

Vergaderjaar 2023–2024

36 560 A

Jaarverslag en slotwet Mobiliteitsfonds 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 Mobiliteitsfonds 2023 (Kamerstuk 36 560 A, 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

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Vragen en antwoorden

Vraag 1:

Hoeveel euro aan subsidies heeft het stimuleren van elektrisch vervoer gekost het afgelopen jaar?

Antwoord:

Voor de aanschaf van kleine, compacte nieuwe of gebruikte elektrische personenauto's (SEPP) is in 2023 in totaal 61,2 miljoen euro verstrekt aan subsidies. Naast elektrisch personenvervoer is voor de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) in 2023 in totaal 51,5 miljoen euro verstrekt aan subsidies. En voor de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) is in 2023 in totaal 25,7 miljoen euro verstrekt aan subsidies. Aan subsidies voor elektrisch vervoer is in 2023 in totaal 138,4 miljoen euro verstrekt.

Vraag 2:

Bij hoeveel mobiliteitsprojecten, waarbij is gestart met de voorbereidingsfase (waaronder studie en verkenning), is na afronding van die voorbereidingsfase besloten om niet verder te gaan met het project? En hoeveel euro kosten deze voorbereidingsfasen tezamen?

Antwoord:

Een MIRT Verkenning wordt pas gestart nadat nut en noodzaak onderkend zijn. De afgelopen 10 jaar is van één MIRT Verkenning de planvorming gestopt. Dit betreft de A9 Rottepolderplein. De voorbereidingsfase daarvan heeft € 1,5 miljoen euro gekost.

De meeste MIRT-Verkenningen worden voorafgegaan door een MIRT Onderzoek. De afgelopen 10 jaar hebben diverse MIRT Onderzoeken waar een mobiliteitsopgave (een deel van) de aanleiding was, geen direct vervolg gekregen binnen het MIRT. Dit past bij de doelstelling van de MIRT-Onderzoeksfase: in samenwerking tussen het Rijk en regio (en andere partijen) opgaven identificeren, onderzoeken en concretiseren, en tot slot – waar nodig – op hoofdlijnen de eerste oplossingsrichtingen hiervoor in kaart brengen. De Kamer is en wordt hierover geïnformeerd via de jaarlijkse MIRT Overzichten.

De informatie van deze MIRT onderzoeken wordt vaak wel gebruikt voor verdere planvorming, waaronder andere MIRT trajecten. De kosten zijn sterk wisselend per MIRT Onderzoek, waarbij de omvang van de te onderzoeken opgave(n) een belangrijke indicator is. Deze variëren van enkele tienduizenden euro's tot meer dan een miljoen euro bij MIRT Onderzoeken die een groot gebied en een breed scala aan opgaven bestrijken.

Tot slot is in 2023 besloten 17 weg- en vaarwegprojecten te pauzeren, waarmee tijdelijk is besloten niet verder te gaan met die projecten. De Kamer is daarover meermaals geïnformeerd, onder andere met de MIRT brieven (Kamerstukken 2022–2023, 36 200 A, nr. 78 en Kamerstukken 2023–2024, 36 410 A, nr. 16).

Vraag 3:

Hoeveel kilometer aan nieuwe wegen is er in het afgelopen jaar aangelegd?

Antwoord:

In 2023 is er 5,5 km nieuwe weg in beheer van RWS bijgekomen door de openstelling van een deel van de vernieuwde N209 in kader van het project A16 Rotterdam. Dit deel van de N209 gaat vanaf eind 2025 onderdeel uitmaken van de A16.

Vraag 4:

Welke onderhoudsprojecten zijn er opgestart in relatie tot herprioritering binnen het mobiliteitsfonds?

Antwoord:

Bij brief van 17 maart 2023 (Kamerstukken 29 385, nr. 119) is de Kamer geïnformeerd over het Basiskwaliteitsniveau voor Instandhouding. Met de extra gelden vanuit het Coalitieakkoord en de schuif van aanleg naar instandhouding groeit het beschikbare budget voor Instandhouding de komende jaren naar circa € 3 miljard per jaar.

Op basis van deze budgettaire kaders is door Rijkswaterstaat een programmering opgesteld die past binnen de budgettaire kaders en waarmee kan worden begonnen met de grootste instandhoudingsopgave ooit. Binnen deze programmering is in de administratie geen knip aangebracht tussen welk deel is gefinancierd vanuit de herprioritering van het mobiliteitsfonds.

Wel is in de beantwoording op Kamervragen van het lid Grinwis, tijdens het notaoverleg MIRT (Kamerstuk 2024Z00988), reeds in beeld gebracht welke projecten lenW zoal aan kan gaan pakken met de aanvullend beschikbaar gestelde middelen.

Vraag 5:

Zijn de middelen die vanuit de herprioritering beschikbaar zijn gekomen voor onderhoud reeds bestemd? Zo ja, waarvoor?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 6:

Wat is de status van het vervangen van de vloot van de Rijksrederij?

Antwoord:

Afgelopen jaar is de vlootvervanging van de Rijksrederij daadwerkelijk «van de kant» gekomen. Dit gebeurt in goede interdepartementale samenwerking met de opdrachtgevende ministeries. De aanpak is op 31 januari 2024 aan de Kamer gemeld (Kamerstuk 31 409, nr. 435). Voor de actuele status wordt verwezen naar de Kamerbrief van 16 mei 2024 (Kamerstuk 36 410 XII, nr. 83). Hierin is het voorstel opgenomen voor besteding van de beschikbare middelen voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij is opgenomen alsmede vanaf welk jaar de bestedingen voorzien zijn. Dit als invulling van de motie van het lid Flach (SGP) (Kamerstuk 31 409, nr. 444).

Vraag 7:

Hoeveel rechtszaken over milieuzaken behorende tot uitbreiding en onderhoud van het wegen- en spoornet heeft het ministerie het afgelopen jaar gevoerd?

Antwoord:

Voor de beantwoording wordt er van uit gegaan dat de vraag betrekking heeft op lopende rechtszaken over milieuzaken die voortvloeien uit Tracébesluiten. Momenteel zijn zeven beroepszaken bij de Raad van State in behandeling. In deze zaken zijn onder meer stikstof, trillingen en geluid onderdeel van geschil.

Vraag 8:

Verplichtingen bij het project A27 Houten-Hooipolder zijn naar 2024 verschoven vanwege het «vastleggen van werkwijze waarbij nog geen sprake is van juridische verplichting»; kan hier een nadere toelichting op gegeven worden?

Antwoord:

Het project A27 Houten – Hooipolder is een pilot in het kader van de 2-fasenaanpak. Dit betekent dat voor de meer risicovolle onderdelen van het project (de zogenaamde 2-fasenonderdelen) eerst gezamenlijk de ontwerpfase wordt doorlopen. Bij de gunning van de twee contracten (2022/2023) is voor de 2-fasenonderdelen een verwachte prijsafpraak (indicatieve waarden) voor de bouwfase afgesproken. Na overeenstemming over het definitieve ontwerp (naar verwachting 2025) én de prijs wordt de bouwfase opgedragen.

Initieel was bedacht deze indicatieve waarden voor de bouwfase jaarlijks (vanaf 2022) te indexeren waarmee dit ook zou worden vastgelegd als verplichting in de begroting. In afstemming met de opdrachtnemers is echter besloten om de indexatie (en verplichting) van de bouwkosten van de 2-fasenonderdelen pas na afronding van de ontwerpfase (2025) te laten plaatsvinden. De verplichtingen zijn echter in eerste instantie volledig naar 2024 geschoven omdat in 2024 ook nog een aantal onzekerheden speelde (met bijvoorbeeld het naar voren halen van werkzaamheden) en omdat mogelijk voor enkele 2-fasenonderdelen al prijsafspraken gemaakt zouden worden eind 2024. Deze onzekerheden voor 2024 zijn nu beter in beeld en daarnaast zal de definitieve prijsafspraken voor de 2-fasenonderdelen allemaal plaatsvinden in 2025. Hiermee is duidelijk dat de huidige verplichtingenruimte in 2024 te ruim is waardoor een groot deel van de verplichtingenschuif van 2023 naar 2024 en verder naar 2025 door zal schuiven

Vraag 9:

Verwacht u in 2024 al verder te kunnen aan het onderhoud van de Van Brienoordbrug, gelet op het feit dat benodigd budget voor enkele verwachte inkopen/betalingen voor de Van Brienoordbrug naar 2024 zijn doorgeschoven? Zo niet, waar worden deze middelen aan besteed in 2024?

Antwoord:

Bij het project Van Brienoordbrug moet onderscheid worden gemaakt tussen het budget voor vernieuwing van de brug en het budget voor het onderhoud tot aan vernieuwing van de brug. Het budget waarop wordt gedoeld is het voor 2023 gereserveerde budget voor de vernieuwing van de brug en schuift deels door naar 2024. Dit is mede gevolg van de vertraging van de vernieuwing van de brug als gevolg van het afbreken van de aanbesteding. De Kamer is daar per brief van 19 januari 2024 over geïnformeerd (Kamerstuk 29 385, 137). Het vernieuwingsbudget in 2024 zal worden besteed aan het voorbereiden van het opnieuw aanbesteden van de brug. Daarnaast wordt er onderhoud gepleegd aan de brug tot aan de vernieuwing en deze kosten worden gedekt binnen het budget voor beheer en onderhoud.

Vraag 10:

Waar gaat het verschil van inzicht met de gemeente Amsterdam, met betrekking tot de ontvangst van 25,3 miljoen euro die voortvloeit uit de Bestuursovereenkomst, over?

Antwoord:

Conform de gesloten Stroomlijnovereenkomst uit 2007 is RWS in afwachting van de betaling die na afronding van de Gaasperdammer-tunnel door de gemeente Amsterdam zou worden voldaan. Er is echter een verschil van inzicht over de randvoorwaarden en hoogte van deze betaling vanwege de aanwezige verankering van de tunnel in de naastgelegen gronden van Amsterdam. RWS en de gemeente Amsterdam zijn hierover met elkaar in overleg.

Vraag 11:

Wanneer wordt duidelijk hoeveel hoger de kosten voor het project «Ombouw emplacement Den Haag Centraal» zullen uitvallen, als gevolg van de juridische problemen die ertoe hebben geleid dat het project in 2022 opnieuw is aanbesteed?

Antwoord:

De Tweede Kamer zal in de eerstvolgende MIRT-brief over de voortgang en financiering van het project «Ombouw emplacement Den Haag Centraal» worden geïnformeerd.

Vraag 12:

Waar is het verschil van 7 miljoen euro in de uitgaven in 2023 voor het project «Ombouw emplacement Den Haag Centraal», namelijk 17 miljoen euro in plaats van de eerder voorziene 10 miljoen euro, op gebaseerd?

Antwoord:

In de begroting 2023 is een prognose opgenomen van € 10 mln. op basis van een lopende aanbesteding. Het verschil met de uitgaven in de rijksbegroting (€ 17,4 mln.) betreft overloop van 2022 naar 2023 (doorschuiven van uitgaven 2022 naar 2023).