

Vergaderjaar 2023–2024

**36 410 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024**

**Nr. 8**

### **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 september 2023

Tijdens het Commissiedebat MIRT op 5 juli jl. (Kamerstuk 36 200 A, nr. 99) en het Tweeminutendebat (TMD) MIRT op 6 juli jl. (Handelingen II 2022/23, nr. 103, item 6) is de Kamer toegezegd om bij de indiening van de Ontwerpbegroting op Prinsjesdag de Kamer nader te informeren over de 17<sup>1</sup> gepauzeerde projecten binnen het aanlegprogramma voor wegen en vaarwegen. Met deze brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging. In aanvulling daarop wordt met deze brief inzicht geboden in de concrete invulling van de structurele opgave op het Mobiliteitsfonds. Hiertoe heeft het kabinet bij Voorjaarsnota 2023 besloten, als onderdeel van de Rijksbrede opgave.

De Kamer wordt via de MIRT-brief in november a.s. geïnformeerd over de gevolgen van het noodzakelijk pauzeren van de 17 projecten voor onder meer de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Op dit moment worden hiertoe doorrekeningen gedaan die meer inzicht geven in de effecten van het pauzeren van betreffende projecten. De verwachting is dat deze inzichten eind oktober gereed zijn.

### **Onderbouwing herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds**

In de brief aan de Kamer voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT<sup>2</sup> is aangegeven dat IenW geconfronteerd wordt met een opeenstapeling van problematiek: financiële problematiek (prijsstijgingen en uitvoeringsrisico's), stikstofproblematiek en personele krapte. Dit heeft geleid tot het besluit om 17 projecten te pauzeren en de middelen en mensen betrokken bij deze projecten op andere wijze in te zetten. Hierdoor kan er doorgewerkt worden aan de grote onderhoudsopgaven op onze netwerken en

<sup>1</sup> Feitelijk gaat het om 16 aanlegprojecten, omdat Innovaties InnovaA58 een reservering betreft voor het afdekken van innovatierisico's bij de aanbesteding van InnovaA58.

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 78.

aan aanlegprojecten die (in naderende) realisatie zijn, zodat deze projecten doorgang kunnen vinden. In die brief en de brief van 24 augustus jl.<sup>3</sup> is ook toegelicht welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij het besluit om projecten tijdelijk te pauzeren. De gepauzeerde opgaven blijven van belang voor de bereikbaarheid van Nederland. Het pauzeren betreft een tijdelijke situatie die weliswaar meerdere jaren zal duren, maar waarbij geen sprake is van afstel. Op het moment dat er op drie fronten (financieel, personeel en stikstof) weer ruimte is, worden de projecten gefaseerd opgestart.

Concreet schuift er circa € 4 miljard aan budget binnen het Mobiliteitsfonds. Hiervan wordt ruim € 1,2 miljard extra ingezet op 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. Hiermee kan de komende jaren toegewerkt worden naar een basiskwaliteitsniveau<sup>4</sup> op de RWS-netwerken en kan een groot aantal bruggen, viaducten, sluizen en bruggen worden gerenoveerd en vervangen. Dit is hard nodig met het oog op de groeiende opgave de komende 25 jaar. De eerder opgestelde prognose laat zien dat de vervangings- en renovatieopgave een flinke uitdaging blijft en de komende jaren steeds verder groeit<sup>5</sup>. Zelfs met deze aanvullende middelen en capaciteit is het nog niet mogelijk om alle ambities te realiseren<sup>6</sup>. Met het basiskwaliteitsniveau werken we aan wat we minimaal nodig achten. Het is een sober niveau waarbij ook is gekeken wat in de toekomst niet meer nodig is.

Daarnaast is bijna € 2,7 miljard vrijgemaakt voor aanlegprojecten in (nadere) realisatie. Er is bij die projecten sprake van (voorzien) 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, de Averijhaven en het transitievangnet OV. In de ontwerpbegroting van het Mobiliteitsfonds en het MIRT-overzicht 2024 zijn de mutaties verwerkt.

Deze herprioritering zorgt ervoor dat de budgetten op het Mobiliteitsfonds zoveel als mogelijk worden ingezet voor een betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland. Ook dragen de schuiven er aan bij om werknemers voldoende uitdaging en perspectief te kunnen bieden. De gepauzeerde projecten blijven van belang en om die reden in het MIRT Overzicht behouden. Op het moment dat er sprake is van voldoende middelen, mensen en stikstofruimte worden deze projecten gefaseerd opgestart.

### **Niet alleen schuif van middelen, maar ook schuif van menskracht**

Met het pauzeren van projecten worden niet alleen de voortzetting van lopende aanlegprojecten in (naderende) realisatie en een intensivering van instandhouding mogelijk gemaakt, maar kan ook de menskracht van projecten die reeds stil lagen vanwege stikstofproblematiek beter benut worden. Concreet betekent het dat veel mensen die eerder aan aanlegprojecten werkten inmiddels op de instandhoudingsopgave werkzaam zijn. De mogelijkheden om stikstofruimte te vinden zijn momenteel politiek, bestuurlijk en juridisch zo complex dat er nagenoeg geen nuttige werkzaamheden op de gepauzeerde aanlegprojecten meer uitgevoerd konden worden terwijl er op instandhouding een urgente en omvangrijke

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 100.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119.

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 56.

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119.

opgave ligt. Om een indruk te geven van de capaciteit die nodig is om de nu gepauzeerde projecten te realiseren: de gemiddelde capaciteit bedraagt per jaar tussen de circa 130 fte wanneer alle projecten zich in de planfase bevinden, en circa 300 fte wanneer alle projecten in realisatie zijn. Deze omvang neemt zelfs verder toe als er binnen projecten gekozen wordt om de planfase en realisatiefase deels parallel te schakelen.

Ook na effectueren van de schuif blijft er sprake van een personeel knelpunt waardoor Rijkswaterstaat voor grote uitdagingen blijft staan om de huidige programmering voor aanleg en instandhouding te realiseren.

### **Invulling opgave Mobiliteitsfonds**

In aanvulling op de herprioritering zoals hiervoor beschreven, is lenW het afgelopen jaar geconfronteerd met een structurele opgave als onderdeel van de Rijksbrede opgave. In de Voorjaarsnota 2023 is deze opgave budgettair verwerkt in de begroting van het Mobiliteitsfonds. Het Mobiliteitsfonds draagt tot en met 2036 voor een bedrag van in totaal circa € 2 miljard bij aan de invulling van deze Rijksbrede dekkingsopgave en structureel € 150 miljoen per jaar vanaf 2037.

De opgave kwam bovenop de herprioritering. De ruimte om deze beleidsmatig in te vullen was beperkt. Er is, rekening houdend met de financiële risico's op het Mobiliteitsfonds, maar een beperkte vrije investeringsruimte in de looptijd van het fonds die verantwoord ingezet kan worden voor het opvangen van deze opgave. Bovendien geldt dat vanwege het structurele karakter van de opgave er € 150 miljoen per jaar minder geld beschikbaar is binnen het Mobiliteitsfonds.

Er is € 400 miljoen extrapolatieruimte 2037 ingezet ter dekking van de opgave. Dit houdt echter wel in dat er minder ruimte beschikbaar is om toekomstige programma- en projectoverstijgende risico's op te vangen. Ook geldt dat naarmate er meer middelen uit de extrapolatieruimte ingezet worden er minder budget resteert voor het opstarten van de gepauzeerde projecten. Met de € 400 miljoen is een balans gevonden hiertussen.

Ook wordt een deel van de opgave ingevuld door het nemen van efficiencymaatregelen bij Rijkswaterstaat (€ 250 miljoen) zonder dat er ingeboet wordt op het basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat. Het Basiskwaliteitsniveau voor ProRail moet nog worden vastgesteld dus hierop kan nu nog niet worden vooruitgelopen. Deze efficiëncykorting zal overigens een forse inspanning voor de uitvoering vragen.

Er moest dus nog voor € 1,35 miljard gezocht worden naar dekking. De MIRT-projecten die in (naderende) realisatie zitten komen hiervoor niet in aanmerking. De besluitvorming over deze projecten is afgerond, ze zijn nodig vanuit de doelen van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en waarmee we nu, ondanks de stikstofproblematiek, wel op volle kracht mee door kunnen gaan, zoals eerder ook aangegeven. Bij projecten in realisatie is ook sprake van verplichtingen richting marktpartijen en afspraken met de omgeving. Verder is net als bij de prioritering de afweging gemaakt om de middelen voor de Lelylijn én de € 7,5 miljard voor de goede ontsluiting van nieuwe woningen uit het coalitieakkoord Rutte IV niet aan te spreken. Daarmee bleef er de facto nog maar één manier over om de resterende opgave in te vullen: door de reservering voor de Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (bekend als «doortrekken Noord-Zuidlijn») naar beneden bij te stellen. We realiseren ons dat dit een uitermate vervelende boodschap is voor de partners en de betrokkenen bij het project, ook nu gezien de demissio-

naire status van het kabinet geen toezeggingen kunnen worden gedaan over het aanvullen van dit budget.

De komende periode gaan we in overleg met de regionale partners over de consequenties van ons voornemen. Nut en noodzaak van de «Noord-Zuidlijn» staan niet ter discussie. De woning – en bereikbaarheidsopgave in de MRA blijft ook de komende jaren op de agenda staan. De investering in de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is belangrijk voor de spoorcapaciteit, de regionale ontwikkeling en is een van de pijlers om de woningbouwopgave in de MRA – zoals vastgelegd in de woondeal MRA – te realiseren (171.200 woningen t/m 2030). Rijk en regio werken door aan de uitvoering van de MIRT-afspraken over ontsluitingen van nieuwe woningen van november 2022. De lopende Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt doorgezet om zo mogelijk te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025.

Bij de Ontwerpbegroting 2024 is de opgave beleidsmatig samengevat als volgt ingevuld:

- € 400 miljoen extrapolatieruimte 2037;
- € 250 miljoen efficiencydoelstelling Rijkswaterstaat;
- € 1.350 miljoen reservering Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

In de MIRT-afspraken van november 2022 is ook opgenomen dat tegenvallers bij het project Zuidasdok en gerelateerde projecten worden opgevangen vanuit het budget van de verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. In de afgelopen perioden hebben zich helaas tegenvallers voorgedaan bij de versterking van de Rozenoordbrug en bij de aanbesteding van Knooppunt De Nieuw Meer. Hiertoe is er op dit moment € 189 miljoen budget aangewend vanuit de reservering als onderdeel van de Ontwerpbegroting 2024. Dit heeft er toe geleid dat er vanuit het Rijk van de oorspronkelijke € 2.712 miljoen op dit moment € 1.852 miljoen<sup>7</sup> is uitgenomen. In de reguliere voortgangsrapportages over Zuidasdok wordt u verder geïnformeerd over het effect van de prijsstijgingen op het programma.

### **Totaalbeeld financieel**

In de eerdere brieven is de Kamer geïnformeerd over de schuif van aanleg naar instandhouding en de schuif binnen de aanlegportefeuille: daarbij is de werkwijze geschetst en zijn uitgangspunten benoemd, maar werd nog niet eerder ingegaan op concrete cijfers omdat deze deel uitmaken van de ontwerpbegroting 2024. In onderstaande tabellen ziet u het financiële totaalbeeld van de herprioritering en de aanvullende financiële opgave.

In onderstaande tabel wordt aangegeven uit welke bedragen de financiële opgave is opgebouwd en welke oorsprong dit heeft.

---

<sup>7</sup> Bestaande uit € 189 miljoen voor tegenvallers bij de versterking van de Rozenoordbrug en bij de aanbesteding van Knooppunt De Nieuw Meer, € 1,35 miljard ter dekking van de opgave, € 313 miljoen ter dekking van tegenvallers op spoorprojecten vermeld in de hierna volgende tabel.

**Tabel 1. Tekorten op het Mobiliteitsfonds (waar worden de middelen naar toe geschoven)**

	Bedrag (€ miljoen)	Toelichting
<b>Instandhouding</b>	<b>1.247</b>	
Beheer en onderhoud RWS	580	Er wordt op het MF in totaal ca. € 1,2 miljard toegevoegd aan instandhouding RWS aanvullend op de CA-middelen, rekening houdend met een efficiencydoelstelling van ca. € 250 miljoen. Deze middelen worden gedekt door te herprioriteren op aanlegprojecten die worden geraakt door stikstof. De efficiencydoelstelling wordt ingezet ter dekking van de opgave.
Vervanging en renovatie RWS	573	
Capaciteit RWS	94	
<b>Aanlegportefeuille</b>	<b>2.668</b>	
<b>Wegen</b>	<b>2.226</b>	
– Waarvan risicoreserveringen	1.790	Vanwege marktgevoelige informatie wordt er niet ingegaan op afzonderlijke risicoreserveringen, maar het is o.a. nodig om te voldoen aan wettelijke verplichtingen m.b.t. geluid, herbeplanting en verwachte meerkosten (met name door langere procedures en prijsstijgingen) bij diverse realisatieprojecten. Dit leidt vanaf 2024 tot extra verplichtingen en uitgaven.
– A15 Maasvlakte – Vaanplein	27	Dit betreft het dekken van een tegenvaller op de A15 Maasvlakte-Vaanplein. Dit betreft een tegenvaller binnen het lopende DBFM contract in 2023.
– A16 Rotterdam	38	Er is sprake van een tegenvaller in de uitvoering van de realisatie van het project in 2023.
– A27 Houten – Hooipolder	157	Er is sprake van een aanbestedingstegenvaller op contract Zuid en contract Noord. Daarnaast zijn de budgetten geïndexeerd. Op basis van het toevoegen van het budget zijn de contracten voor dit project dit voorjaar reeds gegund.
– A7 Zuidelijke Ringweg Groningen	13	Er worden meerkosten verwacht bij de uitvoering van het project in 2023.
– A2 Vonderen – Kerensheide	9	Betreft dekking van een deel van de aanbestedingstegenvaller. Op basis van het toevoegen van het budget aan dit project is het contract voor dit project dit voorjaar reeds gegund.
– Rotondes Zeeland	3	Budget voor de aansluiting van N57/N59: Serooskerke (Schouwen Duiveland).
– PFAS kosten	1	Op diverse wegprojecten is sprake van extra uitgaven in 2023 i.v.m. PFAS.
– Voorfinanciering terugsluis Vrachtwagenheffing	170	Voor de terugsluis Vrachtwagenheffing wordt er € 170 miljoen gereserveerd. Dit wordt o.a. ingezet voor de subsidie AanZet en stimulering private laadinfra. De totale reservering wordt teruggefinancierd in de jaren 2026–2027.
– Gebiedsprogramma's	6	T.b.v. het voortzetten van de lopende gebiedsprogramma's. Dit budget is nodig ter financiering van programmaorganisatie en onderzoeken.
– Modaliteitsspecifiek budget	11	Per modaliteit is er een klein budget per jaar ter dekking van (kleine) tegenvallers (€ 15 miljoen.). Het betreft een aanvulling van dit budget voor 2024.
<b>Spoor</b>	<b>313</b>	
– Waarvan risicoreserveringen	179	Vanwege marktgevoelige informatie wordt er niet ingegaan op afzonderlijke risicoreserveringen, maar het is o.a. nodig om te voldoen aan wettelijke verplichtingen m.b.t. brandveiligheid, het nakomen van afspraken met de provincie Limburg over de decentralisatie van treindiensten en de provincie Zuid-Holland over de Merwede Lingelijn. Dit leidt vanaf 2024 tot extra verplichtingen en uitgaven.
– Afschaling dienstregeling	35	De NS heeft de dienstregeling afgeschaald met ca. 10%. Dit zal ook gaan leiden tot minder inkomsten uit de gebruiksvergoeding van ca. € 35 miljoen. Vooralsnog speelt dit voor de jaren 2022 (afrekening in 2023) en 2023 (afrekening in 2024), maar loopt mogelijk door tot en met 2025. De gebruiksvergoedingstarieven voor 2026 en verder zijn nog niet vastgesteld.
– TVOV	65	lenW biedt het OV een transitierегeling voor 2023.
– Modaliteitsspecifiek budget	10	Per modaliteit is er een klein budget per jaar ter dekking van (kleine) tegenvallers (€ 15 miljoen). Het betreft een aanvulling van dit budget voor 2024.
– Gebiedsprogramma's	6	T.b.v. het voortzetten van de lopende gebiedsprogramma's. Dit budget is nodig ter financiering van programmaorganisatie en onderzoeken.

	Bedrag (€ miljoen)	Toelichting
– Treindetectie	18	De financiering is nodig om de huidige, in vergelijking met het buitenland verouderde en matig functionerende treindetectie bij overwegen te verbeteren, zodat modern, duurzaam treinmaterieel dat voldoet aan de eisen die de Europese wetgeving stelt, ook op het Nederlandse spoorwernet toegelaten kan worden.
Vaarwegen	129	
– Waarvan risicoreserveringen	101	Vanwege marktgevoelige informatie wordt er niet ingegaan op afzonderlijke risicoreserveringen. Dit leidt vanaf 2024 tot extra verplichtingen en uitgaven.
– Zeetoegang IJmond	3	De verwachting is dat er € 3 miljoen minder binnenkomt aan ontvangsten dan begroot. Het tekort aan projectbudget wordt in 2023 aangevuld t.b.v. de realisatie.
– Averijhaven	10	Er is een tegenvaller bij het verwijderen van de baggerspecie. Het betreft een aanvulling van het projectbudget in 2023.
– Kanaal Gent – Terneuzen	3	Er is een tegenvaller bij de verkeersbegeleiding van het kanaal Gent – Terneuzen. Het betreft dekking voor werkzaamheden in 2023 en 2024.
– MOC Kustwacht	8	Het Rijksvastgoedbedrijf meldt een tegenvaller op het project MOC Kustwacht. Op basis van de verdeelsleutel voor project MOC Kustwacht zijn de meerkosten voor lenW ca. € 8 miljoen.
– PFAS kosten	1	Het dekken van meerkosten PFAS bij realisatieprojecten in 2023.
– Modaliteitsspecifiek budget	3	Per modaliteit is er een klein budget per jaar ter dekking van (kleine) tegenvallers (€ 15 miljoen). Het betreft een aanvulling van dit budget voor 2024.
<b>Opgave Mobiliteitsfonds</b>	<b>1.987</b>	
– Bijdrage generaal beeld	1.987	Om de Rijksfinanciën te beheersen heeft het Kabinet dit voorjaar besloten tot een Rijksbrede dekkingsopgave. Het Mobiliteitsfonds draagt t/m 2036 voor een bedrag van circa € 2 miljard bij aan de invulling van deze Rijksbrede dekkingsopgave. Daarnaast is vanaf 2037 structureel € 150 mln. per jaar gekort op het Mobiliteitsfonds.
<b>Totaal</b>	<b>ca. 6.000</b>	

In de volgende tabel wordt aangegeven met welke middelen voorzien wordt in de financiële opgave, zoals geschetst in de tabel hierboven. Onderdeel daarvan zijn de gepauzeerde projecten in het MIRT.

**Tabel 2. Gekorte budgetten op het Mobiliteitsfonds (waar worden de middelen voor de schuif en de opgave vandaan gehaald)**

	Bedrag (€ miljoen)
<b>Wegen</b>	<b>3.367</b>
<i>Budgetten van gepauzeerde projecten</i>	
– N35 Wijthmen – Nijverdal	94
– A9 Rottepolderplein	29
– A58 Breda – Tilburg	36
– A27 Zeewolde – Eemnes	20
– A15 Papendrecht – Gorinchem	650
– A2 Deil – Den Bosch – Vught	775
– Rijksbijdrage NRW Utrecht	172
– InnovA58 Annabosch – Galder	44
– Innovaties InnovA58	52
– A67 Leenderheide – Geldrop	138

	Bedrag (€ miljoen)
– A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren	5
– A1/A30 Barneveld	68
– A4 Haaglanden – N14	585
– A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	686
<i>Overige budgetten</i>	
– Afroten tolreservering A12/A15	13
<b>Vaarwegen</b>	<b>497</b>
<i>Budgetten van gepauzeerde projecten</i>	
– Volkeraksluizen	167
– Kreekraksluizen	277
– Vaarweg IJsselmeer – Meppel	30
<i>Overige budgetten</i>	
– Toekomstvisie Waal	3
– Splitsing Hollandsch Diep – Dordtsche Kil	10
– Capaciteitsuitbreiding Merwedde	12
<b>Spoor</b>	<b>313</b>
– OV-verbinding A'dam – H' meer (ter dekking van tekorten)	313
– OV-verbinding A'dam – H' meer (ter dekking van de opgave)	1.350
<b>Overigen</b>	
– Extrapolatieruimte 2037 (ter dekking van de opgave)	400
<b>Totaal</b>	<b>ca. 6.000</b>

### Nadere informatie over de gepauzeerde projecten

#### Financieel

Onderstaand overzicht geeft inzicht in de budgetten van de gepauzeerde projecten.

**Tabel 3. Budget gepauzeerde projecten.**

Project	Vorig budget (voor afroming) (€ miljoen) Deels inclusief bijdragen derden en realisatiebudgetten voor (naderende) contractuele verplichtingen	Huidig budget (na afroming en prijsbijstelling) (€ miljoen) Deels inclusief bijdragen derden en realisatiebudgetten voor (naderende) contractuele verplichtingen	Resterend planflexibel budget (prijspeil 2023) (€ miljoen)
N35 Wijthmen – Nijverdal (Oost)	109	15	15

Project	Vorig budget (voor afroming) (€ miljoen) Deels inclusief bijdragen derden en realisatiebudgetten voor (naderende) contractuele verplichtingen	Huidig budget (na afroming en prijsbijstelling) (€ miljoen) Deels inclusief bijdragen derden en realisatiebudgetten voor (naderende) contractuele verplichtingen	Resterend planflexibel budget (prijspeil 2023) (€ miljoen)
A9 Rottepolderplein (Noordwest)	34	5	5
A58 Breda – Tilburg (Zuid)	59	24	7
A27 Zeewolde – Eemnes (Noordwest)	23	3	3
A15 Papendrecht – Gorinchem (Zuidwest)	778	134	104
A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught (Zuid)	891	122	122
Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (Noordwest)	198	27	27
InnovA58 Annabosch – Galder (Zuid)	50	7	7
Innovaties InnovA58 (Zuid)	59	8	8
A67 Leenderheide – Geldrop (Zuid)	211	77	24
A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren (Oost)	5	1	1
A1/A30 Barneveld (Oost)	90	23	12
A4 Haaglanden – N14 (Zuidwest)	732	153	92
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (Noordwest)	1.145	473	64
Volkeraksluizen (Zuidwest)	167	0	0
Kreekraksluizen (Zuidwest)	277	0	0
Vaarweg IJsselmeer – Meppel	30	0	0

- Voor de projecten A67 Leenderheide – Geldrop (Zuid), A4 Haaglanden – N14 (Zuidwest) en A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (Noordwest) zijn er reeds eerder realisatiebudgetten overgemaakt naar Rijkswaterstaat voor (naderende) contractuele verplichtingen. Dit betreft een totaal van € 440 miljoen.
- De projecten A27 Zeewolde-Eemnes, N35 Wijthmen-Nijverdal, A58 Breda-Tilburg, A15 Papendrecht-Gorinchem, A67 Leenderheide-Geldrop, A1/A30 Barneveld, A1/A28 Knooppunt Hoevelaken kennen een geraamde of reeds ontvangen regionale bijdrage. De bedragen in kolom 2 en 3 zijn inclusief deze regionale bijdragen, met uitzondering van de N35 Wijthmen-Nijverdal en A27 Zeewolde-Eemnes

Bij de te pauzeren wegenprojecten is het *planflexibele* budget met een vast percentage naar beneden bijgesteld. Per project resteert circa 13% van het planflexibele deel van het budget. Dit resterende bedrag is opgenomen in de kolom «Resterend budget (prijspeil 2023)».

Het planflexibele budget van lenW is bepaald door van het totale projectbudget twee posten af te trekken: 1) geraamde of reeds ontvangen bijdragen van derden en 2) realisatiebudgetten die Rijkswaterstaat reeds tot haar beschikking heeft voor (naderende) contractuele verplichtingen.

Het totale budget dat in de begroting resteert bij projecten bedraagt in een enkel geval meer dan de eerder genoemde 13%. Dat komt doordat de



twee bovengenoemde posten onderdeel zijn van het totale budget. Twee uitzonderingen hierop vormen de N35 Wijthmen-Nijverdal en A27 Zeewolde-Eemnes. Bij deze projecten zijn in het verleden afspraken gemaakt over een regionale bijdrage. Deze bijdragen zijn echter nog niet geraamd in de begroting van lenW.

Voor het resterende budget geldt dat deze in eerste instantie ingezet wordt voor noodzakelijke opgaven die eigenstandige uitvoering vragen nu projecten pauzeren. Het gaat dan met name om onderhouds- of vervangings- en renovatieopgaven die deel uitmaakten van de projecten. Rijkswaterstaat brengt deze op dit moment in beeld.

### **Vervolgproces met de regio's**

Tot aan de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) van 13 tot 22 juni 2023 is een intensief proces doorlopen met de regio's. Hierover bent u met de brief van 24 augustus nader geïnformeerd<sup>8</sup>. Na de BOL's zijn nog diverse overleggen met de regio geweest, vooral om invulling te geven aan de afspraak een helder, integraal en gemeenschappelijk vervolgproces in te richten. Op verzoek van de regio en het IPO werken we daarbij samen in drie acties.

Voor de projecten wordt verder in kaart gebracht wat de implicaties van het pauzeren van de projecten op project- en netwerkniveau zijn. Binnen deze actie wordt ook het mogelijke handelingsperspectief besproken om de individuele projecten op termijn weer te kunnen herstarten. Daarnaast is er binnen dit blok aandacht voor de acht projecten waarvan lenW verwacht dat daar nog binnen afzienbare tijd oplossingen voor gevonden kunnen worden, gezien de beperkte omvang van de stikstofdepositie.

De restbudgetten zijn op het MF gekoppeld aan het specifieke project en daarmee beschikbaar om dit project op termijn weer te kunnen uitpakken. Ten tweede ontwikkelen Rijk en regio samen een afweegkader over onder welke criteria aanwending van beschikbare restbudgetten mogelijk is. Hierbij wordt ook een scope voor de mobiliteitstransitie betrokken. Eventuele maatregelen kunnen enkel uit restbudgetten worden bekostigd. Vertrekpunt daarbij is dat alternatieve maatregelen op een structurele wijze bijdragen aan het mitigeren van problematiek die blijft liggen of ontstaat als gevolg van het pauzeren van het aanlegproject.

Voor instandhouding wordt gekeken of de lopende overleggen met Rijkswaterstaat over de afstemming op de instandhoudingsopgave nog tot vragen leiden. In aanloop naar het Bestuurlijk Overleg MIRT zal Rijkswaterstaat met de regionale partners uit de MIRT-cyclus en met de marktpartijen het gesprek voeren over mogelijke slimme koppelingen en efficiency tussen de regionale opgave en de RWS-programmering van werkzaamheden tot en met 2030. Ook de motie van de leden Krul en Van der Graaf<sup>9</sup> over het onderhoud en de instandhoudingsopgave integreren in alle onderdelen van de MIRT-cyclus en de motie van de leden Stoffer en Koerhuis<sup>10</sup> over een afwegingskader voor de programmering van vervangings- en renovatieprojecten worden hierin meege-nomen. Conform afspraak bespreekt Rijkswaterstaat dit najaar haar planning met de regio's.

Begin oktober vindt opnieuw een landelijk bestuurlijk overleg plaats over de herprioritering om de voortgang te bespreken. Naar verwachting

<sup>8</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 100.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 131.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 128.

kunnen dan tijdens de landsdelige BO's MIRT van 6 tot en met 9 november verdere afspraken worden gemaakt over de te pauzeren projecten, de opzet voor het afweegkader voor de besteding van restbudgetten, de programmering van instandhouding en de planning voor de komende jaren. In de MIRT-brief van dit najaar zal de Kamer nader geïnformeerd worden over deze afspraken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen