

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

C

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 maart 2023

De Eerste Kamer heeft de begrotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023¹ op 20 december 2022 als hamerstuk afgedaan. De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving² hadden niettemin behoefte om na vaststelling van deze begroting vragen te stellen over knelpunten in de uitvoering van meerjarige infrastructurele projecten. De leden van de fracties van het **CDA** en van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** wensten de regering een aantal vragen voor te leggen.

Naar aanleiding hiervan is op 25 januari 2023 een brief gestuurd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben op 2 maart 2023 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

¹ Kamerstukken 36 200 A.

² Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Fiers (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), vacant (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*.)

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 25 januari 2023

De Eerste Kamer heeft de begrotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023³ op 20 december 2022 als hamerstuk afgedaan. De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben in de commissievergadering van de week ervoor, op 13 december 2022, aangegeven wel behoefte te hebben om na vaststelling van deze begroting vragen te stellen over knelpunten in de uitvoering van meerjarige infrastructurele projecten. De leden van de fractie van het **CDA** wensen de regering in navolging hiervan de volgende vragen te stellen. De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** wensen de regering eveneens enkele vragen voor te leggen.

Vragen en opmerkingen van de CDA-fractie

De leden van de fractie van het **CDA** hebben kennisgenomen van de begrotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023 en in het bijzonder de uitvoering daarvan. In de Regio's Noord, Oost, Noordwest, Zuid en Zuidwest zijn belangrijke meerjarige Rijksprojecten in uitvoering. Deze leden gaan uit van de bestaande ambities van het Rijk met betrekking tot meerjarige Rijksprojecten voor de wegen en het spoor. De leden van de fractie van het CDA constateren dat de coronaperiode in de jaren 2020–2021 en de oorlog in Oekraïne kostenopdrijvende effecten hebben op de uitvoering van meerjarige Rijksprojecten met betrekking tot de wegen en het spoor.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering de meerjarige Rijksprojecten, die in de jaren 2020, 2021, 2022 zijn gestart en in het jaar 2023 verder worden uitgevoerd, in beeld kan brengen voor de MIRT-regio's Noord, Oost, Noordwest, Zuid en Zuidwest. Voorts vragen deze leden of de regering in beeld kan brengen welke kostenoverschrijdingen op meerjarige Rijksprojecten aan de orde zijn en op welke wijze zij met de regio's en de marktpartijen tot oplossingen wil komen zodat de uitvoering volgens planning door kan gaan. Tot slot vragen deze leden of er vanwege genoemde kostenopdrijvende effecten bouw- en infrastructuurbedrijven failliet zijn gegaan in de jaren 2022 en/of 2023 en wat de effecten hiervan zijn op de regionale economie.

Vragen en opmerkingen van de fracties van GroenLinks en de PvdA gezamenlijk

De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** constateren dat een aanzienlijk deel van de ingediende amendementen op de begrotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023 raakt aan de realisatie van aspecten die samenhangen met brede welvaart. Daarbij denken deze leden aan het vergroten van de bereikbaarheid voor mensen met een laag inkomen, de investeringen die samenhangen met het verbeteren van de bereikbaarheid voor mensen met een beperking en de investeringen die samenhangen met het verbeteren van de duurzaamheidsprestaties van mobiliteit. Dit roept bij de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA de volgende vragen op:

- 1) Is de regering bekend met de verschillende rapporten die over brede welvaart en mobiliteit verschenen zijn? Deze leden denken daarbij aan de rapporten «*Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteits-*

³ Kamerstukken 36 200 A.

domein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan»⁴, «Denkkader Brede Welvaart ienW»⁵ en «Mobiliteit is een vehikel»⁶. Ook het rapport «Toegang tot mobiliteit» van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) is in dit kader een belangrijk rapport.

- 2) Kan de regering een appreciatie van voormelde rapporten geven in relatie tot de projecten die in het Mobiliteitsfonds gehonoreerd worden? In welke mate spelen indicatoren zoals uit het eerstgenoemde rapport «*Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan*» een bepalende rol bij het wel of niet opnemen van projecten in het Mobiliteitsfonds?
- 3) Kan de regering reflecteren op het toepassen van brede welvaart als leidraad voor het Mobiliteitsfonds en bepalende projecten en programma's bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat? Op welke wijze worden indicatoren en filosofie gebruikt en welke lessen worden daaruit getrokken ten aanzien van de interne en externe procesvoering en afwegingen?
- 4) De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA merken op dat de mate waarin toekomstige generaties baat hebben bij bepaalde investeringen tot op heden nog geen onderdeel van de afwegingen bij het Mobiliteitsfonds lijkt te zijn. Ook de internationale scope lijkt nog weinig verder te gaan dan de Europese infrastructuurnetwerken. Terwijl de systematiek van brede welvaart wel in zich draagt dat ook in beeld wordt gebracht in welke mate de wijze waarop elektrische auto's worden gefaciliteerd, invloed heeft op het grondstoffengebruik elders in de wereld. Is de regering, gelet hierop, bereid om bij de onderdelen en/of projecten van het Mobiliteitsfonds een generatietoets en een toets op internationale welvaartsaspecten zoals onderdeel van de systematiek van brede welvaart toe te voegen?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en wensen deze binnen vier weken na dagtekening van deze brief, en in elk geval **uiterlijk 1 maart 2023**, te ontvangen.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
H.J. Meijer

⁴ Zie hiervoor: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/01/10/indicatoren-voor-brede-welvaart-in-het-mobiliteitsdomein---een-vertrekpunt-voor-discussie-gebaseerd-op-een-quickscan>.

⁵ Zie hiervoor: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2022/04/29/denkkader-brede-welvaart-ienw>.

⁶ Zie hiervoor: <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2021/02/04/mobiliteit-is-een-vehikel>.

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 maart 2023

U treft bijgaand de beantwoording van de vragen uit de Eerste Kamer inzake de Begotingsstaat Mobiliteitsfonds 2023 aan (uw kenmerk: 172633U). Deze vragen waren gesteld door de leden van de fractie van het CDA, GroenLinks en de PvdA.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

Vraag 1

Is de regering bekend met de verschillende rapporten die over brede welvaart en mobiliteit verschenen zijn?

Antwoord vraag 1

Ja, dit rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) en het TNO-rapport over indicatoren voor brede welvaart en mobiliteit zijn bekend. Dat laatste onderzoek is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gebeurd.

Vraag 2

Kan de regering een appreciatie van voormelde rapporten geven in relatie tot de projecten die in het Mobiliteitsfonds gehonoreerd worden? In welke mate spelen indicatoren zoals uit het eerstgenoemde rapport «Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan» een bepalende rol bij het wel of niet opnemen van projecten in het Mobiliteitsfonds?

Antwoord vraag 2

Het belang om te kijken vanuit Brede Welvaart, zoals benoemd in de rapporten, wordt onderstreept. In veel gevallen gaat dit ook om het bewuster meenemen van effecten op de leefomgeving, veiligheid, gezondheid en verdelingseffecten. Dit alles naast de effecten op bereikbaarheid uiteraard. Bij het maken van afwegingen binnen het Mobiliteitsfonds vormen het Coalitieakkoord en de prognoses uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) het vertrekpunt. De indicatoren zoals genoemd in het rapport van TNO zijn in navolging van het PBL en KiM ingedeeld langs een vijftal aspecten: leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en gezondheid en verdelingseffecten.

Op de eerste drie aspecten is in de IMA-2021 informatie opgenomen. Daarnaast zetten we onder andere met maatregelen voor fietsstimulering in op gezondheid. De Tweede Kamer heeft gevraagd om in een vroeg stadium meegenomen te worden bij keuzes over de inzet van middelen uit het Mobiliteitsfonds. In dat kader wordt op 30 maart 2023 een strategisch debat gevoerd met de Tweede Kamer. In voorbereiding hierop zullen we de Tweede Kamer nader informeren over het proces van opgaven tot selectie van maatregelen in de MIRT. Daarbij wordt ook de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie betrokken. Dit ondersteunt het maken van keuzes, mede in het licht van brede welvaart.

Vraag 3

Kan de regering reflecteren op het toepassen van brede welvaart als leidraad voor het Mobiliteitsfonds en bepalende projecten en programma's bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat? Op welke wijze worden indicatoren en filosofie gebruikt en welke lessen worden daaruit getrokken ten aanzien van de interne en externe procesvoering en afwegingen?

Antwoord vraag 3

Bij het maken van keuzes speelt brede welvaart al langer een rol. In het MIRT wordt standaard gekeken naar effecten op leefomgeving, veiligheid en bereikbaarheid⁷. Verder is in opdracht van IenW het denkkader brede

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/09/20/bijlage-geactualiseerde-mirt-spelregels>

welvaart lenW opgesteld⁸. Dit denkkader is een leidraad voor het nadenken over lenW-beleid vanuit het perspectief van brede welvaart, en vormt een van de manieren waarop het gedachtegoed van brede welvaart in interne processen en afwegingen kan worden meegenomen. Daarnaast wordt gewerkt aan het operationaliseren van de indicatoren uit het rapport van TNO. Ook wordt er, zoals bekend, gewerkt aan de mobiliteitsvisie, waarin brede welvaart een plaats heeft. Tot slot is vorig jaar de werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen aangevuld naar aanleiding van de aanbevelingen van CPB en PBL ten aanzien van brede welvaart⁹. Zo wordt nu voorgeschreven om verdelingseffecten een prominentere plek te geven in de MKBA.

Vraag 4

Is de regering, gelet hierop, bereid om bij de onderdelen en/of projecten van het Mobiliteitsfonds een generatietoets en een toets op internationale welvaartsaspecten zoals onderdeel van de systematiek van brede welvaart toe te voegen?

Antwoord vraag 4

Hier is nu nog niet in voorzien. Het benutten van een generatietoets voor het meenemen van de systematiek van brede welvaart bij het afwegen van projecten en maatregelen op het Mobiliteitsfonds wordt wel verkend.

Vragen gesteld door leden van de fractie van het CDA

Vraag 5

De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering de meerjarige Rijksprojecten, die in de jaren 2020, 2021, 2022 zijn gestart en in het jaar 2023 verder worden uitgevoerd, in beeld kan brengen voor de MIRT-regio's Noord, Oost, Noordwest, Zuid en Zuidwest.

Antwoord vraag 5

In de periode 2020–2022 zijn onderstaande projecten overgegaan naar de realisatiefase:

Project	MIRT-regio
<i>Wegen</i>	
a. A27 Houten-Hoopolder	Zuid
b. A2 Vonderen-Kerensheide	Zuid
c. Deeltraject A9 Badhoevedorp binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere	Noordwest-Nederland
d. A15 Papendrecht-Sliedrecht Oost (inmiddels opengesteld)	Zuidwest-Nederland
<i>Vaarwegen</i>	
e. Lichten Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven	Noordwest-Nederland
f. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	Zuidwest-Nederland
<i>Spoor</i>	
g. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer o.a. werkzaamheden Sloe (elektrificatie), extra opstelcapaciteit Amsterdam, extra perronspoor Tilburg, Nijmegen	N.v.t.
h. Diverse deelprojecten binnen het programma European Rail Traffic Management System (ERTMS)	N.v.t.
i. Diverse deelprojecten bij landelijke programma's: o.a. fietsparkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen, meerjarenprogramma geluidsanering spoor en behandelen, opstellen reizigerstreinen en spoorcapaciteit 2030	N.v.t.

Vraag 6

Voorts vragen deze leden of de regering in beeld kan brengen welke kostenoverschrijdingen op meerjarige Rijksprojecten aan de orde zijn en op welke wijze zij met de regio's en de marktpartijen tot oplossingen wil komen zodat de uitvoering volgens planning door kan gaan.

⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2022/04/29/denkkader-brede-welvaart-ienw>

⁹ <https://www.rwseconomie.nl/documenten/rapporten/2022/november/7/addendum-brede-welvaart-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen>

Antwoord vraag 6

Voor de volgende weg- en vaarwegprojecten die zijn overgegaan naar de realisatiefase in de periode 2020–2022 zijn kostenoverschrijdingen aan de orde:

Wegen

- a. A27 Houten-Hooipolder.
 - Het contract van de A27 Houten-Hooipolder is door middel van de twee-fasen aanpak vormgegeven. Deze aanpak is een belangrijke onderdeel van de transitieaanpak naar een vitale infrasector die lenW samen met de marktpartijen in 2020 hebben ingezet (Kamerstuk 29 385, nr. 114). Het projectbudget is verhoogd met € 248 mln. als gevolg van een hogere projectraming ten tijde van het genomen uitvoeringsbesluit. De oorzaken hiervoor zijn het verhogen van de Merwedebruggen, een slechtere bodemgesteldheid, een slechtere areaalstatus en hogere engineeringkosten (ontwerpbegroting 2023).
 - Na jarenlange voorbereiding heeft de aanbesteding voor het zuidelijke deel tussen Everdingen en Hooipolder tot een winnaar geleid. Voor dit project zijn meerdere biedingen ontvangen. Geen van de biedingen bleef binnen het budget. Dit komt onder andere door kostenstijgingen en daarom wordt het projectbudget aangevuld met de benodigde € 97 mln. om de aanbesteding te kunnen afronden (zie ook kamerstuk 29 385, nr. 117).
- b. A2 Vonderen-Kerensheide
 - Het projectbudget is in 2022 met € 35 mln. opgehoogd als gevolg van (hogere) kosten voor het verplaatsen van kabels en leidingen, extra benodigd zand en het treffen van «minder hinder» maatregelen (ontwerpbegroting 2023).

Spoor

Een groot aantal van de projecten maakt deel uit van programma's, waarbij er op het totale programma wordt gestuurd. Op dit moment is er voor de spoorprojecten die in de periode 2020–2022 zijn gestart nog onvoldoende duidelijkheid over de meerkosten. Voor de programma's ERTMS over de vervanging van de treinbeveiliging en PHS (meer treinen) wordt twee maal per jaar een voortgangsrapportage naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin wordt ingegaan op kostenoverschrijdingen en mogelijke oplossingen. Voor het programma PHS is de Tweede Kamer op 11 oktober 2022 geïnformeerd¹⁰ en voor het programma ERTMS is de laatste voortgangsrapportage op 26 oktober 2022 verstuurd¹¹.

Aanvullend heeft de Staatssecretaris van lenW op 13 december 2022 aan de Tweede Kamer gemeld¹² dat uit de eerste bevindingen van de herijkte kostenraming van het Programma ERTMS blijkt dat de kostenstijging ten minste € 900 mln. betreft. Ook is gemeld dat ProRail kostenstijgingen in beeld brengt (€ 400 mln.) op aanpalende dossiers, zoals het gelijktijdig met ERTMS vervangen van de treindetectie. Beide bedragen zijn indicatief dus nog in beweging.

Voor de Hoofdrailnet-concessie (HRN-concessie) is duidelijk dat meerdere factoren van buitenaf het rendement van de voorgenomen HRN-concessie onder druk zetten, zoals hoge energieprijzen en de sinds covid achterblijvende reizigersontwikkeling. Hierover is het ministerie met de beoogd

¹⁰ Kamerstukken 32 404, nr. 115

¹¹ Kamerstukken 33 652, nr. 85

¹² Kamerstukken 33 652, nr. 86

concessiehouder in gesprek, waarbij het huidige budgettaire kader het uitgangspunt is.

Projectspecifieke toelichtingen zijn verder te vinden in het MIRT overzicht (<https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-overzicht>, Kamerstukken 36 200-A, nr. 4) en het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (<https://www.rijksfinancien.nl/jaarverslag/2021/XII>, Kamerstukken 36 100-XII, nr. 1).

Vraag 7

Tot slot vragen deze leden of er vanwege genoemde kostenopdrijvende effecten bouw- en infrastructuurbedrijven failliet zijn gegaan in de jaren 2022 en/of 2023 en wat de effecten hiervan zijn op de regionale economie.

Antwoord vraag 7

Op dit moment heeft IenW geen informatie over faillissementen bij directe opdrachtnemers in de bouw en infrastructuursector als gevolg van kostenopdrijvende effecten. Op eventuele effecten op regionale economieën heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geen zicht.