

## Feitelijke vragen aan Min over Jaarverslag Mobiliteitsfonds 36360-A

Vraagnummer 1 Vraag en Antwoord

1

**Vraag:**

Naar welke projecten zijn uw middelen voor de 'korte termijn file-aanpak' gegaan?

**Antwoord:**

Om de sterke groei van het aantal files op het Rijkswegennet af te remmen is er in november 2017 een kortetermijnaanpak aangekondigd. Hiervoor was een investeringsimpuls van €100 miljoen beschikbaar vanuit het (toenmalige) regeerakkoord. Dit heeft geresulteerd in het programma File-aanpak 2018-2021, een tijdelijke impulsfinanciering voor een reeks van 41 maatregelen, uitgevoerd door RWS, om de groei van het aantal files op het hoofdwegennet te remmen. Middels een tweetal Kamerbrieven (Kamerstuk 31 305, nr. 240 en Kamerstuk 31 305, nr. 270) bent u geïnformeerd over de invulling van dit pakket. Op een aantal kleinere onderdelen na is het programma inmiddels afgerond.

2

**Vraag:**

Worden de plannings en studies met betrekking tot infrastructuur waar tegenvallers zijn (186 miljoen euro) vooral door externe bureaus gedaan of worden er ook mensen geworven door uw ministerie om deze onderzoeken zelf te doen?

**Antwoord:**

Planning en studies worden vooral door externe bureaus gedaan. IenW-medewerkers besteden uit, begeleiden en toetsen. Medewerkers van IenW worden niet geworven om onderzoeken zelf te doen.

3

**Vraag:**

Hoe verhoudt dit programma zich tot de schuif tussen aanleg en onderhoud die u eerder heeft aangekondigd?

**Antwoord:**

Het programma waarop wordt gedoeld betreft het Realisatieprogramma RWS. Dit zijn aanlegprojecten die reeds in realisatie zijn en vallen buiten de scope van de schuif tussen aanleg en onderhoud.

4

**Vraag:**

Kunt u uiteenzetten of het realistisch is dat het Realisatieprogramma van Rijkswaterstaat in 2023 wel wordt verwezenlijkt?

**Antwoord:**

Zoals in de MIRT brief van 17 maart 2023 (Kamerstuknummer 36200-A-65) met u is gedeeld ziet vooruitkijken op het MIRT er dit jaar anders uit dan eerdere jaren. Er speelt een aantal ontwikkelingen, zoals een hogere inflatie, krapte op de arbeidsmarkt (zowel voor de overheid als marktpartijen), stikstof en tekorten aan bouwmaterialen. Deze ontwikkelen leiden tot kostenstijgingen en vertragingen, en daarmee onzekerheden, bij zowel de uitvoering van het huidige MIRT-portfolio als het in stand houden van de netwerken. Hier wordt in de programmering zo goed mogelijk rekening mee gehouden, waarna bij de reguliere begrotingsmomenten een zo realistisch mogelijk realisatieprogramma van Rijkswaterstaat met de Kamer wordt gedeeld.

5

**Vraag:**

Wanneer wordt het Tracébesluit voor de A12/A15 Ressen-Oudenbroeken onherroepelijk?

**Antwoord:**

Momenteel ligt het Tracébesluit van de A12/A15 Ressen-Oudenbroeken bij de Raad van State. Bij een positieve uitspraak van de Raad van State zal het Tracébesluit onherroepelijk worden. Het is momenteel niet bekend wanneer de Raad van State uitspraak zal doen.

## Feitelijke vragen aan Min over Jaarverslag Mobiliteitsfonds 36360-A

6

**Vraag:**

Waarom zijn de kosten voor Exploitatie en Onderhoud aanzienlijk hoger? Heeft dit slechts te maken met stijging van de bouwkosten?

**Antwoord:**

In 2022 is € 347 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022 ad € 80 miljoen, de onvermijdelijke tegenvallers in 2022 ad € 165 miljoen, te weten de toegenomen intensiteit waarmee het spoor wordt bereiden, hogere beheerkosten voor ICT, de uitvoering van extra taken die ProRail erbij heeft gekregen in het geval van een aanrijding met een persoon en het inlopen van achterstallig onderhoud van spoorse infrastructuur in het Rotterdamse havengebied (Kamerstukken II 2021/22, 35925 A, nr. 14) en de onvermijdelijke tegenvallers in 2021 ad € 66 miljoen, te weten de beëindigingsvergoeding van de Prestatiegericht onderhoud-pilotcontracten (Kamerstukken II 2021/22, 29 984, nr. 980).

7

**Vraag:**

Hoe zorgt u ervoor dat de aanzienlijke tegenvallers die in 2022 plaatsgevonden hebben bij ProRail in de toekomst voorkomen worden?

**Antwoord:**

In het geval van de beëindigingsvergoeding van de Prestatiegericht onderhoud-pilotcontracten en het inlopen van achterstallig onderhoud van spoorse infrastructuur in het Rotterdamse havengebied gaat het om incidentele tegenvallers. De overige oorzaken zijn als exogene oorzaken te bestempelen, waarop ProRail in beginsel geen invloed kan uitoefenen. Dat neemt niet weg dat ProRail risico's in het algemeen zo goed als mogelijk in kaart brengt en bekijkt welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Dit zal ook weer onderdeel uitmaken van de validatie op de reeksen van ProRail. Deze validatie wordt momenteel uitgevoerd. Het basiskwaliteitsniveau wordt hier op vastgesteld.

8

**Vraag:**

Kan u nader uiteenzetten waarom het bedrag voor geluidssanering niet volledig is uitgegeven?

**Antwoord:**

De geluidssanering voor spoor wordt uitgevoerd in het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPJG). De exact te nemen maatregelen per locatie worden bepaald na een gedetailleerd geluidsonderzoek en vastgelegd in een saneringsplan. Deze saneringsplannen worden ter inzage gelegd, waarbij omwonenden inspraak kunnen leveren en uiteindelijk ook beroep kunnen aantekenen tegen de plannen. In 2022 was er op plannen om geluidschermen te plaatsen in Horst aan de Maas een beroep ingediend bij de Raad van State. Uiteindelijk is dit in goed overleg met de gemeente en de indieners opgelost en is het beroep ingetrokken, maar dit heeft wel wat extra tijd gekost. Hierdoor kon de uitvoering van dit project nog niet starten en schoof het realisatiebudget door. Het is daarnaast onoverkomelijk dat er in een omvangrijk programma als het MJPJG – waarbij de geluidssanering in bijna 170 gemeenten wordt uitgevoerd – wat kleine verschuivingen in de planning optreden. Dit heeft ervoor gezorgd dat het eerder geprognoseerde bedrag voor 2022 niet volledig is uitgegeven.