

---

Vergaderjaar 2024-2025

---

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

**D** **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 31 januari 2025

**Vraag 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).

**Antwoord**

Via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) werken Rijk en regio aan projecten en programma's gericht op de concurrentiekracht, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland. In de afgelopen vijf jaar is er in alle MIRT-regio's in tal van programma's en projecten geïnvesteerd. Door tekorten op financiën, stikstofruimte en maakcapaciteit staat de aanleg onder druk. Tegelijk wordt iedere dag hard gewerkt aan meer dan 160 MIRT-projecten, en worden nog steeds projecten opgeleverd. Zo ook bijvoorbeeld onlangs in Zeeland met de opening van de Nieuwe Sluis Terneuzen.

Voor de genoemde voorbeelden zijn verschillende redenen waarom hiervoor geen MIRT-traject is gestart. Voor de N9 geldt dat er op dit moment geen prioritair capaciteitsknelpunt is die een grootschalige investering van het Rijk rechtvaardigen. Indien het toegenomen defensieverkeer zorgt voor structurele bereikbaarheidsproblematiek op de N9, zal dit blijken uit de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). Op basis daarvan kan al dan niet een MIRT-traject worden gestart. Wel is bekend dat er diverse verkeersveiligheidsrisico's zijn op de N9. Daarom is in 2023 €4 miljoen geïnvesteerd in de verkeersveiligheid op de N9. Hiervan zijn onder andere kruispunten bij Burgervlotbrug en Sint Maartensvlotbrug veiliger gemaakt. De oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn vernieuwd en breder geworden, waarmee ook de leefbaarheid is verbeterd.

Voor de A8-A9 verbinding geldt dat dit een provinciaal project is. IenW, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam hebben in 2013 in de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam afgesproken dat IenW een verkenning zou starten naar de A7-A8 corridor Amsterdam-Hoorn en de provincie samen met de betrokken regionale partijen nieuw onderzoek zou doen naar de A8-A9. Op dit moment is er geen aanleiding om af te wijken van deze afspraak.

Het Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute (MZR) is een visievormend proces van de Provincie Zeeland waaraan het Rijk interdepartementaal deelneemt (BZK, EZ, LVVN en IenW). In 2024 is hiervoor de scenariostudie afgerond, waarin ontwikkelingen (zoals ruimtelijke keuzes, wonen, landbouw, natuur, bedrijvigheid) die van invloed zijn op de toekomst van de MZR in beeld zijn gebracht. In het komende half jaar zal specifiek worden ingegaan op welke gevolgen bepaalde keuzes hebben voor de MZR en welke (MIRT-)keuzes dan eventueel aan de orde zijn.

**Vraag 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 MIRTproject in de onderzoeksfase voordat het wordt uitgevoerd?

**Antwoord**

Een MIRT-onderzoek is vormvrij en kent geen vaste doorlooptijd. Deze varieert van één tot enkele jaren. De doorlooptijd van een MIRT-onderzoek varieert sterk en is afhankelijk van de aard en omvang van de opgave, betrokkenheid van partijen en kenmerken van het gebied. Als uit een MIRT-onderzoek blijkt dat er sprake is van een concrete opgave, dat het oplossen van de opgave(n) mogelijk een substantiële investering vraagt en dat partijen bereid zijn bekostiging hiervan te gaan reserveren, wordt een startbeslissing voorbereid om een MIRT-verkenning uit te voeren. Dit proces staat uitgebreid beschreven in de MIRT-spelregels (36 200A, nr.4).

### **Vraag 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 MIRTlijst? Welke maatregelen neemt de regering om ervoor te zorgen dat projecten binnen deze termijn worden uitgevoerd?

### **Antwoord**

Zie antwoord vraag 2.

### **Vraag 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.

### **Antwoord**

De MIRT-spelregels schrijven voor dat bij de opleveringsbeslissing in de opleveringsrapportage na iedere afzonderlijke stap in het MIRT-proces informatie wordt verschaft om de doelmatigheid van een MIRT-project te beoordelen. Dit is nadat ook de MIRT-verkenning, plannings- en studiefase en realisatiefase zijn afgerond. Het verschil tussen de gewenste en werkelijke doorlooptijd hangen samen met beperkingen als gevolg van toenemende kosten, beperkte uitvoeringscapaciteit, vergunningsruimte en juridische procedures.

### **Vraag 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?

### **Antwoord**

Het eigentijds houden van de MIRT-systematiek is een continu proces en de komende periode wordt hier intensief aan gewerkt. De Tweede Kamer is in november 2024 geïnformeerd dat IenW het traject Vernieuwing MIRT is gestart om het MIRT-proces toekomstbestendig te houden (36 600A, nr.16). IenW is hierbij in gesprek met de vijf MIRT-regio's, koepels IPO en VNG, de vervoerregio's VRA en MRDH en de betrokken departementen over de perspectieven op het huidige MIRT en mogelijke verbeteringen hierin. Er wordt toegewerkt naar een aantal eerste richtinggevende besluiten in het najaar van 2025.

### **Vraag 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?

### **Antwoord**

In het jaarlijkse MIRT-overzicht staan uitgebreid de ruim 160 MIRT-projecten en programma's beschreven die worden uitgevoerd in de vijf MIRT-regio's. In het MIRT-overzicht 2025 zijn in de MIRT-regio Noordwest-Nederland vijftien aanlegprojecten opgenomen, waarvan één in Noord-Holland

Noord. In de MIRT-regio Zuidwest-Nederland betreft het dertien aanlegprojecten, waarvan vier in Zeeland. In de MIRT-regio's Zuid-, Oost- en Noord-Nederland betreft het respectievelijk acht, acht en vijf aanlegprojecten. Deze aanlegprojecten zijn de afgelopen jaren gestart op basis van de onderliggende opgaven en de mogelijke oplossingen. Wat het kabinet betreft is daarbij sprake van een redelijke regionale spreiding. Aan de Tweede Kamer is toegezegd de verhouding tussen Randstad en regio bij de MIRT-investeringen van de afgelopen vijf jaar te onderzoeken. De Tweede Kamer wordt hierover voorafgaand aan het Commissiedebat Strategische Keuzes bereikbaarheid op 2 april 2025 geïnformeerd.

### **Vraag 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?

### **Antwoord**

Met Prinsjesdag is het analyse-instrument Mobiliteitsfonds opgeleverd (36 600A, nr.5). Dit is op verzoek van de Tweede Kamer uitgewerkt om meer inzicht te krijgen hoe keuzes over inzet van vrije investeringsruimte binnen het MIRT en/of Mobiliteitsfonds worden gemaakt. In de te maken afweging is ook aandacht voor de verdeling van projecten over het land. Het is uiteindelijk een politiek-bestuurlijke keuze welke projecten worden opgestart. Het uitvoeren van MIRT-projecten alleen leidt niet per definitie tot een verbetering van de bereikbaarheid. Het gaat om een samenspel met beleid op het gebied van voorzieningen en ruimtelijke ordening. Overigens is op dit moment op het Mobiliteitsfonds geen ruimte voor nieuwe investeringen.

### **Vraag 8**

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. 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.

### **Antwoord**

In de brief aan de Tweede Kamer "Toezeggingen en moties n.a.v. het CD MIRT 5 juli en Tweeminutendebat MIRT 6 juli 2023" van 19 september 2023 (36 410A, nr.9) is inzicht gegeven in de stikstofproblematiek per traject. Zie ook vraag 9.

### **Vraag 9**

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. 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?

### **Antwoord**

Het Regeerprogramma geeft aan dat de 17 gepauzeerde aanlegprojecten, bij voldoende personeel, beschikbare maatregelen voor vergunningsruimte en financiële middelen, gefaseerd worden opgepakt. Het is voor stikstof nodig gebiedsspecifiek te kijken wat er mogelijk is en per project te onderzoeken wat de opties zijn. Van alle gepauzeerde projecten wordt een analyse gemaakt van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel, waarna de ambitie is om (minimaal) jaarlijks een gepauzeerd project op te starten. Dit zal onderdeel zijn van de strategie van herstart van de projecten waarvan afgesproken is deze voor de zomer aan de Tweede Kamer te sturen.

### **Vraag 10**

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, 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?

### **Antwoord**

De MKBA is vooral behulpzaam in het kiezen tussen alternatieven binnen projecten, niet zozeer tussen projecten. Beleidsvisies, de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de monitor Brede Welvaart voor Mobiliteit zijn instrumenten om te bepalen welke (MIRT)-onderzoeken worden gestart. Ten opzichte van een aantal jaar geleden is hierin veel meer aandacht voor welzijn en regionale verschillen. Overigens is eenzelfde beweging zichtbaar bij de MKBA. In de nieuwe werkwijze MKBA voor MIRT-verkenningen zullen de richtlijnen en adviezen voor het meenemen van Brede Welvaart worden opgenomen. Daarmee wordt er voorgeschreven dat in de MKBA ook inzicht moet worden gegeven in de verdeling van kosten en baten, bijvoorbeeld tussen regio's.

### **Vraag 11**

Deze leden begrijpen dat de uitvoering van het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand is uitgesteld. Tegelijkertijd lezen deze leden dat de noodzakelijke vernieuwing van bruggen op korte termijn moet plaatsvinden. 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. 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.

### **Antwoord**

De minister van IenW en de gedeputeerde van de provincie Friesland hebben in een Bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de realisatie van de sluisverruiming bij Kornwerderzand. De toch al noodzakelijke vervanging van de bruggen over de bestaande sluis in de A7 is meegenomen in deze afspraak. In de Bestuursovereenkomst is opgenomen dat het project wordt uitgevoerd voor rekening en risico van de Provincie, met een taakstellende bijdrage van het Rijk. Het project is niet uitgesteld, maar is wel geconfronteerd met een aanzienlijke kostenstijging. Dit lijkt op dit moment de grootste belemmering. Het Rijk is nog in gesprek met de provincie Friesland, maar zij hebben aangegeven geen ruimte in de begroting te hebben. De minister van IenW heeft recent in het Tweeminutendebat Maritiem aangegeven dat er ook bij het Rijk geen budgettaire ruimte voorhanden is om deze opgave te dekken. Ondertussen neemt de noodzaak voor het vervangen van de bruggen in de A7 toe, dit is ook merkbaar in de vele storingen. In de Bestuursovereenkomst was niet afgesproken dat de bruggen in 2025 vervangen zouden moeten zijn. Er lopen momenteel gesprekken met de provincie Friesland over het vervolg van het project. Daarbij wordt ook de noodzaak om de bruggen op korte termijn te vernieuwen besproken.

### **Vraag 12**

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?

### **Antwoord**

De A7 Zuidelijke Ring Groningen is inmiddels opengesteld en het project is bezig om de laatste afrondende werkzaamheden uit te voeren: herinrichting van de onderliggende infrastructuur, herinrichting van het park op en langs de Ring en het verwijderen van niet meer benodigde oude infrastructuur. Het Rijk en de provincie Groningen zitten gezamenlijk als opdrachtgever in de projectorganisatie Aanpak Ring-Zuid (ARZ). Momenteel lopen de gesprekken met de provincie Groningen over de financiële afronding van het project.

### **Vraag 13**

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 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>7</sup> In hoeverre zijn de olopende 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?

#### **Antwoord**

In 2022 is een bestuursovereenkomst getekend voor de N50 Kampen-Kampen Zuid. Hier is in opgenomen dat Rijk en Regio beiden €7,5 miljoen bijdragen aan de aanpassingen aan de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid. Op het BO MIRT 2024 is afgesproken dat de stikstofgegevens van dit project worden geactualiseerd. Als hieruit blijkt dat er zicht is op een oplossing voor de stikstofopgave, zullen IenW en de provincie Overijssel de planstudie zo spoedig mogelijk hervatten. Indien de planuitwerking kan worden hervat, zal ook de raming worden geactualiseerd. Op basis daarvan zal worden gezien of het beschikbare budget van €15 miljoen toereikend blijkt. Op dit moment zijn er geen aanvullende middelen gereserveerd voor dit project.

Voor de N35 Wijthmen-Nijverdal is de planning dat de verkenning in 2025 wordt afgerond. Uiteindelijk wordt een bestuurlijke voorkeur vastgesteld en neemt de minister een formele voorkeursbeslissing. Of een voorkeursbeslissing kan worden vastgesteld is afhankelijk van 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 planuitwerking starten. Gedurende de verkenning is al duidelijk geworden dat het beschikbare budget (€200 miljoen) niet toereikend is om alle plannen te realiseren. Daarom worden diverse alternatieven onderzocht, zodat gezien kan worden welke maatregelen te realiseren zijn met het beschikbare budget. Zo is ook een alternatief opgesteld tussen Raalte en Nijverdal, dat voorziet in de rondweg Mariënheem.

#### **Vraag 14**

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. 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.

#### **Antwoord**

De MIRT projecten A1/A30 Barneveld en A1/A28 Hoevelaken zijn gepauzeerd vanwege onder andere onvoldoende stikstofruimte, capaciteit en schaarse financiële middelen binnen het Mobiliteitsfonds. Vooruitlopend op het eerstgenoemde project wordt de verkeersveiligheid in de verbindingsboog van de A1 naar A30 verbeterd. De provincie Gelderland doet de planuitwerking. Naar verwachting zal deze verbetering in de periode 2027-2028 door Rijkswaterstaat worden uitgevoerd. Dit plan is een integraal onderdeel van het MIRT project A1-A30 Barneveld.

Op dit moment is geen zicht op de volledige herstart van het MIRT project A1-A28 Hoevelaken. Daarom is afgesproken dat het Rijk, in samenspraak met de regio, kijkt naar de mogelijkheden van fasering en opdeling in kleinere projecten. Daarnaast hebben Rijk en regio besloten ieder afzonderlijk €50 miljoen beschikbaar te stellen voor een maatregelenpakket uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040, ter mitigatie van de effecten van het pauzeren van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken. Deze afspraken staan in de MIRT-brief najaar 2024 (36 600A, nr.16) vermeld.

#### **Vraag 15**

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. 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?

#### **Antwoord**

Zowel de A58 Breda Tilburg als de A58 Annabosch-Galder zijn wegverbredingsprojecten die tijdelijk zijn gepauzeerd vanwege capaciteit, stikstofruimte en budget. Met name de grote stikstofopgave en weinig potentiële saldogevers in de omgeving zijn hier het probleem (36 410A, nr.9). Overgaan tot uitvoering is lastig zolang het stikstofprobleem niet is opgelost. In de tussentijd zullen rondom Breda

een aantal korte termijn maatregelen worden getroffen die bijdragen aan de bereikbaarheid van het gebied. Hiervoor is bij BO MIRT 2024 afgesproken dat zowel rijk als regio beiden €23 miljoen zullen investeren.

#### **Vraag 16**

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 sluzencomplex. 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 sluzen 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?

#### **Antwoord**

De reden dat dit MIRT-project is gepauzeerd is een gebrek aan stikstofruimte, budget en capaciteit bij Rijkswaterstaat. De passeertijd voor de Volkeraksluizen wordt jaarlijks gemonitord door Rijkswaterstaat. Op dit moment is de gemiddelde passeertijd nog binnen de gestelde prestatienorm. Mocht de passeertijd in de toekomst van de prestatienorm afwijken, dan kunnen er maatregelen genomen worden om de schutcapaciteit te vergroten. Ieder jaar wordt beoordeeld welke van de 17 gepauzeerde MIRT-projecten opnieuw opgestart zouden kunnen worden, waarbij de Volkeraksluizen ook worden bekeken. Voor het opnieuw opstarten van dit project is dan wel capaciteit bij Rijkswaterstaat en budget nodig.

#### **Vraag 17**

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. 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?

#### **Antwoord**

Met investeringen die worden gedaan in het openbaar vervoer wordt toegewerkt naar de gestelde doelen. Omdat investeringen in het openbaar vervoer veelal worden gedaan vanuit het mobiliteitsfonds, dat een meerjarige financieringsstructuur kent, kan de hoogte van de investeringen variëren per jaar. Dit hangt veelal samen met de fase waar infraprojecten zich in bevinden en de uitgaven die in dat jaar moeten worden gedaan.

#### **Vraag 18**

Kan de regering concreet aangeven op welke manier zij werkt aan een betaalbaar openbaar vervoer naast het in stand houden van de zogenoemde Bikkergelden?

#### **Antwoord**

De staatssecretaris van IenW spreekt met het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger en over het systeem als geheel. Voor met name de minder draagkrachtige reiziger wordt gekeken naar meekoppelkansen met het Social Climate Fund waar Nederland voorstellen voor kan indienen bij de Europese Commissie. In dat verband wordt gekeken naar een kortingsproduct met regionale focus voor bus, tram, metro én trein. Over de invulling van de korting op de brede doeluitkering en een structurele oplossing voor de NS-tarieven wordt de Kamer bij Voorjaarsnota nader geïnformeerd. Daarnaast worden de maatregelen uitgewerkt die naar aanleiding van de structurele impuls in het regionaal openbaar vervoer worden genomen door decentrale overheden om het openbaar vervoer op peil te houden dan wel te verbeteren. Hierover wordt de Kamer voorjaar 2025 geïnformeerd.

#### **Vraag 19**

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). Wanneer kan deze Kamer de resultaten van dit onderzoek verwachten?

#### **Antwoord**

Dit onderzoek is afgerond en met de Tweede Kamer gedeeld op 12 november met de MIRT-brief (36 600A, nr.16).

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Barry Madlener

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat - Openbaar Vervoer en Milieu,

C.A. Jansen