

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 25

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 januari 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 september 2023 over Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT (Kamerstuk 36 410 A, nr. 8).

De Minister en Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 januari 2023. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Vraag 1

Hoe verhouden uw uitspraken over de resterende budgetten bij de gepauzeerde projecten zich tot elkaar (enerzijds zegt u dat deze gebruikt kunnen worden voor noodzakelijk onderhoudswerk en anderzijds voor alternatieve maatregelen om het onderliggende mobiliteitsprobleem aan te pakken)?

Antwoord 1

Al naar gelang de noodzaak kunnen verschillende afwegingen worden gemaakt in relatie tot de resterende projectbudgetten. Eerder is de Kamer geïnformeerd dat het wenselijk is om deze resterende projectbudgetten te behouden voor een toekomstige herstart, maar dat ook bezien moet worden of er sprake is van noodzakelijke (onderhouds)maatregelen die niet kunnen wachten op een herstart en eigenstandige uitvoering vragen.¹ Voor enkele gepauzeerde projecten zijn hier tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2023 specifieke afspraken over gemaakt met de regio, zoals bijvoorbeeld bij het project A15 Papendrecht–Gorinchem.² Voor urgente instandhoudingsopgaven die deel uitmaakten van gepauzeerde projecten en ingepast dienen te worden in de huidige programmering van Rijkswaterstaat, geldt dat deze in beginsel geen gebruik zullen maken van resterende projectbudgetten. De huidige programmering wordt immers begrensd door de beschikbare capaciteit bij Rijkswaterstaat.

Hiernaast geldt dat regionale partners aandacht hebben gevraagd voor maatregelen om de impact van het pauzeren te kunnen mitigeren. Onder voorwaarden kan hier resterend projectbudget voor worden ingezet. Een regionale verdieping van de impact in de eerste helft van 2024 en een nog vast te stellen beoordelingskader moeten meer inzicht geven in de noodzaak voor eventuele mitigerende maatregelen en de eventuele aanwending van resterende projectbudgetten voor deze maatregelen. Naar verwachting zal een nieuw kabinet hier een definitief besluit over nemen.

Vraag 2

Kunt u het afweegkader voor alternatieve maatregelen dat u gaat opstellen, inclusief scores, met de Kamer delen?

Antwoord 2

Op dit moment wordt nog gewerkt aan het beoordelingskader voor de toedeling van herstartbudgetten aan mitigerende maatregelen. Begin 2024 vindt hierover afstemming met de regio plaats. Streven is om het beoordelingskader vast te stellen bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving in het voorjaar van 2024. Daarna zal het beoordelingskader ook met de Kamer gedeeld worden.

Vraag 3

U heeft bij een werkbezoek aan Mariënhem de toezegging gedaan dat zodra er genoeg geld beschikbaar is in Den Haag, de realisatie van de rondweg voorrang krijgt; over welke financiële middelen gaat dit en wanneer zijn deze beschikbaar?

Antwoord 3

Op dit moment is voor de N35 Verkenning Wijthmen–Nijverdal, waar de rondweg om Mariënhem onderdeel van uitmaakt, € 15 mln. beschikbaar aan resterend rijksbudget. Initieel was vanuit het Rijk € 100 mln. gereserveerd voor de verkenning. Om deze € 100 mln. weer beschikbaar te

¹ Kamerstukken 36 410 A, nr. 8 en 36 410 A, nr. 16

² Zie bijlage bij Kamerstuk 36 410 A, nr. 16

stellen zal dus € 85 mln. extra toegevoegd moeten worden aan het budget. Op dit moment zijn deze middelen niet beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Het is aan een nieuw kabinet om over dit budget te besluiten, waarbij de demissionaire Minister zich hard zal maken om het belang hiervan te benadrukken. Hierbij is van belang dat ook de provincie Overijssel € 100 mln. beschikbaar houdt voor de aanpak van deze weg. Dit is nodig om uiteindelijk de rondweg om Mariënheem te kunnen realiseren. De afspraak met de provincie is gebaseerd op een 50/50 financiële dekking en was altijd gebaseerd op de realisatie van het zogenaamde BO MIRT-alternatief, dat ook voorziet in de rondweg om Mariënheem heen. Binnen de verkenning is de rondweg om Mariënheem prioritair. Dit betekent dat als een eventueel voorkeursalternatief gefaseerd uitgevoerd moet worden, als eerste naar de realisatie van de rondweg gekeken gaat worden.

Vraag 4

Hoe zijn de financiële middelen ingezet van de zeventien gepauzeerde projecten die worden ingezet voor onderhoud van bestaand infrastructuur?

Antwoord 4

Als gevolg van het pauzeren schuift er concreet circa € 4 miljard aan budget binnen het Mobiliteitsfonds. Hiervan wordt ruim € 1,2 miljard extra ingezet voor de instandhouding van wegen en vaarwegen voor de periode tot en met 2030, bovenop de middelen die bij het Coalitieakkoord voor instandhouding bij Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail zijn vrijgemaakt.

RWS maakt de programmering van het werk aan de hand van urgentie, efficiënte uitvoering, maakbaarheid en hinderplanning. Daarnaast is bijna € 2,7 miljard vrijgemaakt voor aanlegprojecten in (nadere) realisatie. Er is bij die projecten sprake van (nu voorziene) tegenvallers als gevolg van hogere prijzen en uitvoeringsrisico's. Het gaat om projecten als de A16 Rotterdam, de A27 Houten–Hooipolder, de A2 Het Vonderen – Kerensheide en de Averijhaven. In de Kamerbrief van 19 september 2023³ is meer inzicht geboden in de opgaven die middelen vanuit de 17 gepauzeerde projecten ontvangen. Vanwege marktgevoelige informatie kan er niet worden ingegaan op afzonderlijke risicoreserveringen. Met deze beide schuiven, te weten de schuif van aanleg naar instandhouding en de schuif binnen aanleg, kan er doorgewerkt worden aan de bereikbaarheid van Nederland en houden we de sector aan het werk.

Vraag 5

Kunt u nog eens verduidelijken per project van de zeventien gepauzeerde projecten in hoeverre de stikstofproblematiek of personeelskrapte uitvoering in de weg staat, mochten er wel voldoende middelen beschikbaar zijn?

Antwoord 5

Stikstof

Voor stikstof geldt dat zo lang geen substantiële verbetering van natuurcondities in beeld is, slechts in beperkte mate mogelijkheden bestaan om projecten doorgang te kunnen laten vinden. Het gaat daarbij achtereenvolgens om de bestaande instrumenten van een ecologische beoordeling, intern en extern salderen en de zogenoemde ADC-toets (Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang, Compensatie). Die

³ Kamerstuk 36 410 A, nr. 8

laatste toets vraagt een stevige onderbouwing dat er geen alternatieven zijn. Ook is de realisatie van natuurcompensatie complex.

De mate waarin extern salderen mogelijk is, hangt af van de beschikbaarheid van saldogevers. Bovendien is van belang in hoeverre in de betrokken provincies extern salderen mogelijk is. Zo heeft de provincie Noord-Brabant gezien de slechte staat van instandhouding van veel natuurgebieden per 1 maart 2023 besloten om voorlopig geen besluiten meer te nemen waarin extern salderen is toegepast (met uitzondering van, onder voorwaarden, projecten met beperkte, tijdelijke depositie). Dit geldt in elk geval voor de projecten A58 Tilburg – Breda, A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, InnovA58 Annabosch – Galder, A67 Leenderheide – Geldrop gelegen in de provincie, en de projecten A4 Haaglanden – N14 en A15 Papendrecht – Gorinchem, waarbij de effecten reiken tot in Noord Brabant.

In de Kamerbrief van 19 september 2023⁴ zijn de beschikbare inzichten per project ten aanzien van stikstof als volgt nader geduid:

1. N35 Wijthmen – Nijverdal

Het project is net opgestart, op dit moment zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen beschikbaar. Het projecttracé en diverse wegvakken met mogelijke verkeersaantrekkende werking liggen dichtbij meerdere Natura 2000-gebieden, waardoor daar een relatief hoge depositiebijdrage wordt verwacht. In totaal liggen 11 Natura 2000-gebieden binnen de maximale rekenafstand van 25 km.

2. A9 Rottepolderplein

Voor het bestaande ontwerp zijn al verkeers- en stikstofberekeningen en een natuurtoets gedaan. Daaruit blijkt dat het weliswaar om een relatief beperkte projectbijdrage gaat, maar waarvoor toch mitigatie nodig is. Bovendien leidt het project tot een depositiebijdrage op 7 verschillende verspreid gelegen gebieden, waarvoor veel saldogevers nodig zijn. De verwachting is dat er voor de duingebieden relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar zijn.

Over de beëindiging van de MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein is de Kamer recent geïnformeerd (Brief van 19 december 2023, Kamerstukken 36 410A, nr. 22).

3. A58 Tilburg – Breda

Voor het project zijn stikstofberekeningen gedaan met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage op het Ulvenhoutse Bos en in mindere mate op vijf andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen 14 Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden. In de buurt van het Ulvenhoutse Bos zijn weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

4. A27 Zeewolde – Eemnes

Uit een quick scan volgt dat 14 gebieden in vier provincies binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn. Bij een deel van de gebieden, zoals de Oostelijke Vechtplassen en het Naardermeer, zijn relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

5. A15 Papendrecht – Gorinchem

⁴ Kamerstuk 36 410 A, nr. 8

Voor dit project zijn stikstofberekeningen gedaan. Hieruit blijkt een projectbijdrage op 13 gebieden in vier provincies. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn.

6. A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage op Rijntakken en in mindere mate op vijf andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen 15 Natura 2000-gebieden in zes provincies. Het onderzoeksgebied is groot, waardoor veel saldogevers nodig zijn.

7. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Het betreft een project dat wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht en waaraan het Rijk een financiële bijdrage levert. Er wordt verkeersaantrekkende werking op de NRU verwacht. Het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op korte afstand van de NRU. Voor dit gebied zijn relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

8. InnovA58 Annabosch – Galder

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand 5 km. Op basis daarvan blijkt al een grote projectbijdrage van ca. 70 mol/ha/jr op het Ulvenhoutse Bos en in mindere mate op 4 andere Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen naar verwachting negen Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden. In de buurt van het Ulvenhoutse Bos zijn weinig potentiële saldogevers beschikbaar.

9. A67 Leenderheide – Geldrop

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand 5 km. Op basis daarvan blijkt al een projectbijdrage van 5–7 mol/ha/jr op twee Natura 2000-gebieden. Binnen de maximale rekenafstand van 25 km liggen naar verwachting negen Nederlandse Natura 2000-gebieden en daarnaast enkele Vlaamse gebieden.

10. A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren

Dit project is nog niet opgestart. Hiervoor zijn nog geen verkeers- en stikstofberekeningen beschikbaar. Onduidelijk is of sprake zal zijn van verkeersaantrekkende werking. Alleen al binnen 25 km rondom het projectgebied liggen 17 Natura 2000-gebieden.

11. A1/A30 Barneveld

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd met een maximale rekenafstand van 5 km. Op basis daarvan blijkt al een projectbijdrage van ca. 8 mol/ha/jr op Veluwe en in mindere mate op twee andere Natura 2000-gebieden. Om dit te mitigeren, zijn relatief veel saldogevers nodig. Met een maximale rekenafstand van 25 km zal het om meer gebieden gaan.

12. A4 Haaglanden – N14

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd die een projectbijdrage laten zien op 15 gebieden in vier provincies, waaronder Noord-Brabant. Dat betekent dat relatief veel saldogevers nodig zijn. Ook gaat het om een relatief grote bijdrage op duingebieden. De verwachting is dat hiervoor relatief weinig potentiële saldogevers beschikbaar zijn.

13. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Voor dit project zijn stikstofberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt het te gaan om een projectbijdrage op 19 gebieden in vijf provincies, waaronder 34 mol/ha/jr op Veluwe. Om dit te mitigeren, zijn relatief veel saldogevers nodig.

14. Volkeraksluizen

De laatste studies en berekeningen van dit projecten dateren uit de periode voor de stikstofproblematiek. Derhalve zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. De oorspronkelijke scope van het project betreft extra capaciteit bij de sluis door aanleg van een nieuwe extra kolk, mogelijk zal dit extra scheepvaart aantrekken en zijn stikstofberekeningen nodig. Alleen al binnen 25 km rondom het sluizencomplex liggen (geheel of gedeeltelijk) vijf Natura 2000-gebieden.

15. Kreekraksluizen

Dit betreft een reservering voor een nog op te starten project en was ook nog niet opgenomen in het MIRT-projectenboek. Derhalve zijn er nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. Aanleiding is een (mogelijk) capaciteitsknelpunt waarbij als scope van het op te starten project in eerste instantie werd gedacht aan aanleg van een nieuwe, extra kolk om capaciteit bij de sluis te vergroten. Mogelijk zal dit extra scheepvaart aantrekken en zijn stikstofberekeningen nodig. Alleen al binnen 25 km rondom het sluizencomplex liggen (geheel of gedeeltelijk) zes Natura 2000-gebieden en enkele Vlaamse gebieden.

16. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

Dit project is nog niet opgestart en er zijn nog geen verkeers- en stikstofberekeningen uitgevoerd. Rondom het projectgebied liggen diverse Natura 2000-gebieden, maar onduidelijk is of er sprake zal zijn van verkeersaantrekkende werking. Een substantiële toename van de omvang van het scheepvaartverkeer wordt niet verwacht. Door het verdiepen van de vaargeul kan er wel efficiënter worden gevaren, door ofwel met meer vracht, dan wel met grotere schepen te varen. Gezien de samenhang met andere projecten, zoals sluis Kornwerderzand, wordt momenteel gezien of er een meekoppelkans met een project uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is vorm te geven voor de baggeropgave.

Eén van de genoemde zeventien gepauzeerde projecten, te weten Innova58, is feitelijk geen aanlegproject maar een risicoreservering voor de innovatieve opgave van het trajectdeel Eindhoven–Tilburg. Daarom is dit project in bovenstaande opsomming niet opgenomen.

Capaciteit

Naast voldoende financiële middelen en stikstofruimte, moet nog steeds rekening worden gehouden met de omvang van de RWS-formatie. RWS staat voor de grootste instandhoudingsopgave ooit, die is gekoppeld aan wat maakbaar is. Dit betekent dat keuzes moeten worden gemaakt wanneer welke werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Of het financieren van extra capaciteit enige oplossing biedt is hoogst onzeker, vanwege de schaarste op de arbeidsmarkt. Wel kan uit gesprekken met de regio blijken dat er andere slimme oplossingen geboden kunnen worden, bijvoorbeeld met capaciteit uit de regio. Daarbij dient opgemerkt te worden dat markt en regionale partners ook te maken hebben met personele krapte.

Vraag 6

Kunt u voor de gepauzeerde projecten waar stikstof een belemmering vormt aangeven of een hogere grenswaarde van bijvoorbeeld 1 mol per

hectare per jaar in plaats van de huidige 0,005 mol per hectare per jaar perspectief biedt?

Antwoord 6

Voor de beantwoording van deze vraag is het van belang onderscheid te maken tussen een beleidsmatig gekozen grenswaarde en een wetenschappelijk/ modelmatig onderbouwde ondergrens.

Voor stikstofberekeningen wordt momenteel een ondergrens van 0,005 mol/ha/jr gehanteerd. Deze ondergrens is niet wetenschappelijk/ modeltechnisch onderbouwd, maar op advies van het RIVM gekozen om systeemtechnische redenen (voorkomen van het vastlopen of ernstig vertragen van AERIUS Calculator). De mogelijkheid van een wetenschappelijke onderbouwing van een hogere ondergrens wordt op dit moment onderzocht.

Het is echter nog niet duidelijk of een hogere ondergrens kan worden onderbouwd en zo ja, hoe hoog de grens dan zal zijn. Gevolg van een wetenschappelijk/ modeltechnisch onderbouwde ondergrens van 1 mol/ha/jr zou zijn dat de onderzoekslasten van het stikstofdepositieonderzoek voor de meeste gepauzeerde MIRT-projecten fors zullen afnemen. De gepauzeerde projecten leiden in de meeste Natura2000-gebieden binnen het onderzoeksgebied tot een depositiebijdrage die kleiner is dan 1 mol/ha/jr. Depositiebijdragen van projecten onder een wetenschappelijk/ modeltechnisch onderbouwde ondergrens zijn niet toe te rekenen aan een project, omdat het onzeker is of de berekende waarde overeenkomt met de werkelijkheid. Deze depositiebijdragen hoeven daarom niet projectspecifiek beoordeeld te worden en mogelijk significant negatieve gevolgen hoeven niet projectspecifiek gemitigeerd of gecompenseerd te worden. Dat betekent niet dat depositiebijdragen onder een wetenschappelijk/ modeltechnisch onderbouwde ondergrens niet relevant zijn. Deze bijdragen maken deel uit van de totale stikstofdepositie in Nederland. De lidstaat is verantwoordelijk om maatregelen te nemen om verslechtering van beschermde natuur tegen te gaan als gevolg van die totale depositie.

Onder het regime van het Programma aanpak stikstof (PAS) bestond een beleidsmatig gekozen grenswaarde van 1 mol/ha/jr, waaronder geen natuurvergunning nodig was. De Europese rechter heeft hierover geoordeeld dat een dergelijke beleidsmatig gekozen grenswaarde alleen mogelijk is als in een passende beoordeling met voldoende wetenschappelijke zekerheid vaststaat dat projecten die hieronder vallen geen schadelijke gevolgen hebben voor de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden. Dat bleek in de passende beoordeling voor het PAS niet het geval.

Vraag 7

Zijn er mogelijkheden als een project wordt stopgezet vanwege stikstof, om dit project alsnog, eventueel gewijzigd door te zetten? Zo ja, welke mogelijkheden zijn er dan?

Antwoord 7

De gepauzeerde projecten kunnen enkel worden opgestart als er op drie fronten (financiën, stikstof en capaciteit) voldoende ruimte is.

Voor stikstof geldt dat zolang geen substantiële verbetering van natuurcondities in beeld is, slechts in beperkte mate mogelijkheden bestaan om projecten doorgang te kunnen laten vinden. Het gaat daarbij om de bestaande instrumenten van een ecologische beoordeling, intern en extern salderen en de zogenoemde ADC-toets (Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang, Compensatie). Die laatste toets

vraagt een stevige onderbouwing dat er geen alternatieven zijn. Ook is de realisatie van natuurcompensatie complex.

Voor de genoemde projecten lijkt het op voorhand niet mogelijk om de projectscope dusdanig te wijzigen dat het project eenzelfde oplossend vermogen heeft en de stikstofopgave nagenoeg is verdwenen. Het gaat immers om projecten die een wijziging van verkeersstromen beogen. Dat laatste leidt over het algemeen tot wijziging in depositie op Natura2000-gebieden waarvoor de bovenstaande mogelijkheden nader moeten worden onderzocht.

Voor wat betreft de randvoorwaarden met betrekking tot personele capaciteit en financiën wordt verwezen naar het hetgeen hierover is opgemerkt in antwoord op vraag 5 (over capaciteit) en in antwoord op de vragen 11 en 13 (financiën).

Vraag 8

Welk beeld heeft u van de ontwikkelingen op het vlak van materiaalkosten, gelet op het feit dat er inmiddels geluiden zijn dat de kosten voor materialen weer zijn gestabiliseerd of aan het stabiliseren zijn?

Antwoord 8

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) monitort de ontwikkeling van prijsindices in verschillende sectoren. Voor het Ministerie van IenW zijn de indicatoren voor de grond-, weg- en waterbouw (GWW) en spoorwegen belangrijk. De prijzen in de GWW- en spoorsector lijken in 2023 minder hard te gaan stijgen dan in 2021 en 2022 het geval was, maar op basis van voorlopige cijfers van het CBS gaat het in de eerste tien maanden van 2023 nog altijd om ruim 6%.⁵

Vraag 9

Kunt u verduidelijken hoeveel mensen die eerder aan aanlegprojecten werkten nu aan de instandhoudingsopgave werken?

Antwoord 9

Met de schuif van aanleg naar onderhoud heeft Rijkswaterstaat het afgelopen jaar al veel mensen extra op de instandhoudingsopgave kunnen inzetten. Deze omzetting is momenteel nog steeds gaande. Op 19 september 2023 is de Kamer per brief geïnformeerd⁶ dat het bij de gepauzeerde projecten om een gemiddelde directe capaciteit per jaar gaat van tussen de 130 en 300 fte die van het werk op aanleg naar het werk op instandhouding wordt geschoven. Dit hangt er mede van af of de projecten in planfase of realisatiefase zitten.

Vraag 10

Kunt u per gepauzeerd aanlegproject aangeven welke nuttige werkzaamheden nog wel zijn uit te voeren?

Antwoord 10

Het besluit om te schuiven met menskracht en middelen binnen het Mobiliteitsfonds houdt ook in dat de beperkte capaciteit beter benut zal worden en wordt ingezet op werkzaamheden die op redelijke termijn uitgevoerd kunnen worden. In algemene zin zullen er geen werkzaamheden voor de gepauzeerde projecten worden voortgezet met uitzondering van het project N35 Wijthmen–Nijverdal. Dit project bevindt zich nog in de verkenningsfase. In afstemming met de regio is besloten de verkenning tot aan het voorkeursbesluit af te ronden. Voor de projecten

⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84538NED>

⁶ Kamerstuk 36 410 A, nr. 8

A4 Haaglanden en A1/A28 Knooppunt Hoevelaken waren al afspraken en verplichtingen aangegaan ter voorbereiding van de realisatie. Deze afspraken worden afgerond, waarna ook deze projecten definitief zijn gepauzeerd.

Voor het concreet uitvoeren van onderdelen van de projecten van de resterende budgetten is een Tracébesluit of projectbesluit nodig. Omdat geen van de gepauzeerde projecten al zo vergevorderd is, is dit niet mogelijk. Vaststelling van een Tracébesluit of projectbesluit is alleen mogelijk indien er voldoende budget, personeel en stikstofruimte is.

Vraag 11

Worden er, afgezien van de 2,7 miljard euro die wordt vrijgemaakt voor aanlegprojecten, aangezien er diverse tegenvallers hebben plaatsgevonden, de komende jaren op deze posten nog meer tegenvallers verwacht?

Antwoord 11

Op dit moment speelt een aantal ontwikkelingen, zoals een hogere inflatie, krapte op de arbeidsmarkt (zowel voor de overheid als marktpartijen), stikstof en tekorten aan bouwmaterialen. Deze ontwikkelingen leiden tot kostenstijgingen en vertragingen en daarmee tot onzekerheden, bij zowel de uitvoering van het huidige MIRT-portfolio als het in stand houden van de netwerken.

Het is zeer waarschijnlijk dat zich de komende jaren meer tegenvallers zullen voordoen. ProRail en RWS hebben in het afgelopen jaar bij diverse projecten en aanbestedingen geconstateerd dat aanbiedingen vanuit de markt hoger uitpakken dan waar in de raming rekening mee was gehouden. Over de hele breedte van het portfolio aan werkzaamheden binnen het Mobiliteitsfonds werkt dit door. Het is de verwachting dat dit ook in de nabije toekomst nog tot kostenstijgingen zal leiden die in de oorspronkelijke budgetramingen niet voorzien waren.

Naast prijsstijgingen zijn er ook andere ontwikkelingen die naar alle waarschijnlijkheid zullen nopen tot het maken van keuzes, zoals het nog vast te stellen basiskwaliteitsniveau voor ProRail, de omvangrijke vervanging en renovatieopgave tot en met 2050⁷ en de budgetspanning bij ERTMS.⁸

De inzet van de extrapolatieruimte 2037 leidt ertoe dat er nauwelijks meer ruimte is voor het opvangen van tegenvallers, laat staan voor de aanpak van opgaven, tenzij tot extra herprioritering van lopende projecten en programma's wordt overgegaan. De Kamer zal over eventuele aanvullende budgettaire opgaven en de inpassing hiervan worden betrokken via de reguliere begrotingscyclus.

Vraag 12

Wat wordt bedoeld met extrapolatieruimte 2037?

Antwoord 12

Het Mobiliteitsfonds heeft een planhorizon van veertien jaar. Het Mobiliteitsfonds wordt ieder jaar met één jaar verlengd. Bij de begroting 2024 is de looptijd van het Mobiliteitsfonds verlengd tot en met 2037. Deze verlenging wordt de extrapolatie genoemd. Met extrapolatieruimte wordt de budgettaire ruimte bedoeld die ontstaat als gevolg van deze

⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 56

⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 90

extrapolatie, na aftrek van doorlopende verplichtingen (bijvoorbeeld instandhouding, capaciteit, DBFM⁹).

Vraag 13

Wat zijn de belangrijkste nadelen van het feit dat er minder ruimte beschikbaar is om toekomstige risico's op te vangen, omdat er 400 miljoen euro extrapolatieruimte voor 2037 wordt ingezet? Hoeveel geld resteert er om risico's op te vangen?

Antwoord 13

De beschikbare investeringsruimte t/m 2037 is € 6,1 mld. Deze ruimte is al volledig gereserveerd voor risicoreserveringen en tegenvallers. Dit betekent dat eventuele aanvullende tegenvallers en andere budgettaire opgaven op het Mobiliteitsfonds moeten worden afgewogen tegen bestaande projecten of beleidsreserveringen.

Vraag 14

Kunt u nader toelichten waar de 250 miljoen euro efficiencymaatregelen bij Rijkswaterstaat (RWS) uit bestaan en hoe wordt geborgd dat dit niet ten koste gaat van het basiskwaliteitsniveau?

Antwoord 14

Aan Rijkswaterstaat is gevraagd om te kijken of met een efficiëntere werkwijze het totale werkenpakket voor € 250 miljoen minder ingekocht kan worden. Deze efficiencytaakstelling heeft betrekking op Beheer en Onderhoud. Om de efficiency te kunnen bereiken, is voor zowel Rijkswaterstaat als de markt langjarige stabiliteit nodig. Daarmee is Rijkswaterstaat namelijk in staat haar werk optimaler te plannen waarbij de verwachting is dat dit ook tot lagere kosten kan leiden. Ook het anders werken met de markt d.m.v. het toepassen van de portfolioaanpak en het inzetten van «treintjes» (meerdere objecten van hetzelfde type achtereen aanpakken) dragen bij aan een hogere efficiency. Deze benodigde stabiliteit wordt gevonden in de meerjarenopdracht van acht jaar (in plaats van de huidige tweejarige opdracht) die Rijkswaterstaat voor de periode 2023–2030 krijgt. Met de brief van 17 maart is de Kamer geïnformeerd over de voorgestelde aanpak.¹⁰

Vraag 15

Ligt er een inhoudelijke afweging achter het besluit om geld te zoeken bij de reservering van de doortrekking van de Noord-Zuidlijn, in plaats van de door u ook genoemde Lelylijn of ontsluiting van woningbouw, of is vooral gekeken waar voldoende budget te vinden was?

Antwoord 15

Het kabinet heeft in lijn met de herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds, die vooraf ging aan de inpassing van de Rijksbrede opgave, ervoor gekozen om zo veel mogelijk in te blijven zetten op wat wél door kan (blijven) gaan. Om die reden is besloten om MIRT-projecten die zich in (naderende) realisatie bevinden niet te betrekken bij de Rijksbrede inpassing. Het weghalen van middelen bij de instandhoudingsopgave werd evenmin wenselijk gevonden, gelet op de verouderde staat van de infrastructuur en de enorme opgave die dat met zich meebrengt alsmede de gedachte om door te kunnen blijven werken aan de bereikbaarheid van Nederland en de sector aan het werk te houden. Tevens heeft het kabinet ervoor gekozen om projecten met middelen uit het Coalitieakkoord uit te

⁹ Design, Build, Finance and Maintain-contract, <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/contracten-gww/dbfm>

¹⁰ Kamerstuk 29 385, nr. 119

zonderen, zoals de middelen voor de Lelylijn en het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Met voornoemde keuzes resteerde op het Mobiliteitsfonds, gelet op de benodigde inpassing van de Rijksbrede opgaven, enkel nog voldoende financiële ruimte bij de Verkenning OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer. Nut en noodzaak van het project staat niet ter discussie. De MIRT-verkenning wordt dan ook doorgezet, om conform planning te komen tot een beoogde voorkeursbeslissing in 2025. De MIRT-afspraken tussen Rijk en regio van november 2022 blijven staan.

Vraag 16

Kunt u een beeld geven van de mogelijkheden om extra capaciteit te werven van benodigd gekwalificeerd personeel als de stikstofproblematiek is opgelost, en daarbij betrekken in hoeverre hetzelfde personeel inzetbaar is voor aanleg in plaats van de instandhoudingsopgave?

Antwoord 16

Rijkswaterstaat voert actief campagne als onderdeel van de bredere wervings-strategie. Hiermee worden resultaten geboekt. Er blijven desondanks nog steeds veel vacatures. Het is daarmee niet realistisch om meer werk te kunnen oppakken middels het aannemen van nieuwe arbeidskrachten omdat krapte op de arbeidsmarkt van structurele aard is. Dit speelt ook bij de markt en pleit voor een meerjarig stabiele en realistische productieopgave voor aanleg en instandhouding.

De kennis en expertise voor aanleg en instandhouding is van vergelijkbare aard en daarmee indien noodzakelijk inwisselbaar. Wel vraagt dit tijd, capaciteit, bij- en omscholing en soms maatwerkoplossingen. Daarnaast speelt bij deze beweging (inzet van aanleg naar instandhouding) een rol dat het werken aan grote aanlegprojecten vaak meer aanspreekt dan werken aan de instandhoudings-opgave. Belangrijk aandachtspunt bij deze beweging is het op peil houden van de kennis en kunde van de aanlegketen van planstudies tot realisatie, nu deze aanlegprojecten grotendeels zijn gepauzeerd.

Vraag 17

Welke werkzaamheden kunnen voor de gepauzeerde projecten alsnog worden doorgezet?

Antwoord 17

Zie het antwoord op vraag 10.

Vraag 18

Wanneer wordt verwacht dat de gepauzeerde projecten alsnog kunnen worden doorgezet?

Antwoord 18

De gepauzeerde projecten kunnen gefaseerd herstart worden als er op drie fronten (financieel, stikstof en capaciteit) voldoende ruimte is. Zie ook het antwoord op vraag 10.

Als meerdere projecten hier gelijktijdig aan voldoen, kan vooralsnog worden gedacht aan een voorkeursvolgorde op een weging van inhoudelijk belang (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en woningbouw), aandacht voor de regio en projectfase. Met de regio's wordt richting het BO MIRT 2024 toegewerkt naar een concrete strategie om de projecten te zijner tijd weer op te starten, waarbij de ruimte en het commitment op de condities (financieel, stikstof en capaciteit) per project in beeld worden gebracht. Het is aan een nieuw kabinet om hier een definitief besluit over te nemen.

Vraag 19

Welke maatregelen worden er genomen om het personeelstekort bij RWS terug te dringen?

Antwoord 19

Zoals bij het antwoord op vraag 16 is aangegeven, heeft RWS last van de krapte op de arbeidsmarkt en blijft het een uitdaging om voldoende arbeidskrachten te werven. Om de werving te richten heeft Rijkswaterstaat een strategisch personeelsplan (SPP) met onderliggende plannen per dienstonderdeel om nog slimmer en efficiënter te werven, maar ook om medewerkers te behouden. Ook bereiden we ons voor op een arbeidsmarkt waarin we niet langer voldoende personeel kunnen werven onder andere door te kijken of we het werk anders kunnen organiseren. In het SPP zijn hierop de volgende maatregelen opgenomen:

- Het doorontwikkelen van de arbeidsmarktstrategie (doorontwikkelen procyclisch, anticiperend en generiek werven).
- Meer investeren in het boeien en binden van medewerkers (versterken persoonlijk leiderschap, introduceren talentgericht werken, het geheel aan loopbaanmogelijkheden en het verbeteren opleidingsaanbod).
- Verkennen van vormen om efficiënter, slimmer of anders samen te werken (opgavegericht samenwerken, Markt in transitie).

Ondanks al deze genomen maatregelen, worden nog forse uitdagingen en knelpunten voorzien ten aanzien van de maakbaarheid van de opgaven.

Vraag 20

Welke efficiencymaatregelen worden genomen bij RWS?

Antwoord 20

De achtjarige opdracht moet zorgen voor stabiliteit in de productie. Zo kan tijdig voldoende kennis en kunde worden geworven, de productiecapaciteit worden opgeschroefd en doelmatig worden gewerkt. Rijkswaterstaat wordt hierdoor beter in staat gesteld om het werk te organiseren per portfolio/objecttype, de capaciteit van de huidige teams anders in te zetten door bovenregionaal te werken, uitruilen van knelpunten met minder prioritair werk en andere contractvormen in de markt te zetten. Hierin moeten ook de effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen vanuit het Ontwikkelplan Assetmanagement zichtbaar worden, zoals de vaststelling van het basiskwaliteitsniveau en het toepassen van de portfolioaanpak. Deze maatregelen moeten leiden tot betere areaalinformatie en een blijvend goede interactie met de markt. Zie ook het antwoord op vraag 14.

Vraag 21

Is het project ten aanzien van de ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer gepauzeerd of geheel van tafel gehaald?

Antwoord 21

Zie ook het antwoord bij vraag 15. Het project is niet gepauzeerd en niet van tafel gehaald. De Verkenning wordt doorgezet, om te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025, rekening houdend met de MIRT-spelregels.

Vraag 22

Kunt u aangeven welke werkzaamheden nog doorlopen aan de N35 Wijthmen – Nijverdal? En in hoeverre kan dit project volgens de oorspronkelijke planning worden doorgezet, bij 94 miljoen euro extra budget?

Antwoord 22

Op dit moment wordt doorgewerkt aan de verkenning, waarin de problemen en de daarvoor bedachte oplossingen in beeld worden gebracht. In het eerste kwartaal van 2024 wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage gelegd, waarin de reikwijdte en het detailniveau van kansrijke alternatieven en varianten worden vastgelegd. Voor deze verkenning zal een voorkeursalternatief (zonder investeringsbeslissing) worden afgesloten. Mocht er voldoende budget beschikbaar komen om het voorkeursalternatief te realiseren, kan een formele voorkeurs-beslissing (inclusief investeringsbeslissing) worden genomen. Definitieve besluitvorming hierover is aan een nieuw kabinet. Als er minimaal € 85 mln. extra beschikbaar wordt gesteld, kan de afspraak met de provincie Overijssel voor een 50/50 financiering van deze verkenning worden nagekomen. Momenteel resteert nog Rijksbudget van € 15 mln. voor de verkenning.

Met eventueel extra budget is nog niet de benodigde stikstofruimte en personele capaciteit beschikbaar voor de verdere planuitwerking. Ten aanzien van stikstof is in de Kamerbrief van 19 september 2023 met de Kamer gedeeld dat elf Natura2000-gebieden binnen de maximale rekenafstand van 25 km van het projecttracé en diverse wegvakken met mogelijke verkeersaantrekkende werking liggen.¹¹ Als gevolg daarvan wordt een relatief hoge depositiebijdrage verwacht. Voor deze gebieden moet de depositiebijdrage worden berekend en vervolgens worden beoordeeld in hoeverre daarvan mogelijke significante effecten worden verwacht. Vervolgens moet worden onderzocht of met de verwerving van stikstofruimte deze effecten kunnen worden voorkomen.

Zoals reeds aangegeven bij antwoord 5, moet bij voldoende financiële middelen en stikstofruimte nog steeds rekening worden gehouden met de omvang van de RWS-formatie. RWS staat voor de grootste instandhoudingsopgave ooit, die is gekoppeld aan wat maakbaar is. Dit betekent dat keuzes moeten worden gemaakt wanneer welke werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Of het financieren van extra capaciteit enige oplossing biedt is hoogst onzeker, vanwege de schaarste in de markt. Wel kan uit gesprekken met de regio blijken dat er andere slimme oplossingen geboden kunnen worden, bijvoorbeeld met capaciteit uit de regio. Hierbij dient opgemerkt te worden dat markt en regionale partners ook te maken hebben met personele krapte.

Vraag 23

Kunt u aangeven waar de 473 miljoen euro die nog beschikbaar is voor het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken uit bestaat, welke werkzaamheden hier nog doorlopen en in hoeverre aanvullend budget vertraging op de oorspronkelijke planning kan voorkomen?

Antwoord 23

Het bedrag van € 473 mln. is opgebouwd uit € 365 mln. realisatiebudget en € 108 mln. planflexibel budget. In dit budget is ook de regionale bijdrage van € 44 mln. verdisconteerd. Een deel van de € 473 mln. is nodig om reeds bestaande contractuele verplichtingen te realiseren, zoals: afronding van lopende onderzoeken (aanvullend geluidsonderzoek) en het afronden van overeenkomsten (bijvoorbeeld voor grondverwerving), het bijdragen aan reeds genomen compenserende maatregelen (bos- en natuurcompensatie), de vernieuwing van de Arkervaartbrug en de aanleg van een geluidsscherm bij Terschuur.

Om het project weer op te kunnen starten, zal minimaal een aanvullend budget van € 672 mln. (prijsspeil 2020) nodig zijn. Dit is gebaseerd op een

¹¹ Kamerstuk 36 410 A, nr. 9

raming van voor de prijsstijging. Vanwege prijsstijgingen van afgelopen periode is de verwachting dat een nieuwe raming bij een herstart van het project een toegenomen budgetbehoefte zal laten zien.