financiële middelen in het mobiliteitsfonds ook vraagt om keuzes te maken. De aangenomen motie Stoffer/Grinwis<sup>12</sup> roept ook op om hier inzicht in te geven. In de meest recente MIRT-brief<sup>13</sup> wordt aangegeven hoe hier invulling aan gegeven wordt.

In het verlengde van de invulling hierover het volgende: over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn is in het BO MIRT Noord 2024 besproken dat er nu nog geen besluit voor het starten van een MIRT-verkenning genomen kan worden. Rijk en regio zetten het gesprek dit jaar voort, in lijn met de aangehouden moties Grinwis<sup>14</sup> en De Hoop<sup>15</sup>. De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer loopt en er wordt toegevoerd naar het nemen van een voorkeursbeslissing eind 2026. Om de voorkeursbeslissing voor de OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer te kunnen nemen dienen budget en kostenraming met elkaar in balans te zijn. Voor de bevaarbaarheid van de IJssel wordt een pakket aan maatregelen bezien met het programma Ruimte voor de Rivier 2.0.

### **Vraag 18**

Wat is de status en het verwachte tijdpad voor de implementatie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op de «OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL)»-corridor om de ov-capaciteit voor woningbouw in de regio te ondersteunen?

### **Antwoord 18**

ERTMS is noodzakelijk om hoogfrequent te kunnen rijden op de SAAL-corridor. Begin 2024 is duidelijk geworden dat de beoogde mijlpaal van indienststelling 2030 niet meer kan worden gehaald<sup>16</sup>. In 2025 wordt de herijking van het programma ERTMS afgerond en wordt duidelijk hoe implementatie van ERTMS op SAAL-corridor daarin een plek krijgt. Uitgangspunt is dat in 2033 de SAAL-corridor voorzien is van ERTMS en vanaf dat moment dus extra treinen mogelijk zijn zodat de bereikbaarheid van nieuwe en bestaande woningen kan worden verbeterd.

### **Vraag 19**

In hoeverre kunnen Europese «Connecting Europe Facility (CEF)»-gelden worden ingezet voor projecten, zoals de Zuidasdok, de Noord-Zuidlijn of de IJmeerverbinding?

### **Antwoord 19**

Om in aanmerking te komen voor Europese «Connecting Europe Facility (CEF)»-gelden dienen projecten op het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) te liggen en bij te dragen aan de doelstellingen van het TEN-T. De kansen op de resterende CEF-gelden voor de periode 2021–2027 ten behoeve van harde infrastructuur zijn nihil gezien dit budget reeds is uitgeput. De omvang van een volgend CEF is nog onbekend en wordt bij de vaststelling van het volgend EU Meerjarig Financieel Kader (MFK) bekend. Nederland zal ook de toekomstige CEF gebruiken voor mogelijke medefinanciering van projecten op het TEN-T netwerk.

### **Vraag 20**

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 36 600 XII, nr. 49

<sup>13</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

<sup>14</sup> Kamerstuk 36 600 XII, nr. 52

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1211

<sup>16</sup> Kamerstuk 33 652, nr. 92

Hoeveel is het tekort voor de Merwedelijn en hoeveel kan er bijgedragen worden vanuit het MIRT?

**Antwoord 20**

In de MIRT-verkenning OV en Wonen in Utrecht – waarin de Merwedelijn wordt onderzocht – is de afgelopen jaren onderzoek gedaan om tot een voorkeursalternatief te komen. Daarbij is uitgegaan van € 1,3 miljard gereserveerd budget, waarvan € 905 miljoen van het Rijk (gecorrigeerd naar prijspeil 2024). Niet alle uitgewerkte varianten passen binnen dat budget of dragen voldoende bij het verkleinen van de bereikbaarheidsopgave. Om een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen dienen kostenraming en budget in balans te zijn. Daartoe is een verdiepingfase van de MIRT-verkenning OV en Wonen (waarin de Merwedelijn onderzocht wordt) afgesproken. Het is de bedoeling om in 2025 een voorkeursalternatief vast te stellen.

**Vraag 21**

Zijn er MIRT-projecten die vanwege leefbaarheid en veiligheid niet langer kunnen wachten?

**Antwoord 21**

Zie antwoord op vraag 13, vraag 14 en vraag 22.

**Vraag 22**

Welk belang weegt zwaarder in de hypothetische situatie dat een acuut hoog risico voor de veiligheid, doordat een infrastructuurobject niet tijdig is hersteld, en de geldende stikstofnorm in strijd zijn met elkaar?

**Antwoord 22**

Reguliere instandhoudingswerkzaamheden, waarbij kunstwerken gewoon 1 op 1 worden vervangen of gerenoveerd zijn niet vergunningsplichtig. In die gevallen zijn er dus geen strijdige belangen. In het eventuele (zeer uitzonderlijke) geval van acute veiligheidsrisico's mag en zal RWS altijd beheersmaatregelen nemen om te zorgen dat de veiligheid voor (vaar)weggebruikers geborgd blijft. Voorbeelden daarvan zijn massa- of snelheidsbeperkingen op bruggen of, in uitzonderlijke gevallen, (tijdelijke) afsluiting.

**Vraag 23**

Op welke wijze wordt het forse tekort gedekt van maximaal 800 miljoen dat ten aanzien van de Zuidasdok is vastgesteld?

**Antwoord 23**

Er is geen nog geen besluit genomen over de wijze waarop het tekort zou kunnen worden opgelost. Rijk en regio zijn hierover in gesprek. Ze hebben afgesproken hierover uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen. Op de uitkomsten hiervan kan niet worden vooruitgelopen.

**Vraag 24**

Zijn er mogelijkheden om het budget te verhogen, indien nodig?

**Antwoord 24**

Zie antwoord op vraag 23.

**Vraag 25**

Heeft de apparaattaakstelling invloed op het MIRT? Zo ja, welke projecten zullen als eerst gepauzeerd en/of geannuleerd worden als gevolg hiervan?

**Antwoord 25**



De apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord heeft als uitgangspunt dat de uitvoering ontzien wordt. Binnen lenW vindt momenteel besluitvorming plaats over de wijze waarop de taakstelling wordt ingevuld, waarbij de uitgangspunten uit het HLA leidend zijn. Over deze uitkomsten wordt de Kamer bij Voorjaarsnota geïnformeerd.

**Vraag 26**

Indien de apparaatstaakstelling uit de vorige vraag concrete invloed heeft op de uitvoerbaarheid van MIRT-projecten, worden projecten zoals de Zuidasdok, met een tekort van maximaal 800 miljoen, dan op grond van de financiën gepauzeerd, dan wel geschrapt?

**Antwoord 26**

Zie antwoord vraag 25

**Vraag 27**

Op grond van welke aspecten wordt herprioritering bepaald?

**Antwoord 27**

Zie antwoord op vraag 13.

**Vraag 28**

In hoeverre worden de financiën en personeelsbezetting extra belast, indien besloten wordt om de aanleg van de fysieke scheiding op de N36 in twee fasen te doen?

**Antwoord 28**

Momenteel werkt het Ministerie van lenW aan het realiseren van een fysieke rijbaanscheiding over een zo groot mogelijk deel van de N36, binnen het beschikbare budget. Indien daarna middels een tweede fase verder wordt gegaan om te komen tot een middenrijbaanscheiding over de volledige lengte, dan vraagt dit naar inschatting nog eens € 115 miljoen tot € 205 miljoen aan extra middelen (afhankelijk van het wel of niet meenemen van gelijkvloerse oversteken). Deze middelen zijn op dit moment niet beschikbaar. Een tweede fase zal ook een langere inzet van het projectteam vragen. Dat is nu niet voorzien en zal mogelijk concurreren met andere (instandhoudings)opgaven.

**Vraag 29**

Indien de fysieke scheiding op de N36 in twee fasen wordt aangelegd, heeft dit dan concrete gevolgen voor de stikstofuitstoot? Zo ja, wat zijn hier de gevolgen van in vergelijking met de andere scenario's?

**Antwoord 29**

Dat is op dit moment niet bekend. RWS werkt nu aan de planning en studie, waarbij nog in afstemming met de regio een keuze gemaakt moet worden welke deeltrajecten binnen het beschikbare budget gerealiseerd kunnen worden. Voor die deeltrajecten wordt in beeld gebracht of en in welke mate er sprake is van een stikstofopgave. Mocht er zicht komen op aanvullende financiering, dan kunnen de eventuele implicaties in relatie tot stikstof verder in beeld worden gebracht. Daar kan niet op vooruitgegaan worden.

**Vraag 30**

Kunt u de Kamer een uitputtende lijst doen toekomen met het aantal projecten dat in kalenderjaar 2025 afgerond zal zijn?

**Antwoord 30**

De Kamer wordt jaarlijks op Prinsjesdag geïnformeerd over de afgeronde projecten tussen 1 juli en 30 juni van de periode daarvoor. Het

MIRT-overzicht biedt geen uitputtende vooruitblik naar projecten die in het komende jaar afgerond zullen worden. Wel wordt per MIRT-project een planning weergegeven, waarin (indicatief) het verwachte jaar van afronding is opgenomen. Zo wordt volgens de huidige planning van RWS in ieder geval de A1 Apeldoorn – Azelo: fase 1 en fase 2<sup>a</sup>, A16 Rotterdam en de Selectieve onttrekking Zeesluis IJmuiden afgerond in 2025. Daarnaast wordt de afronding van diverse deelprojecten als onderdeel van een breder programma onder de betreffende programmabladen vermeld.

**Vraag 31**

Wanneer wordt weer bekeken of er geld en menskracht beschikbaar zijn voor het onderhoud van de fietswegen die op eigen gronden van lenW liggen?

**Antwoord 31**

Uw Kamer wordt naar verwachting medio 2025 geïnformeerd over de voortgang.

**Vraag 32**

Kan er een overzicht worden gegeven van de bestedingen en de daarmee gerealiseerde doelen van de beschikbare bedragen voor het Programma Fiets?

**Antwoord 32**

Over de stand van zaken van de doorfietsroutes en de bestemming van de woningbouw gelden voor fietsinfra is de Kamer geïnformeerd in de meest recente MIRT-brief<sup>17</sup>.

**Vraag 33**

Welke criteria zijn er nader samen uitgewerkt door het Rijk en de regio voor de verdeling van de beschikbare gelden die geïnvesteerd dienen te worden in doorfietsroutes?

**Antwoord 33**

De Rijksbijdrage bedraagt maximaal € 1,5 miljoen per project, maximaal twee projecten kunnen per provincie/ vervoerregio worden gehonoreerd en de doorfietsroutes moeten tussen 2025 en 2028 tot aanleg komen. De selectie wordt gemaakt op basis van de projecten die het best scoren op de volgende criteria:

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

**Vraag 34**

Kan zo concreet mogelijk worden aangegeven voor welke MIRT-projecten u geld uittrekt uit de extra woningbouwmiddelen om nieuwbouwprojecten te ontsluiten?

**Antwoord 34**

Het kabinet heeft momenteel nog geen besluit genomen over de toedeling van de € 2,5 miljard voor het ontsluiten van woningbouw. De Ministeries van VRO en lenW stemmen de gebiedsgerichte investeringen voor nieuwe woningbouw (onderdeel van de € 5 miljard) en de investeringen in bijbehorende infrastructuur (€ 2,5 miljard) op elkaar af. De verwachting is om komend voorjaar bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) 2025 en de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) 2025 afspraken te maken over concrete projecten.

<sup>17</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

**Vraag 35**

Kan onderbouwd worden waar de 2,5 miljard euro die het huidige kabinet extra uittrekt, op gebaseerd is? Welke onderliggende gegevens liggen ten grondslag aan dit bedrag?

**Antwoord 35**

Dit bedrag is het resultaat van het geheel aan onderhandelingen tussen PVV, VVD, NSC en BBB bij de kabinetsformatie.

**Vraag 36**

Klopt het dat de aanleg van infrastructuur voor nieuwbouw van woningen in laaggelegen gebieden relatief duurder is, omdat hier extra kosten gemaakt moeten worden voor klimaatadaptieve maatregelen, zodat de infrastructuur ook bij bijvoorbeeld piekbuien gebruikt kan worden?

**Antwoord 36**

De aanleg van nieuwe wegen en spoor in laaggelegen delen van Nederland vragen over het algemeen hogere investeringen door de aanwezige veen- en kleibodems, die een groter risico op verzakkingen vormen dan de zandbodems in hoger gelegen delen van het land. Ook bij het ontwerp en aanleg van klimaatadaptieve infrastructuur moet rekening gehouden worden met deze geografische verschillen. De ervaring wijst uit dat additionele investeringen in klimaatadaptieve maatregelen extra onderhoud, verminderde bereikbaarheid en veiligheid, of dure reconstructies van infrastructuur voorkomen. Dit geldt voor infrastructuur voor de ontsluiting van woningbouw en voor de hoofdnetwerken. Ook zijn er minder problemen te verwachten aan aangrenzende infrastructuur zoals riolering of warmtenetten of kosten die burgers en bedrijven moeten maken voor het overbruggen van niveau verschillen met gebouwen.

**Vraag 37**

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de verlening van de derde tranche van de investeringsimpuls Verkeersveiligheid aan medeoverheden en hoe is daarbij uitwerking gegeven aan de aangenomen motie-Grinwis c.s.<sup>18</sup>?

**Antwoord 37**

De Kamer is op 28 maart jl. geïnformeerd over de doorontwikkeling van de investeringsimpuls<sup>19</sup>. Beoogd is de regeling voor de derde tranche binnenkort vast te stellen. Op basis van die regeling kunnen medeoverheden in het eerste kwartaal van 2025 een aanvraag doen voor cofinanciering van bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze regeling is op 14 november 2024 bij uw Kamer voorgehangen, omdat deze subsidie voortkomt uit het Mobiliteitsfonds en meer dan € 10 miljoen bedraagt voor het jaar 2025<sup>20</sup>.

De Kamer heeft het kabinet met de motie Grinwis c.s. verzocht om zich in te spannen om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80- en 50-kilometerwegen terug te dringen. De Minister van IenW heeft daarop de wegbeheerders tijdens het bestuurlijk overleg van 27 maart jongstleden aangemoedigd om gebruik te maken van de toekomstige derde tranche van de investeringsimpuls. De menukaart voor de derde tranche (waarop de subsidieerbare verkeersveiligheidsmaatregelen te vinden zijn) bevat meerdere maatregelen waarmee wegbeheerders kunnen voorkomen dat schoolroutes via 80- en 50-kilometerwegen lopen.

<sup>18</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1096

<sup>19</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1100

<sup>20</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1132

De Kamer zal na elk aanvraagtijdstip van de derde tranche geïnformeerd worden over de voortgang die provincies, gemeenten en waterschappen via de rijksbijdragen van de investeringsimpuls boeken om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad terug te dringen.

### **Vraag 38**

Is al bekend welke financiële bijdrage de gemeente Oude IJsselstreek zal leveren aan het N18-project, en hoe staat die bijdrage in verhouding tot de opmerking dat het financiële tekort voor dat project is opgelost door middel van een amendement?

### **Antwoord 38**

In december 2022 is een amendement<sup>21</sup> aangenomen dat binnen het Mobiliteitsfonds € 7 miljoen beschikbaar stelt voor het dekken van financiële tekorten op lopende verkeersveiligheidsprojecten op de N18. Op het moment dat het amendement aangenomen werd, was er alleen nog een tekort van € 1,2 miljoen bij Traverse Lieveelde. Dit tekort is inmiddels gedekt. De resterende middelen na overleg met de regio geïnvesteerd in de huidige verkeersveiligheidsaanpak op de N18. Met het oog op deze optimalisatie investeert IenW een Rijksbijdrage van € 5,8 miljoen.

Het is nog niet bekend welke bijdrage de gemeente Oude IJsselstreek zal leveren aan het N18-project. De regio heeft aangegeven te faciliteren in de planstudie en realisatie van deze maatregelen en is daarmee verantwoordelijk voor de uitvoering. Alle meerkosten zijn voor de Regio (vertegenwoordigd door de gemeente Oude-IJsselstreek). De exacte kosten voor deze maatregelen moeten blijken uit een gedetailleerde raming, maar momenteel wordt nog over de uitvoeringsvariant gesproken met Regio.

### **Vraag 39**

Welke risicofactoren zijn er nog die eventueel vertraging opleveren voor de start van het personenvervoer Coevorden–Bad Bentheim?

### **Antwoord 39**

De inzet is dat deze treindienst zonder vertraging van start gaat. Binnen dit project zijn er risico's die altijd bij dergelijke projecten gelden. Er is een aantal specifieke risicofactoren te onderscheiden. De eerste risicofactor ligt in de juridische status van het spoor zoals ook beschreven in de intentieverklaring uit 2022. De tweede risicofactor ligt in de toelating van het materieel. Door betrokken partijen wordt volop gewerkt om deze risico's te beheersen.

### **Vraag 40**

Wat is de actuele planning van de ingebruikname van de lijn Bad–Nieuweschans–Leer? En wanneer kan volgens de huidige planning de rechtstreekse Wunderline Groningen–Bremen van start gaan? Welke middelen zijn hiervoor nog benodigd en welke belemmeringen moeten praktisch nog opgelost worden?

### **Antwoord 40**

Volgende de huidige planning wordt de verbinding Groningen–Leer in gebruik genomen rond de zomer van 2025. Voor de rechtstreekse verbinding Groningen–Bremen wordt momenteel een definitieve invulling van een vervolgstap onderzocht. Bij het in beeld brengen van de benodigde maatregelen voor een vervolgstap van de Wunderline, zal ook gekeken worden naar de kosten van die maatregel.

### **Vraag 41**

<sup>21</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 55

Hoe is de passage uit het regeerprogramma «Er komt een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens» (p. 43) precies verwerkt in het MIRT en hoe verhoudt zich dit voornemen tot het MIRT?

**Antwoord 41**

Momenteel wordt conform het hoofdlijnenakkoord door IenW gewerkt aan een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer. Dit voorstel zal in de eerste helft van 2025 aan uw Kamer worden verzonden. Pas daarna kan deze visie ook doorwerken in een nieuw MIRT-overzicht. Gegeven de actuele situatie van het Mobiliteitsfonds zal het ingewikkeld zijn om te besluiten tot aanvullende investeringen in internationale verbindingen.

**Vraag 42**

Zijn er plannen om de lijn Weert–Hamont te heractiveren? Zo ja, wat is er nodig om deze lijn te heractiveren en wat is de concrete planning voor de reactivering van deze lijn?

**Antwoord 42**

In overleg met onze Belgische collega's wordt al een aantal jaren onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de lijn Weert–Hamont te heractiveren. Inmiddels is er een kostenraming gemaakt. Zowel aan Nederlandse als aan Belgisch zijde ontbreken echter tot op heden de middelen om te kunnen besluiten tot heractivering van deze lijn.

**Vraag 43**

Kan voor alle grensoverschrijdende trajecten in een schema weergegeven worden welke komende langere onderhoudsperioden er zijn (dus onderhoudsperioden die langer zijn dan een periodieke sluiting van een weekend of een week wegens reguliere onderhoudswerkzaamheden)?

**Antwoord 43**

In de beheerplannen en de addenda op de beheerplannen van ProRail wordt, conform de afspraken die zijn gemaakt n.a.v. de aangenomen motie Tjeerd de Groot<sup>22</sup>, aangegeven welke werkzaamheden er in de komende periode zijn die een grote impact hebben op de treindienst. ProRail legt deze ingewikkelde puzzel altijd twee jaar voorafgaande aan het jaar, maar moet ook rekening houden met onvoorziene omstandigheden.

**Vraag 44**

Stopt de bijdrage aan de financiering van de lijn Venlo–Düsseldorf na 2025? En zo ja, wat betekent dit concreet voor de verbinding tussen Venlo en Duitsland?

**Antwoord 44**

Samen met het Duitse Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) werken we aan de totstandkoming van de treindienst Eindhoven–Düsseldorf. Oorspronkelijk zou deze treindienst in december 2025 gaan rijden. De startdatum is omwille van de procedure van de aanbesteding van de concessie een jaar naar achter geschoven. VRR is ook verantwoordelijk voor de exploitatie van de huidige verbinding tot Venlo, die een jaar langer zal blijven rijden. Op dit moment zijn nog geen afspraken met VRR gemaakt over de overbruggingsperiode die is ontstaan. Dit is richting de start van de nieuwe dienstverlening een van de punten die om nadere invulling vraagt.

**Vraag 45**

<sup>22</sup> Kamerstuk 35 925 XII, nr. 22

Wat is de actuele planning wanneer de intercity Eindhoven–Düsseldorf kan gaan rijden? Welke financiële middelen zijn hiervoor nog benodigd en welke praktische belemmeringen moeten nog weggenomen worden?

**Antwoord 45**

Inzet is dat de IC gaat rijden vanaf eind 2026. De benodigde investeringen worden gedekt vanuit het Mobiliteitsfonds. Meerdere praktische belemmeringen dienen weggenomen te worden en zijn beoogd gereed te zijn vóór start van de dienstregeling. Op emplacement Eindhoven Oost worden wisselverbindingen aangepast. Tussen Eindhoven en Venlo worden maatregelen voor overwegbeveiliging en perronverbreding getroffen. In Venlo wordt het perron verlengd en een spanningslus gerealiseerd ten behoeve van de wisseling van de voedingsspanning.

**Vraag 46**

Is het ticketsysteem voor treinen naar Duitsland en België nu niet toegankelijk en klantgericht?

**Antwoord 46**

In deze passage in het MIRT-overzicht is bedoeld dat het ticketsysteem nog voor verbetering vatbaar is. Het is weliswaar mogelijk om online en via ticketautomaten tickets te kopen naar Duitsland en België, maar de gebruiksvriendelijkheid blijft achter vergeleken met nationale ticketsystemen en ook vergeleken met de het boeken van vluchten<sup>23</sup>. Met name het zoeken en boeken van multimodale reizen – bijvoorbeeld met de trein en de bus – blijft achter. Systemen zijn niet goed met elkaar geïntegreerd.

**Vraag 47**

Wat gebeurt er concreet in de pilot voor het «klantgerichte ticketsysteem»? En wat is de reden dat er een pilot nodig is om ticketsystemen klantgericht te maken? Op wie zijn deze systemen nu gericht?

**Antwoord 47**

Deze pilot was onderdeel van het programma MaaS. Dit programma was gericht op het opdoen van leerervaringen om condities te creëren voor een gezonde marktontwikkeling van MaaS. De specifieke pilot in Limburg is gericht op het stimuleren van grensoverschrijdende duurzame mobiliteit en is na de formele afronding van het MaaS-programma in 2022 doorgezet. In de pilot wordt gewerkt aan het koppelen van verschillende tariefsystemen zodat een reiziger met één app (multimodaal) internationaal kan reizen. Het is de bedoeling dat dit een open systeem is, zodat verschillende MaaS-aanbieders ook gebruik kunnen maken van deze functionaliteit. Op deze manier kunnen reizigers met de eigen vrouwelijke app internationaal reizen met de trein, bus, tram en deelmobiliteit, zonder steeds een andere app te hoeven downloaden. De pilot is niet op één specifieke doelgroep gericht: het moet voor alle (potentiële) reizigers makkelijk worden om grensoverschrijdend multimodaal te reizen.

Er wordt daarnaast gewerkt aan nieuwe faciliteiten om reizen met het openbaar vervoer nog eenvoudiger te maken. Zo is het sinds kort mogelijk om in Limburg en in de verbindingen naar Duitsland te reizen door locatiebepaling op de telefoon. Een ander groot voordeel van dit systeem is dat er geen hardware (zoals incheckpaaltjes) vereist is, wat opschaling mogelijk maakt.

**Vraag 48**

---

<sup>23</sup> Zie ook IRP Fourth Progress Report, <https://www.netherlandsandyou.nl/web/pr-eu-brussels/irp-fourth-progress-report>

Hoe verhoudt de opgave die er is voor het herstellen van de spoordijken zich tot het MIRT en de MIRT-budgetten?

**Antwoord 48**

ProRail beoordeelt het huidig gebruik van de spoordijken als veilig. Nieuwe ontwikkelingen, zoals plannen voor meer treinverkeer of de komst van langere perioden met regen, kunnen betekenen dat op sommige trajecten maatregelen aan de spoordijken nodig zijn. Daarvoor doet ProRail onderzoek en de resultaten daarvan zullen per baanvak beschikbaar komen. De Kamer zal hierover via de desbetreffende brieven worden geïnformeerd. Op dit moment is binnen het MIRT budget gereserveerd voor eventuele maatregelen aan spoordijken op de corridors uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, onder de post «Spoorcapaciteit 2030».

**Vraag 49**

Kan een actuele stand van zaken gegeven worden voor de herstelwerkzaamheden aan de hogesnelheidslijn (HSL)? Wat is de planning voor het opheffen van de tijdelijke snelheidsbeperkende maatregelen?

**Antwoord 49**

Zoals onlangs aan uw Kamer gemeld<sup>24</sup> kan er onderscheid gemaakt worden tussen het herstel van betonschade en het herstel van constructiefouten in tien viaducten in de noordsectie van de HSL, tussen de Tunnel Groene Hart en Hoofddorp. Op een deel van deze locaties geldt op dit moment een snelheid van 80 km/u. Na tijdelijk herstel van de betonschade kan de snelheid worden verhoogd naar 120 km/u. Dit herstel is beoogd voor 15 december 2024, zodat per dienstregeling 2025 120 km/u gereden kan worden. Het behalen van deze deadline is, ondanks enkele risico's, nog steeds in zicht. Herstel van de constructiefouten in de viaducten is nodig om de snelheid verder te kunnen verhogen naar 300 km/u. Er moeten nieuwe ontwerpen komen voor de tien viaducten waarin de constructiefouten zijn geconstateerd. De plannen daarvoor betreffen maatwerk en worden op dit moment uitgewerkt. Daarnaast speelt bij het viaduct Zuidweg bij Rijpwetering ook de zettingsproblematiek waarvoor herstelmaatregelen getroffen moeten worden. Herstel van de constructiefouten kan op zijn vroegst plaatsvinden in 2026, volgens de huidige inzichten van ProRail.

**Vraag 50**

Wat betekent de oplevering in 2028 van het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Tractie Energievoorziening concreet? Is het spoornetwerk dan voldoende in staat om de te verwachte groei van het aantal treinen voor het komende decennium op te vangen?

**Antwoord 50**

Het deelprogramma Tractie-energievoorziening binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voorziet in de bouw van nieuwe en uitbreiding van bestaande onderstations. Met het afronden van het deelprogramma is het spoornetwerk – wat betreft tractie-energievoorziening – voldoende uitgerust voor de reeds ingevoerde en nog in te voeren frequentieverhogingen op de verschillende PHS-corridors. PHS bevat daarnaast veel andersoortige maatregelen om diezelfde frequentieverhogingen mogelijk te maken zoals overweg-, geluid- en transfermaatregelen.

Daarnaast voorziet het programma Spoorcapaciteit 2030 ook in nieuwe en uitbreiding van bestaande onderstations. Die zijn in principe vooral nodig

<sup>24</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 125



voor intensivering van de treindienst buiten het PHS-programma – mede om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten. Dat kunnen al geplande «zelfstandige» frequentieverhogingen zijn, maar ook verlenging van de treinen of de instroom van nieuw materieel.

#### **Vraag 51**

Gelet op het de uitspraak «Het totaal aantal mogelijk te bouwen woningen bedraagt 60.000 – 70.000, waarvan in totaal 15.250 – 26.800 woningen in de grootschalige A12-zone en 22.500 – 25.000 woningen in Rijnenburg.», welke harde afspraken zijn gemaakt over woningbouw? Hoe hard zijn die afspraken over woningbouw in Rijnenburg (zowel tot 2030 als daarna)? Welke aantallen zijn afgesproken en bestuurlijk vastgelegd voor wanneer?

#### **Antwoord 51**

In het BO MIRT Noordwest 2022 is afgesproken dat er in Utrecht Groot Merwede tot en met 2030 25.500 woningen worden gerealiseerd. Daarbij is aangegeven dat er de potentie is om na 2030 nog eens 34.500 – 44.500 woningen te realiseren, waarvan in totaal 15.250 – 26.800 woningen in de grootschalige A12-zone en 22.500 – 25.000 woningen in Rijnenburg.

De realisatie van de 25.500 woningen in Groot Merwede is gekoppeld aan de gereserveerde middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) van € 600 miljoen voor ontsluiting van Groot Merwede.

Over de potentieel nog te realiseren woningen in de A12-zone en Rijnenburg zijn geen afspraken gemaakt. In het MIRT-onderzoek A12-zone en Rijnenburg wordt integraal onderzoek gedaan naar benodigde ingrepen (Hoofdwegennet, Onderliggend Wegennet, fietspaden, Openbaar Vervoer, energie, groen) om verstedelijking van deze schaal in dit gebied mogelijk te maken.

#### **Vraag 52**

Gezien de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) samenhangt met besluitvorming over het alternatief Ring Utrecht (ARU), en we recent in een brief van u lazen dat het ARU volgens u in feite geen alternatief is voor het Tracébesluit dat nog door de Raad van State wordt beoordeeld: ziet uw ministerie mogelijkheden om de NRU zo snel mogelijk weer op te starten? Welke «hobbels» moeten er worden genomen op het gebied van stikstof, personeel en financiën om de NRU weer op te starten?

#### **Antwoord 52**

Zoals aangegeven in het regeerprogramma wordt een analyse uitgevoerd van de gepauzeerde projecten. De NRU maakt onderdeel uit van deze analyse. De uitkomst van deze analyse is nog niet beschikbaar. De intentie is om één gepauzeerd project per jaar op te starten.

#### **Vraag 53**

Uitgaande van een positief oordeel in de uitspraak van de Raad van State over Tracébesluit A27, hoe ziet dan de planning eruit voor de realisatie van dit Tracébesluit en wat is de inschatting van het totale financiële beeld?

#### **Antwoord 53**

Voor het project is € 1.773 miljoen gereserveerd. De Raad van State heeft een zitting gepland op 19, 20 en 21 november. Het is daarna niet bekend wanneer de Raad van State uitspraak zal doen. Pas na de uitspraak kan een inschatting worden gemaakt van de planning en het totale financiële beeld.

#### **Vraag 54**



Hoe staat het met zo spoedig mogelijk alternatieve maatregelen nemen op het onderliggend wegennet om de verkeersveiligheid te waarborgen, waaronder de op- en afritten van de A2, naar aanleiding van de aangenomen motie-Grinwis/Olger van Dijk<sup>25</sup>?

#### **Antwoord 54**

In het BO MIRT Zuid van 6 november 2024 is door Rijk en regio ingestemd met een uitgebreid mitigerend maatregelenpakket voor het gepauzeerde wegverbredingsproject A2 Deil–Vught. Hier wordt door het Rijk € 54 miljoen vanuit het restbudget van de A2 Deil–Vught voor ingezet waarmee invulling wordt gegeven aan de motie. De regio legt eenzelfde bedrag in.

#### **Vraag 55**

Wat is er nodig om het project A67/A73 knooppunt Zaarderheiken in uitvoering te brengen? Wanneer kan dit knooppunt opengesteld worden?

#### **Antwoord 55**

IenW en provincie Limburg zijn in goed overleg over het knooppunt. Zoals op het BO MIRT afgesproken, is de eerste stap de actualisatie van de stikstofberekeningen. Zodra het kan, wordt het tracébesluit zo spoedig mogelijk geactualiseerd. Daarna kan de realisatie plaatsvinden, maar hier is nu nog geen jaartal aan te verbinden.

#### **Vraag 56**

Kunt u een overzicht geven van de ongevallen op/rond het wegvak A67/A73 knooppunt Zaarderheiken? Hoe borgt u tot het moment van oplevering de veiligheid op dit wegvak? Is de geluidshinder van deze weg op orde en voldoet het Rijk aan de gestelde regels?

#### **Antwoord 56**

De verkeersveiligheid van het traject A73 tussen knooppunt Tiglia en knooppunt Zaarderheiken, wordt uitgedrukt in een risicocijfer. Het risicocijfer op dit traject is 1,09 en valt binnen het bereik (0,6–1,4) dat als gemiddeld risico wordt gezien.

Met het project A67/A73 verbetert de doorstroming en vermindert de kans op een kop-staartbotsing. In de huidige situatie zijn geen aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen gerealiseerd.

Bij knooppunt Zaarderheike is sprake van overschrijding van het vastgestelde geluidsplafond. Deze overschrijding wordt aangepakt met de uitvoering van het project.

#### **Vraag 57**

Hoe is geborgd dat de intercity (IC) Eindhoven–Düsseldorf in december 2026 zijn dienstregeling kan starten? Zijn de perrons in Venlo dan tijdig verlengd? Is het station in Eindhoven daarop ingericht? Is de nieuwe spanningsluis tijdig vernieuwd?

#### **Antwoord 57**

Inzet is dat de IC gaat rijden vanaf eind 2026. De benodigde inframaatregelen worden uitgewerkt en voorbereid. Aanpassingen in de wisselverbindingen in Eindhoven en maatregelen op het baanvak Eindhoven Venlo worden naar verwachting tijdig opgeleverd. De maatregelen in Venlo waaronder de perronverlenging en de spanningsluis zijn naar verwachting in 2028 gereed. ProRail onderzoekt de mogelijkheden voor een tijdelijke oplossing. Samen het Duitse Verkeersverbund Rhein-Ruhr (VRR) wordt gesproken over de maatregelen en de tijdige indienststelling.

---

<sup>25</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 40

**Vraag 58**

Hoe is geborgd dat de IC Eindhoven–Aken kan gaan rijden?

**Antwoord 58**

Voor het kunnen rijden van de Intercity Eindhoven – Aken gedurende de gehele dag is het noodzakelijk capaciteitsmaatregelen te nemen op station Eindhoven (zijperrons en ongelijkvloerse spoor kruising ten oosten van station Eindhoven) en veiligheidsmaatregelen op diverse overwegen tussen Eindhoven en Aken. De capaciteitsmaatregelen worden onderzocht in de verkenning naar station Eindhoven en ook de overwegveiligheidsmaatregelen vragen om nader onderzoek.

Een IC Eindhoven – Aken in de dagranden blijkt juridisch en financieel ingewikkelder dan gedacht. Daarom is op voorspraak van de provincie Limburg in de stuurgroep IC Aken besloten om de aandacht primair te richten op een volwaardige IC-verbinding.

**Vraag 59**

Is de MIRT-verkenning zo ingericht dat de gewenste beslisinformatie met betrekking tot vereiste aanpassingen van station Eindhoven daaruit naar voren komt?

**Antwoord 59**

Ja. De MIRT-verkenning voor de spoorknoop Eindhoven levert naar verwachting volgend jaar beslisinformatie op voor een voorkeursalternatief, waarvoor de kosten en effecten nader worden onderzocht.

**Vraag 60**

Welke Europese middelen zijn al zeker gesteld voor IC Eindhoven–Aken? Hoe ziet het proces eruit om deze middelen tijdig te verkrijgen?

**Antwoord 60**

Er zijn geen Europese middelen zeker gesteld. Er moet nog een afweging plaatsvinden of dit kansrijk is. Inzet is om bij toekomstige besluitvorming over de maatregelen bij het financieringsvraagstuk de mogelijkheden voor Europese middelen te betrekken.

**Vraag 61**

In hoeverre is de tijdige oplevering van de aanpassingen in Eindhoven goed afgestemd op de grote woningbouwambities in o.a. Helmond, Eindhoven, Weert en Venlo die in 2030 opgeleverd moeten zijn?

**Antwoord 61**

In de verkenning van de spoorknoop Eindhoven worden onder andere de inzichten uit de Adaptieve Ontwikkelstrategie Toekomstvast Spoor Zuidoost Nederland vergeleken met actuele vervoersprognoses. Eind dit jaar worden naar aanleiding daarvan nieuwe inzichten verwacht in de samenhang tussen de verschillende stappen van het project spoorknoop Eindhoven en de woningbouwambities in de regio.

**Vraag 62**

Gelet op uw opmerking in eerdere Kamerbrieven dat aanpassing van station Eindhoven zeker niet in 2030 klaar zal zijn, wanneer zal aanpassing van station Eindhoven wel opgeleverd kunnen worden?

**Antwoord 62**

De afronding van de werkzaamheden voor spoorknoop Eindhoven is afhankelijk van het uiteindelijke voorkeursalternatief en het vinden van financiële dekking. Komend jaar wordt met de regio over mogelijkheden hiervoor gesproken. Na het nemen van een voorkeursbeslissing zullen de

planning- en studiefase en de uitvoering, afhankelijk van de gekozen oplossing en fasering, nog 7 tot 12 jaar in beslag nemen.

**Vraag 63**

Wanneer kan de Kamer het voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer tegemoetzien? Is in dat voorstel ook een uitvoeringsparagraaf inclusief dekking voorzien?

**Antwoord 63**

Momenteel wordt door IenW conform het hoofdlijnenakkoord gewerkt aan een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer. Dit voorstel zal in de eerste helft van 2025 aan uw Kamer worden verzonden.

**Vraag 64**

Wat zijn de totale kosten die de aanwezigheid van dassen op/rond het project verbreding A2 in Limburg met zich meebrengt?

**Antwoord 64**

Voor de verbreding van de A2 in Limburg plaats kan vinden dienen de dassen(burchten) op het tracé te worden verplaatst. Het betreffen een groot aantal burchten waarvoor reeds maatregelen getroffen zijn. Daarnaast wordt getracht de terugkeer van de dassen te ontmoedigen/onmogelijk te maken. Deze maatregelen hebben tot nu toe ongeveer € 700.000 gekost en voor de gehele bouwperiode is in totaal € 2 miljoen gereserveerd.

**Vraag 65**

Op welke wijze heeft Rijkswaterstaat voorzien dat de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het project verbreding A2 in Limburg is geregeld? Is de facilitering daarvan in het projectbudget voorzien? Lopen de afspraken met de regio hierover goed en hebben de gemeenten en provincie de vereiste middelen om de bereikbaarheid te borgen?

**Antwoord 65**

Tijdens de bouw is hinder voor de weggebruiker niet te voorkomen. De bereikbaarheid van Limburg en de doorstroming op de A2 wordt geborgd door het feit dat de snelweg gedurende de uitvoeringsperiode met 3 rijstroken per rijrichting open blijft met een snelheidsbeperking van 90 km/uur. Er zijn echter gedurende een bouwperiode van 3 jaar een aantal weekenden dat de A2 tussen de knooppunten «Het Vonderen» en «Kerensheide» geheel is afgesloten voor werkzaamheden.

Naast de hindercommunicatie die RWS zelf inzet zal de samenwerking worden opgezocht met «Zuid Limburg Bereikbaar» en «Midden Limburg Bereikbaar». De afstemming met regionale partners loopt al en de mate van intensiteit hangt af van de planning van de aannemer. Hinderaanpak is onderdeel van de werkwijze binnen RWS en is daarmee in het projectbudget voorzien. Er kunnen geen uitspraken gedaan worden over de beschikbare middelen van gemeenten en provincie.

**Vraag 66**

Wordt er gesproken over herstart van het gepauzeerde project N35 Wijthmen–Nijverdal en specifiek de aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek van Mariënheem?

**Antwoord 66**

Zie antwoord vraag 7.

**Vraag 67**

Op welke wijze wordt exact invulling gegeven aan de motie-Veltman c.s.<sup>26</sup> waarmee is verzocht met voorrang te kijken naar het traject rondom Mariënheem en allereerst te beginnen met het aanleggen van een ringweg rond Mariënheem, zodra dit stikstoftechnisch mogelijk is en wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie, ook gelet op de uitspraak «Bij afronding van de verkenning worden de randvoorwaarden (financiën, capaciteit en stikstof) opnieuw bezien» en het amendement-Heutink c.s.<sup>27</sup>, waarmee de Kamer begin 2024 heeft verzocht de aanpak van de N35 te herprioriteren?

#### **Antwoord 67**

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), die in maart jl. is gepubliceerd, is opgenomen dat leefbaarheid de eerste prioriteit van de N35-verkenning is. De voorziene oplossing om de leefbaarheid in Mariënheem te verbeteren is de realisatie van de rondweg. Dit onderdeel van het gehele traject wordt dan ook separaat onderzocht binnen de verkenning, zodat dit van een losse raming en stikstofopgave kan worden voorzien en daarmee eventueel gefaseerd uitgevoerd kan worden. Of en wanneer de rondweg gerealiseerd kan worden, is afhankelijk van de randvoorwaarden financiën, personele capaciteit en stikstof. Zie voor de uitgebreidere toelichting ook de beantwoording van vraag 7.

#### **Vraag 68**

Kan een actueel beeld worden gegeven van de planning van de Lelylijn?

#### **Antwoord 68**

De volgende fase in het MIRT-proces voor de Lelylijn is de MIRT-verkenning. Voor het starten van deze MIRT-verkenning zijn twee zaken noodzakelijk: een gedragen beeld over de opgave en oplossingsrichtingen en zicht op 75% financiering. In het BO MIRT Noord-Nederland zijn de rapportages – en daarmee de opgave en oplossingsrichtingen – vastgesteld, maar is ook geconstateerd dat er nog geen zicht is op de benodigde financiering. Binnen het Rijk en met de regio wordt voor het einde van 2024 gesproken over mogelijke vervolgstappen. De verwachting is dat er voor de verkenning Lelylijn minimaal 3 jaar nodig is. Daarna volgt een planning- en studiefase waar naar verwachting minimaal 8 jaar voor nodig is, gezien het lange tracé. De realisatie zal waarschijnlijk zo'n 10 jaar duren, waarna nog een testfase van minimaal 1 jaar volgt. Daarmee zou de Lelylijn bij positieve besluitvorming ongeveer rond 2050 kunnen rijden.

#### **Vraag 69**

Kan een actuele stand van zaken worden gegeven van het taakstellend budget en de aanvullende post voor de Lelylijn?

#### **Antwoord 69**

Voor de Lelylijn staat nu ruim € 3,4 miljard op de aanvullende post gereserveerd; dit is op dit moment ook het beschikbare en dus taakstellend budget.

#### **Vraag 70**

Kan een actueel beeld worden gegeven van de planning van de Nedersaksenlijn?

#### **Antwoord 70**

De volgende fase in het MIRT-proces voor de Nedersaksenlijn is de MIRT-verkenning. Voor het starten van deze MIRT-verkenning zijn twee zaken noodzakelijk: een gedragen beeld over de inhoud en zicht op 75%

<sup>26</sup> Kamerstuk 36 410 XII, nr. 34

<sup>27</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 27

financiering. In het BO MIRT Noord-Nederland zijn de rapportages – en daarmee de opgave en oplossingsrichtingen – vastgesteld, maar is ook geconstateerd dat er nog geen zicht is op de benodigde financiering. Binnen het Rijk en met de regio wordt voor het einde van 2024 gesproken over mogelijke vervolgstappen. De verwachting is dat er voor de verkenning Nedersaksenlijn minimaal 2 jaar nodig is. Daarna volgt een planning- en studiefase waar naar verwachting minimaal 3 jaar voor nodig is. De realisatie zal waarschijnlijk zo'n 8 jaar duren, waarna nog een testfase van 1 jaar volgt. Daarmee zou de Nedersaksenlijn bij positieve besluitvorming ongeveer rond 2040 kunnen rijden.

**Vraag 71**

Kan een actuele stand van zaken worden gegeven van het taakstellend budget voor de Nedersaksenlijn?

**Antwoord 71**

Voor de Nedersaksenlijn zijn alleen voor de eerste fase – Veendam–Stadskanaal – middelen gereserveerd. Hiervoor staat nu € 87 miljoen op de begroting van IenW gereserveerd. Voor de andere trajectdelen zijn nog geen middelen gereserveerd.

**Vraag 72**

In hoeverre wordt bij het onderzoek naar de tracémogelijkheden tussen Stadskanaal en Emmen ook de locatie van de stations bekeken en kan hier een toelichting op worden gegeven?

**Antwoord 72**

In het MIRT-onderzoek worden nog geen keuzes gemaakt over tracé of stations. Pas in een verkenningsfase wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief, waarbij ook keuzes over bijvoorbeeld de locatie van de stations aan de orde komen.

**Vraag 73**

In hoeverre zijn de Duitse aangrenzende regio's betrokken bij de planuitwerking van de Nedersaksenlijn?

**Antwoord 73**

De Nedersaksenlijn bevindt zich in de MIRT-onderzoeksfase en niet in de planning- en studiefase. In het MIRT-onderzoek is vanuit het project veelvuldig contact met de Duitse aangrenzende regio's; deze partijen worden in het vervolg ook weer betrokken.