

Vergaderjaar 2024-2025

**36 600 A** Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

**C** **VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING<sup>1</sup>**  
Vastgesteld 27 januari 2025

### 1. Inleiding

De leden van de fractie van de **BBB** hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025. Deze leden wensen de regering naar aanleiding van dit begrotingswetsvoorstel een aantal vragen te stellen.

De leden van de fractie het **CDA** hebben kennisgenomen van het begrotingswetsvoorstel. Deze leden wensen de regering naar aanleiding van dit wetsvoorstel een aantal vragen te stellen. Het lid van de fractie van **OPNL** sluit zich bij deze vragen aan.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** hebben kennisgenomen van het begrotingswetsvoorstel en leggen de regering naar aanleiding hiervan enkele vragen voor.

### 2. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

De leden van de fractie van de **BBB** merken op dat er de afgelopen jaren vrijwel uitsluitend is geïnvesteerd in het onderhoud van wegen en vrijwel niet in het oplossen van knelpunten. Deze leden zijn van mening dat dit anders moet. Om een inschatting te kunnen maken van het extra budget dat moet worden gereserveerd bij de Voorjaarsnota of zodra het stikstofprobleem is opgelost, hebben de leden van de fractie van de BBB een inventarisatie gedaan bij de provinciale fracties en de daar levende onderwerpen op het gebied van infrastructuur uitgevraagd. Hieruit volgden de volgende bevindingen, waarnaar deze leden bij een van hun vragen zullen verwijzen.

Provincie	Input
Zeeland	Midden Zeeland Route - met daarin de Deltaweg (N256), Zeelandbrug en N59  N57 ligt al jaren klaar om een rotonde aan te leggen. Opdracht is verstrekt en financiering is rond.  Verkeersveiligheid vanuit onderhoudsbudget voorbeeld oversteekplaats

<sup>1</sup> Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievens (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

	<p>Bruinisse.</p> <p>Grevelingen (getij) waterkwaliteit</p>
Flevoland	<p>De Ketelbrug is de enige verbinding tussen Noord en Zuid-Flevoland en daarmee ook tussen Noord-Nederland en de randstand. Deze brug zorgt voor enorme files met name in de zomer, want dan gaat hij elk half uur open voor o.a. pleziervaart en wat beroepsvaart (beroeps kunnen de meesten eronderdoor). Deze opening zorgt voor enorme opstoppingen en ons doel is de Ketelbrug te vervangen voor een tunnel. Hier kan dan meteen ook de Lelylijn doorheen. Dan lossen we een enorm verkeersprobleem op. De Lelylijn is belangrijk voor met name Noord-Flevoland, daar is geen enkele treinverbinding in de buurt en aangezien we ook geen ziekenhuis in de buurt hebben zijn mensen altijd afhankelijk van auto's om naar het ziekenhuis te kunnen. Met openbaar vervoer is niet te doen. Ook zou de Lelylijn enorm helpen om de reistijd naar zowel Groningen/Friesland als naar de Randstad te verkorten.</p> <p>Dus een keteltunnel ipv Ketelbrug en aanleg van de Lelylijn zijn 2 belangrijke punten voor Flevoland.</p>
Drenthe	N34
Groningen	<p>Aanleg Nedersaksenlijn</p> <p>N33 verdubbelen.</p> <p>Vaarweg Lemmer/ Delfzijl optimaliseren.</p> <p>Infrastructuur luchthaven GAE.</p>
Fryslân (Friesland)	<p>Grootste knelpunten in Fryslân zijn de spoorverbinding Zwolle - Leeuwarden en knelpunten in (en direct naast) de A7.</p> <p>Dat gaat enerzijds over aanpak flessenhals Meppel en vervanging van de oude en storingsgevoelige HRMK-spoorbrug door een aquaduct (Leeuwarden). Deze draaibrug is een risico wat betreft deze belangrijke spoorverbinding maar het gaat ook om de bereikbaarheid van de containerterminal van Leeuwarden (beroepsvaart RWS M8 en M9). Anderzijds knelpunten in de A7 zoals brugvervanging Kornwerderzand, herstel Prinses Margriet-aquaduct bij Uitwellingerga (al 2 jaar maar 50% rijstroken beschikbaar en dat duurt naar verwachting nog tot eind 2025) alsmede een oplossing voor de naastgelegen en nu voor autoverkeer afgesloten brug in de provinciale weg tussen Sneek en Joure (onderdeel van busverbindingen). Deze brug is eind november per direct afgesloten vanwege instortingsgevaar door sluipverkeer (vrachtwagens), veroorzaakt door de aquaduct-problemen.</p> <p>Bijlage 'Tussenbalans Infra' betreft ons recent geactualiseerde portefeuilleplan (BBB Fryslân).</p> <p>In bijlage 'Mirt-brief najaar 2024' worden flessenhals Meppel (1.3.5) en brug Uitwellingerga (1.3.7) genoemd.</p> <p>In bijlage 'bijlage 2 afsprakenlijst' wordt bij punt 14 de HRMK-spoorbrug</p>

	genoemd.
Limburg	<p>Resultaten BO Leefomgeving – BO MIRT – BO Goederenvervoercorridors 2024</p>
Overijssel	N35
Utrecht	Knooppunt Hoevelaken
Gelderland	Doortrekken/verbreden A12/A15
Noord-Brabant	Versnelling/opstarten projecten: A67, A58, A2, A27, A50, N65, N629, N279, ruit Eindhoven
Noord-Holland	<p>Opwaardering van de N9 Alkmaar richting Den Helder, mede als gevolg van de toename van defensie voertuigen. Het is nu al de gevaarlijkste weg in Noord-Holland.</p> <p>Verbinding A8/A9. Het verkeer moet nu tussen deze snelwegen door Krommenie en Assendelft heen. AANHAKEN OP GEZONDHEID! (Kreekrijk variant lijkt het meest kansrijk)</p> <p>Onderdoorgang broek in waterland. Met inwoners en belanghebbenden ligt er een prachtig plan om de N247 die het dorp Broek in waterland doormidden snijdt in een tunnel te leggen. AANHAKEN OP VERBETEREN N-WEGEN (oa Westfrisiaweg/Markerwaardweg)</p>
Zuid-Holland	<p>De Bodegravenboog</p> <p>Deze boog zou de aansluiting vormen van de N11 op de A12 en daarmee het Groene Hart verbinden met de A12. Helaas is de realisatie hiervan herhaaldelijk uitgesteld en soms zelfs helemaal van tafel geveegd vanwege een tekort aan financiële middelen. Dit terwijl de boog essentieel is voor een goede ontsluiting van de regio, mede gezien de geplande nieuwbouwwoningen, zoals in de Gnephoek bij Alphen aan den Rijn.</p> <p>De N57</p> <p>De verbinding van de Hoeksche Waard richting Rotterdam en Zeeland blijft een knelpunt en krijgt naar onze mening onvoldoende aandacht. Dit is een cruciale schakel voor de bereikbaarheid en doorstroming van verkeer in de regio.</p>

De leden van de fractie van de BBB kunnen zich vinden in de algemene lijn van de regering in het aan de orde zijnde begrotingswetsvoorstel. Niettegenstaande het voorgaande hebben deze leden de volgende vragen aan de regering te stellen over de uitvoerbaarheid van het begrotingswetsvoorstel.

1. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering op welke wijze zij op de algemene uitvoeringsstaat van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) over de afgelopen 5 jaar reflecteert. In dit kader wijzen de leden van de fractie van de BBB erop dat er bijvoorbeeld in Zeeland en Noord Noord-Holland (West-Friesland) geen enkel project is gerealiseerd terwijl er al jaren verschillende projecten in voorbereiding zijn. Deze leden wijzen als voorbeeld voor de provincie Zeeland op het project van de Midden Zeeland Route waar de Deltaweg, de Zeelandbrug en de N59 onderdeel van zijn (zie de tabel hierboven). Voor de provincie Noord Noord-Holland wijzen deze leden als voorbeeld op de opwaardering van de N9 richting Den Helder – als gevolg van toenemend defensieverkeer – en op het project van de A8-A9 Verbinding (zie eveneens de tabel).
2. Kan de regering de leden van de fractie van de BBB toelichten hoe lang de onderzoeksfase doorgaans duurt van een project dat is opgenomen in de MIRT-lijst, voordat het project wordt uitgevoerd? Wat is volgens de regering de gemiddelde doorlooptijd van een MIRT-project in de onderzoeksfase voordat het wordt uitgevoerd?
3. Hoe lang zou de onderzoeksfase van een project dat is opgenomen in de MIRT-lijst volgens de regering idealiter moeten duren, zo vragen de leden van de fractie van de BBB. Wat is de wenselijke duur van de onderzoeksfase van een project dat is opgenomen in de MIRT-lijst? Welke maatregelen neemt de regering om ervoor te zorgen dat projecten binnen deze termijn worden uitgevoerd?
4. Hoe beschouwt de regering de doelmatigheid van MIRT-projecten in algemene zin, in de context van de door de regering gewenste duur van een project in de onderzoeksfase en de daadwerkelijke duur van een project in de onderzoeksfase? Op welke wijze beoordeelt de regering de doelmatigheid van MIRT-projecten in relatie tot de duur van de onderzoeksfase? Wat is de verklaring voor eventuele discrepanties tussen de gewenste en werkelijke doorlooptijd, zo vragen de leden van de fractie van de BBB de regering.
5. Ziet de regering mogelijkheden de MIRT-systematiek te verbeteren? Zo ja, op welke termijn? Ziet de regering mogelijkheden om de MIRT-systematiek te verbeteren? De leden van de fractie van de BBB denken daarbij bijvoorbeeld aan de realisatie van meer regionale balans of het tot stand brengen van versnelde besluitvorming. Zo ja, welke concrete verbeteringen worden overwogen en op welke termijn?
6. De leden van de fractie van de BBB constateren dat er ook MIRT-projecten worden uitgevoerd. Hierbij lijkt het zwaartepunt van de uitgevoerde projecten in centraal- en West-Nederland te liggen. Kan de regering hierop reflecteren? Kan de regering toelichten waarom het zwaartepunt van de uitgevoerde MIRT-projecten vooral in centraal- en West-Nederland ligt? Op welke wijze worden de belangen van de minder bediende regio's, zoals Zeeland en Noord Noord-Holland, daarbij meegenomen?
7. Op welke manier voorziet de regering dat de fysieke uitvoering van MIRT-projecten door heel Nederland tot stand gaat komen? Hoe borgt de regering dat de fysieke uitvoering van MIRT-projecten meer evenwichtig over Nederland wordt verdeeld, zodat ook buiten de Randstad tastbare verbeteringen plaatsvinden? Welke concrete stappen worden hiervoor gezet?

### **3. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA**

De leden van de fractie van het **CDA** hebben naar aanleiding van het begrotingswetsvoorstel de volgende vragen aan de regering te stellen.

#### *Algemeen – stikstofproblematiek bij MIRT-projecten en Elke regio telt!*

De leden van de fractie van het CDA constateren dat er bij meerdere MIRT-projecten problemen ontstaan in de uitvoering wegens de stikstofproblematiek. Zo is er een lijst met zeventien gepauzeerde projecten. De regering heeft tijdens het tweeminutendebat MIRT van 6 juli 2023 de

Tweede Kamer toegezegd om te komen met stikstofberekeningen voor deze zeventien projecten.<sup>2</sup> In hoeverre heeft de regering deze lijst gereed en kan zij deze delen met de Eerste Kamer?

Daarbij vragen deze leden de regering op welke wijze de stikstofgerelateerde uitvoeringsproblemen zich verhouden tot de nieuwe plannen van de regering voor stikstofreductie. De minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur schrijft in drie brieven van 29 november 2024 gericht aan de Tweede Kamer over bestaande en aanvullende maatregelen om de emissie van stikstof structureel te verlagen.<sup>3</sup> In hoeverre verwacht de regering dat deze inzet voldoende zal zijn om de stikstofgerelateerde uitvoeringsproblemen weg te nemen? In het geval dat de opbrengsten uit het beleid uit de hiervoor genoemde Tweede Kamerbrieven onvoldoende is, op welke wijze is de regering dan van plan om de stikstofproblemen in de uitvoering op te lossen? In het geval dat niet alle projecten doorgang kunnen vinden, aan welke projecten gaat de regering dan prioriteit geven?

Daarnaast zijn de leden van de fractie van het CDA benieuwd naar de wijze waarop de huidige MIRT-systematiek en werkwijze voor het maken van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) kan leiden tot uitvoeringsproblemen van projecten van groot regionaal belang. Kan de regering hierop reflecteren? Dit mede gelet op de doelstellingen uit het adviesrapport 'Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's' van 30 maart 2023<sup>4</sup>, dat is opgesteld door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, de Raad voor het Openbaar Bestuur en de Raad Volksgezondheid & Samenleving. Zou de regering daarbij kunnen aangeven op welke wijze de aangekondigde nieuwe werkwijze MKBA daar een oplossing voor kan zijn?

#### *Noord: Sluiscomplex Kornwerderzand & afronding ringweg Groningen*

De leden van de fractie van het CDA wensen de regering enkele vragen te stellen over een aantal specifieke projecten in de regio. Deze leden begrijpen dat de uitvoering van het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand is uitgesteld.<sup>5</sup> Tegelijkertijd lezen deze leden dat de noodzakelijke vernieuwing van bruggen op korte termijn moet plaatsvinden.<sup>6</sup> In de Tweede Kamer heeft de regering aangegeven dat het niet wenselijk is om de vernieuwing van de bruggen te splitsen van de verruiming van het sluiscomplex.<sup>7</sup>

Kan de regering aangeven in hoeverre er wordt ingezet op een robuuste, duurzame oplossing? Zijn bijvoorbeeld de kostenstijgingen van dit project door het Rijk meegenomen in de begroting? En op welke wijze kan dit project op een integrale en zorgvuldige manier worden uitgevoerd en afgewikkeld in samenwerking met medeoverheden? Voorts vragen de leden van de fractie van het CDA de regering of er naast het financiële vraagstuk nog meer belemmeringen zijn voor de uitvoering van dit project op korte termijn.

Verder constateren de leden van de fractie van het CDA dat het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen richting de afronding gaat. Deze leden zien graag een zorgvuldige afronding van de uitvoering, inclusief de financiële afwikkeling. Kan de regering hierop reflecteren?

#### *Oost: N50 nabij Kampen en N35 Wijthmen-Nijverdal*

De leden van de fractie van het CDA wijzen erop dat voor de uitvoering van het project N50 Kampen - Kampen Zuid in het jaar 2022 reeds middelen beschikbaar zijn gesteld om tot uitvoering over te gaan. Gegeven het feit dat inmiddels drie jaren zijn verstreken, vragen deze leden de regering of

<sup>2</sup> Tweede Kamer MIRT 6 juli 2023, nr. 103, item 6, p 7.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2024/25, 35 334, nr. 323, Kamerstukken II 2024/25, 33 576/28 625, nr. 402 en Kamerstukken II 2024/25, 36 600 XIV, nr. 66.

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via: <https://www.elkeregiotelt.nl/publicaties/rapporten/2023/03/27/adviesrapport-rli-rob-rvs-elke-regio-telt>.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36 600 A, nr. 2, p. 60 en 62.

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36 600 A, nr. 2, p. 150 en 151.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36 600 A, nr. 46, p. 88.

het beschikbare budget nog wel voldoende is. De regering heeft in de Tweede Kamer aangegeven dat de rijbaanscheiding in het jaar 2028 zal worden gerealiseerd.<sup>8</sup> In hoeverre zijn de oplopende kosten hiervoor door het Rijk meegenomen in de begroting? Daarnaast vragen deze leden de regering of er nog knelpunten zijn om tot een snelle start van de uitvoering over te gaan. De leden van de fractie van het CDA constateren dat de stikstofproblematiek zich voordoet bij de uitvoering van het project N35 Wijthmen-Nijverdal. Welke knelpunten in de uitvoering van dit project zijn er op dit moment en op welke wijze is de regering voornemens om deze knelpunten aan te pakken?

#### *Oost (Gelderland): A1/A30 bij Barneveld en knooppunt Hoevelaken*

De leden van de fractie van het CDA lezen in het regeerprogramma dat de regering zeventien gepauzeerde aanlegprojecten, zoals het project A1/A30 bij Barneveld, alsnog wil oppakken.<sup>9</sup> Deze leden constateren echter dat in de MIRT 2025 nog niet tot uitvoering wordt overgaan van dit specifieke project.

Wat zijn momenteel de uitvoeringsproblemen voor de aanpak van dit knelpunt, zowel in de zin van menskracht, technische of financiële beperkingen? Kan de regering dit toelichten en ingaan op mogelijke oplossingsrichtingen?

In samenhang hiermee stellen deze leden vragen over het knooppunt Hoevelaken. Ook hier vragen de leden van de fractie van het CDA de regering welke knelpunten er zijn die de uitvoering van dit project in de weg staan.

#### *Zuid: verbreding A58 en Volkeraksluizen*

De leden van de fractie van het CDA concluderen uit het MIRT-overzicht voor het jaar 2025 dat er uitvoeringsproblemen zijn op het gebied van arbeidskrachten en stikstofruimte bij de realisatie van het project van de verbreding van de A58 nabij Breda.<sup>10</sup> Kan de regering aangeven op welke wijze zij de toekomst van dit project voor zich ziet? Wat zou er volgens de regering nodig zijn om tot uitvoering over te gaan?

Deze leden constateren voorts dat het scheepsvaartverkeer veel hinder ondervindt door de beperkte capaciteit bij de Volkeraksluizen, maar dat dit MIRT-project is gepauzeerd. Een van de genoemde problemen om tot uitvoering hiervan over te gaan is de stikstofproblematiek. Tegelijkertijd liggen er nu juist schepen extra lang te wachten in het sluisencomplex. De leden van de fractie van het CDA ontvangen signalen uit de regio dat er sprake is van een vicieuze cirkel. Met de uitbereiding van de sluisen kan niet worden gestart wegens een verhoogde stikstofuitstoot, maar de momenteel vele wachtende schepen zorgen ook voor een verhoogde stikstofemissie. Op welke wijze reflecteert de regering op de analyse van een vicieuze cirkel? Welke maatregelen is de regering voornemens te treffen zodat dit project kan worden uitgevoerd?

#### **4. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie**

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** wensen de regering naar aanleiding van het voorliggende begrotingswetsvoorstel de volgende vragen te stellen.

1. De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat er in vergelijking tot het jaar 2024 in het begrotingswetsvoorstel voor het jaar 2025 een bedrag van 580 miljoen euro minder wordt besteed aan openbaar vervoer en spoor. In dit kader verwijzen deze leden naar het regeerprogramma waar op het gebied van openbaar vervoer het volgende wordt

<sup>8</sup> *Handelingen II*, 2023/24, 36 600 A, nr. 6, item 5, p. 6.

<sup>9</sup> *Kamerstukken II* 2023/24, 36 471, nr. 96, bijlage, p. 41.

<sup>10</sup> Raadpleegbaar via: <https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-overzicht/documenten/publicaties/2024/09/19/mirt-overzicht-2025>.

opgemerkt: "Belangrijke voorzieningen moeten voor alle Nederlanders bereikbaar zijn. We willen het openbaar vervoer verbeteren in het landelijk gebied. (...). Onze inzet is dat belangrijke busverbindingen tussen dorpskernen blijven bestaan en het ov in heel Nederland betrouwbaar en betaalbaar is"<sup>11</sup>

Daarnaast wijzen deze leden op hetgeen in het regeerprogramma is opgemerkt over het spoor:

"Om het spoor betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig te houden investeren we in het spoor met veel aandacht voor instandhouding, maar ook uitbreiding."<sup>12</sup>

Hoe verhoudt de vermindering van 580 miljoen euro op deze onderdelen zich tot de doelen die de regering zichzelf heeft gesteld op het gebied van het openbaar vervoer en het spoor?

2. Kan de regering concreet aangeven op welke manier zij werkt aan een betaalbaar openbaar vervoer naast het in stand houden van de zogenoemde Bikkergelden?
3. De leden van de fractie van de ChristenUnie wijzen erop dat de bespreking van de Lelylijn in de memorie van toelichting behorend bij het voorliggende begrotingswetsvoorstel beperkt is tot het lopende MIRT-onderzoek (dat eind 2024 gereed zou zijn).<sup>13</sup> Wanneer kan deze Kamer de resultaten van dit onderzoek verwachten?

De vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het verslag en ontvangt deze graag **uiterlijk 31 januari 2025**.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Kemperman

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Dragstra

---

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2023/24, 36 471, nr. 96, bijlage, p. 43.

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2023/24, 36 471, nr. 96, bijlage, p. 43.

<sup>13</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36 600 A, nr. 2.