Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

**Aanhangsel van de Handelingen**

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 2847

Vragen van de leden **Westerveld** en **De Hoop** (beiden PRO) aan de Staatssecretaris Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de gevolgen van het onderhoud van wegen en bruggen voor doelgroepenvervoer* (ingezonden 3 juli 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Minister van Langdurige Zorg, Jeugd en Sport (ontvangen 31 augustus 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 2544.

Vraag 1
Bent u bekend met het probleem dat door de sluiting van de Papendrechtsebrug (N3) vanwege onderhoud het doelgroepenvervoer (Wet Maatschappelijke Ondersteuning-, jeugdhulp- en leerlingenvervoer) tussen Papendrecht, Sliedrecht en Dordrecht negen maanden lang moet omrijden via de A15 en A16, wat leidt tot meer arbeids- en benzinekosten voor het doelgroepenvervoer?

Antwoord 1
Ja. De renovatie van de brug heeft impact op alle gebruikers van de brug in het gebied.

Vraag 2
Bij wie ligt de verantwoordelijkheid om de hogere kosten voor het doelgroepenvervoer vanwege (langdurig) onderhoud aan wegen en bruggen te dragen? Is dat bij de vervoerders, bij de gemeenten, bij de schoolbesturen of bij Rijkswaterstaat?

Antwoord 2
Bij werkzaamheden door Rijkswaterstaat ligt de verantwoordelijkheid voor de hogere kosten bij de weggebruikers. Hogere uitvoeringskosten door omleidingen behoren doorgaans tot het ondernemersrisico van de vervoerder. Zij kunnen bij de werkzaamheden rondom de Papendrechtsebrug een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling, waarbij door een onafhankelijke commissie zal worden getoetst of het nadeel zo groot is dat compensatie gerechtvaardigd is.

ah-tk-20252026-2847
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 3
Wordt doelgroepenvervoer als onderdeel van de «witte kolom» gezien die over de noodbrug bij de Papendrechtsebrug mag? Zo nee, waarom niet en vindt u dat dat in het belang van de doelgroepen wel zou moeten?

Antwoord 3
Doelgroepenvervoer maakt geen onderdeel uit van de witte kolom. De noodbrug waaraan u refereert in het geval van de Papendrechtsebrug betreft het fietspad op de Baanhoekbrug (een spoorbrug) dat beschikbaar wordt gemaakt als calamiteitenroute voor prioritaire doelgroepen. Dat zijn de nood- en hulpdiensten en de spoed-/acute zorgvervoersbewegingen (denk aan verloskundigen en specialisten van het ziekenhuis). Tijdens de afsluiting van de Papendrechtsebrug is het fietspad op de Baanhoekbrug niet beschikbaar voor fietsers.
In overleg met de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, de voor het project ingestelde zorgtafel en de drie omliggende gemeenten is besloten dat de overgebleven capaciteit aan vervoersbewegingen over de calamiteitenroute van de Baanhoekfietsbrug gebruikt zal worden voor leerlingenvervoer passend onderwijs en (jeugd)hulpverlening. Dit is naar schatting zo'n 40% van het huidige totaal dagelijkse doelgroepenvervoer. Afspraken over het gebruik van de brug binnen en buiten de spitsblokken wordt verder uitgewerkt in de taskforce Doelgroepenvervoer Drechtsteden. In overleg met ouders, scholen en de vervoerders wordt door de gemeenten besloten wie over de brug kan rijden en voor wie een andere oplossing gevonden kan worden.

Vraag 4
Speelt dit probleem ook op andere plekken in het land? Zo ja, hoe groot is dit probleem en wat zijn de totale kosten die hiermee gemoeid zijn?

Antwoord 4
Bij werk aan de infrastructuur past Rijkswaterstaat de methodiek slim plannen, slim bouwen, slim reizen toe. Met slim reizen wordt ingezet op alternatieve reismogelijkheden voor de reiziger. Dat betekent wel dat de reiziger doorgaans meer reistijd heeft. De omvang van extra kosten voor de reiziger wordt niet bijgehouden.
In de voorbereidingen van de werkzaamheden wordt zo snel mogelijk in overleg getreden met bestuurlijke partners en belanghebbenden om waar mogelijk rekening te houden met de specifieke problematiek van verschillende doelgroepen.

Vraag 5
Vindt u dat Rijkswaterstaat bij langdurig onderhoud standaard rekening zou moeten houden met de gevolgen voor het doelgroepenvervoer en vooraf-gaand aan het begin van het onderhoud een plan moet hebben waarmee de gevolgen voor het doelgroepenvervoer worden geminimaliseerd? Zo ja, hoe gaat u daarvoor zorgen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5
Ja, dat doet Rijkswaterstaat ook in de verschillende fasen van de voorbereiding van het project, waarbij vele belanghebbenden, op de weg, de vaarwegen en in de omgeving oplossingen nodig hebben voor hun mobiliteit. Helaas heeft niet alleen Rijkswaterstaat, maar ook veel andere infrabeheerders veel projecten tegelijkertijd in uitvoering in dichtbevolkte gebieden, waardoor het aantal alternatieve routes en oplossingen vaak beperkt is. In de uitvoering past Rijkswaterstaat een pakket hindermaatregelen toe waarbij het doel is de hinder zoveel mogelijk te beperken tegen proportionele kosten.

Vraag 6
Welke opties ziet het kabinet voor een oplossing waarbij het doelgroepenvervoer niet voor hogere kosten komt te staan vanwege grote omleidingen bij afsluitingen wegens onderhoud? Ziet het kabinet mogelijkheden voor compensatie?

Antwoord 6
Als gevolg van de werkzaamheden en projecten aan de infrastructuur zullen gebruikers onvermijdelijk te maken krijgen met hinder en extra kosten. Met de inzet van de instrumenten uit de Hinderaanpak[1] probeert Rijkswaterstaat de hinder zoveel als mogelijk te beperken binnen de daarvoor beschikbare budgetten. Zie voor compensatie verder het antwoord onder vraag 2.

[1] Hinderaanpak: Slim plannen, slim bouwen en slim reizen | Rijkswaterstaat Publicatie Platform