

**36 800-A Vaststelling van de begrotingsstaten van het Mobiliteitsfonds (A) voor het jaar 2026 (Samenhangende met de Miljoenennota)**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

1	<p><b>Vraag BBB:</b></p> <p>In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vloeien miljarden naar projecten in de Randstad, zoals het Zuidasdok, terwijl er voor cruciale regionale aders zoals de N36, de flessenhals Meppel-Zwolle en de N50 bij Kampen gevochten moet worden voor enkele miljoenen. Is de regering van mening dat de uitgaven aan infrastructuur in de regio en de Randstad voldoende in balans zijn? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord waarin ook aandacht is voor brede welvaart en het rapport 'Elke regio telt'.</p>
	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Vorig jaar is op verzoek van het Tweede Kamerlid Pierik uitgezocht in welke provincies de investeringen van 5 jaar MIRT-afspraken landden.<sup>1</sup> In totaal tellen die investeringen in de drie provincies die klassiek tot de Randstad worden gerekend (Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht met totaal circa 8 miljoen inwoners) op tot € 10,395 miljard. In de andere negen provincies (circa 10 miljoen inwoners) tellen de investeringen in die periode op tot € 10,461 miljard. Wat het Kabinet betreft is dat een billijke verdeling. Het kabinet heeft daarbij het uitgangspunt dat elke regio telt, en elke regio ook zijn eigen bereikbaarheidsopgaven heeft, juist ook vanuit het perspectief van brede welvaart.</p> <p>In de achterliggende periode is daar vanuit het Rijk uitdrukking aan gegeven in de Mobiliteitsvisie en de introductie van een bereikbaarheidspeil (zie Bereikbaarheid op Peil, 2025).<sup>2</sup> Het kabinet heeft in de op 24 april aan de Eerste Kamer verzonden Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat<sup>3</sup> duidelijk gemaakt in deze kabinetsperiode verder voort te bouwen op de ingeslagen weg met een mobiliteitsvisie op bereikbaarheid van essentiële voorzieningen, overal in Nederland. Waarbij het nadrukkelijk de intentie is om de bereikbaarheid in de regio op peil te houden, bijvoorbeeld door vormen van publieke mobiliteit.</p> <p>Het bereikbaarheidspeil maakt het mogelijk om de ontwikkeling van bereikbaarheid in alle regio's van Nederland te gaan monitoren. Bij de toepassing hiervan is een integrale aanpak voorzien, waarbij naar alle vormen van vervoer wordt gekeken, evenals naar de locaties van relevante voorzieningen. Deze toepassing vindt gebiedsgericht plaats. De eerste stap daarbij is het opstellen van regionale bereikbaarheidsanalyses door de regionale overheden. Daarvoor is samen met de regionale bestuurlijke partners begin dit jaar een plan van aanpak vastgesteld. Op dit moment geeft het Rijk samen met de partners in alle regio's van Nederland hier uitwerking aan zodat komend jaar inzicht met betrokkenheid van de regio's inzicht ontstaat in de multimodale bereikbaarheid in elke regio. In dit overzicht is ook expliciet aandacht voor de brede welvaartsaspecten.</p>
2	<p><b>Vraag BBB:</b></p>

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 36 600-A, nr. 57.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 31 305, nr. 489.

<sup>3</sup> Brief met kenmerk IENW-BSK-2026/77184 (Kamerstuknummer nog niet bekend).

	<p>Wanneer gaat de regering aan de slag met knooppunt Hoevelaken en wordt er wel of niet versneld geïnvesteerd in de verbreding van de A28 richting Noord-Nederland? Graag ontvangen deze leden een toelichting met de afwegingen.</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>In de MIRT-brief die onlangs naar de Tweede Kamer is verstuurd, is aangegeven dat, ondanks de breed gedeelde ambitie, de randvoorwaarden nu niet kunnen worden ingevuld voor een (gefaseerde) herstart van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.<sup>4</sup></p> <p>In het bij de Kamerbrief gevoegde “Plan van aanpak (Routekaart) A1/A28 Knooppunt Hoevelaken Variant 4” is aangegeven welke vervolgstappen hiervoor nodig zijn. Op dit moment is geen concrete planning voor deze vervolgstappen af te geven. Wel is afgesproken dat Rijk en regio gezamenlijk de mogelijkheden in de aanpak van de stikstofopgave verkennen. Ook verkent het Rijk welke ontwerpstappen voor A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4’ mogelijk zijn, zodat er tijdig een ontwerp ligt dat als basis dient voor het vervolg. In de MIRT-najaarsbrief wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.</p> <p>In de scope van variant 4 is een verlenging van de spitsstrook op de A28 richting het zuiden voorzien. Een verbreding van de A28 richting het noorden zit niet in variant 4, maar maakt onderdeel uit van het oorspronkelijke OTB A1/A28 Knooppunt Hoevelaken. Daarvoor geldt eveneens dat er op dit moment geen concrete planning voor vervolgstappen afgegeven kan worden. Wel wordt een aantal kleine inframaatregelen uitgevoerd tussen Amersfoort en Hoogeveen met als doel de verkeersveiligheid en doorstroming op dit traject te verbeteren. Het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (en A1/A30 Barneveld) is ook onderdeel van de brede integrale afweging Mobiliteitsfonds/Deltafonds.</p>
3	<p><b>Vraag BBB:</b></p> <p>De BBB-fractie heeft in de Tweede Kamer in de Voorjaarsnota gestreden voor 1,9 miljard voor de Nedersaksenlijn en gezorgd dat er geld voor de Lelylijn behouden bleef. Is de regering bereid om de Lelylijn op korte termijn realistisch en gefaseerd te gaan aanleggen, te beginnen met het traject Groningen-Drachten? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.</p>
	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het tracédeel Groningen-Drachten is een van de duurdere tracédelen van de Lelylijn, waarbij de kosten in het MIRT-onderzoek op circa € 4,5 miljard zijn ingeschat voor geëlektrificeerd dubbelspoor geschikt voor 200 km/u. Het gaat hier alsnog om een zeer grote investering, met weinig reizigersvoordelen. Op de Aanvullende Post is nog € 657 miljoen beschikbaar voor de Lelylijn. Voor een gefaseerde aanleg van Groningen-Drachten is daarmee - los van het antwoord op de vraag naar de wenselijkheid - ruim onvoldoende budget beschikbaar voor het starten van een verkenning alleen maar voor dit tracédeel. Het kabinet ziet echter wel het belang van dit project en zal na de zomer komen met een appreciatie van het advies van dhr. Knot over de Lelylijn.</p>
4	<p><b>Vraag BBB:</b></p> <p>In provincies als Friesland, Groningen en Drenthe dreigt een tegenvaller voor het regionale vervoer door kortingen op het studenten-ov. Op het platteland is het openbaar vervoer geen alternatief voor de auto. Hoe gaat deze regering ervoor zorgen dat er ook in de regio weer voldoende bussen of treinen rijden?</p>

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 11.

	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>In het bij antwoord 1 aangehaalde kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil van 2025 is aangegeven hoe met het instrument van het bereikbaarheidspeil de (integrale) bereikbaarheid van voorzieningen in beeld wordt gebracht. Een belangrijke stap hierbij is het opstellen van regionale bereikbaarheidsanalyses door de medeoverheden, met hun bevoegdheid en verantwoordelijkheden in de regionale bereikbaarheid en hun inzichten in de regionale en lokale staat van bereikbaarheid. Daarbij wordt naar alle modaliteiten gekeken. Op basis van die bereikbaarheidsanalyses kan met de regio het gesprek gevoerd worden over het na te streven niveau van multimodale bereikbaarheid en de rol van het OV daarbinnen.</p>
5	<p><b>Vraag BBB:</b></p> <p>De havenkade van Terschelling verkeert in slechte staat waardoor de ondernemers, de bevoorrading en de toerismesector gevaar lopen. Is de regering hiermee bekend en, zo ja, wat gaat de regering hieraan doen?</p>
	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>De regering is bekend met de kadeproblematiek van Terschelling. Op 11 mei jl. is de Tweede Kamer middels een Kamerbrief (Kamerstukken II, 29 684, nr. 307) geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg tussen Rijk, provincie Fryslân en gemeente Terschelling.</p> <p>Zoals toegelicht in die brief, zetten Rijk en regio samen de schouders onder deze opgave. Daarom heeft de minister van IenW aan de gemeente Terschelling en de provincie Fryslân commitment uitgesproken om 50% te bekostigen. De provincie Fryslân en gemeente Terschelling bekostigen de overige 50%. De voorgenomen oplossing betreft het herinrichten van de Willem Barentszkade en het gedeeltelijk herstellen van de werkhaven. Deze oplossing heeft een levensduur van 100 jaar. De dekkingsopgave van de taakstellende rijksbijdrage loopt mee in de brede herprioritering en integrale afweging van het Mobiliteitsfonds.</p>
6	<p><b>Vraag BBB:</b></p> <p>Mede dankzij de BBB-fractie in de Tweede Kamer is er voldoende geld geregeld voor de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Kan de regering aangeven wanneer met dit project gestart gaat worden?</p>
	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>De betrokken provincies en het Rijk werken gezamenlijk aan het actualiseren van de ramingen. De verwachting is dat er in voor de zomer 2026 hier meer duidelijkheid over is, zodat er een besluit genomen kan worden over scope, risicoverdeling, eventuele tekorten, vervolg en planning.</p>
7	<p><b>Vraag BBB:</b></p> <p>De totale onderhoudsachterstand bij onze infrastructuur bedraagt inmiddels circa € 34,5 miljard (bron: RWS) en neemt verder toe. Wat zijn de mogelijke gevolgen hiervan voor de lokale economie en met name de regionale landbouw- en transportsector? Graag ontvangen deze leden een toelichting.</p>
	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het genoemde bedrag heeft geen betrekking op de omvang van de totale onderhoudsachterstand bij Rijkswaterstaat, maar op het verschil tussen de budgetbehoefte en het beschikbare budget voor de instandhouding van de</p>

	<p>Rijkswaterstaat-netwerken in de periode 2024 t/m 2038, zoals is vastgesteld door de Algemene Rekenkamer.<sup>5</sup></p> <p>De totale instandhoudingsopgave is binnen de looptijd van de fondsen niet volledig uitvoerbaar en betaalbaar. Hierdoor vertragen instandhoudingswerkzaamheden, wat leidt tot een verdere toename van het uitgesteld onderhoud. Dit vergroot de kans op storingen en beperkingen op de netwerken waardoor er meer correctief en levensduurverlengend onderhoud zal moeten plaatsvinden. Dit leidt onder andere tot meer (onverwachte) hinder voor gebruikers, wat ook de regionale landbouw- en transportsector kan raken.</p> <p>Momenteel wordt er gewerkt aan het opstellen van een afweegproces op fondsniveau zoals vermeld in de Tweede Kamerbrief <i>Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds</i>.<sup>6</sup> Conform de motie van het Tweede Kamerlid Boelsma-Hoekstra c.s.<sup>7</sup> en de motie van het de Tweede Kamerleden Boelsma-Hoekstra en De Hoop<sup>8</sup>, zullen in het afweegproces respectievelijk de meekoppelende belangen op het gebied van woningbouw, regionale economie, weerbaarheid en defensie (dual use) én het brede welvaarts kader worden meegewogen. Het streven is om dit afweegproces voor de zomer van 2026 met de Tweede Kamer te delen.</p>
8	<p><b>Vraag BBB:</b></p> <p>Is er voldoende capaciteit beschikbaar voor de ambities in deze begroting? Kan de regering de plannen delen die klaarliggen om de capaciteit te vergroten?</p>
	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Bij Rijkswaterstaat is capaciteit binnen de afgesproken financiële kaders geen beperkende factor. Het Meerjarenplan Instandhouding<sup>9</sup> schetst de meerjarige en programmatische aanpak op instandhouding, waaronder het benutten van de capaciteit bij Rijkswaterstaat en de markt. Daarnaast zet Rijkswaterstaat in op productiviteitsgroei samen met de markt, door te vereenvoudigen (bundelen van werkzaamheden en dus minder aanbesteden), langjarige contracten aan te gaan en te innoveren.</p> <p>Gegeven de omvang van de instandhoudingsopgave en de mogelijke apparaatstaakstellingen bij Rijkswaterstaat is het onvermijdelijk dat er keuzes moeten worden gemaakt over welke prestaties, kwaliteitsniveaus en ambities in de komende jaren houdbaar en maatschappelijk verantwoord zijn. Over de wijze waarop hier invulling aan wordt gegeven, wordt de Tweede Kamer nog geïnformeerd.</p> <p>Ook voor ProRail is capaciteit op dit moment binnen de afgesproken financiële kaders geen beperkende factor. In het Masterplan ProRail 2027-2031 presenteert ProRail haar integrale en maakbare programmering van projectmatige werkzaamheden aan het spoor en hoe daarbij rekening wordt gehouden met de beschikbare capaciteit binnen ProRail en de markt.<sup>10</sup></p>

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 36 740-A, nr. 2.

<sup>6</sup> Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 39.

<sup>7</sup> Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 54.

<sup>8</sup> Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 55.

<sup>9</sup> Kamerstukken II, 29 385, nr. 143.

<sup>10</sup> <https://www.prorail.nl/siteassets/mirt-ovknoop-ehv/masterplan-2027--2031---definitief.pdf>

9	<p><b>Vraag BBB:</b> Voor het hoofdwegennet (artikel 12) is circa € 1,5 miljard opgenomen. Kan de regering concreet aangeven welk deel hiervan juridisch uitvoerbaar is gezien de stikstofproblematiek, en hoeveel projecten risico lopen op vertraging?</p>
	<p><b>Antwoord:</b> De begrote uitgaven voor het Hoofdwegennet zoals genoemd in artikel 12 bedragen voor 2026 € 4,439 miljard. De geplande uitgaven voor de projecten in uitvoering in 2026 hebben geen stikstofproblematiek en lopen dientengevolge geen risico op vertraging. De stikstofproblematiek speelt een rol bij projecten die nog geen Tracébesluit c.q. Projectbesluit hebben. De uitgaven voor deze projecten staan gepland in latere jaren.</p>
10	<p><b>Vraag BBB:</b> Voor de regionale infrastructuur is circa € 600 miljoen voorzien. Acht de regering dit voldoende om de bereikbaarheid van krimpregio's en plattelandsgebieden structureel te verbeteren?</p>
	<p><b>Antwoord:</b> Over de toereikendheid van de financiële middelen in het algemeen en de prioritering van de opgaven daarin voeren wij op dit moment nog het gesprek met de Tweede Kamer. Op 23 juni zal daarover een commissiedebat plaatsvinden. Meer in algemene zin wordt gestreefd om in nauwe samenwerking met alle regio's in Nederland de staat van bereikbaarheid in beeld te brengen met de regionale bereikbaarheidsanalyses. Uiteraard worden daarin de door de vraagsteller genoemde 'krimpregio's' en plattelandsgebieden daarin meegenomen.</p>
11	<p><b>Vraag BBB:</b> Voor het hoofdvaarwegennet is ongeveer € 900 miljoen voorzien. Welk deel van dit budget wordt ingezet voor onderhoud van kleinere regionale vaarwegen die van belang zijn voor lokale economieën?</p>
	<p><b>Antwoord:</b> De € 900 miljoen wordt ingezet voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing voor vaarwegen op het Hoofdvaarwegennet. Dit zijn de vaarwegen die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat. Het betreft hier geen bijdrage aan regionale vaarwegen, die in beheer zijn bij andere overheden.</p>
12	<p><b>Vraag BBB:</b> In artikel 11 van het Mobiliteitsfonds (verkenningen, reserveringen en investeringsruimte) zit nog beleidsruimte. Hoeveel van de circa € 1 miljard is al feitelijk geclaimd door prijsstijgingen en tegenvallers en hoeveel is nog echt vrij inzetbaar?</p>
	<p><b>Antwoord:</b> In de leeswijzer bij de Ontwerpbegroting 2026 van het Mobiliteitsfonds is toegelicht dat verkenningsbudgetten bestuurlijk gebonden zijn, (risico)reserveringen beleidsmatig zijn gereserveerd en dat de vrije investeringsruimte vrij inzetbaar is. Over de looptijd van het fonds bedraagt deze vrije ruimte circa € 414 miljoen. Deze middelen waren in de Ontwerpbegroting 2026 nog niet feitelijk geclaimd voor prijsstijgingstegenvallers en overige tegenvallers.</p>

	In de eerste Suppletoire Begroting 2026 van het Mobiliteitsfonds (36 915-A), die samen met de Voorjaarsnota recent aan de Staten-Generaal is aangeboden, is zichtbaar dat de volledige generieke investeringsruimte inmiddels is ingezet voor de dekking van tegenvallers in de uitvoering. Daarmee is er dus geen vrije investeringsruimte meer op het Mobiliteitsfonds.
13	<b>Vraag BBB:</b> Kan de regering aangeven hoeveel bushaltes en lijnen in landelijke gebieden in 2026 gaan verdwijnen en welke alternatieven daar tegenover staan?
	<b>Antwoord:</b> Gegevens over het aantal bushaltes en het aanbod van ov zijn beschikbaar via het dashboard en de jaarlijkse rapportage van de Staat van het OV. <sup>11</sup> De cijfers over 2026 zullen in 2027 gepubliceerd worden. Op basis van data-onderzoek van het PBL kan worden vastgesteld dat het aantal bushaltes in Nederland tussen 2018 en 2023 met 527 is afgenomen. De afname is primair het gevolg van een transitie naar de zogenaamde ‘hub-strategie’ en het ‘strekken van buslijnen’. Hierbij wordt ingezet op snelle, hoogfrequente verbindingen tussen knooppunten en minder op fijnmazigheid in woonwijken en dorpskernen. Daarbij speelt de daling van het aantal reizigers in die periode (mede door de COVID pandemie) ook een belangrijke rol. Desalniettemin woonde in 2023 96,3% van alle inwoners in Nederland binnen 800 meter van een ov-halte. De afwezigheid van traditioneel, lijngebonden ov is op zichzelf tenslotte geen goede graadmeter voor de bereikbaarheid van een regio. Daarbij dient ook gekeken te worden naar het volledige multimodale vervoeraanbod, waaronder ook flexvervoer en deelmobiliteit.  De verantwoordelijkheid voor de afweging van het al dan niet opheffen of samenvoegen van bushaltes of lijnen berust op basis van de Wet Personenvervoer 2000 bij de concessieverlenende partij. De Rijksoverheid heeft daarin geen bevoegdheid. Decentrale OV-autoriteiten bepalen in de zogenaamde “vervoerplancyclus” jaarlijks het OV-aanbod (dienstregeling) in hun concessies. Dit stemmen zij af met de gemeenten in het concessiegebied. De (regionale) reizigersorganisaties hebben adviesrecht op de voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling. De dienstregeling wordt ter akkoord voorgelegd aan de decentrale volksvertegenwoordiging. Deze manier van werken past bij de decentralisatie van het stads- en streekvervoer die is vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000.
14	<b>Vraag BBB:</b> Hoe wordt de bereikbaarheid van agrarische gebieden verbeterd, bijvoorbeeld in de Veenkoloniën en op de Zeeuwse eilanden?
	<b>Antwoord:</b> In algemene zin geldt dat de bereikbaarheid van gebieden bepaald wordt door drie factoren: de locatie en schaalgrootte van voorzieningen (de maatschappelijke functies die inwoners willen gebruiken), de ruimtelijke ordening (waar inwoners gevestigd zijn ten opzichte van de voorzieningen) en mobiliteitsopties (hoe kunnen inwoners van hun woonlocatie naar de bestemming komen). Keuzes op al die drie punten zijn essentieel, waarbij voor de mobiliteit ook geldt dat gekeken moet worden naar de verschillende vervoerwijzen. Dat wordt op dit moment integraal in beeld gebracht op regionaal niveau. Samen met de regio’s zijn inmiddels

<sup>11</sup> <https://www.staatvanhetov.nl>

	<p>startbijeenkomsten in de regio's gehouden, van Middelburg tot Groningen, om gezamenlijk de staat van bereikbaarheid, het gewenste regionale bereikbaarheidsprofiel en de aanpak in de komende periode onderling tussen Rijk en regio's in beeld te brengen en te bespreken.</p>
15	<p><b>Vraag BBB:</b>          Worden er specifieke investeringen gedaan in landbouwroutes en zware transportverbindingen buiten stedelijke gebieden?</p>
	<p><b>Antwoord:</b>          Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt in de breedte geïnvesteerd in de bereikbaarheid van, naar en binnen Nederland. Dit komt zowel ten goede aan het personen- als het goederenvervoer, zoals via het programma goederenvervoercorridors. Het MIRT kent daarentegen geen afzonderlijk of specifiek programma gericht op landbouwroutes.</p>
16	<p><b>Vraag BBB:</b>          Welk bedrag is gereserveerd voor mobiliteitshubs en deelvervoer in dorpen, en waar worden deze gerealiseerd? Kan de regering voorbeelden geven van pilots in regio's (bijvoorbeeld in Drenthe of Friesland) en de resultaten daarvan?</p>
	<p><b>Antwoord:</b>          Het ministerie van IenW investeert op verschillende manieren in mobiliteitshubs en deelvervoer in dorpen.          Via het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) co-financiert IenW de realisatie van mobiliteitsmaatregelen – waaronder mobiliteitshubs - om nieuwe woningen te ontsluiten. Binnen het programma WoMo betreft dit vanuit de regeling Woningbouw Korte Termijn (WOKT) ca. 107 mln euro.</p>
17	<p><b>Vraag BBB:</b>          Wat zijn de meetbare effecten van de begroting op reistijd en bereikbaarheid voor inwoners buiten de Randstad?</p>
	<p><b>Antwoord:</b>          Er zijn geen specifieke effectberekeningen van de begroting op de bereikbaarheid van inwoners buiten de Randstad beschikbaar. In het algemeen geldt dat de bereikbaarheid binnen én buiten de Randstad door tal van factoren wordt beïnvloed. Zo heeft ook het Planbureau voor de Leefomgeving in haar rapport Beter bereikbaar? (2024) onderbouwd dat voorzieningenbeleid en ruimtelijke ontwikkeling cruciale factoren zijn in het bepalen van de staat van bereikbaarheid.<sup>12</sup>          Bij het borgen en zo mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid houdt het kabinet die breedte van het perspectief aan. In de Mobiliteitsvisie en in Bereikbaarheid op Peil is dat uiteengezet en langs die lijn wordt in samenwerking met de regio's gewerkt aan het meer gestructureerd in beeld brengen van de staat van bereikbaarheid in alle regio's en het analyseren van effecten van beleidsinterventies.</p>
18	<p><b>Vraag BBB:</b>          Welke regio's gaan er in 2026 aantoonbaar op vooruit qua bereikbaarheid en welke blijven achter?</p>

<sup>12</sup> <https://www.pbl.nl/publicaties/beter-bereikbaar>

	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het kabinet werkt aan de instandhouding van de bestaande staat van bereikbaarheid, in het besef dat dit van veel factoren afhankelijk is: binnen het mobiliteitsdomein en daarbuiten (ruimte, voorzieningen), op rijksniveau en andere overheidslagen, de vraagontwikkeling, gedrag, et cetera. Er zijn geen aangetoonde regionale effecten van dit samenspel van factoren beschikbaar. Wel wordt door het Rijk samen met de regio's op basis van een recent bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak gewerkt aan het scherper feitelijk in beeld brengen van de regionale staat van bereikbaarheid met regionale bereikbaarheidsanalyses.</p>
1	<p><b>Vraag SP:</b></p> <p>De leden van de SP-fractie merken op dat ProRail en Rijkswaterstaat regelmatig alarm slaan over de financiële tekorten voor wegen- en spooronderhoud. Uit onderzoek van de Algemene Rekenkamer blijkt ook dat de tekorten groot zijn, zo'n € 20,5 miljard tot 2038 voor wegenonderhoud en € 1,8 miljard voor spooronderhoud. Deze leden vragen de regering daarom welke stappen zij gaat nemen om deze financiële tekorten te dichten en op welke termijn dit plaats zal vinden.</p>
	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>In het nieuwe coalitieakkoord zijn extra incidentele en structurele middelen beschikbaar gesteld voor beheer en onderhoud en aanleg van infrastructuur voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Hiervoor wordt 1,1 miljard euro per jaar beschikbaar gesteld in het Mobiliteitsfonds voor de jaren 2031 t/m 2035. Vanaf 2036 is structureel 500 miljoen euro per jaar beschikbaar.</p> <p>Ondanks deze in het coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen, moeten we scherpe keuzes maken. Om die reden werkt het ministerie van IenW momenteel aan een afwegproces op fondsniveau zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer over prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds.<sup>13</sup> Het streven is om het afwegproces voor de zomer van 2026 met de Tweede Kamer te delen.</p>

<sup>13</sup> Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 39