

Vergaderjaar 2023–2024

36 550 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 mei 2024

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 17 mei 2024 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 29 mei 2024 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

1

Vraag:

Wat is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting?

Antwoord:

In de eerste suppletoire begroting is er geen vrij besteedbare ruimte op de begroting van het Mobiliteitsfonds. Alle middelen zijn begroot voor instandhouding, aanleg en (risico)reserveringen.

2

Vraag:

Kunt u aangeven op welke specifieke artikelen nog vrij besteedbare ruimte zit?

Antwoord:

Er is bij de eerste suppletoire begroting geen vrij besteedbare ruimte binnen het Mobiliteitsfonds. De vrij besteedbare ruimte wordt geraamd op artikelonderdeel 11.04 Generieke Investeringsruimte. Alle beschikbare middelen binnen dit artikelonderdeel zijn gereserveerd voor risico's binnen het MF.

3

Vraag:

Welke begrotingsartikelen zijn beleidsmatig belegd, maar nog niet juridisch vastgelegd?

Antwoord:

De reserveringen en risicoreserveringen zijn beleidsmatig belegd. Deze (risico)reserveringen staan op artikelonderdeel 11.03 en 11.04 van het Mobiliteitsfonds.

4

Vraag:

Op welke begrotingsartikelen zijn bedragen bestuurlijk vastgelegd?

Antwoord:

De projecten in de planuitwerkingsfase en verkenningsfasen zijn bestuurlijk vastgelegd. Deze projecten staan op artikelonderdelen 11.01 en de artikelen 12.03.02, 13.03.02, 13.03.04, 13.03.05, 14.01.02, 15.03.02, 17.07.02 en 17.10.02 van het Mobiliteitsfonds.

5

Vraag:

Kunt u aangeven hoe de 200 miljoen euro voor het verkeersveiliger maken van wegen besteed wordt? Kunt u daarbij aangeven voor welke wegen welke budgetten gereserveerd zijn?

Antwoord:

De Tweede Kamer is in 2022 geïnformeerd over de besteding van de 200 miljoen voor het verkeersveiliger maken van Rijks-N-wegen (Kamerstukken 29 398, nr. 1014). Er is een aanpak uitgewerkt in twee tranches. In tranche 1 is geprioriteerd op een snelle uitvoerbaarheid. In tranche 1 is in totaal € 24,2 miljoen gereserveerd. Met de uitvoering van de eerste maatregelen uit tranche 1 is inmiddels gestart. In tranche 2 is gekozen voor een grootschalige aanpak van een beperkt aantal trajecten. Voor tranche 2 is € 170,5 miljoen gereserveerd. Het zwaartepunt ligt hierbij op het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op de N36 en de N50 tussen Kampen en Ramspol. Daarnaast worden in

tranche 2 maatregelen getroffen op de N44, N14, N59, en N915. Hierover is de Tweede Kamer in 2023 geïnformeerd (Kamerstukken 36 200-A, nr. 78).

Een overzicht van de maatregelen op de verschillende Rijks-N-wegen, inclusief de daarvoor gereserveerde budgetten, is in de aan het eind bijgevoegd tabel weergegeven. Op het totaal van € 200 miljoen is daarnaast € 5,3 miljoen gereserveerd voor proces- en programmakosten.

6

Vraag:

Kan aan de hand van een meerjarentabel worden toegelicht welke posten en projecten uit de begroting van het Mobiliteitsfonds specifiek bestemd zijn voor de ontsluiting van woningbouwprojecten, welke temporiserings, kasschuiven of onderuitputting op deze posten de afgelopen tijd reeds is ingeboekt, en welke vertragingen of onderuitputting nog niet zijn ingeboekt maar wel denkbaar worden geacht?

Antwoord:

In de memorie van toelichting van de Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024¹ is in tabel 7 een overzicht opgenomen van welke projecten specifiek bestemd zijn voor de ontsluiting van woningbouwprojecten en bekostigd zijn uit de € 7,5 miljard op prijspeil 2022.

Zoals vermeld in de 1e suppletoire wet heeft zich op de post «Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur» een beperkte schuif van 2023 naar 2024 voorgedaan omdat niet alle aanvragen voor deze regeling in 2023 verwerkt konden worden.

Eventuele toekomstige mutaties zullen via de daarvoor geëigende begrotingsmomenten aan de Kamer worden voorgelegd.

7

Vraag:

Wanneer kan de Kamer een voorstel verwachten met oplossingen voor het tekort van middelen vanaf 2026 voor het basiskwaliteitsniveau spoor?

Antwoord:

Bij de brief over het basiskwaliteitsniveau spoor² van 22 maart jl. is aangegeven dat wordt toegewerkt naar finale besluitvorming over de uiteindelijke vormgeving en dekking van het BKN Spoor voor de zomer van 2024. De budgettaire verwerking van de invulling van de opgave kan volgen bij de Miljoenennota en Ontwerpbegroting 2025.

8

Vraag:

De grootste mutatie is de verlaging van de bijdrage aan de investeringsfondsen op artikel 26 (– 1,33 miljard euro). Waarom is dit bedrag dit jaar zo hoog uitgevallen?

Antwoord:

Het hoge bedrag is voornamelijk ontstaan door de aanpassing in de programmering die is doorgevoerd op het Mobiliteitsfonds (MF) en het Deltafonds (DF). In het kader van realistisch ramen op de fondsen en naar aanleiding van het advies van de 17e Studiegroep Begrotingsruimte is er kritisch gekeken naar de project- en programmaplanningen op het MF en DF.

¹ Kamerstukken 36 410-A, nr. 2

² Kamerstukken 29 984, nr. 1184

Er is in 2024 circa 1,3 miljard euro doorgeschoven naar latere jaren. Dit komt doordat diverse projecten en reserveringen niet tot besteding komen in het jaar 2024. Voor het Mobiliteitsfonds vinden de grootste verschuivingen van budget in de tijd plaats op de programmering van de ViA15 en op Woningbouwprojecten. Door de uitspraak van de Raad van State is het niet mogelijk om in 2025 de ViA15 om te zetten in een DBFM-contract waardoor de middelen uit 2025 naar 2026 zijn verschuiven. De reservering voor de ViA15 schuift daarmee ook door naar latere jaren.

Voor de woningbouwprojecten gaat het om een actualisatie van de raming op de projecten Ringen draaiende houden WoMo waardoor ruim 200 miljoen euro verschuift uit de jaren 2024–2027. Daarnaast zijn de Nationaal Groeifondsmiddelen die vanuit EZK met de eerste suppletoire begroting zijn overgekomen (103 miljoen euro) verschoven uit 2024 naar 2028 tot en met 2033, want de realisatie van het project Rail Gent Terneuzen staat in latere jaren gepland.

Voor het Deltafonds bestaan de grootste aanpassingen uit wijzigingen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. O.a. op basis van de actuele prognoses van de waterschappen schuift circa 150 miljoen euro en bij KRW schuift circa 60 miljoen euro naar 2026–2027. De reden hiervoor is dat de daadwerkelijke aanleg van de maatregelen grotendeels in 2026–2027 plaatsvindt. Daarmee zullen ook de uitgaven grotendeels in die jaren worden gedaan. Daarbij wordt alles op alles gezet om de KRW-maatregelen uiterlijk 22 december 2027 gerealiseerd te hebben.

Verder vindt er een verschuiving van de investeringsruimte en reserveringen naar latere jaren van circa 35 miljoen euro plaats. Tot slot zijn er diverse overboekingen vanuit de fondsen naar andere begrotingen van het Rijk geweest. Bij de artikelen zijn de verschillende budgetschuiven en overboekingen per artikel toegelicht.

9

Vraag:

Kunt u een inzicht geven in de herziene planning van de Zuidasdok?

Antwoord:

De meest recente planning van Zuidasdok is opgenomen in de halfjaar-rapportage Zuidasdok 1 juli 2023–31 december 2023 die u ontving op 16 mei 2024 (TK 2023–2024, 32 668-23). De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de uitkomsten van nog te maken keuzes rondom het tekort op Zuidasdok.

10

Vraag:

Kunt u aangeven welke eventuele mee- en tegenvallers u verwacht binnen het project Zuidasdok?

Antwoord:

Ja. Op 16 mei is de Kamer geïnformeerd over de zorgen over de oplopende kosten van het programma Zuidasdok door de prijsontwikkeling en is de verwachting uitgesproken dat de spanning tussen de prognose van de eindkosten en het budget kan gaan oplopen tot een bedrag van € 600 mln. tot € 800 mln (Kamerstukken 32 668, nr. 23). Het verschil tussen het beschikbare budget en de prognose van de eindkosten (budgetspanning) is momenteel berekend op € 632 mln. Daarnaast geeft het programma aan dat rekening moet worden gehouden met een risico op hogere aanbiedingen als gevolg van markteffecten die spelen op het moment van de marktbenadering (ca. € 150 mln.). De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de uitkomsten van nog te maken keuzes rondom het tekort op Zuidasdok.

Vraag:

Verwacht u dat dergelijke zeer omvangrijke kasschuiven en ramingsaanpassingen die dit nu op het Mobiliteitsfonds worden voorgesteld jaarlijks zullen terugkeren? Welke maatregelen neemt u om de mobiliteitsfondsbudgetten zoveel mogelijk te benutten?

Antwoord:

Op basis van de informatie die tijdens het opstellen van de eerste suppletoire begroting beschikbaar was, worden er nu geen extra omvangrijke schuiven naar achter voorzien. In deze begroting is namelijk een zo actueel mogelijk beeld van de programmering verwerkt. De plannen van een nieuw kabinet en ontwikkelingen in de programmering (wanneer iets daadwerkelijk uitgevoerd kan worden) kunnen echter leiden tot aanvullende schuiven als de nieuwe middelen niet in een realistisch ritme worden geplaatst conform advies van de Studiegroep Begrotingsruimte (zie ook antwoord op vraag 12).

Het doel van dit kabinet is om in elke begroting een zo accuraat mogelijk beeld te geven van de project- en programmaplanningen, zo ook op het Mobiliteitsfonds. Op het Mobiliteitsfonds is het doel om de budgetten zoveel mogelijk tot besteding te laten komen. Het instrument overprogrammering wordt daarbij ingezet. Daarnaast wordt gekeken of er middelen versneld uitgegeven kunnen worden om de mobiliteitsfondsbudgetten zoveel mogelijk te benutten. Voor zover mogelijk zijn deze maatregelen verwerkt. Dit is het geval bij het project Nieuwe Sluis Terneuzen waar middelen naar 2024 toe zijn verschoven om het project te versnellen.

Vraag:

Hoe voorkomt u dat middelen in de toekomst te ambitieus worden ingepland en vervolgens weer moeten worden doorgeschoven?

Antwoord:

Het ambitieus plannen kent verschillende oorzaken. Het start met de ambities die door nieuwe kabinetten worden gesteld. Vaak worden infrastructuuruitgaven bij de start van een nieuw kabinet in de eerste jaren van een nieuw kabinet gepland, terwijl infrastructuurprojecten een lange aanloopfase kennen (gemiddeld 10 jaar). Vervolgens worden de plannen verder uitgewerkt in een verkenning en daarna een planuitwerking. Daarmee worden de planning en het ritme van de uitgaven steeds duidelijker. Dan kan duidelijk worden dat er flinke budgetschuiven naar latere jaren nodig zijn. Na aanbesteding wordt duidelijk wat het uitgavenritme/betaalritme van de aannemer is en wordt de programmering wederom aangepast naar het ritme dat aansluit bij de planning van de aannemer. Tijdens de aanlegfase kunnen er tegenvallers (bijvoorbeeld: stikstof) of meevallers in de planning optreden. Hierop worden de projectramingen wederom aangepast en dit kan tot kasschuiven leiden.

Er wordt binnen lenW veel aandacht besteed aan het realistisch ramen van investeringsuitgaven. Zowel bij de voorbereiding van projecten als bij de uitvoering is de meest actuele projectplanning leidend voor het ritme van de uitgaven. Daarnaast wordt het instrument overprogrammering op het Mobiliteitsfonds gebruikt om ervoor te zorgen dat alle middelen zoveel mogelijk tot besteding komen. Bovendien wordt het nieuwe kabinet geadviseerd om nieuwe uitgaven niet te ambitieus te ramen. Dit is overgenomen in de laatste advies van de 17e Studiegroep Begrotingsruimte.

Vraag:

Kunt u de mutaties voor de projecten Ringen draaiende houden WoMo nader toelichten in een meerjarige reeks?

Antwoord:

Nee, want het gevraagde overzicht is waarschijnlijk pas eind 2024 beschikbaar. De EUR 300 mln. voor het draaiend houden van de Ringen zal, conform eerdere besluitvorming in de «Bestuurlijke overleggen MIRT» van november '23, worden ingezet voor maatregelen op het gebied van Smart Mobility (incidentmanagement en informatie over verkeershinder en routing) en verkeersmanagement, aangevuld met mogelijke kleine infrastructurele ingrepen. Dit wordt de komende periode in overleg met de regionale overheden verder gepreciseerd.

14

Vraag:

Welke mutaties worden voor de overige middelen van het programma Woningbouw en Mobiliteit op korte termijn verwacht?

Antwoord:

Momenteel worden de aanvragen van gemeenten voor een specifieke uitkering op grond van de «Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw» en de aanvragen op grond van de «Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur» beoordeeld en verwerkt. Eventuele mutaties worden verwerkt in de tweede supplettoire wet.

15

Vraag:

Kunt u een overzicht en nadere toelichting geven van de planning en begroting van de mobiliteitsmaatregelen voor de ruimtelijke schaa sprong met Brainportregio Eindhoven?

Antwoord:

Voor de mobiliteitstransitiemaatregelen voor de Brainport Eindhoven is in totaal 185 miljoen euro begroot. Hiervan dragen regio en bedrijfsleven driekwart bij en lenW een kwart (46,25 miljoen euro). Het gaat om maatregelen waarmee de groei van de mobiliteit met fiets, OV en lopen wordt gestimuleerd om de bereikbaarheid van de Brainport-regio te versterken. Het gaat daarbij onder andere om kleine inframaatregelen, de aanleg van snelfietspaden, het stimuleren van OV (Bus op Vluchtstrook), de aanleg van mobiliteitshubs en een werkgeversaanpak. De uitvoering van de maatregelen is in 2023 gestart en wordt uiterlijk 2030 afgerond.

In het Convenant Rijk en regio investeringen in ondernemingsklimaat microchipsector van 28 maart 2024 is afgesproken nog eens 200 miljoen euro extra toe te voegen aan het mobiliteitstransitiepakket om de bereikbaarheid van de Brainportregio verder te verbeteren. Een concrete planning van deze maatregelen moet nog worden opgesteld, in samenhang met de overige maatregelen vanuit het convenant.

16

Vraag:

Kunt u een overzicht en nadere toelichting geven van de planning en begroting van de mobiliteitsmaatregelen voor de ruimtelijke schaa sprong met Brainportregio Eindhoven?

Antwoord:

Voor de mobiliteitstransitiemaatregelen voor de Brainport Eindhoven is in totaal 185 miljoen euro begroot. Hiervan dragen regio en bedrijfsleven driekwart bij en lenW een kwart (46,25 miljoen euro).

Het gaat om maatregelen waarmee de groei van de mobiliteit met fiets, OV en lopen wordt gestimuleerd om de bereikbaarheid van de Brainport-regio te versterken. Het gaat daarbij onder andere om kleine infrastructuurelementen, de aanleg van snelfietspaden, het stimuleren van OV (Bus op Vluchtstrook), de aanleg van HUBs en een werkgeversaanpak. De uitvoering van de maatregelen is in 2023 gestart en wordt uiterlijk 2030 afgerond.

In het «Convenant Rijk en regio investeringen in ondernemingsklimaat microchipsector» van 28 maart 2024 is afgesproken nog eens 200 miljoen euro extra toe te voegen aan het mobiliteitstransitiepakket om de bereikbaarheid van de Brainportregio verder te verbeteren. Een concrete planning van deze maatregelen moet nog worden opgesteld, in samenhang met de overige maatregelen vanuit het convenant.

17

Vraag:

Op de verkenning van de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer schuift de programmering van 2025/2026 naar 2031 als gevolg van een actuele raming; kan hier een nadere toelichting op komen?

Antwoord:

Het beschikbare budget is in lijn gebracht met de meest actuele planning van uitgaven. Om die reden is er sprake van een kasschuif van 2024 naar 2025. De intentie is en blijft om toe te werken naar het nemen van de Voorkeursbeslissing in 2025, zoals eerder aan de Kamer gemeld in de brief bij de BO MIRT afspraken 2022 (Kamerstukken 36 200-A, nr. 9).

18

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de huidige planning van middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post?

Antwoord:

Het beschikbare budget voor de Lelylijn wordt in een realistischer ritme gezet. Concreet betekent dit dat ongeveer 850 miljoen euro verschuift van de periode 2024 t/m 2028 naar de periode 2029 en verder.

Naar verwachting bespreekt het nieuwe kabinet eind 2024 de resultaten van het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn in het BO MIRT. De Lelylijn zit nog vroeg in het MIRT-proces waardoor het lastig is om nu een goede kasinschatting te maken. De MIRT-spelregels schrijven voor dat deze projecten pas een volgende fase in kunnen als er voldoende zicht is op financiering. Pas als dit aan de orde is, wordt er ook een kasraming gemaakt van de uitvoeringstermijn waarbij ook gekeken wordt naar de uitvoerbaarheid en maakbaarheid van het plan.

19

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post voor 2024–2028 zijn doorgeschoven?

Antwoord:

De middelen voor de Lelylijn zijn in lijn gebracht met de MIRT-fasen. De volgende fase is de MIRT-verkenning. De middelen die hiervoor nodig zijn, zijn lager dan de gereserveerde middelen voor 2024 tot en met 2028.

20

Vraag:

Voor de «Reservering BO MIRT Goederenvervoer» schuiven reserveringen van 2024/2025 naar 2026 en later; kan hierop een nadere toelichting komen?

Antwoord:

Het resterende budget van de reservering BO MIRT Goederenvervoer stond gereserveerd in 2024/2025. Om de reservering in het ritme van de verwachte uitgaven te zetten, worden er middelen naar achter geschoven. De verwachte kasuitgaven van de gemaakte afspraken bij het BO MIRT Goederenvervoer najaar 2023 lopen namelijk van 2024 tot en met 2028. De verwachte kasuitgaven in 2026 en later betreft met name die voor aanleg walstroomvoorzieningen rijksligplaatsen.

21

Vraag:

Kan er een nadere toelichting komen op «Mobiliteitsmaatregelen Ringen» en de actualisatie van 96,4 miljoen euro die naar 2025–2028 verschuift?

Antwoord:

De snelwegen rond de grote steden Amsterdam, Den Haag/Rotterdam, Eindhoven en Utrecht zijn cruciale Ringen in het Nederlandse wegennet. Ondanks alle inspanningen zal de druk op het (hoofd)wegennet – met name op de Ringen rond de grote steden Amsterdam, Den Haag/Rotterdam, Eindhoven en Utrecht – verder toenemen. Dit terwijl capaciteitsuitbreiding van de Ringen op de kortere termijn niet mogelijk is, vanwege met name de stikstofcrisis, financiële beperkingen en personele capaciteitsbeperkingen bij Rijkswaterstaat en marktpartijen. Daarom investeert het Ministerie van IenW in het draaiend houden van de Ringen rond deze grote steden door middel van een versterkte inzet op het gebied van Smart Mobility, Verkeersmanagement en kleine (daaraan ondersteunende) infrastructurele maatregelen. Het betreft maatregelen gericht op het sneller afhandelen van incidenten en het beter informeren van weggebruikers over wegwerkzaamheden en verstoringen. Ook worden gerichte maatregelen genomen om de bestaande wegcapaciteit beter te benutten.

Bij de Voorjaarsnota 2023 (vorig jaar) is een budget van € 300 miljoen (prijsspeil 2022) beschikbaar gesteld vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit. In 2023 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de afbakening van de scope van het maatregelenpakket. In 2024 en 2025 zal verdere besluitvorming plaatsvinden over de invulling en realisatie- (termijn) van het maatregelenpakket. Het budget is bij Voorjaarsnota 2024 in een realistischer kasritme geplaatst. Na verdere besluitvorming volgt een herziene programmering van de budgetten.

22

Vraag:

Realisatiebudget A1/A28 is naar latere jaren verschoven in verband met herprioritering Mobiliteitsfonds (MF)/MIRT; kan de Kamer een actueel inzicht krijgen over alle overige financiële aspecten van dit project?

Antwoord:

Het projectbudget van project A1/A28 Hoevelaken bedraagt (voorafgaand aan de schuif van aanleg naar instandhouding) € 1.145 mln. Dit budget staat voor € 365 mln op Mobiliteitsfonds artikel 12.03.01 en voor € 780 mln op Mobiliteitsfonds artikel 12.03.02. Het herstart- of resterend budget is weergegeven in de als bijlage bijgevoegde tabel.

23

Vraag:

Door realistischer te ramen is er sprake van een schuif van 19,2 miljoen euro voor Niet Actief Beveiligde Overwegen, kan deze schuif nader worden toegelicht?

Antwoord:

De afgelopen jaren zijn steeds meer van de 180 onbeveiligde overwegen uit het programma Niet-Actief Beveiligde Overwegen definitief aangepakt, waarmee de financiële onzekerheden zijn teruggedrongen en de risicoservering is verkleind. In het commissiedebat Spoor van 15 december 2022 is aangegeven te onderzoeken of dit soort middelen – die niet uitgegeven worden of niet langer nodig zijn binnen de toen bestaande overwegenprogramma's – kunnen worden ingezet voor de aanpak van andere, risicovolle overwegen.³ Daar is invulling aan gegeven middels het Plan van Aanpak Overwegveiligheid, dat in mei 2023 met de Tweede Kamer is gedeeld. Daarin is ook opgenomen waar deze middelen naartoe worden geschoven.⁴ Hiermee worden deze middelen op doelmatige en met data onderbouwde wijze ingezet om maximaal bij te dragen aan de verbetering van overwegveiligheid.

24

Vraag:

Voor de Maasroute fase 2 worden er voor het Julianakanaal meer kosten gemaakt dan eerder werd voorzien, door veiligheidsmaatregelen, herstel en monitoring. Om deze reden wordt er budget van 2026 (29,2 miljoen euro) naar 2024 en 2025 geschoven. Waar wordt budget vandaan gehaald om de werkzaamheden voor dit project in 2026 van te bekostigen?

Antwoord:

Voor het vervolg van de werkzaamheden aan het Julianakanaal zal het kanaal worden drooggezet. Naar verwachting wordt uiterlijk in oktober dit jaar gestart met de werkzaamheden. Afhankelijk van de weersomstandigheden zijn de werkzaamheden naar verwachting in april/mei 2025 gereed. Hierover is uw Kamer op 19 maart jl. per brief geïnformeerd (Kamerstukken 36 410-A, nr. 50). Bij de voorgaande uitvoeringsmethode liepen de werkzaamheden langer door. Met deze mutatie wordt het beschikbare projectbudget voor het Julianakanaal in het ritme gebracht van de nieuwe uitvoeringsplanning. Na deze mutatie blijft nog budget beschikbaar voor werkzaamheden in 2026. Een eerste indicatie van de verwachte extra kosten voor het project zijn in beeld gebracht, maar dit wordt nog verder aangescherpt. De Kamer zal daarover op een later moment worden geïnformeerd.

25

Vraag:

Hoe is het specifieke bedrag van 26,9 miljoen euro, dat beschikbaar wordt gesteld aan het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) voor het uitvoeren van het maatregelenpakket voor natuurcompensatie in de Voordelta voor het compenseren van de natuur naar aanleiding van de aanleg van de Tweede Maasvlakte, vastgesteld?

Antwoord:

In de Kamerbrief natuurcompensatie Voordelta van 5 februari 2024 van de Minister voor Natuur en Stikstof (Kamerstuk 33 450, nr. 125) is aangegeven dat invulling en besluitvorming over het natuurcompensatiepakket

³ Zie Kamerstukken 29 984, nr. 1080

⁴ Zie Kamerstukken 29 893, nr. 262

bij de Voorjaarsnota zal worden betrokken, de beschikbaarstelling van € 26,9 miljoen aan LNV is daar onderdeel van.

Op grond van de financiële kostenonderbouwing zoals die is gebruikt ter vaststelling van het maatregelenpakket voor de natuurcompensatie in de Voordelta tot en met het jaar 2031, zijn de belangrijkste compensatie opgaven als volgt vastgesteld. Van de € 26,9 mln. gaat er circa € 2,7 mln. naar het nieuwe Natura-2000-gebied boven de Maasmond, € 1,6 mln. naar de zonering rondom de Voordelta voor het instellen van een bodembeschermingsgebied en daarnaast € 22,6 mln. naar het flankerend beleid voor de gebiedsspecifieke sanering en innovatie, compensatie en verduurzaming van de visserij.

26

Vraag:

Kunt u inzichtelijk maken welke Europese financiële verplichtingen er voor Nederland zijn in het Trans-European Transport Network (TEN-T)? Kunt u daarbij aangeven hoe hier in de begroting rekening mee wordt gehouden?

Antwoord:

Wat betreft spoorvervoer is de Tweede Kamer in oktober jl. geïnformeerd over de geschatte implementatiekosten van de verplichtingen die voortvloeien uit de herziene TEN-T verordening.⁵ Voor de implementatie van de TEN-T-vereisten voor het kernnetwerk (implementatiedatum: 2030) zijn de kosten geschat op 2,6 miljard euro. De kosten voor de implementatie van de TEN-T-vereisten voor het uitgebreid kernnetwerk (implementatiedatum: 2040) worden geraamd op 10,1 miljard euro en de kosten voor het uitgebreid netwerk (implementatiedatum: 2050) zijn geschat op 2,7 miljard euro. De kosten voor de TEN-T-verplichting tot uitrol van ERTMS op het Nederlandse TEN-T-netwerk zijn in deze implementatiekosten niet meegenomen. Voor de uitrol van ERTMS zijn middelen gereserveerd in de begroting (Programma ERTMS). Voor de implementatie van de overige TEN-T-verplichtingen voor het spoorvervoer gaat het om kosten die nog niet of slechts ten dele zijn begroot.

Het TEN-T binnenvaartnetwerk voldoet vrijwel volledig aan de vernieuwde vereisten. Voor lopende projecten (in het MIRT) is reeds budget gereserveerd op het Mobiliteitsfonds. Nieuwe aandachtspunten in de verordening zijn onder andere klimaatadaptatie, uitbreiding van het non-deterioration principe en het vaststellen van referentiewaterstanden. Deze aandachtspunten moeten nog worden uitgewerkt, bijvoorbeeld door middel van uitvoeringshandelingen. Dit loopt mee in de uitwerking van de TEN-T verordening door de Europese Commissie. Eventuele toekomstige, financiële verplichtingen zijn nog niet inzichtelijk gemaakt en daarom zijn hiervoor geen reserveringen getroffen.

Voor de verplichtingen voor 2030 geldt dat deze voor een belangrijk deel reeds bestonden onder de vigerende TEN-T verordening 1315/2013/EU. De verplichtingen uit de TEN-T verordening kunnen gereduceerd worden indien de lidstaat op grond van onvoldoende maatschappelijke kosten-batenverhouding een ontheffing aanvraagt voor bepaalde TEN-T-vereisten en -tracés.

27

Vraag:

Kunt u nader specificeren welke dekking is gebruikt om uitvoering te geven aan het amendement-Grinwis c.s. over extra middelen voor het spoorknooppunt Meppel? Kunt u daarbij aangeven of daar sprake is van intertemporeel begroten?

⁵ Kamerstukken 29 984, nr. 1164

Antwoord:

De dekking is gevonden in de indexatie op de aanvullende post voor de Lelylijn. Het kabinet heeft 3 miljard vrijgemaakt voor de Lelylijn (prijspeil 2021). Deze reservering voor de Lelylijn blijft staan.

28

Vraag:

Klopt het dat de aangroei van de middelen voor de Lelylijn is gebruikt als dekking post ter uitvoering van het amendement-Grinwis c.s. over extra middelen voor het spoorknooppunt Meppel?

Antwoord:

Ja, de indexatie van de gereserveerde middelen voor de Lelylijn is deels aangewend als dekking post ter uitvoering van het amendement-Grinwis c.s. over extra middelen voor het spoorknooppunt Meppel. Een alternatieve dekking zou ten kosten gaan van lopende projecten. Zie ook het antwoord op vraag 1 ten aanzien van de begroting Infrastructuur en Waterstaat.

29

Vraag:

Kunt u aangeven hoe in de begroting verwachte tegenvallers op het European Rail Traffic Management System (ERTMS) dossier verwerkt zijn?

Antwoord:

De verwachte tegenvallers op het ERTMS-dossier zijn nog niet verwerkt in de begroting. In de halfjaarlijkse voortgangsrapportage ERTMS wordt hier dieper op ingegaan. In de meest actuele voortgangsrapportage⁶ staat in tabel 5D het verschil opgenomen tussen de raming en het beschikbare budget in de Rijksbegroting. Momenteel vindt de herijking van de aanpak van het programma plaats. Het doel is terug te komen naar een beheersbaar programma met een maakbaar plan en een organisatie die daarbij past, binnen passende realistische kaders.

⁶ Kamerstukken 33 652, nr. 92

Tabel behorend bij antwoord 5

Overzicht maatregelen op de verschillende Rijks-N-wegen, inclusief de daarvoor gereserveerde budgetten.

Tranche 1

Traject	Maatregel	Budget
N9	Op dit traject worden diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, waaronder het aanleggen van een fietstunnel i.c.m. een turbotronde bij de kruising N9/Kogendijk.	€ 4 miljoen
N99	Op dit traject worden diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, waaronder het aanbrengen van bermverharding en het aanpassen van in- en uitvoegmogelijkheden.	€ 6,2 miljoen
N33	Op dit traject worden diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, waaronder aanpassing of reconstructie van de weg en de bermveiligheid.	€ 6,2 miljoen
N18	Op dit traject wordt het laatste ongeregelde kruispunt voorzien van verkeerslichten.	€ 1,5 miljoen
N57 en N59	Op deze trajecten wordt over een lengte van ca. 67 km een onderbroken, lage scheidsmarkering (gebra-balkjes) aangebracht tussen de rijstroken.	€ 2 miljoen
N11, N18, N31, N32, N33, N35, N50, N57, N59 en N61	Op deze trajecten worden diverse bermmaatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van geleide-rails.	€ 2,1 miljoen
	Reservering onvoorzien (10%)	€ 2,2 miljoen
	Totaal Tranche 1	€ 24,2 miljoen

Tranche 2

Traject	Maatregel	Budget
N36 (Almelo/Wierden-Ommen)	Grootschalige aanpak met fysieke rijrichtingscheiding als uitgangspunt.	€ 115 miljoen ¹
N50 (Kampen-Ramspol)	Grootschalige aanpak met fysieke rijrichtingscheiding als uitgangspunt	€ 21 miljoen
N14	Snelheid reducerende maatregelen voor en nabij kruisingen	€ 3,8 miljoen
N44	Parallelvoorziening aanbrengen, verbreding rijbaan	€ 4,3 miljoen
N59	Op dit traject worden verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, waaronder aanpassing of reconstructie van een rotonde, verschillende kruispunten en oversteek plekken.	€ 13 miljoen
N915	Afscherming lichtmasten binnen de obstakelvrije zone	€ 0,3 miljoen
	Reservering onvoorzien (resterend) ²	13,1 miljoen

Traject	Maatregel	Budget
Totaal tranche 2		170,5 miljoen

¹ vanuit de € 200 mln is € 115 mln gereserveerd voor de aanpak van de N36. Daar is het budget dat eerder gereserveerd was voor bermmaatregelen op de N36 vanuit het Meer Veilig 4 programma (€ 10 mln) aan toegevoegd. Hierdoor komt het taakstellend budget voor de N36 uit op € 125 mln.

² een deel van de initiële reservering van 10% is naar aanleiding van de nadere uitwerking van het maatregelenpakket toegevoegd aan de reservering voor de maatregelen zelf.

Tabel behorend bij antwoord 22

Het projectbudget van project A1/A28 Hoevelaken bedraagt (voorafgaand aan de schuif van aanleg naar instandhouding) 1145 mln €. Dit budget bestaat uit 365 mln € (Mobiliteitsfonds 12.03.01) en 780 mln € (Mobiliteitsfonds art nr. 12.03.02). Het herstart- of resterend budget is als volgt opgebouwd:

	Miljoen euro	Miljoen euro	Opmerkingen
Projectbudget, voorafgaand schuif van aanleg naar instandhouding	1.145		
Realisatiebudget		365	MF 12.03.01
Verkenning en Planningsbudget		780	MF 12.03.02
Restbudget, na schuif van aanleg naar instandhouding	473		
Realisatiebudget		365	MF 12.03.01
Verkenning en Planningsbudget		108	MF 12.03.02 Waarvan 44 mln € regionale bijdrage

De «vrije» ruimte van het herstartbudget bestaat op basis van bestaande afspraken uit:

	Miljoen Euro	Miljoen Euro	Opmerkingen
Restbudget, na schuif van aanleg naar instandhouding	473		
Aangegane verplichtingen door RWS		174	
Arkervaarbrug		10	Deze 10 mln € moet nog naar het instandhoudingsbudget worden overgeboekt.
Combinatiegeluidscherm Terschuur		2	MJPG spoor +weg en projecteffect Hoevelaken
Regionale Bijdrage		44	Bestuursovereenkomst afspraken, dd 20-06-2013 (niet geïndexeerd)
«te besteden herstartbudget» op basis van afwegingskader rijk	243		Afwegingskader rijk is vastgesteld in bestuurlijk overleg herprioritering, dd 27 maart 2024