

Vergaderjaar 2021–2022

36 120 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 5

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 4 juli 2022

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 14 juni 2022 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 1 juli 2022 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

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Gaat het uitstellen of naar achteren schuiven van onderhoud aan de wegen in combinatie met de bouw van woningen niet leiden tot infrastructuurle opstoppingen? Hoe kijkt de regering hiernaar?

Antwoord vraag 1

Er ligt een grote opgave voor instandhouding (beheer & onderhoud en vervanging & renovatie) van het hoofdwegennet, dit kan incidenteel leiden tot verstoringen. Dit kabinet geeft een impuls aan de instandhouding. De noodzakelijke wegwerkzaamheden zullen hinder voor reizigers opleveren. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken wordt een hinderaanpak gehanteerd met slim plannen (vroegtijdige afstemming van werkzaamheden), slim bouwen (hinder van werkzaamheden minimaliseren) en slim reizen (werkgeversaanpak, fietsstimulering, mobiliteitsmanagement). De bouw van nieuwe woningen zal tot meer verkeer leiden, ook op het intensief gebruikte wegennet in de brede Randstad. Er is € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties, daarbij is ook aandacht voor bouwen in nabijheid van werk en voorzieningen. Verder blijft het belangrijk samen met decentrale overheden, bedrijven en (onderwijs)instellingen bewuste mobiliteitskeuzes te stimuleren en het bestaande netwerk maximaal te benutten.

Vraag 2

Wat betekenen de snel oplopende inflatie en bijbehorende kostenstijging voor het in stand houden van een adequaat wegennet?

Antwoord vraag 2

De effecten van de toenemende prijsstijgingen en leveringsproblemen raken nagenoeg alle MIRT-projecten en instandhoudingsopgave in meer of mindere mate. Mede hierdoor is op 31 mei jl. door overheden – waaronder het Ministerie van IenW – en brancheverenigingen binnen het Bouwberaad een intentieverklaring getekend om de uitdagingen qua prijsstijgingen en leveringonzekerheden gezamenlijk te benaderen met als doel de continuïteit in de sector te borgen. Ontwikkelingen zijn nog steeds gaande en daarmee is de situatie voorlopig niet stabiel. De situatie en effecten worden nauwgezet geïnventariseerd en gemonitord en hierover blijven we met de opdrachtnemers in gesprek. De kwaliteit en veiligheid van het werk zijn daarbij geen onderwerp van gesprek.

Vraag 3

Krijgen toegekende extra middelen te maken met stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 3

De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een belangrijke beperkende factor. Om projecten te kunnen realiseren die bijdragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland is schaarse stikstofruimte nodig. Dat geldt ook voor projecten die worden gefinancierd uit toegekende extra middelen.

Vraag 4

Welke projecten worden de komende jaren uitgesteld ten gevolge van stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 4

Na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof in 2019 is uw Kamer geïnformeerd over de vertraging die de stikstofproblematiek op onderdelen van het MIRT-programma heeft

veroorzaakt. In de Kamerbrief¹ van 15 december 2021 bent u geïnformeerd dat voor projecten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen moeten worden uitgevoerd, waarbij sprake is van een ruimere maximale rekenafstand en daarmee een grotere onderzoekslast, terwijl de beschikbare capaciteit aan deskundigen voor deze berekeningen en beoordelingen beperkt is. Omdat niet alle projecten tegelijk van de beschikbare capaciteit gebruik kunnen maken, is het nodig om een prioritering van projecten te maken. Het is hierbij onvermijdelijk dat sommige projecten tijdelijk «on hold» worden gezet. Hierover is de afgelopen maanden met de regio's gesproken. Bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving van juni 2022 wordt de prioritering ook nog afgestemd. Voorafgaand aan het Commissiedebat zal de Kamer in de MIRT-brief het overzicht ontvangen van projecten die prioriteit krijgen en projecten die tijdelijk «on hold» worden gezet. Niettemin blijft de inzet erop gericht om het MIRT-programma zo spoedig mogelijk te realiseren, inclusief de projecten die vanwege deze problematiek nu vertragen.

Vraag 5

Op welke wijze wordt getracht de door stikstofproblematiek uitgestelde infrastructuurprojecten te compenseren om overlast voor de burger te minimaliseren?

Antwoord vraag 5

Naast de uitvoering van MIRT-projecten wordt ook ingezet op beter benutten van het wegennet met onder andere spreiden en mijden, werkgeversaanpak, verkeersmanagement, automatisering & digitalisering en deelmobiliteit. Daarnaast wordt gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid wat ook positieve gevolgen heeft op de doorstroming en het multimodaal ontsluiten van woningbouwlocaties door bv het realiseren van mobiliteitshubs.

Vraag 6

Aan welke voorwaarden moeten woningbouwprojecten voldoen om geld te krijgen van de 7,5 miljard euro woningbouwelden?

Antwoord vraag 6

Van de € 7,5 miljard stelt het Rijk tot € 1,5 miljard beschikbaar voor de versnellingsafspraken. Tot en met 31 mei zijn er vanuit alle MIRT-regio's proposities ingediend die bestaande grootschalige woningbouwplannen versnellen.

Een propositie moet voldoen aan de volgende criteria:

- Er is sprake van woningbouwplannen met een bovenplans bereikbaarheidsvraagstuk;
- Minimaal 500 woningen (of 200 woningen op locaties buiten verstedelijkingsregio's);
- Minimaal 50% betaalbare woningen en onderbouwing hoe het project past binnen het streven van 2/3^e betaalbare woningen op regionaal niveau;
- Start bouw woningbouwplannen binnen 3–5 jaar;
- Kosteneffectiviteit op basis van mobiliteitsinvestering per woning;
- Minimale effecten op hoofdnetwerken;
- Flankerend beleid op het gebied duurzame mobiliteit;
- Het project past in/draagt bij aan regionale verstedelijkings- en/of netwerkstrategie;
- Cofinanciering op de gevraagde Rijksbijdrage;
- Geen of aannemelijk t.z.t. te overkomen knelpunten stikstof, natuur, klimaat en veiligheid.

¹ Kamerstukken 35 925-A, nr. 24

Op basis van beoordeling van de proposities op grond van bovenstaande criteria komen van de in totaal 253 ingediende proposities in de BOL's 70 voorstellen in aanmerking voor besluitvorming. Voor 32 van deze voorstellen worden concrete afspraken gemaakt en voor 38 een financiële reservering onder voorbehoud van cofinanciering en kosteneffectiviteit. Gemeenten kunnen hun reeds ingediende proposities die nu niet gehonoreerd zijn, verbeteren ten behoeve van de tweede ronde voor het BO MIRT in het najaar. Binnen het beschikbare budget voor versnellingsafspraken zullen -bovenop de criteria in de eerste ronde – de proposities gerangschikt worden op inhoudelijke kwaliteit conform de genoemde criteria. Gezien de schaarste in budget zal de selectie strenger moeten zijn. De overige tenminste € 6 miljard is beschikbaar voor ontsluiting van grootschalige woningbouw in de 17 aangewezen woningbouwgebieden uit de zeven NOVEX-gebieden. Er is een ontwerpafweegkader waarmee de bestaande ambities en voorstellen geselecteerd en geprioriteerd kunnen worden. De voorwaarden voor toekenning van deze gelden wordt nog uitgewerkt; dit zal gebaseerd zijn op de criteria uit het afweegkader.

Vraag 7

In hoeverre wordt het maximaliseren van de vervoerswaarde per euro en het maximaliseren van het aantal te bouwen woningen per euro meegenomen om geld te krijgen van de 7,5 miljard euro woningbouw gelden?

Antwoord vraag 7

Maximaliseren van de vervoerswaarde per euro wordt meegenomen in de vorm dat de proposities getoetst zijn op bereikbaarheidswaarde, middels de criteria dat zo veel als mogelijk minimale effecten op hoofdnetwerken ontstaan, er ter plekke flankerend beleid op het gebied van duurzame mobiliteit moet zijn, en dat de regionale bereikbaarheid verbetert. In hoeverre de proposities hieraan voldoen, is toegelicht door de gemeenten in hun proposities of in de bestaande business cases. Woningbouwplannen met een zwakke link tussen gevraagde infra-investering en woningbouw zijn afgefallen. Maximaliseren van het aantal te bouwen woningen per euro: één van de criteria van de versnellingsafspraken is kosteneffectiviteit op basis van de mobiliteitsinvestering per woning. Hoe lager de investering per woning, hoe hoger het project op dit criterium scoort. Woningbouwplannen met een te hoge investering per woning zijn direct afgefallen. Voor de grootschalige woningbouwgebieden ligt dit genuanceerder, omdat de investering in infrastructuur hier vaker een breder uitstralingseffect heeft op de (bereikbaarheid van de) bestaande stad, het aantal banen en de economie.

Vraag 8

Op welke wijze wordt het maximaliseren van de vervoerswaarde per euro en het maximaliseren van het aantal te bouwen woningen per euro tegen elkaar afgewogen om geld te krijgen van de 7,5 miljard euro woningbouw gelden?

Antwoord vraag 8

De criteria waarop is beoordeeld zien op twee onderdelen: woningbouw-waarde en bereikbaarheidswaarde. Daarnaast wordt gekeken naar randvoorwaarden op het gebied van stikstof, natuur, klimaat, veiligheid, water en bodem. Al deze criteria worden integraal tegen elkaar afgewogen. Voor de versnellingsafspraken is daarnaast gewerkt met verschillende «zeven»; projecten die onvoldoende op een criterium scoren, vallen af. Met het afweegkader grootschalige woningbouw zal meer de nadruk komen te liggen op de integrale afweging. Sommige maatregelen zullen iets hoger op woningbouwwaarde scoren, andere iets hoger op mobiliteitswaarde, maar op pakketniveau moet dit in balans zijn.