

Vergaderjaar 2022–2023

**36 200 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023**

**Nr. 7**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 25 oktober 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 6 oktober 2022 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 20 oktober 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,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

**Vraag 1:**

Hoeveel Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) worden er gesloten in het volgende parlementaire jaar en ligt het sluiten van deze gevaarlijke overwegen op schema?

**Antwoord:**

Het volgend parlementaire jaar (2022–2023) worden naar verwachting tussen de 20 en 30 openbare en openbaar toegankelijke Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) op het reizigersnet aangepakt. Via de laatste kamerbrief Veiligheid van het railvervoer (Kamerstuk 29 893, nr. 257) bent u geïnformeerd dat ProRail alles in het werk stelt om alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet aan te pakken, maar daarbij afhankelijk blijft van medewerking van derden. Bij negen NABO's is mogelijk pas in 2024 een definitieve oplossing gerealiseerd. Voorafgaand aan het commissiedebat Spoor van 15 december 2022 wordt u opnieuw geïnformeerd over de voortgang rondom de aanpak van overwegen.

**Vraag 2:**

Wat is de reden dat het areaal aan rijbanen (gemeten in aantal kilometers) zal gaan dalen en niet gaat stijgen?

**Antwoord:**

Ten opzichte van 2022 is de prognose dat het aantal kilometers aan rijbanen in 2023 gelijk blijft (5.839 km), en zal dus niet dalen.

In 2023 is de prognose dat er geen realisatieprojecten zullen worden voltooid, waardoor het areaal in lengte van het aantal kilometers rijbanen niet zal stijgen. De realisatieprojecten die nu in uitvoering zijn (o.a. de A24 Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam en A7 Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2) zullen naar verwachting namelijk in de periode 2024–2026 worden afgerond.

**Vraag 3:**

Verwacht u dat de begrote bedragen voor ProRail realistisch zijn of voorziet u nog een tussentijdse begrotingswijziging in relatie tot de gestegen prijzen voor onder andere materiaal en energie?

**Antwoord:**

In de begrote bedragen voor ProRail is rekening gehouden met een prijsstijging voor 2022 van 5% op basis van de index bruto overheidsinvesteringen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek verwacht momenteel een prijsstijging voor de exploitatie en het onderhoud van spoorwegen (GWW 4212b) van 16% en voor de aanleg van spoorwegen van 11%. Voor de tweede helft van het jaar 2022 wordt het volgens ProRail steeds aannemelijker dat de indexering voor 2022 (huidige indicatie is 10,8%) voor het uitbestede werk fors uitpakt dan het kader door de IBOI (5,162%) wordt gecompenseerd. Dit is exclusief de stijging van de energiekosten van ProRail zelf. Voor de periode vanaf 2023 worden door ProRail grotere effecten verwacht. Hierbij speelt ook de ontwikkeling van de index bruto overheidsinvesteringen een rol. De prijsontwikkelingen en de effecten daarvan op de budgetten en de budgetbehoefte van ProRail zullen in de komende maanden nauwgezet gevolgd worden.

**Vraag 4:**

Op welke wijze gaat deze begroting bijdragen aan het verminderen van files op onze wegen?

**Antwoord:**

De begroting en het daarmee samenhangende beleid kent een groot aantal maatregelen om files te bestrijden en de doorstroom te verbeteren. Bijvoorbeeld door de aanleg en/of verbreding van wegen. Maar ook door investeringen in de kwaliteit van het wegennet en verkeerssystemen (denk hierbij aan geleiderails of signalering boven de weg). Daarnaast worden er regionale afspraken met werkgevers gemaakt over spreiden van mobiliteit en thuiswerken. Verder zet het ministerie in op publiekscampagnes zoals VanAanrBeter. Verbeteringen in andere modaliteiten zoals spoor en fietsinfrastructuur kunnen ook het wegennetwerk ontlasten en daarmee de filedruk verminderen.

**Vraag 5:**

Wat is de reden dat er, gezien de toename van het aantal files, geen additioneel budget voor de kortetermijnaanpak files is vrijgespeeld?

**Antwoord:**

Om de filedruk te beperken en bereikbaarheid te bevorderen maakt het Ministerie van IenW gebruik van een breed pakket aan maatregelen, zoals investeringen in het wegennet, verkeersmanagementmaatregelen en publiekscampagnes. De korte termijn file-aanpak was bedoeld als tijdelijke maatregel en liep aan het begin van dit jaar af. Dit pakket betrof een impuls in aanvulling op de hierboven genoemde reguliere werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Er wordt, binnen het beschikbare budget, steeds gezocht naar een optimale inzet van maatregelen en instrumenten. Dit vereist het maken van keuzes over de besteding van middelen. Uiteraard worden de actuele ontwikkelingen ten aanzien van files daarbij nauwgezet gevolgd.

**Vraag 6:**

Waarom is het Regionaal Mobiliteitsfonds alleen voor Noord-Nederland opgericht en niet voor andere regio's?

**Antwoord:**

Het Regionaal Mobiliteitsfonds (Rmf) is alleen voor het Noorden opgericht, omdat het fonds onderdeel is van het compensatiepakket voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. Het kabinet heeft in 2007 geconcludeerd dat de Zuiderzeelijn niet verantwoord te exploiteren is. Ter compensatie heeft het kabinet besloten een alternatief samenhangend pakket met het Noorden (Flevoland, Friesland, Groningen en Drenthe) af te spreken: het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP ZZL). In het convenant voor het pakket zijn afspraken vastgelegd voor een ruimtelijk-economisch programma en projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid. De afspraken over de regionale bereikbaarheid gaan over een aantal concrete weg-, OV- en spoorprojecten en een Rmf om gedurende de looptijd van het RSP aanvullende bereikbaarheidsprojecten uit te kunnen voeren. De inzet van middelen uit het Rmf is een decentrale verantwoordelijkheid.

**Vraag 7:**

Kan er uitleg gegeven worden over waarom er in 2023 minder geïnvesteerd gaat worden in het European Rail Traffic Management System (ERTMS) dan de jaren ervoor en eraan?

**Antwoord:**

Het kabinet past bij ERTMS op programmaniveau het instrument «overprogrammering» toe (zie uitleg pagina 13 van de Memorie van Toelichting van het Mobiliteitsfonds). Deze louter administratief-technische boeking staat los van het gehanteerde kasritme voor het programma ERTMS. In hoofdstuk 7 van de voortgangsrapportage (VGR)

ERTMS wordt halfjaarlijks gerapporteerd over het budget en de gerealiseerde en verwachte investeringen in ERTMS. In bijlage 4 van de halfjaarlijkse VGR is te zien dat het programma ERTMS, los van de overprogrammering, voor 2023 op ongeveer hetzelfde niveau zit als de verwachte realisatie van dit jaar.

**Vraag 8:**

Kan er opheldering gegeven worden over wat er precies bedoeld wordt met het feit dat »de scope» seinoptimalisatie Gouda-Woerden, gelet op efficiency, wordt uitgevoerd binnen het project Saneren Oudewater?

**Antwoord:**

In de uitvoering blijkt het dikwijls makkelijker, sneller of goedkoper om verschillende maatregelen tegelijk aan te besteden. In dit geval gaat het om het combineren van werkzaamheden aan de seinen in verband met Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en een saneringsproject binnen Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV). Beide typen werkzaamheden vinden plaats op het traject tussen Gouda en Woerden. Hiertoe is de PHS-bijdrage in begroting 2023 van artikel 17.10 verplaatst naar artikel 13.02.01.