

Vergaderjaar 2023–2024

36 560 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2023

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 juni 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2023 (Kamerstuk 36 560 XII, nr. 1).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 juni 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Schukkink

Vragen en antwoorden

Vraag 1:

Hoeveel boetes schrijft NS uit met hoeveel mensen die hiertoe bevoegd/opgeleid zijn? Kan deze vraag ook worden beantwoord voor de andere vervoerders, zoals Arriva?

Antwoord:

Vervoerders kunnen uitstel van betalingen (UvB's) uitschrijven aan reizigers zonder geldig vervoersbewijs. Een UvB omvat een boete van € 50 euro plus de ritprijs. Vervoerders hebben de volgende cijfers aangeleverd ten aanzien van de UvB's:

UvB's per vervoerder

NS ¹	307.704
Arriva ¹	40.000
RET	Geen gegevens beschikbaar
Keolis	15.259
GVB	9.522
HTM ²	27.199
EBS ²	491
Transdev (o.a. Hermes, Connexxion)	14.037
Qbuzz ²	5.068

¹ Boa's kunnen daarnaast boetes uitschrijven voor diverse overlastfeiten (bijv. roken in het station). Dit waren er 6.554 bij NS en ongeveer 1.500 bij Arriva.

² Sommige vervoerders geven aan dat reizigers kunnen kiezen voor een goedkoper alternatief dan een UvB, waarbij deze direct betaald moet worden en bezwaar vervolgens niet mogelijk is. HTM: 2601, EBS: 149 en Qbuzz: 780.

Vraag 2:

Hoeveel reisverboden schrijft de NS uit met hoeveel mensen die hiertoe bevoegd/opgeleid zijn? Kan deze vraag ook worden beantwoord voor de andere vervoerders, zoals Arriva?

Antwoord:

Vervoerders hebben de volgende cijfers aangeleverd ten aanzien van de reisverboden:

Vervoerder – Reisverboden

NS ¹	231
Arriva	262
RET	49
Keolis	509
GVB, HTM, EBS, Transdev ² en Qbuzz	0

¹ NS heeft in 2023 ook 87 gebieds-(stations)verboden opgelegd. NS heeft in hun rol als stations-beheerder als enige vervoerder de mogelijkheid om ook gebiedsverboden op te leggen.

² Transdev geeft aan in 2023 een technisch probleem te hebben gehad waardoor het niet mogelijk was om reisverboden uit te schrijven.

Vraag 3:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de infractieprocedure van de Europese Commissie?

Antwoord:

De ingebrekestellingsprocedure over de nieuwe HRN-concessie bevindt zich momenteel in de zogenaamde administratieve fase. Nederland heeft schriftelijk gereageerd op de aanmaningsbrieven die de Europese Commissie respectievelijk in juli 2023 en in maart 2024 aan Nederland stuurde over de nieuwe HRN-concessie. De Kamer is hier eerder over

geïnfomeerd.¹ De aanmaningsbrieven van de Europese Commissie hebben geen opschortende werking voor de nieuwe HRN-concessie.

Vraag 4:

Welke voorzieningen zijn getroffen in het geval er uit de infractieprocedure blijkt dat het Rijk de verkeerde weg heeft bewandeld met de onderhandse gunning van het hoofdrailnet (HRN)? Hoe wordt het eventuele risico gedekt?

Antwoord:

Het valt op dit moment niet te zeggen of de Europese Commissie zal besluiten de kwestie over de nieuwe HRN-concessie daadwerkelijk bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (EU-Hof) aanhangig te maken. Ook valt op dit moment nog niets te zeggen, in het geval deze zaak wel aanhangig bij het EU-Hof wordt gemaakt, over de inhoud van een eventuele uitspraak van het EU-Hof indien Nederland in het ongelijk zou worden gesteld. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld², vindt momenteel een verkenning plaats naar de mogelijke scenario's voor het hoofdrailnet op de lange termijn. Mocht de uitkomst van de lopende ingebrekestelingsprocedure daartoe aanleiding geven dan zullen deze scenario's mogelijk eerder in werking worden gesteld. Begeleidende beheersmaatregelen zouden eventuele optredende risico's zoveel mogelijk moeten beperken.

Vraag 5:

Zullen of zijn er ook kortgedingprocedures (worden) aangespannen tegen het besluit om het HRN onderhands aan de NS te gunnen?

Antwoord:

Een aantal partijen heeft aangekondigd dat zij voornemens zijn een verzoek tot voorlopige voorziening in te gaan dienen tegen het besluit om het hoofdrailnet onderhands te gunnen aan NS.

Vraag 6:

Wat zijn de financiële risico's van bijlage 4 bij de HRN-concessie? Hoe worden deze eventuele risico's gedekt?

Antwoord:

Bijlage 4 van de HRN-concessie voor de jaren 2025-2033 gaat over de wijze waarop NS zich jaarlijks moet verantwoorden over de geleverde prestaties voor de reiziger. Deze jaarverantwoording wordt ieder jaar met de Tweede Kamer gedeeld. Aan deze bijlage zijn geen specifieke financiële risico's voor lenW verbonden.

Vraag 7:

Hoeveel zou het kosten om de huidige accijnstarieven op autobrandstoffen in 2025 te handhaven?

Antwoord:

Het handhaven van de huidige accijnstarieven op brandstoffen in 2025 resulteert in een budgettaire derving van € 1.369 mln. in de accijnsopbrengsten en een derving van € 170 mln. in btw-opbrengsten. De Studiegroep Begrotingsruimte heeft geadviseerd om vanaf de nieuwe kabinetsperiode ook de derving van de btw-opbrengsten mee te nemen.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1201

² Kamerstuk 29 984, nr. 989

Vraag 8:

Wat zou het kosten om de accijns op autobrandstoffen per 2025 te verlagen met 10 procent, 20 procent en 30 procent?

Antwoord:

Voor deze vraag is gekeken naar de budgettaire impact van het verlagen van de accijnstarieven met 10, 20 of 30% ten opzichte van de tarieven in 2025 als de huidige accijnskorting in 2025 komt te vervallen (Tarieven basispad). Daarnaast is aangenomen dat de voorgestelde accijnsverlaging in 2025 incidenteel is, waarna de accijnstarieven in 2026 weer stijgen naar het basispad.

Tabel 1 geeft de tarieven weer in eurocent per liter brandstof in het basispad, met de huidige korting en met 10, 20 en 30% korting ten opzichte van het tarief in het basispad.

Tabel 2 geeft een overzicht van de budgettaire derving in accijnsopbrengsten en in de btw-opbrengst bij een verlaging van de accijnstarieven met 10, 20, of 30% in 2025.

De Studiegroep Begrotingsruimte heeft geadviseerd om vanaf de nieuwe kabinetsperiode ook de derving van de btw-opbrengsten mee te nemen.

Tabel 1: Tarieven brandstofaccijns in verschillende scenario's (In eurocent per liter)

	Tarieven basispad	Tarieven met huidige accijnsverlaging	Tarieven na 10% accijnsverlaging	Tarieven na 20% accijnsverlaging	Tarieven na 30% accijnsverlaging.
Benzine	97,96	78,9	88,16	78,37	68,57
Diesel	63,97	51,6	57,57	51,17	44,78
LPG	23,11	18,6	20,80	18,49	16,18

Tabel 2: Budgettaire derving verlagen accijnstarieven in 2025 (In mln. euro's)

	Derving accijnsopbrengsten	Btw-derving	Totaal
Verlaging accijnstarief met 10%	706	88	794
Verlaging accijnstarief met 20%	1.412	175	1.587
Verlaging accijnstarief met 30%	2.119	262	2.381

Vraag 9:

Wat zou het kosten om het busvervoer geheel gratis te maken?

Antwoord:

Uit cijfers waarover het ministerie beschikt op basis van de uitvoering van de regelingen BVOV en TVOV blijkt dat de totale opbrengst uit het aanbieden van openbaar vervoer in 2023 circa € 4,5 miljard bedroeg (inclusief opbrengsten uit het studentenreisproduct en exclusief exploitatiesubsidies). Het regionaal openbaar vervoer ontvangt hiervan circa € 1,7 miljard. Dit bedrag kan op basis van de beschikbare cijfers en bedrijfsvertrouwelijkheid niet nader uitgesplitst worden naar bus, tram, metro en regionale trein.

In dit bedrag is nog niet in meegenomen dat gratis ov ook nieuwe kosten voor extra materieel en personeel genereert, vanwege de toegenomen vraag naar ov. Ook zijn extra investeringen in infrastructuur nodig om deze groei te faciliteren.

Vraag 10:

Wat zou het kosten om het treinvervoer gratis te maken?

Antwoord:

Uit het jaarverslag van NS blijkt dat in 2023 ongeveer € 2,8 miljard aan inkomsten zijn verkregen uit het treinvervoer. Hier is nog niet in meegenomen dat gratis ov ook nieuwe kosten voor extra materieel en personeel genereert, vanwege de toegenomen vraag naar ov. Ook zijn extra investeringen in infrastructuur nodig om deze groei te faciliteren.

Vraag 11:

Hoeveel kost het om de 1500 bushaltes die de afgelopen jaren zijn verdwenen terug te brengen?

Antwoord:

Deze kosten zijn bij het ministerie niet bekend. De decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk voor het aanbod van het regionaal busvervoer. Er wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke bereikbaarheid van hubs en beschikbaarheid van het vervoer, meer haltes zijn daarin niet altijd de oplossing. Om een zo goed mogelijke mobiliteit aan te bieden in de dorpskernen wordt er door de decentrale overheden steeds meer ingezet op andere vormen van (openbaar) vervoer. Hierdoor wordt maatwerk geleverd. Hierbij is te denken aan buurtbussen, flexvervoer en haltetaxi's. Door in te zetten op meer maatwerk in openbaar vervoer wordt de bereikbaarheid vergroot, zonder de noodzaak tot het terugbrengen van bushaltes. Het kabinet heeft naar aanleiding van de motie Bikker³ op de rijksbegroting extra middelen voor het regionale ov vrijgemaakt. Deze middelen worden ingezet om de beschikbaarheid van het ov te behouden en daar waar het kan te verbeteren.

Vraag 12:

Wat zijn de huidige geschatte kosten voor de aanleg van de Lelylijn?

Antwoord:

De kosten worden op dit moment in nauwe samenwerking met de regio gevalideerd. Als dit is afgerond, kan de balans worden opgemaakt. De planning voor oplevering van alle resultaten is het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2024.

Vraag 13:

Wat zijn de huidige geschatte kosten voor de aanleg van de Nedersaksenlijn?

Antwoord:

De kosten worden op dit moment in nauwe samenwerking met de regio gevalideerd. Als de validatie is afgerond, kan de balans worden opgemaakt. De planning voor oplevering van alle resultaten is het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2024.

Vraag 14:

Wordt er geld gereserveerd om de risico's bij het verleggen van de focus van aanlegprojecten naar onderhoud van bestaande infrastructuur, zoals krappe arbeidsmarkt, hoge materiaalkosten en stikstofproblematiek, op te vangen om te waarborgen dat instandhoudingsplannen doorgang vinden? Zo ja, hoeveel?

Antwoord:

Sinds 1 januari 2024 werkt Rijkswaterstaat vanuit een meerjarenafspraak met lenW over instandhouding die doorloopt tot en met 2030. Daarbij geldt dat endogene risico's worden opgevangen binnen de gemaakte afspraken. Voor exogene risico's geldt dat de financiële reeksen voor de

³ Kamerstuk 36 410, nr. 29

meerjarenafpraak instandhouding periodiek worden herijkt en gevalideerd. Op basis van deze herijking en validatie wordt besloten of middelen moeten worden aangevuld vanuit de beschikbare middelen op de fondsen of moeten worden ingepast binnen de meerjarenafpraak.

Rijkswaterstaat houdt rekening met de risico's via zijn plannings- en programmeringscyclus waarmee het in kan spelen op actuele ontwikkelingen en verstoringen onder meer als gevolg van krappe arbeidsmarkt, hogere materiaalkosten en stikstofproblematiek.

Vraag 15:

Zijn de drie manieren die klaarliggen om te bereikbaarheidsdoelen te bereiken al financieel onderbouwd? Zo ja, op welke manier?

Antwoord:

Nee. Op dit moment worden de drie invalshoeken van de bereikbaarheidsdoelen uitgewerkt onder andere met een nulmeting. Dit geeft de opgave weer. Aan de hand daarvan kan, afhankelijk van het ambitieniveau, een inschatting worden gemaakt in termen van financiële consequenties. Belangrijk om op te merken is dat bereikbaarheidsdoelen met verschillende beleidsstrategieën en maatregelen kunnen worden bewerkstelligd. Zowel op het mobiliteitsvlak, als in voorzieningen- en ruimtelijk beleid. De financiële gevolgen zijn dus afhankelijk van het ambitieniveau binnen de bereikbaarheidsdoelen en de beleidsstrategie waarvoor gekozen wordt.

Vraag 16:

Worden veiligheidsvoorschriften voor modaliteiten zoals step, fiets en bromfiets ook meegenomen in het meerjarenplan fietsveiligheid, dat met het oog op de hoge aantallen fietsgerelateerde verkeersslachtoffers momenteel wordt afgerond?

Antwoord:

In het Meerjarenplan Fietsveiligheid worden geen maatregelen genomen voor het aanpassen van veiligheidsvoorschriften, zoals technische eisen voor fietsen. Uit onderzoek van VeiligheidNL⁴ blijkt namelijk dat het aandeel fietsongevallen dat veroorzaakt wordt door een technisch mankement aan de (elektrische) fiets relatief klein is. Wel werkt de fietsindustrie zelf aan de ontwikkeling van veilige(re) fietsen en hulpmiddelen, zoals de driewiel-kantelfiets of zadellift.

Binnen het Ministerie van IenW wordt daarnaast gewerkt aan het nationale kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (het LEV-kader), waarin onder andere technische eisen worden opgenomen voor modaliteiten zoals elektrische steps en zware elektrische bakfietsen.

Voor de bromfiets gelden Europese veiligheidsvoorschriften. Deze vallen daarom buiten het toepassingsgebied van het LEV-kader.

Vraag 17:

Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de stabiliteit van spoordijken? Wanneer worden er resultaten van de onderzoeken verwacht?

Antwoord:

ProRail werkt momenteel aan het onderzoek naar de stabiliteit van spoordijken. Het onderzoek vindt plaats in meerdere fasen. Zoals eerder toegezegd aan het lid De Hoop (TZ202402-042) zullen de beschikbare

⁴ VeiligheidNL, 2022. Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. SEH-bezoeken: inzicht in oorzaken, gevolgen en risicogroepen

resultaten aan het eind van dit jaar met de Tweede Kamer worden gedeeld.

Vraag 18:

Kan over het jaar 2023 aangegeven worden hoe de ontwikkeling was van het personeelstekort in het openbaar vervoer (ov)? Kan dit uitgesplitst worden naar vervoersvorm (hoofdrailnet/regionaal ov) en naar functie-groep (machinist, conducteur, bus/tram/metro bestuurder en onderhoudspersoneel)? En wat zijn de verwachtingen hoe zich dit het komende jaar ontwikkelt?

Antwoord:

De verschillende ov-bedrijven hebben de afgelopen tijd extra ingezet op werving (en opleiding) van nieuw personeel. Dit leidt in het algemeen tot een inperking van het personeelstekort en daardoor een verbetering van de dienstverlening. Er is voor de beantwoording navraag gedaan bij de verschillende vervoerbedrijven. Dat heeft onderstaande constatering opgeleverd.

Voor het hoofdrailnet geldt dat de inspanningen van NS het afgelopen jaar ertoe hebben geleid dat er circa 3700 nieuwe collega's zijn aangenomen, waarvan ruim 1000 hoofdconducteurs en machinisten. Dit was ruim meer dan de uitstroom. Dit heeft er in 2023 toe geleid dat, inclusief aanvullende maatregelen zoals de tijdelijke inzet van kantoorpersoneel en inhuur, de capaciteit voldoende was om de dienstregeling te rijden. Ook in 2024 verwacht NS wat betreft hoofdconducteurs en machinisten voldoende capaciteit te hebben. Tegelijkertijd ziet NS de werving teruglopen. Dit vraagt, gelet op de (aanhoudende) krapte op de arbeidsmarkt en toenemende vraag, blijvend aandacht. Om ook op de langere termijn aan de groeiende personeelsbehoefte te kunnen blijven voldoen is het nodig dat de werving stabiliseert en verder aantrekt.

Voor onderhoud- en servicemedewerkers geldt dat de instroom over het afgelopen jaar gemiddeld groter is dan de uitstroom. Wel blijft de meerjarige behoefte aan technisch personeel fors, en daarmee ook de komende jaren een grote uitdaging. NS blijft zich dan ook onverminderd inspannen voor het werven en (intern) opleiden van personeel. Ook kijkt zij naar maatregelen waarmee de capaciteitsvraag kan worden beperkt, en de inzetbaarheid en productiviteit van medewerkers vergroot. Bijvoorbeeld door het gebruik van technische hulpmiddelen bij de inspectie van treinen.

Voor het regionaal ov geldt dat er vooral een tekort is aan rijdend personeel. Er bestaan daarbij verschillen per concessie en regio. Over het algemeen stroomt er voldoende nieuw personeel in. Er zijn hierbij regionale verschillen in het tempo van de instroom. Door ov-bedrijven wordt onderzocht of de arbeidskrapte verder verholpen kan worden door bijvoorbeeld chauffeurs aan te trekken uit het buitenland en te werven onder studenten, of zij-instromers te vinden in andere sectoren. De verwachting is dat met de inzet op extra werving het regionaal ov in de meeste concessies eind 2024 weer een voldoende personeel hebben om een volledige dienstregeling aan te kunnen bieden.

Vraag 19:

Hoeveel extra budget is er nodig om de tarieven van de treinkaartjes niet harder dan de inflatie te laten stijgen in het komende jaar?

Antwoord:

Om de NS-tarieven in 2024 niet te laten stijgen was € 120 miljoen nodig. Om de NS-tarieven komend jaar niet harder dan de inflatie te laten stijgen, is een vergelijkbaar bedrag nodig, vermeerderd met de verwachte

indexatie in 2025. Deze is afhankelijk van de geprognosticeerde consumentenprijsindex voor 2025 in de Macro-Economische Verkenningen 2025. Deze wordt komende september verwacht.

Vraag 20:

Wat is het tariefsysteem in de nieuwe drielandentrein (Luik-Maastricht-Aachen)? Klopt het dat reizigers die met deze nieuwe drielandentrein onderweg zijn van Eijsden naar Valkenburg in Maastricht moeten uitstappen om (opnieuw) in te checken bij een andere vervoerder?

Antwoord:

De ticketmogelijkheden zijn in eerste instantie in lijn met het huidige tariefsysteem. De reiziger in de Drielandentrein kan met haar OV-chipkaart reizen tussen Aken en Maastricht. Helaas is het de eerste periode nog niet mogelijk vanuit/naar de Belgische stations te reizen met de OV-chipkaart en is het voor reizigers vanuit/naar Eijsden nog noodzakelijk om op station Maastricht om te checken. Op station Maastricht is voldoende tijd en gelegenheid voor het omchecken. De vervoerder (Arriva) zorgt voor een duidelijke communicatie aan de reizigers.

Als alternatief voor de OV-chipkaart kan de reiziger er voor kiezen om een kaartje via de app te kopen, bijvoorbeeld via Glimble of de NS-app, of via de kaartautomaten. Het omchecken hoeft dan niet. Het Ministerie van IenW blijft partijen aansporen om zo snel mogelijk ook mogelijk te maken dat reizigers hun OV-chipkaart op het gehele traject tussen Luik, Maastricht, Heerlen en Aken kunnen gebruiken.

Vraag 21:

Hoeveel extra budget is er nodig om de tarieven van de vervoersbewijzen in het regionaal ov niet harder dan de inflatie te laten stijgen in het komende jaar?

Antwoord:

Om de tarieven in het regionale ov in 2024 niet met 11,7% te laten stijgen, was ongeveer € 158 mln. nodig (Kamerbrief 8 maart 2024). Deze is structureel beschikbaar door de extra € 300 mln. die jaarlijks beschikbaar is voor het regionaal ov.

De actuele verwachting is dat de landelijke tarievenindex (LTI) 2025 voor het regionale ov iets meer dan 1,4% boven de consumentenprijsindex (CPI) uitsteekt. Zonder rekening te houden met verandering in de mate van gebruik, is dus ongeveer € 20 miljoen per jaar minder nodig om de prijsverhoging te voorkomen. Met de middelen die het kabinet naar aanleiding van de motie Bikker heeft vrijgemaakt, is de tariefstijging van 2024 structureel afgewend.

Vraag 22:

Wat is de stand van zaken van de Nederlandse inzet voor een Europees treinticketsysteem? Welke concrete stappen worden er op dit vlak gezet en op welke wijze zet Nederland zich in zodat andere EU-lidstaten zich hier ook hard voor maken?

Antwoord:

Tijdens het commissiedebat OV en taxi op 17 april jl. heeft de Staatssecretaris van IenW aan het Tweede Kamerlid de Hoop toegezegd (TZ202404-164) dat het kabinet zich in Europa actief blijft inzetten voor het initiatief van de Multimodal Digital Mobility services (MDMS). Dit wordt dan ook opnieuw door de Minister van IenW geagendeerd tijdens de aankomende Transportraad van 18 juni.

Vraag 23:

Wat is in 2023 met de uitgekeerde beschikbaarheidsgelden voor het ov gedaan? Waar is het aan uitgegeven en hoe is hier door de ov-sector op verantwoord?

Antwoord:

De transitievergoeding voor het openbaar vervoer (TVOV) is via concessieverleners ter beschikking gesteld voor een voldoende dienstregeling in 2023 die aangepast is aan de veranderde vraag na corona, omdat de reizigersvraag in 2023 eveneens achterbleef. Er was in totaal € 150 mln beschikbaar. De prognose is dat van deze middelen uiteindelijk € 119 miljoen gebruikt zal worden. Vervoerders en hun opdrachtgevers hebben een transitieplan moeten opstellen. De uiteindelijke financiële verantwoording over de toegekende middelen, naar aanleiding van het transitieplan, vindt in 2025 plaats.

Vraag 24:

Heeft u alles in gereedheid gebracht om de aanvraag voor de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF)-call voor 2024 te doen?

Antwoord:

De jaarlijkse oproep van de Europese Commissie voor het indienen van CEF-projectvoorstellen vindt meestal plaats in de maand september. De sluitingsdatum voor het indienen van projectvoorstellen is in de regel in de maand januari van het daaropvolgende jaar. Per oproep kunnen de specificaties verschillen waaraan de in te dienen projectvoorstellen moeten voldoen. Niettemin worden binnen alle vervoerssectoren voorbereidingen getroffen met het oog op de komende CEF-oproep. Belangrijke beperking van de komende oproep zal het beschikbare CEF-budget zijn. Voor de resterende periode van de EU-meerjarenbegroting (2021–2027) zullen naar verwachting nog maar zeer beperkte middelen beschikbaar zijn voor medefinanciering van projecten via CEF.

Meest kansrijk voor eventuele CEF-medefinanciering zullen waarschijnlijk de projectvoorstellen zijn die een bijdrage leveren aan onder meer slimme, duurzame en interoperabele mobiliteit (bijv. ERTMS, RIS, ITS, SESAR) en aan het weerbaarder maken van de vervoersinfrastructuur tegen klimaatdreigingen en cyberdreigingen.

Vraag 25:

Wanneer is er meer duidelijkheid over de kostenramingen Lelylijn?

Antwoord:

De kosten worden op dit moment in nauwe samenwerking met de regio gevalideerd. Als dit is afgerond kan de balans worden opgemaakt. De planning voor oplevering van alle resultaten is het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2024.