

Vergaderjaar 2023–2024

36 435 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met Miljoenennota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 3 oktober 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 25 september 2023 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 29 september 2023 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Kunt u een uitputtende maar overzichtelijke lijst aanleveren met de wegaanlegprojecten die op pauze zijn gezet, maar waarvan het budget verdwijnt, de wegaanlegprojecten die op pauze zijn gezet en waarvan het budget nog aanwezig is, en de wegaanlegprojecten die wel doorgaan?

Antwoord vraag 1

In de Kamerbrief van 23 juni 2023 (36 200-A, nr. 78) vindt u een uitputtend overzicht van wegaanlegprojecten (in de verkenning en planning- en studiefase) die op pauze worden gezet. Voor elk van deze projecten geldt dat het planflexibele budget van lenW met een vast percentage naar beneden is bijgesteld. Per gepauzeerd project resteert circa 13% van het planflexibele deel van het budget. Voor een beperkt aantal van deze projecten resteert er in aanvulling op het planflexibele deel van het budget ook nog realisatiebudget: het gaat dan om het deel van het realisatiebudget waarvoor RWS nog geen contractuele verplichtingen is aangegaan. Een uitgebreidere toelichting vindt u in de brief «Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT» van 19 september 2023 (36 410-A, nr. 8).

Voor alle overige wegprojecten in het MIRT-overzicht geldt dat deze hun budget behouden. Zie ook het MIRT Overzicht 2024 dat op 19 sept jl. gepubliceerd is. Samenvattend gaat het om de volgende wegprojecten:

- Wegprojecten die zijn afgesproken in het kader van de € 7,5 mld. voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen (A6 Almere Oostvaarders – Lelystad, A7/A8 Amsterdam – Hoorn, A4 Burgerveen-N14, A16 Van Brienoordcorridor, InnovA58 Eindhoven-Tilburg, A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven) en de € 200 mln. voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen.
- Wegprojecten in realisatie en wegprojecten met een vastgesteld Tracébesluit die wachten op een definitieve uitspraak van de Raad van State (Ring Utrecht en ViA15). Een uitputtend overzicht van wegprojecten in realisatie is te vinden op pagina 29 van het MIRT Overzicht 2024.
- Een aantal kleinere wegprojecten waarvan de inschatting van lenW is dat er sprake is van een zeer beperkte omvang van stikstofdepositie én waarbij de financiële problematiek het toelaat om de relatief beperkte budgetten van deze projecten buiten de financiële opgave te houden. De komende weken wordt in overleg met de betrokken provincies getoetst of de inschatting van lenW terecht is en moet blijken of provincies ook medewerking kunnen verlenen aan het verkrijgen van stikstofruimte. Concreet gaat het om de volgende wegprojecten: N50 Kampen – Kampen Zuid, knooppunt Raalte (regioproject), N35 Nijverdal – Wierden, A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – knooppunt Gouwe, A67/A73 knooppunt Zaarderheiken en N33 Zuidbroek-Eemshaven.

Voor de volledigheid wordt gemeld dat er ook verder wordt gewerkt aan MIRT onderzoeken (zie pag. 28 van het MIRT Overzicht 2024) en het maatregelenpakket A28 Amersfoort – Hoogeveen. Ook geldt voor gepauzeerde projecten in de verkenningsfase dat wordt doorgewerkt tot een voorkeursbeslissing of bestuurlijke voorkeur. Dit is maatwerk per project.

Vraag 2

Wat is het gevolg van het niet in 2023 kunnen beschikken over de 350 miljoen euro voor woningbouwmiddelen? Indien dit negatieve gevolgen heeft, waarom is de regeling niet eerder naar de Kamer gestuurd?

Antwoord vraag 2

In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving van juni 2022 en de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2022 zijn afspraken gemaakt over de inzet van de middelen voor woningbouw waarbij de bouw binnen drie tot vijf jaar van start gaat. Om de realisatie van deze woningen snel van start te kunnen laten gaan, is onze inzet erop gericht de toegezegde middelen zo snel mogelijk over te maken naar de gemeenten. Met het oog op een ordentelijke begroting en het risico op een hoge onderrealisatie is € 350 miljoen met behulp van een kaderaanpassing doorgeschoven naar 2024. In de verplichtingenruimte is niets geschoven. In het afgeven van de beschikkingen hoeft daarmee geen enkele vertraging te ontstaan. Er is daarmee ook zekerheid richting gemeenten.

Het proces rondom het opstellen van de regeling om de middelen aan de gemeenten te kunnen uitkeren is direct gestart na het vastleggen van de bestuurlijke afspraken in de Bestuurlijk Overleggen Leefomgeving en MIRT in 2022. De regeling is vervolgens (medio april tot medio mei 2023) (via internet en interbestuurlijk) geconsulteerd. Op 12 juni 2023 heeft de Tweede Kamer de ontwerpregeling ontvangen (Kamerstukken II 2022/23 36 200-A nr. 76). Op 5 juli 2023 heeft de Tweede Kamer besloten een schriftelijk overleg te willen voeren over de ontwerpregeling. In verband met het reces heeft dit overleg plaatsgevonden op 7 september 2023. De beantwoording heeft de Tweede Kamer op 18 september 2023 ontvangen. Op 27 september 2023 heeft de Tweede Kamer de antwoorden voor kennisgeving aangenomen. De regeling kan daarmee nu vastgesteld worden, zodat de middelen aan de gemeenten uitgekeerd kunnen worden. Indien het bedrag dat dit jaar uitgekeerd kan worden hoger uitvalt dan € 597 miljoen dan worden mogelijkheden binnen het Mobiliteitsfonds bezien en benut om tot een hogere uitbetaling te komen, zoals de inzet van onderuitputting. Dit wordt komend voorjaar dan weer verrekend met het geraamde bedrag voor de woningbouwmiddelen in 2024.

Vraag 3

Wat zijn de effecten van het weghalen (van een groot deel) van de reservering voor het project Noord/Zuidlijn op de gehele businesscase en planning van het project?

Antwoord vraag 3

De lopende Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt doorgezet om zo mogelijk te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025. Dit besluit is aan een volgend kabinet. Nut en noodzaak van het project staan niet ter discussie.

Vraag 4

Wat zijn de effecten van het weghalen van een groot deel van de reservering voor het project Noord/Zuidlijn op de woningbouwplannen van het de Metropoolregio Amsterdam? Welke projecten komen daarmee in het geding?

Antwoord vraag 4

Nut en noodzaak van het project staan niet ter discussie. De lopende Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt doorgezet om zo mogelijk te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025. Zoals opgenomen in de brief «Herprioritering Mobiliteitsfonds» van 19 september jl. blijft ook de komende jaren de woning- en bereikbaarheidsopgave in de MRA op de agenda staan en Rijk en regio werken samen door aan de woondeal MRA (171.200 woningen t/m 2030). Er is bij lenW geen signaal bekend dat er woningbouwprojecten in het geding komen.

Vraag 5

Wat zijn de effecten van het weghalen van een groot deel van de reservering voor het project Noord/Zuidlijn voor de capaciteitsplannen van het gehele netwerk in Nederland en voor uitbreiding van het internationale spoor?

Antwoord vraag 5

Met het doorzetten van de Verkenning om toe te werken naar een te nemen Voorkeursbeslissing in 2025 is er nog geen gevolg voor de capaciteitsplannen van het spoornetwerk en de ambitie om hoogfrequenter internationale treinen te rijden. Dat wil niet zeggen dat die (groei)plannen per definitie door kunnen gaan. Dit vraagt duidelijkheid van een volgend kabinet of en hoe om wordt gegaan met de financiering en daarmee het doorzetten van het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Vraag 6

Welke mogelijkheden heeft een volgend kabinet om het door het Rijk ontstane tekort aan te vullen, zodat er geen vertraging ontstaat bij het project Noord/Zuidlijn?

Antwoord vraag 6

Om de Voorkeursbeslissing te nemen, is het nodig dat een volgend kabinet voldoende zicht op financiering biedt. Het is aan een nieuw kabinet om de keuze te maken hoe verder te gaan met het project voor het «doortrekken van de Noord/Zuidlijn». Bij het nemen van de Voorkeursbeslissing (nu voorzien in 2025) is het noodzakelijk dat budget en kostenraming in balans zijn.

Vraag 7

Aan welke projecten wordt de 297,4 miljoen euro die naar 2023 wordt geschoven concreet besteed?

Antwoord vraag 7

Het gaat hier om schuiven op andere onderdelen binnen het Mobiliteitsfonds die gerelateerd zijn aan de modaliteit wegen. Deze schuiven zijn toegelicht bij artikel 11, artikelonderdeel 12.02 en 12.06. Deze schuiven naar achteren zijn mogelijk gemaakt, door aanlegbudgetten op het artikelonderdeel 12.03 naar voren te schuiven. Op de artikelonderdelen 12.02 en 12.06 is een schuif naar achteren doorgevoerd om de kasbudgetten aan te laten sluiten op de maakbare productie van Rijkswaterstaat op exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Op artikel 11 zijn ook schuiven naar achteren doorgevoerd voor de modaliteit wegen. Grootste schuiven vinden plaats op artikelonderdeel 11.03 voor bijvoorbeeld slimme en duurzame mobiliteit (- € 35,4 miljoen).

Vraag 8

Kunt u de achtergrond van de excessieve prijsstijging op het Infrasppeedcontract toelichten?

Antwoord vraag 8

In het PPS-budget (artikelonderdeel 13.04 MF) is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van de beschikbaarheidsvergoeding van 1,8% tot einde contract (2031). De gemiddeld gerealiseerde indexering tot en met 2019 bedroeg ook ca. 1,8% maar vanaf 2020 is deze opgelopen: 2020 en 2021 gemiddeld 2,5%, 2022 ruim 4% en 2023 11,5%. Hiermee is er nu een tekort ontstaan op het budget tot en met 2031.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken van het meermaals uitgestelde hoofdprogramma voor de vervanging van verouderde schepen uit de overheidsvloot van de Rijksrederij?

Antwoord vraag 9

In de Kamerbrief van 3 mei over invulling motie Stoffer vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij is de Kamer geïnformeerd over het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij. Deel 1 betreft de planuitwerking en verwerving van drie series van schepen:

- A. De bouw van drie Trailerbare Meetvaartuigen (TMV's) ter vervanging van enkele eigen vaartuigen en vaartuigen die nu worden ingehuurd. De TMV's zijn inmiddels in aanbouw bij een Nederlandse werf. De oplevering hiervan is voorzien gedurende 2023, waarna deze schepen direct in gebruik genomen zullen worden voor o.a. stroom- en dieptemetingen;
- B. Een nog nader te bepalen aantal multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-20) ter vervanging van negen verouderde schepen die met name worden ingezet voor visserijonderzoek/ handhaving en natuurbeheer. Voor deze investeringen worden business-cases (BC's) opgesteld op basis waarvan een voorkeursoplossing inclusief inzicht in de financiële consequenties worden uitgewerkt.
- C. Een tweetal multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-50) ter vervanging van drie verouderde schepen die met name worden ingezet voor de markering van zeevaartroutes en incidentbestrijding. Inmiddels is deze business case afgerond.

Vraag 10

In hoeverre zijn er reeds budgetten geregeld die dekking bieden voor het vervangingsprogramma?

Antwoord vraag 10

De financiering van het toekomstige vlootvervangingsprogramma wordt nog verder uitgewerkt zoals ik in de Kamerbrief van 3 mei over invulling motie Stoffer vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij aan uw Kamer heb gemeld. Naast de inhoudelijke verkenningen loopt een traject om financieringsopties door de verschillende opdrachtgevers in beeld te brengen. De ambitie is om eind 2023 inhoudelijke keuzes gereed te hebben zodat financiële besluitvorming in het voorjaar van 2024 mogelijk is.

Vraag 11

In hoeverre zijn de budgetten voldoende voor de start van hoofdprogramma in 2025?

Antwoord vraag 11

De financiering van het toekomstige vlootvervangingsprogramma wordt nog verder uitgewerkt zoals ik in de Kamerbrief van 3 mei over invulling motie Stoffer vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij aan uw Kamer heb gemeld. Naast de inhoudelijke verkenningen loopt een traject om financieringsopties door de verschillende opdrachtgevers in beeld te brengen. De ambitie is om eind 2023 inhoudelijke keuzes gereed te hebben zodat financiële besluitvorming in het voorjaar van 2024 mogelijk is.

Vraag 12

Is het mogelijk om vaktermen zoals «beheersbaar ritme», «in het juiste ritme» en «kaderruilen» te vermijden en in plaats daarvan helder uit te leggen waarom aanpassingen doorgevoerd worden?

Antwoord vraag 12

Goed dat de Kamer hier aandacht voor vraagt. Dit sluit ook aan bij het initiatief binnen lenW om zo begrijpelijk mogelijk te communiceren («klare taal»).

«Beheersbaar ritme» en «in het juiste ritme» houdt in dat uitgavenreeks van een project of een artikel is aangepast naar een reeks die aansluit bij de planning van een project, programma of groep projecten. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn als ergens vertraging ontstaat.

Een kaderruil is een overboeking tussen twee artikelen die in een later jaar tegenovergesteld wordt overgeboekt. In principe kan het kasoverschot op een artikel het kastekort oplossen op een ander artikel, maar dit moet dan wel in de begroting verwerkt worden, zodat budgetten op de juiste plek en in het juiste jaar staan.

Vraag 13

Kunt u voortaan toelichten waarom middelen in een begrotingsjaar niet benodigd zijn (bijvoorbeeld bij artikel 11.03)?

Antwoord vraag 13

In het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit zijn in alle MIRT-landsdelen bestuurlijke programma afspraken gemaakt met de mede-overheden. Daarnaast wordt door lenW in samenwerking met deze overheden invulling gegeven aan bovenregionale projecten. Er loopt een inventarisatie bij de mede-overheden welke aanvragen met financieel belang in dit kader in 2023 nog verwacht kunnen worden. Op basis van deze inventarisatie is een inschatting gemaakt van het benodigd bedrag in 2023.

Het restant zal dit jaar niet worden uitgeven, maar is in 2024 benodigd voor de uitwerking van de bovenstaand aangegeven bestuurlijke afspraken met de regio's. Daarom is het voorstel gedaan dit naar 2024 door te schuiven.

Vraag 14

Kunt u specificeren in hoeverre er generiek 500 miljoen euro minder budget benodigd is in 2023 op artikel 12 (Hoofdwegennet), naast de genoemde specifieke projecten?

Antwoord vraag 14

Voor het grootste deel is dit het gevolg van de € 297,4 miljoen die wordt verschoven op artikel 11 en de artikelonderdelen 12.02 en 12.06 (zie antwoord vraag 7). Op de artikelonderdelen 12.02 en 12.06 is een schuif naar achteren doorgevoerd om de kasbudgetten aan te laten sluiten op de maakbare productie van Rijkswaterstaat op exploitatie, onderhoud en vernieuwing. De overige ruim € 200 miljoen betreft middelen die op aanleg zelf naar achteren zijn geschoven. Dit is voornamelijk het gevolg van kasverschuivingen naar achteren op diverse projecten die bij eerste supplettoire begroting en de Prinsjesdag supplettoire zijn doorgevoerd. Hierdoor is een kasoverschot ontstaan. Met deze kaderaanpassing van € 500 miljoen is op artikel 12.03 het beschikbaar budget in lijn gebracht met de actuele programmering.