

Vergaderjaar 2023–2024

**36 410 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024**

**Nr. 24**

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

Vastgesteld 16 januari 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 september 2023 inzake over het MIRT Overzicht 2024 (Kamerstuk 36 410 A, nr. 7).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 15 januari 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

#### Vraag 1

Kunt u per MIRT-project waarbij (een deel) van het projectbudget wordt verschoven van aanleg naar instandhouding, specificeren om welk bedrag dit precies gaat, welk restant er overblijft en wat er met dat restant binnen dat project gebeurt?

#### Antwoord 1

Op 19 september is de Kamer geïnformeerd over de herprioritering van het MIRT<sup>1</sup>. In die Kamerbrief is (in tabel 2) per project aangegeven welk bedrag wordt verschoven, o.a. naar instandhouding. Daarnaast is in dezelfde brief (in tabel 3) het resterende projectbudget weergegeven. Deze resterende budgetten zijn primair bedoeld voor het weer opstarten van het project. De onderliggende opgaven van deze projecten zijn immer niet verdwenen. In samenspraak met de regio kan door het Rijk besloten worden om resterende Rijksmiddelen in te zetten voor alternatieve (mitigerende) maatregelen. Dit indien uit de nog uit te voeren regionale verdieping, waarbij dieper ingezoomd wordt op de impact van het pauzeren, hier noodzaak toe blijkt en indien deze maatregelen passen binnen het nog vast te stellen beoordelingskader. Dat laatste is voorzien voor de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving in het voorjaar van 2024. Op dit moment is het te vroeg om verder in te gaan op de concrete aanwending van de resterende projectbudgetten. Concrete besluiten hierover zijn aan een nieuw kabinet.

#### Vraag 2

Op welke wijze draagt u zorg voor het opnieuw verkrijgen van financiële middelen om op termijn de projecten weer te kunnen hervatten?

#### Antwoord 2

Op het Mobiliteitsfonds zijn momenteel geen vrij te besteden middelen. Alle middelen zijn bestemd voor (aanleg)projecten en mogelijke risico's bij deze projecten. Concrete besluiten over een budgettaire aanvulling van het Mobiliteitsfonds zijn aan een nieuw kabinet.

#### Vraag 3

Hoe zorgt u ervoor dat wegaanlegprojecten nu en in de toekomst betaalbaar blijven en welke risico's voorziet u als het gaat om de stijgende kosten?

#### Antwoord 3

Op dit moment spelen een aantal ontwikkelingen, zoals een hogere inflatie, krapte op de arbeidsmarkt (zowel voor de overheid als marktpartijen), stikstof en tekorten aan bouwmaterialen. Deze ontwikkelingen leiden tot kostenstijgingen en vertragingen, en daarmee onzekerheden, bij zowel de uitvoering van het huidige MIRT-portfolio als het in stand houden van de netwerken. Het is dus aannemelijk dat er de komende jaren er nog meer tegenvallers zich zullen voordoen.

Om de projecten in de toekomst betaalbaar te houden is met een scala aan samenhangende maatregelen een transitie in gang gezet waarmee invulling wordt gegeven aan de verbetering van de relatie tussen overheid en markt. Ten eerste werken we toe naar een infrasector waarin tussen opdrachtgever en opdrachtnemer beter en intensiever wordt samengewerkt gericht op het zo goed mogelijk benutten van de beschikbare expertise. Daarnaast werken we toe naar een sector die financieel gezond is en waarbij projectrisico's goed worden beheerst. Ten slotte versterken

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 8

we het innovatief en lerend vermogen in de sector. Op 1 juni 2023 bent u geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de ingezette transitie.<sup>2</sup>

Vraag 4

Welke wegaanlegprojecten verwacht u wel te kunnen realiseren in 2024?

Antwoord 4

In 2024 wordt er aan diverse MIRT-realisatieprojecten gewerkt. Dit betreffen de A16 Rotterdam, A24 Blankenburgverbinding, Zuidasdok, A9 Badhoevedorp-Holendrecht (SAA), Zuidelijke Ringweg Groningen, A1 Apeldoorn-Azelo, A27 Houten-Hooipolder en de A2 Het Vonderen-Kerensheide. De projecten ViA15 en Ring Utrecht zijn in afwachting van een uitspraak van de Raad van State.

Vraag 5

Kunt u aangeven op welke wijze u een bijdrage levert (financieel en in uitvoering) aan de elektrificatie van het spoor tussen Almelo en Hardenberg?

Antwoord 5

Naar aanleiding van de afspraken in het BO MIRT 2022 heeft lenW met ProRail en de Provincies Overijssel en Gelderland de afgelopen tijd samen gewerkt om te komen tot een techniekeuze voor de verduurzaming van de trajecten Almelo-Hardenberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. Overijssel heeft daarop besloten om de planuitwerking voor het elektrificeren van het traject Almelo-Hardenberg door ProRail in gang te zetten. lenW heeft geen middelen beschikbaar om aan deze opgave bij te dragen.

Vraag 6

Wanneer verwacht u enig perspectief te kunnen bieden als het gaat om het hervatten van wegaanlegprojecten? Welke maatregelen neemt u concreet om hier zo spoedig mogelijk mee verder te gaan?

Antwoord 6

Om Nederland bereikbaar te houden, zal lenW de gepauzeerde projecten gefaseerd herstarten als er op drie fronten (financieel, stikstof en capaciteit) voldoende ruimte is. Als meerdere projecten hier gelijktijdig aan voldoen, kan vooralsnog worden gedacht aan een voorkeursvolgorde op een weging van inhoudelijk belang (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en woningbouw), aandacht voor de regio en projectfase. Met de regio's wordt richting het BO MIRT 2024 toegewerkt naar een concrete strategie om de projecten weer op te starten, waarbij de ruimte en het commitment op de condities (financieel, stikstof en capaciteit) per project in beeld worden gebracht. Als onderdeel hiervan wordt verkend waar ruimte kan worden gezocht rond stikstofopgaven en slimme oplossingen met capaciteit uit regio, de markt, of (inhuur door) Rijkswaterstaat. Concrete besluiten hierover zijn echter aan een nieuw kabinet. Het is daarmee nu nog niet te zeggen op welke termijn projecten weer kunnen worden opgestart.

Vraag 7

Wat is de reden dat de N36 (nog) niet is opgenomen in het MIRT-projectenboek?

Antwoord 7

In 2022 is de aanpak van de € 200 miljoen voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen naar de Kamer gestuurd.<sup>3</sup> Hieronder vallen diverse

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 135

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1014

trajecten, waarbij het gaat om zowel kleinschalige maatregelen als grootschalige ingrepen, waaronder de verkeersveiligheidsaanpak van de N36. In het MIRT-overzicht 2023 is dit aangekondigd. Per abuis is voor de aanpak voor de Rijks-N-wegen in het kader van de € 200 miljoen geen nieuw (programma)blad opgenomen in het MIRT-overzicht van 2024. Dit wordt hersteld in het volgende MIRT-overzicht. Daarbij zal expliciet worden ingezoomd op de grootschalige maatregelen binnen de aanpak van bestaand beleid rondom de € 200 miljoen, waaronder de N36.

#### Vraag 8

Wat zijn de gevolgen, zowel financieel als operationeel, voor de Lelylijn in relatie tot het recent gepubliceerde rapport ten aanzien van de kwaliteit en stabiliteit van de bodem onder het spoor?

#### Antwoord 8

Operationeel zijn er nu geen gevolgen. Als besloten wordt tot de aanleg van de Lelylijn, dan zal bij de aanleg rekening gehouden worden met de bodemgesteldheid. Het effect op de kosten is voor nu nog niet te voorzien; bij de kostenraming van de diverse alternatieven die wordt opgesteld zal zo goed mogelijk (passend bij deze fase van de studie) rekening worden gehouden met de bodemgesteldheid. De keuze voor een bepaalde snelheid heeft ook een groot effect op de maatregelen die noodzakelijk zijn voor baanstabiliteit; een hogere snelheid betekent meer maatregelen. Als het nieuwe kabinet besluit minimaal 75% van de benodigde middelen voor de Lelylijn te reserveren kan een MIRT-verkenning gestart worden. In deze verkenning en de daaropvolgende planuitwerking worden de kosten voor bodemmaatregelen nader in kaart gebracht. Indien de bodemgesteldheid op delen van het traject onvoldoende blijkt, kan bijvoorbeeld gekozen worden voor het onderheien van het spoor. Dergelijke maatregelen zijn kostenverhogend.

#### Vraag 9

Kunt u de Kamer voorzien van een overzicht met de maatschappelijke baten, verwacht rendement, effecten op reistijd en benodigde investering van enerzijds de Lelylijn en anderzijds de Nedersaksenlijn?

#### Antwoord 9

Deze informatie wordt in de lopende MIRT-onderzoeken voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn op een rij gezet. In de onderzoeken wordt de opgave in kaart gebracht. Er wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaald tracé. Wel worden de effecten op de brede welvaart, de verwachte benodigde investeringen, het exploitatiesaldo en de reistijden op hoofdlijnen in kaart gebracht. Eind 2024 wordt alle beslisinformatie voor het MIRT-onderzoek opgeleverd. Een volgend kabinet kan dan het besluit nemen of MIRT-verkenningen gestart gaan worden voor deze twee lijnen, hiervoor is aanvullend budget nodig zodat minimaal 75%, maar liever 100%, van het benodigde investeringsbudget gedekt is. Bij een besluit tot start van een of twee verkenningen, zal in deze fase ook verder gekeken worden naar de effecten op brede welvaart en een maatschappelijke kosten/batenanalyse gemaakt worden.

#### Vraag 10

Kunt u aangeven welke maatregelen zijn genomen om de uitvoeringskracht van Rijkswaterstaat te vergroten om te realiseren dat er meer dan ooit wordt geïnvesteerd in onderhoud van het bestaande netwerk?

#### Antwoord 10

De productiegroei is een grote uitdaging gelet op de krapte in de arbeidsmarkt en overspannen (bouw)markt waarbij ook veel collega-overheden een beroep doen op dezelfde schaarse capaciteit. Stabiliteit in

de instandhoudingsopdracht en meerjarigheid zijn randvoorwaardelijk om tot groei van de productie te kunnen komen omdat deze elementen Rijkswaterstaat en de markt in staat stellen om te komen tot efficiëntie, innovatie en nieuwe manieren van werken. Een maximale inspanning is gedaan om de juiste randvoorwaarden voor Rijkswaterstaat te creëren, teneinde de nu beschikbaar gestelde middelen voor instandhouding (Beheer & Onderhoud en Vervanging & Renovatie oplopend tot ca € 3 miljard in 2030) te kunnen realiseren. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beschikbaar gestelde middelen zijn afgestemd op de productiecapaciteit.

Het opvoeren van de productie tot € 3 miljard in 2030 is mogelijk gemaakt door de extra middelen uit het Coalitieakkoord, en door de eerder aan de Kamer aangekondigde schuif binnen het Mobiliteitsfonds van aanlegprojecten naar instandhouding.

Om het productievermogen van Rijkswaterstaat te laten stijgen, is daarnaast ook interactie met de markt nodig. Met de transitieagenda «Op weg naar een vitale infrasector» is vanaf 2020 een transitie in gang gezet. Met een scala aan samenhangende maatregelen wordt invulling gegeven aan de verbetering van de interactie tussen Rijkswaterstaat en de markt. Met name portfolioachtige meerjarige contracten kunnen voor de toekomst een belangrijke bijdrage leveren aan het verhogen van de productie. Op 1 juni 2023 is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de ingezette transitie.<sup>4</sup>

#### Vraag 11

Kunt u aangeven of de volgende reguliere Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) in 2025 is gepland? En of er tussentijds bijstellingen zijn voorzien van de IMA 2021?

#### Antwoord 11

Met de vervroegde verkiezingen verandert de planning van de IMA. De Welvaart- en leefomgevingsscenario's (WLO), die een groot deel van de uitgangspunten van de IMA vormen, zijn vertraagd omdat het PBL zich heeft gericht op de doorrekening van de verkiezingsprogramma's. IenW heeft de afgelopen maanden gebruikt om een update uit te brengen op de IMA-2021 voor de nieuwe Tweede Kamer en het nieuwe kabinet. Op 18 december 2023 is de brief «Update Integrale Mobiliteitsanalyse»<sup>5</sup> naar de Kamer gestuurd, waarin vijf ontwikkelingen worden besproken die impact hebben op de prognoses zoals die in de IMA-2021 zijn gemaakt. De IMA-2021 is met deze update nog zeer geschikt om te gebruiken bij beleidsvorming.

De oorspronkelijke planning is dus vertraagd, en begin 2024 wordt besloten welke planning voor de volgende IMA wordt gevolgd. De vertraging biedt bijvoorbeeld ook kansen om post-covidgedrag beter in de modellen te implementeren. Er wordt nog in kaart gebracht welke opties er zijn en wat de bijbehorende planning is. Parallel wordt wel doorgewerkt aan de volgende IMA, zodat keuzes in die planning open blijven.

#### Vraag 12

Kunt u inzicht geven in de laatste cijfers rond de te verwachten autonome groei van mobiliteit?

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 135

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 21

## Antwoord 12

De ontwikkelingen van de korte en middellange termijn staan beschreven in het «Mobiliteitsbeeld 2023»<sup>6</sup> van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De laatste inzichten met betrekking tot de langetermijnprognoses zijn weergegeven in de brief «Update Integrale Mobiliteitsanalyse».<sup>7</sup>

## Vraag 13

Kunt u per gepauzeerd project een nader inzicht geven in de problemen met stikstof en personeel, en in het geval van stikstof aangeven in hoeverre de grenswaarde van 0,005 mol/ha/ja daarbij een rol speelt?

## Antwoord 13

### *Stikstof*

Voor stikstof geldt dat zo lang geen substantiële verbetering van natuurcondities in beeld is, slechts in beperkte mate mogelijkheden bestaan om projecten doorgang te kunnen laten vinden. Het gaat daarbij achtereenvolgens om de bestaande instrumenten van een ecologische beoordeling, intern en extern salderen en de zogenoemde ADC-toets (Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang, Compensatie). Die laatste toets vraagt een stevige onderbouwing dat er geen alternatieven zijn. Ook is de realisatie van natuurcompensatie complex.

De mate waarin extern salderen mogelijk is, hangt af van de beschikbaarheid van saldogevers. Bovendien is van belang in hoeverre in de betrokken Natura 2000-gebieden extern salderen mogelijk is. Onderbouwd moet worden dat de depositiedaling niet nodig is voor het bereiken van de natuurdoelen. Zo heeft de provincie Noord-Brabant gezien de slechte staat van instandhouding van veel natuurgebieden per 1 maart 2023 besloten om voorlopig geen besluiten meer te nemen waarin extern salderen is toegepast (met uitzondering van, onder voorwaarden, projecten met beperkte, tijdelijke depositie). Deze situatie verandert pas als de benodigde aanvullende maatregelen voor behoud van de natuur zijn geborgd. Dit maakt extern salderen lastig voor de projecten A58 Tilburg-Breda, A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught, InnovA58 Annabosch-Galder, A67 Leenderheide-Geldrop gelegen in de provincie, en de projecten A4 Haaglanden-N14 en A15 Papendrecht-Gorinchem, waarbij de verkeerseffecten reiken tot in Noord Brabant.

Voor stikstofberekeningen wordt momenteel een ondergrens van 0,005 mol/ha/jr gehanteerd. Deze ondergrens is niet wetenschappelijk/modeltechnisch onderbouwd, maar op advies van het RIVM gekozen om systeemtechnische redenen (voorkomen van het vastlopen of ernstig vertragen van AERIUS Calculator). Deze lage ondergrens in combinatie met de maximale rekenafstand van 25 km leidt tot grote onderzoekslasten voor ruimtelijke en maatschappelijke projecten, ook voor de gepauzeerde MIRT-projecten.

De mogelijkheid van een wetenschappelijke onderbouwing van een hogere ondergrens wordt op dit moment onderzocht. Het is echter nog niet duidelijk of een hogere ondergrens kan worden onderbouwd en zo ja, hoe hoog de grens dan zal zijn. Gevolg van een hogere wetenschappelijk/modeltechnisch onderbouwde ondergrens zou zijn dat de onderzoekslasten van het stikstofdepositieonderzoek voor de meeste gepauzeerde MIRT-projecten zullen afnemen. Depositiebijdragen van een project onder een wetenschappelijk/modeltechnisch onderbouwde ondergrens zijn niet toe te rekenen aan dat project, omdat onzeker is of de berekende waarde

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 434

<sup>7</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 21

overeenkomt met de werkelijkheid. Deze depositiebijdragen hoeven daarom niet projectspecifiek beoordeeld te worden en mogelijk significant negatieve gevolgen hoeven niet projectspecifiek gemitigeerd of gecompenseerd te worden. Dat betekent niet dat depositiebijdragen onder een wetenschappelijk/modeltechnisch onderbouwde ondergrens niet relevant zijn. Deze bijdragen maken deel uit van de totale stikstofdepositie in Nederland. De lidstaat is verantwoordelijk om maatregelen te nemen om verslechtering van beschermde natuur tegen te gaan als gevolg van die totale depositie.

Onder het regime van het Programma aanpak stikstof (PAS) bestond een beleidsmatig gekozen grenswaarde van 1 mol/ha/jr, waaronder geen natuurvergunning nodig was. De Europese rechter heeft hierover geoordeeld dat een dergelijke beleidsmatig gekozen grenswaarde alleen mogelijk is als in een passende beoordeling met voldoende wetenschappelijke zekerheid vaststaat dat projecten die hieronder vallen, geen schadelijke gevolgen hebben voor de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden. Dat bleek in de passende beoordeling voor het PAS niet het geval.

In de Kamerbrief van 19 september 2023<sup>8</sup> zijn de beschikbare inzichten per project ten aanzien van stikstof als volgt nader geuid:

#### 1. N35 Wijthmen-Nijverdal

Het project is net opgestart, op dit moment zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen beschikbaar. Het projecttracé en diverse wegvakken met mogelijke verkeersaantrekkende werking liggen dichtbij meerdere Natura 2000-gebieden, waardoor daar een relatief hoge depositiebijdrage wordt verwacht. In totaal liggen 11 Natura 2000-gebieden binnen de maximale rekenafstand van 25 km.

#### 2. A9 Rottepolderplein

Voor het bestaande ontwerp zijn al verkeers- en stikstofberekeningen en een natuurtoets gedaan. Daaruit blijkt dat het weliswaar om een relatief beperkte projectbijdrage gaat, maar waarvoor toch mitigatie nodig is. Bovendien leidt het project tot een depositiebijdrage op 7 verschillende verspreid gelegen gebieden, waarvoor veel saldogevers nodig zijn. De verwachting is dat er voor de duingebieden relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar zijn.

Over de beëindiging van de MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein is de Kamer recent geïnformeerd.<sup>9</sup>

#### 3. A58 Tilburg-Breda

Voor het project zijn stikstofberekeningen gedaan met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage op Ulvenhoutse Bos en in mindere mate op 5 andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen 14 Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden. In de buurt van Ulvenhoutse Bos zijn weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

#### 4. A27 Zeewolde-Eemnes

Uit een quick scan volgt dat 14 gebieden in 4 provincies binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn. Bij een deel van de gebieden, zoals

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 9

<sup>9</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 22

Oostelijke Vechtplassen en Naardermeer, zijn relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

#### 5. A15 Papendrecht-Gorinchem

Voor dit project zijn stikstofberekeningen gedaan. Hieruit blijkt een projectbijdrage op 13 gebieden in 4 provincies. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn.

#### 6. A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage op Rijntakken en in mindere mate op 5 andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen 15 Natura 2000-gebieden in 6 provincies. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn.

#### 7. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Het betreft een project dat wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht waaraan het Rijk een financiële bijdrage levert. Er wordt verkeersaantrekende werking op de NRU verwacht. Het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op korte afstand van de NRU. Voor dit gebied zijn relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

#### 8. InnovA58 Annabosch-Galder

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage van ca. 70 mol/ha/jr op Ulvenhoutse Bos en in mindere mate op 4 andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen naar verwachting 9 Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden. In de buurt van Ulvenhoutse Bos zijn weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

#### 9. A67 Leenderheide-Geldrop

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand 5 km. Op basis daarvan blijkt al een projectbijdrage van 5–7 mol/ha/jr op twee Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen naar verwachting 9 Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden.

#### 10. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren

Dit project is nog niet opgestart. Hiervoor zijn nog geen verkeers- en stikstofberekeningen beschikbaar. Onduidelijk is of sprake zal zijn van verkeersaantrekende werking. Alleen al binnen 25 km rondom het projectgebied liggen 17 Natura 2000-gebieden.

#### 11. A1/A30 Barneveld

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een projectbijdrage van ca. 8 mol/ha/jr op Veluwe en in mindere mate op twee andere Natura 2000-gebieden. Om dit te mitigeren, zijn relatief veel saldogevers nodig. Met een maximale rekenafstand van 25 km zal het om meer gebieden gaan.

#### 12. A4 Haaglanden-N14

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd die een projectbijdrage laten zien op 15 gebieden in 4 provincies, waaronder Noord-Brabant. Dat betekent dat relatief veel saldogevers nodig zijn. Ook gaat het om een relatief grote bijdrage op duingebieden. De verwachting is dat hiervoor relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar zijn.



### 13. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt het te gaan om een projectbijdrage op 19 gebieden in 5 provincies, waaronder 34 mol/ha/jr op Veluwe. Om dit te mitigeren, zijn relatief veel saldogevers nodig.

### 14. Volkeraksluizen

De laatste studies en berekeningen van dit projecten dateren uit de periode voor de stikstofproblematiek. Derhalve zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. De oorspronkelijke scope van het project betreft extra capaciteit bij de sluis door aanleg van een nieuwe extra kolk, mogelijk zal dit extra scheepvaart aantrekken en zijn stikstofberekeningen nodig. Alleen al binnen 25 km rondom het sluzencomplex liggen geheel of gedeeltelijk vijf Natura 2000-gebieden.

### 15. Kreekraksluizen

Dit betreft een reservering voor een nog op te starten project en was ook nog niet opgenomen in het MIRT Overzicht. Derhalve zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. Aanleiding is een (mogelijk) capaciteitsknelpunt waarbij als scope van het op te starten project in eerste instantie werd gedacht aan aanleg van een nieuwe, extra kolk om capaciteit bij de sluis te vergroten. Mogelijk zal dit extra scheepvaart aantrekken en zijn stikstofberekeningen nodig. Alleen al binnen 25 km rondom het sluzencomplex liggen geheel of gedeeltelijk 6 Natura 2000-gebieden en enkele Vlaamse gebieden.

### 16. Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Dit project is nog niet opgestart en er zijn nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. Rondom het projectgebied liggen diverse Natura 2000-gebieden, maar onduidelijk is of er sprake zal zijn van verkeersaantrekkende werking. Een substantiële toename van de omvang van het scheepvaartverkeer wordt niet verwacht. Door het verdiepen van de vaargeul kan er wel efficiënter worden gevaren, door ofwel met meer vracht, dan wel met grotere schepen te varen. Gezien de samenhang met andere projecten, zoals sluis Kornwerderzand wordt momenteel bezien of er een meekoppelkans met een HWBP<sup>10</sup>-project is vorm te geven voor de baggeropgave.

Eén van de genoemde zeventien gepauzeerde projecten, te weten Innova58, is feitelijk geen aanlegproject maar een risicoreservering voor de innovatieve opgave van het trajectdeel Eindhoven-Tilburg. Daarom is dit project in bovenstaande opsomming niet opgenomen.

### *Capaciteit*

Naast voldoende financiële middelen en stikstofruimte, moet nog steeds rekening worden gehouden met de omvang van de Rijkswaterstaatformatie. Rijkswaterstaat staat voor de grootste instandhoudingsopgave ooit, die is gekoppeld aan wat maakbaar is. Dit betekent dat keuzes moeten worden gemaakt wanneer welke werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Of het financieren van extra capaciteit enige oplossing biedt is hoogst onzeker, vanwege de schaarste op de arbeidsmarkt. Wel kan uit gesprekken met de regio blijken dat er andere slimme oplossingen geboden kunnen worden, bijvoorbeeld met capaciteit uit de regio. Daarbij dient opgemerkt te worden dat markt en regionale partners ook te maken hebben met personele krapte.

---

<sup>10</sup> Hoogwaterbeschermingsprogramma

#### Vraag 14

Kunt u een stand van zaken geven van de gesprekken met de regio over de gepauzeerde projecten?

#### Antwoord 14

lenW hecht zeer aan een regelmatige afstemming tussen het ministerie en de regio's. In 2023 hebben daarom ook doorlopend gesprekken plaatsgevonden. Ten eerste op projectniveau om de implicaties per project in beeld te brengen. Ten tweede op nationaal niveau, waarbij die overleggen bij aanvang vooral gericht waren op het informeren van de regio's over de aanleiding van de herprioritering en de toelichting op de door ons gemaakte keuzes. De tweede helft van 2023 ging het over het in beeld brengen van de implicaties op netwerkniveau en het gezamenlijk oppakken van het vervolg. Ook is een bestuurlijke kopgroep met verschillende gedeputeerden gevormd om gezamenlijk het proces en de voortgang te bespreken. In 2024 werken Rijk en regio samen aan de uitvoering van de regionale verdieping (per project) die meer inzicht moet gaan bieden in de impact op lokaal niveau en de vaststelling en toepassing van een beoordelingskader waar een eventuele inzet van rijksbudget voor mitigerende maatregelen aan getoetst gaat worden. In 2024 zullen, net als in 2023, voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT ook Bestuurlijke Overleggen Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT plaatsvinden. Deze bestuurlijke overleggen borgen dat er voldoende ruimte is voor het bespreken van regio-overstijgende vraagstukken rond de herprioritering, voordat er op projectniveau afspraken worden gemaakt tijdens de reguliere MIRT-overleggen.

#### Vraag 15

Kunt u aangeven of er ook andere definities van filezwaarte zijn, zoals totaal reistijdverlies? En kunt u aangeven waarom u voor deze definitie kiest?

#### Antwoord 15

Binnen lenW worden de meetwaarde filezwaarte (aantal km file maal het aantal minuten dat de file duurt), reistijdverlies (in voertuigverliesuren (VVU)), economische verlieskosten (in euro's) en reistijdverlies per weggebruiker (in minuten) gehanteerd binnen het domein files. De keuze om de Filetop-50 in filezwaarte uit te drukken kent meerdere redenen:

- Dit sluit aan op hoe bijvoorbeeld de ANWB files in beeld brengt, en voor de vergelijkbaarheid wordt deze wijze sinds 2009 ook in het MIRT-overzicht gebruikt. Om een zo consequent mogelijke reeks van file top 50's op te leveren wordt dezelfde meetwaarde gebruikt als die in de voorgaande jaren.
- De keuze tussen reistijdverlies en filezwaarte is niet eenvoudig. Reistijdverlies geeft een completer beeld over het totaal aantal gehinderden. Filezwaarte sluit beter aan bij de beleving van filelengte en komt overeen met de lengtes die bij weggebruikers beschikbaar is via de verkeersinformatie. Bij rapportages naar externe gebruikers (zoals de MIRT en de Rapportage Rijkswegennet) is het gebruik van filezwaarte als meetwaarde gebruikelijk. Deze indicator is het eenvoudigste uit te leggen en sluit over het algemeen aan bij de beleving.
- Files zijn slechts een subset van alle congestie. Een file moet immers een minimale lengte (2 km) en een maximale snelheid (50 km/u) hebben. Reistijdverlies wordt over het algemeen gebruikt voor rapportages waarin alle congestie is opgenomen, en dus niet alleen de congestie binnen de «filedefinitie».
- Andere manieren om files in beeld te brengen zijn bijvoorbeeld economische verlieskosten van files: het aantal minuten vertraging maal de verlieskosten van die minuten (waarbij elk motief zoals

woon-werk, zakelijk, sociaal-recreatief of goederenvervoer een andere waarde vertegenwoordigt). Deze manier van kijken vindt u onder andere terug in de IMA-2021. Met de toenemende aandacht voor bereikbaarheid (van vitale maatschappelijke en economische voorzieningen) zoals in de Mobiliteitsvisie wordt uitgewerkt, ligt het voor de hand om steeds meer naar de reis- en verliestijden voor de weggebruiker te kijken: het verbeteren van reistijden is naast ruimtelijk en voorzieningenbeleid immers een knop voor het verbeteren van bereikbaarheid. Deze derde manier om naar files te kijken vindt u terug in meer recente exercities zoals de netwerkanalyse die is uitgevoerd in het kader van de herprioritering MIRT/Mobiliteitsfonds, die als bijlage bij de brief «Update Integrale Mobiliteitsanalyse» naar de Kamer is verstuurd.<sup>11</sup>

#### Vraag 16

Kunt u aangeven welke knelpunten nieuw zijn ten opzichte van vorig jaar, en welke juist zijn afgevoerd? Wat zijn de drie grootste stijgers in de top 50?

#### Antwoord 16

De nieuwe knelpunten ten opzichte van vorig jaar zijn:

- A58 Tilburg-Eindhoven (bij knooppunt Batadorp)
- A2 's-Hertogenbosch-Utrecht (tussen Zaltbommel en Waardenburg)
- A50 Oss-Arnhem (tussen Ravenstein en knooppunt Bankhoef)
- A44 Amsterdam-Wassenaar (tussen Leiden-Zuid en Wassenaar N44 Deijlerweg)

Afgevoerde knelpunten:

- A20 Gouda-Hoek van Holland (tussen Rotterdam-Crooswijk en Rotterdam-Schiebroek)
- A1 Amersfoort-Amsterdam (tussen knooppunt Hoevelaken en Amersfoort-Noord)
- A13 Rijswijk-Rotterdam (tussen Rotterdam the Hague Airport en knooppunt Kleinpolderplein)
- A16 Rotterdam-Breda (tussen hoofdrijbaan Rotterdam-Kralingen en Rotterdam-Feijenoord)
- A4 Den Haag-Rotterdam (tussen Beneluxtunnel en knooppunt Benelux)

De drie grootste stijgers:

- A16 Breda-Rotterdam (bij knooppunt Terbregseplein/Rotterdam-Prins Alexander)
- A59 's-Hertogenbosch-Zonzeel (bij knooppunt Hooipolder)
- A2 Utrecht-'s-Hertogenbosch (tussen Waardenburg en Zaltbommel)

#### Vraag 17

Kunt u aangeven of en, zo ja, hoe elk van de gepauzeerde wegprojecten (zoals A1/A28 knooppunt Hoevelaken en de A58 Breda-Tilburg) bijdragen aan het oplossen van de top 50 fileknelpunten?

#### Antwoord 17

Als een gepauzeerd wegproject bijdraagt aan het oplossen of verminderen van een top 50 fileknelpunt, dan is dat weergegeven in het MIRT-blad van het project. Voor knooppunt Hoevelaken (knelpunten 4, 12 en 37) en A58 Breda-Tilburg (knelpunt 22, 30, 40 en 42) is dat het geval. Dit is te vinden op pag. 164 (knooppunt Hoevelaken) en pag. 272 (A58 Breda-Tilburg) van het MIRT Overzicht 2024.

---

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

#### Vraag 18

Kunt u een overzicht geven van alle negen multimodale «Trans-European Transport Network (TEN-T)»-corridors? Draagt de Lelylijn met een eventueel toekomstige verbinding naar Hamburg bij aan een van deze corridors?

#### Antwoord 18

In de herziene TEN-T verordening die naar verwachting begin 2024 zal worden vastgesteld is sprake van de volgende 9 multimodale corridors:

- Rhine-Danube
- Atlantic
- North Sea-Rhine-Mediterranean
- Baltic Sea-Adriatic Sea
- Scandinavian-Mediterranean
- North Sea-Baltic
- Mediterranean
- Western Balkans-Eastern Mediterranean
- Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea

Wanneer de Lelylijn onderdeel is van een toekomstige grensoverschrijdende verbinding naar Bremen/Hamburg zal de Lelylijn aansluiten op de corridor Scandinavian-Mediterranean.

#### Vraag 19

Kunt u aangeven welke huidige projecten in beeld zijn voor een «Connecting Europe Facility (CEF)»-bijdrage in de periode 2021–2027 en voor welke omvang?

#### Antwoord 19

lenW en ProRail hanteren een groslijst van projecten die op basis van het MIRT worden verkend en voorbereid. Per oproep voor projectvoorstellen, meestal één keer per jaar, wordt gekeken welke projecten aansluiten bij de betreffende oproep en op dat moment voldoende zijn voorbereid. De EU stelt namelijk hoge eisen aan de «rijpheid» oftewel het zicht op tijdige uitvoering van projecten.

Er zijn geen vaste afspraken over bijdragen per lidstaat. Bij het CEF gaat het altijd om cofinanciering. Lidstaten kunnen bij elke oproep zelfstandig of samen met andere lidstaten en private partijen projectvoorstellen indienen. In de praktijk zijn bij elke oproep meer projectvoorstellen dan waarvoor EU-budget beschikbaar is. Bij de selectie van projecten bewaakt de Europese Commissie de gebalanceerde ontwikkeling van het Europese transportnetwerk.

Voor de periode 2021–2027 is het budget waarvoor Nederland en de andere lidstaten projectvoorstellen kunnen indienen € 14,5 miljard. Aan welke Nederlandse projecten een bijdrage uit het CEF is verleend sinds 2014 is terug te vinden in het dashboard van de Europese Commissie.<sup>12</sup> Bijgevoegd is een lijst met projecten die al zijn geselecteerd voor een CEF-subsidie maar waarvoor de subsidieovereenkomst nog niet is ondertekend (deze projecten staan nog niet in het dashboard). In totaal ontvangen lenW en ProRail in de periode 2021–2023 € 90 miljoen uit het CEF.

#### Vraag 20

Kunt u de inzet verduidelijken voor de derde tranche van de impuls verkeersveiligheid 2024? En kunt u daarbij aangeven welke verdeling tussen doelen (waaronder fietsveiligheid en 30 km-zones) worden nastreefd?

<sup>12</sup> [https://cinea.ec.europa.eu/our-projects\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/our-projects_en)

#### Antwoord 20

Met de investeringsimpuls verkeersveiligheid wordt invulling gegeven aan de doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 om van tevoren initiatief te nemen om risico's aan te pakken, in plaats van pas maatregelen treffen als er een ongeluk is gebeurd. De beschikbare middelen worden op zodanige wijze besteed zodat de grootste verkeersrisico's worden aangepakt.

De medeoverheden hebben de afgelopen twee tranches gewerkt aan (regionale) risicoanalyses op basis waarvan uitvoeringsprogramma's zijn opgesteld waarin de belangrijkste problemen worden aangepakt door gericht (kosten)effectieve maatregelen te treffen. Wanneer deze maatregelen op zogenaamde «menukaart» van de derde tranche staan, kunnen zij een Rijksbijdrage ontvangen van maximaal 50%. Op de menukaart staan alleen bewezen effectieve maatregelen, waarvan een groot aantal bijdragen aan fietsveiligheid, zoals het verbreden van fietspaden, het aanleggen van een vrij liggend fietspad en het aanleggen van een fietsstraat. Ook kunnen maatregelen genomen worden op 30 km/uur wegen, zoals het aanleggen van een kruispuntplateau of het creëren van een schoolzone. De maatregelen verschillen per medeoverheid, waardoor een verdeling tussen doelen niet op voorhand te maken is.

Over de precieze opzet van de derde tranche van de impuls verkeersveiligheid wordt de Kamer in het eerste kwartaal van 2024 geïnformeerd.

#### Vraag 21

Kunt u het implementatieplan 740 metertreinen, dat in het najaar 2023 was voorzien, aan de Kamer toezenden?

#### Antwoord 21

Het toegezegde implementatieplan 740 meter treinlengte wordt op dit moment nog uitgewerkt. Zodra het gereed is, zal het implementatieplan gedeeld worden met de Kamer. In de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer van begin 2024 zal de Kamer nader geïnformeerd worden over de stand van zaken van het dossier 740 meter treinlengte en de samenhang met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, waarvan recentelijk een eerste uitwerking naar de Kamer toegestuurd is.

#### Vraag 22

Kunt u aangeven hoe de verdeling van de middelen tussen betere fietsaansluitingen richting ov-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen voor het programma fiets is?

#### Antwoord 22

Voor de (voorgenomen) verdeling van de middelen van ongeveer € 780 miljoen voor het per fiets bereikbaar maken van nieuwe woningen door betere fietsaansluitingen richting ov-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen wordt u verwezen naar de onderstaande twee (ontwerp)regelingen. In deze regelingen staan alle maatregelen, waaronder alle fietsmaatregelen, beschreven per gemeente die vanuit het Rijk mede bekostigd worden.

De «Regeling houdende regels voor verstrekking van specifieke uitkeringen voor bovenplanse infrastructurele voorzieningen om op korte termijn grootschalige woningbouwlocaties te realiseren» is op 29 september 2023 in de Staatscourant gepubliceerd.<sup>13</sup> De «Ontwerp-

<sup>13</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 76

Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw» is op 12 december 2023 aan de Kamer aangeboden.<sup>14</sup>

#### Vraag 23

Kunt u aangeven hoe het staat met het bereik van de doelen van de tweede etappe schaalessprong fiets om 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017 te hebben, en hoe de elektrische fiets wordt gebruikt tot afstanden van 15 kilometer en als belangrijke schakel in de ketenreis?

#### Antwoord 23

Het doel van 20%-groei van fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017 wordt naar verwachting gehaald. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwacht in 2028 een groei van 20% in fietskilometers ten opzichte van 2019. Tussen 2017 en 2019 was er ook sprake van een groei van enkele procenten. Het fietsgebruik lag in 2022, na een dip in de coronaperiode, weer op het niveau van 2019.

Het aandeel van de elektrische fiets in het aantal fietskilometers neemt snel toe: in 2022 betrof dit 37%. De gemiddelde fietsafstand op de elektrische fiets is 5,6 km (3,2 km voor de gewone fiets). Voor woon-werkverkeer zijn mensen bereid tot ongeveer 9,5 km te fietsen op de elektrische fiets. 40% van de treinreizigers komt op de fiets naar het station. Het is niet bekend hoeveel daarvan met de elektrische fiets is.

#### Vraag 24

Kunt u aangeven hoe de ambitie ten aanzien van het internationale treinverkeer samen met de betrokken stakeholders, nationaal en internationaal, verder wordt uitgewerkt? Zijn er andere grensoverschrijdende verbindingen in beeld zoals Hamont-Weert?

#### Antwoord 24

Er wordt veel belang gehecht aan spoorverbindingen de grens over, met name ook vanwege de potentie voor de grensregio's. Het werkprogramma Internationaal Spoor,<sup>15</sup> dat in september 2022 met de Kamer gedeeld is, geeft een overzicht van hoe er invulling gegeven wordt aan de verschillende internationale ambities op het spoor en hoe daarbij samengewerkt wordt met de sector, regionale overheden en buurlanden. Weert-Hamont-Antwerpen is slechts één van de verbindingen waaraan gewerkt wordt. De verbinding naar Aken, de IC Berlijn en de IC Brussel zijn andere voorbeelden. Met een Kamerbrief internationaal spoor wordt de Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang op de verschillende dossiers en nieuwe ontwikkelingen.

#### Vraag 25

Kunt u de laatste stand van zaken geven van de MIRT-verkenning OV en Wonen in Utrecht?

#### Antwoord 25

Met het BO MIRT van november 2022 is de analysefase afgerond. Van de verschillende oplossingsrichtingen die zijn onderzocht, zijn uiteindelijk vier kansrijke maatregelen overgebleven waarop in 2023 verder is gestudeerd in de beoordelingsfase. In deze beoordelingsfase wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief. In het afgelopen jaar was het opstellen en vaststellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) waarin richting wordt gegeven voor de onderzoeks- en beoordelingskaders een belangrijke mijlpaal.<sup>16</sup> Naar verwachting wordt de beoorde-

<sup>14</sup> Kamerstuk 34 682, nr. 181

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 994

<sup>16</sup> <https://www.programma-uned.nl/ov-en-wonen/default.aspx>

lingsfase in de eerste helft van 2024 afgerond. Op basis van deze beslisinformatie zal bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden.

#### Vraag 26

Kunt u aangeven of en, zo ja, hoe er nog doorgewerkt wordt aan het gepauzeerde project A28/A1 knooppunt Hoevelaken? Welk deel van de resterende 473 miljoen euro is al contractueel verplicht? In hoeverre is stikstof een probleem voor de verdere aanpak?

#### Antwoord 26

Het bedrag van € 473 miljoen is opgebouwd € 365 miljoen realisatiebudget en € 108 miljoen planflexibel budget. In dit budget is ook de regionale bijdrage van € 44 miljoen verdisconteerd. Een deel van de € 473 miljoen is nodig om reeds bestaande contractuele verplichtingen te realiseren: afronding lopende onderzoeken (aanvullend geluidsonderzoek) en overeenkomsten (bijvoorbeeld grondverwerving), bijdrage aan reeds genomen compenserende maatregelen (bos- en natuurcompensatie), vernieuwing Arkervaartbrug en de aanleg van een geluidsscherm bij Terschuur.

In de Kamerbrief van 19 september 2023<sup>17</sup> is met de Kamer gedeeld dat voor het project A1/A28 Hoevelaken stikstofberekeningen zijn uitgevoerd. Daaruit blijkt het te gaan om een projectbijdrage in 19 gebieden verdeeld over vijf provincies, waaronder 34 mol/ha/jr op de Veluwe. Om dit te mitigeren, zijn relatief veel saldogevers nodig. Onderzocht moet worden of met de verwerving van stikstofruimte deze effecten kunnen worden voorkomen. Daarvoor is van belang dat in de betrokken provincies stikstofruimte kan worden verworven.

#### Vraag 27

Kunt u aangeven in hoeverre er nog doorgewerkt wordt aan het gepauzeerde project N35 Wijthmen-Nijverdal en in hoeverre stikstof of personeel een probleem vormen wanneer er voldoende middelen zijn

#### Antwoord 27

Op dit moment wordt doorgewerkt aan de verkenning, waarin de problemen en de daarvoor bedachte oplossingen in beeld worden gebracht. In het eerste kwartaal van 2024 wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage gelegd, waarin de reikwijdte en het detailniveau van kansrijke alternatieven en varianten worden vastgelegd. Voor deze verkenning zal een voorkeursalternatief (zonder investeringsbeslissing) worden afgesloten. Mocht vanuit het Rijk voldoende budget beschikbaar komen om het voorkeursalternatief te realiseren, kan een formele voorkeursbeslissing (inclusief investeringsbeslissing) worden genomen. Als er minimaal € 85 miljoen extra vanuit het Rijk beschikbaar wordt gesteld, kan de afspraak met de provincie Overijssel voor een 50/50 financiering van deze verkenning worden nagekomen. Momenteel resteert nog Rijksbudget van € 15 miljoen voor de verkenning.

Met eventueel extra budget is nog niet de benodigde stikstofruimte en personele capaciteit beschikbaar voor de verdere planuitwerking. Ten aanzien van stikstof is in de Kamerbrief<sup>18</sup> van 19 september 2023 met de Kamer gedeeld dat 11 Natura 2000-gebieden binnen de maximale rekenafstand van 25km van het projecttracé en diverse wegvakken met mogelijke verkeersaantrekkende werking liggen. Als gevolg daarvan wordt een relatief hoge depositiebijdrage verwacht. Voor deze gebieden moet de depositiebijdrage worden berekend en vervolgens worden

<sup>17</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 9

<sup>18</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 9

beoordeeld in hoeverre daarvan mogelijke significante effecten worden verwacht. Vervolgens moet worden onderzocht of met de verwerving van stikstofruimte deze effecten kunnen worden voorkomen.

Naast voldoende financiële middelen en stikstofruimte, moet nog steeds rekening worden gehouden met de omvang van de Rijkswaterstaatformatie. Rijkswaterstaat staat voor de grootste instandhoudingsopgave ooit, die is gekoppeld aan wat maakbaar is. Dit betekent dat keuzes moeten worden gemaakt wanneer welke werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Of het financieren van extra capaciteit enige oplossing biedt is hoogst onzeker, vanwege de schaarste in de markt. Wel kan uit gesprekken met de regio blijken dat er andere slimme oplossingen geboden kunnen worden, bijvoorbeeld met capaciteit uit de regio. Waarbij opgemerkt dient te worden dat markt en regionale partners ook te maken hebben met personele krapte.

#### Vraag 28

Tegen de achtergrond van de uitspraak in het MIRT-onderzoek aangaande de Lelylijn dat er in de voorbereidingsfase wordt gekeken hoe economie, woningbouw en een betere bereikbaarheid elkaar kunnen versterken, welke rol speelt de sociale impact die de Lelylijn mogelijk kan hebben op de noordelijke provincies in de voorbereidingsfase?

#### Antwoord 28

Voor de Lelylijn wordt als onderdeel van het MIRT-onderzoek door TNO gewerkt aan het in kaart brengen van de effecten van de mogelijke aanleg van de spoorlijn op brede welvaart. De sociale impact is daar ook onderdeel van. Het onderzoek van TNO is onderdeel van de beslisinformatie die eind dit jaar wordt opgeleverd. Een besluit tot vervolg is aan een volgend kabinet.