

Vergaderjaar 2022–2023

36 350 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2023

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 1 juni 2023 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 20 juni 2023 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 voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

1

Vraag:

Wat is de reden dat voor de jaren 2026–2028 nog 326 miljoen euro per jaar op de aanvullende post blijft staan? Licht er een verschil in onderbouwing ten grondslag aan de middelen die wel, en de middelen die niet, worden overgeboekt?

Antwoord:

De middelen die op de aanvullende post zijn blijven staan, zijn bestemd voor het Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor. Dit traject loopt nog en wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2024 afgerond. Streven is om de hiervoor bestemde middelen bij Voorjaarsnota 2024 over te hevelen naar de IenW-begroting. Over de gehele reeks voor instandhouding op de aanvullende post is de prijsbijstelling 2023 toegevoegd. De middelen voor RWS zijn dus inclusief prijsbijstelling 2023 toegevoegd aan het MF. Er resteert niet € 326 miljoen op de aanvullende post, maar € 976 miljoen voor de periode 2026–2028 voor BKN spoor.

2

Vraag:

Welke gevolgen heeft de taakstelling van 149 miljoen euro per jaar voor de aanpak van de instandhoudingsopgave?

Antwoord:

De taakstelling van € 149 mln. per jaar is de bijdrage van het Mobiliteitsfonds voor de dekking van de Rijksbrede opgave. Momenteel beziet het ministerie hoe de taakstelling, circa € 2 mld. voor de looptijd van het fonds, gaat inpassen in de begroting. De budgettaire verwerking volgt parallel bij de Miljoenennota en Ontwerpbegroting 2024. Over de invulling wordt u nader geïnformeerd.

3

Vraag:

Hoe duidt u het feit dat de middelen voor zowel hoofdwegen, spoorwegen als hoofdvaarwegen voor instandhouding niet worden uitgeput (overblijvende middelen uit 2022 en doorschuiven van middelen voor 2023 naar latere jaren) in het licht van de beoogde intensivering voor instandhouding?

Antwoord:

Instandhouding van onze netwerken heeft de hoogste prioriteit. De inzet is om komende jaren de productie fors te verhogen en middelen maximaal te benutten. Voor het personeel van RWS bieden we blijvend aantrekkelijk werk en we zorgen voor een voldoende gevulde en stabiele ordeportefeuille voor de markt. Daarvoor wordt voor instandhouding een achtjarige afspraak met RWS gemaakt. Hierdoor ontstaat een stabiele programmering waardoor RWS en de markt in staat zullen zijn *Life Cycle Cost*-optimaal en daarmee doelmatig te werken, waardoor de beschikbare budgetten ook worden gerealiseerd.

Dit staat echter los van het voordelige saldo in 2022 en het doorschuiven van middelen voor 2023 naar latere jaren. Oorzaken van het voordelig saldo zijn uiteenlopend per project of programma. De voorziene kasbetalingen op de projecten vinden in een ander ritme plaats dan aanvankelijk geraamd. In 2022 gold dit vooral op de budgetten van Vervanging en Renovatie. De uitputting op Vervanging en Renovatie heeft dan ook de continue aandacht, mede vanwege de grote Vervanging en Renovatieopgave voor de komende jaren. De middelen die uit 2022 via het voordelig saldo naar 2023 zijn geschoven, blijven overigens via de

fondssystematiek bij IenW beschikbaar om in latere jaren alsnog te worden besteed aan instandhouding.

4

Vraag:

Welke beleidsmaatregelen voert u in de komende vijf jaar uit om de modal shift naar duurzame vormen van mobiliteit te bevorderen, en hoeveel megaton CO₂-uitstoot wordt hiermee bespaard?

Antwoord:

Met betrekking tot vraag 4 en 6 geldt voor goederenvervoer dit:

Op basis van de uitstoot per ton/kilometer zijn de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer nu duurzamer dan het wegtransport. Met de relatief snellere elektrificatie van het wegtransport zal naar verwachting deze verhouding op termijn kunnen veranderen. Hierbij wordt een kantelpunt verwacht rond 2045. Tot 2030 zijn het spoor en de binnenvaart dus duurzamer dan het wegtransport.

Om in het goederenvervoer een modal shift naar de binnenvaart en het spoor te realiseren wordt ingezet op een samenhangend pakket van maatregelen voor:

- stimuleren van verladers en andere opdrachtgevers om te kiezen voor de binnenvaart en het spoor,
- stimuleren van het in de vaart brengen van bargelijn-diensten op de goederenvervoercorridors,
- identificeren en wegnemen van knelpunten voor een modal shift door inzet van onder meer digitale middelen en aanpassing van wet- en regelgeving en
- samen met provincies inzetten van regionale logistieke makelaars om verladers en andere opdrachtgevers te helpen de weg naar de binnenvaart en het spoor te vinden.

Voor de stimulering van modal shift in het goederenvervoer is een budget beschikbaar van zo'n 40 miljoen euro. Hiermee moet anno 2026 een structurele modal shift zijn gerealiseerd van ten minste 3000 TEU per dag. Dat correspondeert met circa 441.000 minder containers en vrachtwagen-transporten op de weg. Hoewel de aard van de transporten e.d. grote invloed hebben op de hoogte van de uitstoot is het de verwachting dat dit overeenkomt met een besparing van CO₂ uitstoot van 43.400 ton per jaar. Deze besparing staat daarbij nog los van verminderingen van de CO₂ uitstoot door maatregelen op het niveau van de verschillende modaliteiten en transportwijzen, zoals het beschikbaar stellen van walstroom in de scheepvaart.

5

Vraag:

Welke beleidsmaatregelen treft u om de verwachte groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer op te vangen?

Antwoord:

Mede dankzij de beschikbaarheidsvergoeding en het transitievangnet is met ongeveer 4 miljard aan steun gezorgd voor voldoende OV en het behouden van de aansluiting met toekomstige groei. Verder wordt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en het Mobiliteitsfonds geld vrijgemaakt voor investeringen in infrastructuur voor het openbaar vervoer. Zo is afgelopen jaar besloten tot grote investeringen in het OV, waaronder 4 miljard voor het ontsluiten van nieuwe woningen.

Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan de herijking van het Toekomstbeeld OV 2040. De invulling hiervan wordt besproken aan de landelijke OV- en Sporttafel, uw Kamer wordt hierover periodiek geïnformeerd.

6

Vraag:

Hoeveel megaton CO₂ wordt er naar verwachting tot 2030 bespaard door de modal shift naar duurzame mobiliteitsvormen, in zowel het goederenvervoer als het personenvervoer?

Antwoord:

Voor personenvervoer geldt dat er een keuzevrijheid is in de modaliteiten, daarom is het niet hard te becijferen welke CO₂ winst wordt behaald.

Met betrekking tot vraag 4 en 6 geldt voor goederenvervoer dit:

Op basis van de uitstoot per ton/kilometer zijn de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer nu duurzamer dan het wegtransport. Met de relatief snellere elektrificatie van het wegtransport zal naar verwachting deze verhouding op termijn kunnen veranderen. Hierbij wordt een kantelpunt verwacht rond 2045. Tot 2030 zijn het spoor en de binnenvaart dus duurzamer dan het wegtransport.

Om in het goederenvervoer een modal shift naar de binnenvaart en het spoor te realiseren wordt ingezet op een samenhangend pakket van maatregelen voor:

- stimuleren van verladers en andere opdrachtgevers om te kiezen voor de binnenvaart en het spoor,
- stimuleren van het in de vaart brengen van bargelijn-diensten op de goederenvervoercorridors,
- identificeren en wegnemen van knelpunten voor een modal shift door inzet van onder meer digitale middelen en aanpassing van wet- en regelgeving en
- samen met provincies inzetten van regionale logistieke makelaars om verladers en andere opdrachtgevers te helpen de weg naar de binnenvaart en het spoor te vinden.

Voor de stimulering van modal shift in het goederenvervoer is een budget beschikbaar van zo'n 40 miljoen euro. Hiermee moet anno 2026 een structurele modal shift zijn gerealiseerd van ten minste 3000 TEU per dag. Dat correspondeert met circa 441.000 minder containers en vrachtwagen-transporten op de weg. Hoewel de aard van de transporten e.d. grote invloed hebben op de hoogte van de uitstoot is het de verwachting dat dit overeenkomt met een besparing van CO₂ uitstoot van 43.400 ton per jaar. Deze besparing staat daarbij nog los van verminderingen van de CO₂ uitstoot door maatregelen op het niveau van de verschillende modaliteiten en transportwijzen, zoals het beschikbaar stellen van walstroom in de scheepvaart.

7

Vraag:

Welke afspraken zijn er gemaakt over de indexering van de brede doeluitkering (BDU) en op welke manier wordt de BDU op dit moment geïndexeerd?

Antwoord:

De Brede Doeluitkering (BDU) wordt jaarlijks geïndexeerd. 50% van de indexatie betreft loonindexatie en 50% prijsindexatie. De volledige indexatie die de Minister van Financiën daadwerkelijk aan het BDU-begrotingsartikel (25.01) toevoegt wordt verstrekt aan 2 medeoverheden, namelijk aan Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

8

Vraag:

Op welke manier betreft u de vervoerregio's bij de lopende gesprekken tussen het Rijk en de decentrale overheden over de financieringssysteematiek?

Antwoord:

Er is regelmatig overleg met de vervoerregio's (MetropoolRegio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA)) waar we met elkaar van gedachten wisselen over verschillend onderwerpen die mijn departement raken, waaronder de financieringssysteematiek met betrekking tot de Brede Doeluitkering (BDU). Deze overleggen vinden o.a. plaats tijdens de BO-MIRT-rondes, de OV- en spoortafels en in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB). De BDU maakt onderdeel uit van de lenW-begroting. (Begrotingsartikel 25 Brede Doeluitkering) en daarmee is de afstemming met de beide vervoerregio's anders dan de decentrale overheden; de gemeenten en provincies. Die hebben immers hun Gemeentefonds respectievelijk Provinciefonds.

9

Vraag:

Wat zijn de geraamde kosten voor uw ministerie indien het pakket aan afspraken gemaakt tijdens de bestuurlijke conferentie van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) zou worden uitgevoerd?

Antwoord:

Vanuit de conferentie van 16 februari is gewerkt aan een grote verscheidenheid van gezamenlijke maatregelen ten behoeve van de korte termijn uitdagingen. De Staatssecretaris van lenW heeft moeten constateren dat op dit moment voldoende financiële middelen ontbreken en daardoor nadere doorrekening niet aan de orde is. Ondanks de beperkte financiële ruimte hebben de NOVB-partijen afgesproken de komende periode samen te blijven zoeken naar maatregelen die de kosten kunnen verlagen en de inkomsten verhogen. Hierover blijft het ministerie in gesprek, zowel met de OV-sector als binnen het kabinet.

10

Vraag:

Wat zijn de reeds bekende gevolgen van de strategische heroriëntatie van aanleg naar instandhouding per lopend MIRT-project?

Antwoord:

De Kamer wordt voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT van 5 juli a.s. geïnformeerd over de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. De concrete gevolgen per project zullen in overleg met de regio in de tweede helft van 2023 inzichtelijk worden gemaakt.

11

Vraag:

Kan de Kamer worden geïnformeerd over de uitkomst van de gesprekken met de regio over de «flessenhals» Zwolle-Meppel en de bekostiging van de maatregelen, gezien uw toezegging tijdens het notaoverleg MIRT van 28 november 2022?

Antwoord:

Het amendement ten aanzien van Meppel¹ wordt momenteel vormgegeven door met de regio in den brede te inventariseren welke uitdagingen en wensen er liggen rondom Meppel om met elkaar te zorgen dat de juiste (pre)verkenning door ProRail in gang wordt gezet.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 300 A, nr. 49.

12

Vraag:

Hoe verhoudt de in de tekst genoemde toevoeging van 9,3 miljard euro aan het Mobiliteitsfonds zich tot de 9.975 miljoen euro zoals die genoemd wordt in tabel 4?

Antwoord:

Er is per abuis een verkeerd getal opgenomen boven de tabel. De getallen in de tabel zijn juist. Het gaat om een toevoeging van € 9.975 miljoen voor instandhouding en € 15 miljoen voor Schoon en Emissieloos bouwen.

13

Vraag:

Hoe verhoudt de weergegeven actualisering van de programmering zich tot de opmerking op pagina 7, dat de budgettaire verwerking van de herprioriteringsopgave na overleg met de regio's pas verwerkt zal worden in de Ontwerpbegroting 2024?

Antwoord:

In de eerste suppletoire begroting van het MF is de programmering geactualiseerd op basis van uitvoeringsinformatie op de projecten. Het gaat om schuiven naar voren of naar achteren op projecten op basis van nieuwe ramingen. Dit staat los van de herprioriteringsopgave. De actualisering van de programmering als gevolg van de herprioriteringsopgave wordt verwerkt in de Ontwerpbegroting 2024.

14

Vraag:

Klopt het dat sommige projecten in het aanlegprogramma van artikel 12 (hoofdwegen) door uitstel tevens duurder worden (kasschuiven met een budgettair effect van in totaal 130 miljoen euro) en andere projecten niet (kasschuiven zonder budgettair effect)? Zo nee, hoe moet dit onderscheid tussen beide soorten kasschuiven dan worden gelezen?

Antwoord:

Nee, het gaat met de actualisering van de programmering enkel om verschuivingen van kasmiddelen over de jaren en niet om dekking van projecten die duurder worden. Op het programma van 12.03.01 schuift € 349 miljoen naar achteren, concreet betekent dit dat ook de uitvoering van het onderliggende programma in de tijd naar achteren schuift. Deze schuif in kasmiddelen wordt binnen 12.03.01 opgevangen binnen de overprogrammering en heeft daarmee geen direct budgettair effect buiten artikelonderdeel 12.03. Op andere onderdelen schuift aanvullend € 130 miljoen (en de bijbehorende uitvoer van het programma) naar achteren. Het gaat om VenR-projecten (12.02), verschuivingen op ZuidasDok (17.08) en DBFM-projecten (12.04). Dit wordt opgevangen binnen de overprogrammering op 12.03.01 en zorgt daar voor een verhoging van € 130 miljoen.

15

Vraag:

Kunt u aangeven vanuit welke middelen wordt bijgedragen om het gehele project te realiseren?

Antwoord:

Voor de beantwoording van deze is vraag is uitgegaan van de inzet voor de flessenhals bij Meppel. Er is vanuit lenW 35 miljoen vrijgemaakt voor de flessenhals tussen Zwolle en Meppel waarmee de spoor- en perroncapaciteit van Meppel wordt verbeterd. Dit versnelt de dienstregeling voor sprinters en maakt de dienstregeling voor intercity's betrouwbaarder.

Momenteel wordt met de regio en ProRail geïnventariseerd wat een passende scope voor de verkenning zou kunnen zijn. In de brede verkenning wordt gekeken naar meekoppelkansen die kunnen worden uitgevoerd wanneer er extra middelen beschikbaar komen. De financiële situatie van IenW is momenteel krap dus hiervoor wordt ook naar de regio gekeken.

16

Vraag:

Kunt u alsnog een voorstel doen om – uit bestaande of nieuwe bronnen – de totale investering te realiseren?

Antwoord:

Voor de beantwoording van deze is vraag is uitgegaan van de inzet voor de flessenhals bij Meppel. Er is vanuit IenW 35 miljoen vrijgemaakt voor de flessenhals tussen Zwolle en Meppel waarmee de spoor- en perroncapaciteit van Meppel wordt verbeterd. Dit versnelt de dienstregeling voor sprinters en maakt de dienstregeling voor intercity's betrouwbaarder. Momenteel wordt met de regio en ProRail geïnventariseerd wat een passende scope voor de verkenning zou kunnen zijn. In de brede verkenning wordt gekeken naar meekoppelkansen die kunnen worden uitgevoerd wanneer er extra middelen beschikbaar komen. De financiële situatie van IenW is momenteel krap dus hiervoor wordt ook naar de regio gekeken.

17

Vraag:

Kunt u de Kamer informeren over de uitkomst van deze gesprekken en, zo ja, wanneer?

Antwoord:

De vraag is onvoldoende gespecificeerd om antwoord te kunnen geven. Uit de vraagstelling noch de verwijzing naar de paginanummers 60 en 61 wordt niet duidelijk welke gesprekken worden bedoeld.