

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 100

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 augustus 2023

Tijdens het Commissiedebat MIRT (Kamerstuk 36 200 A, nr. 99) heb ik de Kamer toegezegd om op Prinsjesdag meer inzicht te bieden in de onderbouwing van het besluit om financiële middelen binnen het Mobiliteitsfonds te schuiven en als gevolg daarvan om 17 projecten te pauzeren. Naar aanleiding van de door het lid Stoffer aangehouden motie¹ tijdens het Tweeminutendebat MIRT op 6 juli jl. (Handelingen II 2022/23, nr. 103), heb ik eveneens toegezegd de Kamer te informeren over alle momenten van besluitvorming die er zijn geweest en welke documenten en beslisnota's de Kamer op dat moment heeft ontvangen. Met deze brief geef ik hier mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat invulling aan. Op Prinsjesdag volgt dan zoals toegezegd een totaalbeeld van de onderbouwing van de schuiven binnen het Mobiliteitsfonds met informatie per project.

Op basis van de met deze brief meegestuurde documenten kan een indruk worden verkregen van het proces dat binnen mijn ministerie is doorlopen, de opties die hierbij de revue zijn gepasseerd en de gemaakte afwegingen. Bijlagen of passages in de documenten die geen betrekking hebben op de besluitvorming rond de twee financiële schuiven binnen het Mobiliteitsfonds – van aanleg naar instandhouding en binnen de aanlegportefeuille hoofdwegen en hoofdvaarwegen – en het pauzeren van 17 aanlegprojecten, zijn buiten reikwijdte beschouwd. Datzelfde geldt voor stukken ter voorbereiding op overleggen met de regio, die geen inhoudelijke afwegingen bevatten. Voor bedragen geldt dat deze niet zichtbaar in de stukken zijn. Deze financiële informatie zal op Prinsjesdag met de Kamer worden gedeeld. In de documenten is daar geen specifieke lakgrond voor aangegeven.

¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 86.

Stikstofproblematiek: vertragingen, oplopende kosten en druk op capaciteit

Reeds voordat de Raad van State in mei 2019 oordeelde dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als onderbouwing gebruikt kon worden voor toestemmingsbesluiten, is er sprake van vertragingen voor infraprojecten als gevolg van stikstof. Zo is in februari 2019 een wijzigings-tracébesluit vastgesteld voor de ViA15, omdat de tegen het tracébesluit ingediende beroepen door de Raad van State werden aangehouden in afwachting van juridische procedures rondom het PAS. Om verdere vertraging te voorkomen is toen in overleg met de provincie Gelderland besloten om het tracébesluit niet langer te koppelen aan het PAS. Dit maakte de weg vrij voor de Raad van State om een uitspraak te doen in de beroepsprocedure over het project ViA15, wat leidde tot een eerste tussenuitspraak in januari 2021.

Sinds mei 2019 hebben slechts drie wegprojecten op basis van een projectspecifieke passende beoordeling het tot een vastgesteld (wijzigings)tracébesluit weten te halen. Twee daarvan wachten vanwege onder meer stikstof nog op een uitspraak van de Raad van State.

Over de problematiek die het ministerie ervaart met stikstof, is de Kamer in de afgelopen jaren op verschillende momenten geïnformeerd:

- In november 2019 is de Kamer voor het eerst geïnformeerd over de gevolgen van de PAS-uitspraak, waarbij aangegeven is dat onderdelen van het MIRT-programma vertraging zouden oplopen.² Het stikstofdosier was toen nog sterk in ontwikkeling. De grond-, weg- en waterbouwsector (GWW-sector) ondervond op dat moment al hinder door vertragingen en onzekerheid over de planning van projecten. Vlak na de PAS-uitspraak werden ook de mogelijkheden voor extern salderen opgeschort, dat circa anderhalf jaar aangehouden heeft.
- Met de MIRT-voortgangsbrief van juni 2020³ is de Kamer geïnformeerd dat de stikstofcrisis een vertragend effect heeft op de doorlooptijden van meerdere projecten.
- Met de MIRT-voortgangsbrief van 9 juni 2021⁴ is de Kamer geïnformeerd dat projecten verdere vertraging oplopen in afwachting van het nadere onderzoek naar het gebruik van een maximale rekenafstand. Op dat moment konden er geen tracébesluiten meer worden vastgesteld waarbij voor stikstofberekeningen een maximale rekenafstand van 5 km werd gehanteerd.
- Sinds juli 2021 geldt er een maximale rekenafstand van 25 km voor depositieberekeningen van individuele projecten. Op 15 december 2021 is de Kamer geïnformeerd dat naar aanleiding van deze maximale rekenafstand projectberekeningen en stikstofbeoordelingen opnieuw moesten worden uitgevoerd. Vanwege de vergroting van het onderzoeksgebied is ook de onderzoekslast vergroot en moest een groter beroep gedaan worden op de toch al schaarse capaciteit aan stikstofdeskundigen.⁵ In deze brief is aangegeven dat niet alle projecten tegelijk van deze capaciteit gebruik kunnen maken en dat er keuzes gemaakt moesten worden, waarbij het onvermijdelijk zou zijn dat sommige projecten hierdoor in planning naar achter zullen schuiven c.q. tijdelijk «on hold» zouden moeten worden gezet. In de brief is tevens aangegeven dat lenW als gevolg van de vertraging door de stikstofproblematiek ook geconfronteerd wordt met hogere kosten. Projectteams moeten langer actief blijven, experts moeten worden

² Kamerstuk 35 300 A, nr. 58.

³ Kamerstuk 35 300 A, nr. 95.

⁴ Kamerstuk 35 300 A, nr. 95.

⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24.

ingehuurd, berekeningen en beoordelingen moeten opnieuw worden gedaan en verplichtingen moeten worden nagekomen zonder dat tot uitvoering kan worden overgegaan. Door de vertraging worden projecten bovendien geconfronteerd met hogere grondstofprijzen en kosten voor (aanvullend) onderhoud. Hoe langer de vertraging, des te hoger de kosten.

- In de brief van 23 juni 2022⁶ en later de brief van 14 november 2022⁷ is de Kamer vervolgens geïnformeerd over de prioritering die wordt gehanteerd als gevolg van schaarste aan capaciteit aan stikstofdeskundigen voor aanlegprojecten. Dat heeft geleid tot 11 prioritaire projecten, waarvan indertijd het beeld was dat beschikbare capaciteit daar met voorrang op ingezet zou worden. Het beeld daarbij was dat alle overige projecten vanaf 2025 weer verder opgepakt zouden worden, resulterend in een vertraging van minimaal twee jaar. Aan de Kamer is aangegeven dat de planning van deze projecten op «nog nader te bepalen» zou worden gezet. Ook zijn in deze brief de hogere kosten voor het Ministerie van IenW aangekaart.
- In dezelfde brief aan de Kamer op 14 november 2022 is een indicatieve planning voor deze projecten opgenomen en een inschatting gemaakt van de extra kosten als gevolg van de stikstofproblematiek. Ook is daarin gemeld dat het vervallen van de bouwvrijstelling tot heroverweging van de prioritering kan leiden.
- Op 21 juni 2023 heeft de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat een gesprek gevoerd met Rijkswaterstaat en ProRail over hoe stikstofproblematiek de ambities rond (spoor)wegen belemmert. Rijkswaterstaat heeft daarbij voor de weg- en vaarwegprojecten aangegeven dat zij in toenemende mate de gevolgen van de stikstofproblematiek ondervindt. In het gesprek is inzichtelijk gemaakt welke opgaven hierdoor geraakt worden en wat daarvan de consequenties kunnen zijn. Daarbij is duidelijk gemaakt dat het per project maatwerk betreft en het afhankelijk is van de fase waarin het project zich bevindt hoe concreet het probleem en mogelijke oplossing in beeld kunnen worden gebracht.

De stikstofproblematiek overziend, geldt dat een substantiële oplossing voor de stikstofproblematiek voor de komende paar jaar nog niet in zicht is. Gelet op de staat van de natuur en het moeizame pad om te komen tot effectieve bronmaatregelen, is het perspectief voor infrastructurele aanlegprojecten beperkt. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat het mitigeren van infraprojecten in de situatie dat het slecht gaat met de natuur complex is. De beoogde ruimte vanuit de generiek doorgevoerde snelheidsverlaging voor 7 MIRT-projecten bleek in juridische zin onvolgende robuust. De bouwvrijstelling is vervallen. En de mogelijkheden voor Rijkswaterstaat om extern te salderen zijn de afgelopen jaren beperkt, ook door gebrek aan bestuurlijk draagvlak hiervoor bij enkele provincies en binnen de Kamer.⁸

Door de slechte staat van de natuur wordt het bovendien steeds lastiger te onderbouwen dat mitigerende maatregelen niet al nodig waren voor de natuurdoelen. Een aantal provincies heeft op verschillende plekken geconstateerd dat verslechtering van de natuur niet uitgesloten kan worden, waardoor er op die plekken geen vergunningen meer afgegeven kunnen worden en extern salderen niet meer wordt toegestaan.⁹ Het is niet ondenkbaar dat de komende periode voor nog meer gebieden die conclusie wordt getrokken. En als er wel stikstofruimte beschikbaar komt,

⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr.76.

⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

⁸ Gewijzigde motie van het lid Van der Plas c.s., Kamerstuk 36 200 XII, nr. 104.

⁹ Kamerstuk 35 334, nr. 260.

is mede op verzoek van de Kamer door het kabinet besloten om de ruimte éérs in te zetten voor PAS-melders.¹⁰ Ook heeft de Kamer zich eerder uitgesproken voor prioriteit voor woningbouw.¹¹

Het doorlopen van een ADC-toets vraagt een stevige onderbouwing dat er geen alternatieven zijn (ook geen mitigerende mogelijkheden). Die onderbouwing is vaak al lastig. Ook is de realisatie van natuurcompensatie complex: de hiervoor benodigde en geschikte ruimte is schaars, het aantonen dat de natuurontwikkeling niet al nodig was met oog op de natuuropgaven is ingewikkeld gezien de staat van de natuur en de natuur dient gerealiseerd te zijn alvorens de projecteffecten op treden. Het doorlopen van een ADC-toets biedt daarmee geen perspectief voor de korte termijn.

Ter illustratie: tijdlijn A1/A28 Knooppunt Hoevelaken

- *In 2008 gestart met een startnotitie. In 2011 is ervoor gekozen om de planstudie en de realisatie te vervlechten, om maximaal de expertise en creativiteit uit de markt te kunnen benutten.*
- *In 2015 heeft RWS opdracht gegeven aan aannemer voor het opstellen van een ontwerp-tracébesluit (OTB) en in 2018 is het OTB vastgesteld. Vanwege financiële risico's moest in 2019 het contract met de aannemer worden ontbonden.*
- *In mei 2019 volgde de PAS-uitspraak. Eind 2019 is de Kamer geïnformeerd over de consequenties van deze uitspraak, waarbij aangegeven is dat dit zou kunnen leiden tot een vertraging van 1–3 jaar voor vaststelling van het tracébesluit. Voor dit project is expliciet aangegeven dat de openstelling van het knooppunt in 2025 niet meer realistisch was.*
- *In begin 2021 is het tracébesluit voorbereid en is er stikstofruimte ingewonnen, op basis van een maximale rekenafstand van 5 km.*
- *Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State omtrent de maximale rekenafstand bij stikstofberekeningen, is de Tweede Kamer op 9 juni 2021 geïnformeerd dat er geen tracébesluiten genomen worden waarbij voor stikstofberekeningen een maximale rekenafstand van 5 km werd gehanteerd.*
- *In 23 juni 2022 is met de Kamer een prioritering van projecten gedeeld die wordt gehanteerd als gevolg van schaarste aan stikstofcapaciteit aan stikstofdeskundigen voor aanlegprojecten. In die prioritering stond het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken bovenaan de werkvolgorde van projecten waaraan de stikstofdeskundigen na ViA15 en A27/A12 Ring Utrecht als eerste konden gaan werken.*
- *De aanvankelijk voor Knooppunt Hoevelaken verworven stikstofruimte – welke overigens gelet op de gewijzigde maximale rekenafstand niet meer voldoende zou zijn – is voor de onderbouwing van het project Ring Utrecht ingezet. Dit omdat het vaststellen van het wijzigingsbesluit voor dat project urgent was, dat project meer stikstofruimte nodig had als gevolg van de gewijzigde maximale rekenafstand en er op dat moment ook nog geen capaciteit beschikbaar was voor Hoevelaken.*
- *In 2022 heeft de Provincie Gelderland, waar stikstofruimte voor dit project gevonden moet worden, aangegeven geen medewerking meer te verlenen aan het intrekken van vergunningen ten behoeve van extern salderen door Rijkswaterstaat.*

¹⁰ Onder meer motie Bisschop Kamerstuk 33 576, nr. 340, Kamerstuk 35 334, nr. 82 en Kamerstuk 35 334, nr. 222.

¹¹ Motie van het lid Moorlag, Kamerstuk 35 334, nr. 9.

- *In 2022 heeft ook de Kamer een motie aangenomen die het kabinet verzoekt een halt toe te roepen aan de stikstofjacht op boeren voor snelwegen en de stikstofruimte in te zetten voor legalisatie PAS-melders en natuurherstel.*
- *In 2023 is door de combinatie van problematiek het besluit genomen door lenW voor herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds en het MIRT. Gezien de al grote stikstofopgave van dit project bij 5 km, de beperkte ruimte die er is voor het nemen van mitigerende maatregelen voor wegenprojecten en de grote financiële omvang van dit project, maakt dit project deel uit van de herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds.*

De sleutel voor de stikstofproblematiek ligt in het treffen van bronmaatregelen die de stikstofreductie voldoende omlaag brengen. We hebben echter de afgelopen jaren kunnen ervaren dat het uitvoeren van maatregelen die leiden tot een significante stikstofreductie veel tijd vraagt. Er zal daardoor enige tijd overheen gaan voordat er meer perspectief voor bijvoorbeeld infraprojecten ontstaat.

Oplopende instandhoudingsopgave: meer middelen en capaciteit benodigd

We staan voor een grote instandhoudingsopgave met een bijbehorende financiële en personele opgave. De Kamer is hier op verschillende momenten over geïnformeerd, waaronder:

- Op 29 oktober 2021 is de Kamer geïnformeerd over de verder oplopende instandhoudingsopgave,¹² in vervolg op diverse eerdere Kamerbrieven over de instandhoudingsopgave waaraan wordt gerefereerd.
- Met de Kamerbrief van 29 oktober 2021 is inzichtelijk gemaakt welke aanvullende middelen tot 2030 per jaar nodig waren om het beheer en onderhoud en de vervanging en renovatie (instandhouding) van Rijksinfrastructuur minimaal op peil te houden, rekening houdend met voldoende maakcapaciteit bij Rijkswaterstaat en ProRail. Dit als invulling van de motie van het lid Stoffer c.s.¹³
- In het Coalitieakkoord zijn vervolgens extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken. Ook met deze aanvullende middelen en capaciteit kunnen we niet al onze ambities op het gebied van instandhouding nu realiseren. De groei van het productievolume wordt gemaximeerd door de hoeveelheid beschikbare arbeidskrachten en middelen. Met het basiskwaliteitsniveau zijn ook inhoudelijke keuzes gemaakt.
- Op 17 maart 2023 is de Kamer geïnformeerd over het voornemen om naast de Coalitieakkoord-middelen meer middelen naar instandhouding te schuiven. Om zo op termijn toe te werken naar het basiskwaliteitsniveau van de RWS-netwerken.¹⁴ 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. Met het pauzeren van aanlegprojecten wordt het in stand houden van wat we hebben nog belangrijker.
- Het streven is een groei van het productievolume te realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard per jaar voor de instandhouding van de RWS-netwerken, waarvan € 0,8 miljard per jaar voor vervanging en renovatie van infrastructuur. Met deze middelen kan RWS op termijn toewerken naar een hoger instandhoudingsvolume en dat ook vasthouden.

¹² Kamerstuk 35 925 A, nr. 14.

¹³ Kamerstuk 35 925, nr. 111.

¹⁴ Kamerstuk 29 385, nr. 119.

- Zoals ook tijdens het gesprek op 21 juni 2023 is gedeeld met de Kamer, krijgt RWS al een tijd lang niet alle vacatures gevuld. Het tekort aan geschikt personeel zien we niet alleen bij RWS, maar ook aan de kant van de markt.

Het effect van achterstallig en (doelmatig en ondoelmatig) uitgesteld onderhoud wordt steeds zichtbaarder op alle netwerken. We merken dat bruggen vaker uitvallen of met beperkingen kampen. Sluizen functioneren niet meer naar behoren. Om de veiligheid te kunnen borgen zijn snelheidsbeperkingen en vertragingen soms onvermijdelijk. Het besef groeit dat een steeds groter deel van de kunstwerken het einde van hun verwachte levensduur nadert. Bovendien worden vele ervan meer en veel zwaarder belast dan waar ze ooit voor zijn ontworpen. Voor de komende decennia staat nog een grote instandhoudingsopgave te wachten. Daarvoor is het van belang nu op te schalen.

lenW zet zich maximaal in voor het onderhoud van onze hoofdinfrastructuur. Naast extra middelen hiervoor uit het Coalitieakkoord wordt nu ook geld voor aanleg besteed aan de instandhoudingsopgave. Rijkswaterstaat geeft hiermee de komende jaren prioriteit aan instandhouding. Daarmee kan ook rust en stabiliteit voor zowel de uitvoering als de markt gecreëerd worden. Met het vervallen van de bouwvrijstelling kan het noodzakelijk zijn om voor sommige vervanging- en renovatieprojecten ook stikstofruimte te verkrijgen. Het gaat hier vaak om beperkte en tijdelijke effecten in plaats van effecten van gebruik die bij aanlegprojecten bepalend zijn. Daarnaast is besloten dat na de PAS-meldingen en de meest concrete woningbouwprojecten ook projecten betreffende veiligheid en renovatie ten aanzien van rijkswegen gebruik kunnen maken van de resterende stikstofruimte in het stikstofregistratiesysteem.¹⁵

Aanvullende financiële opgaven en beperkte capaciteit: zowel voor aanleg als voor instandhouding

Naast de stikstofproblematiek en de grote instandhoudingsopgave kampt de investeringsportefeuille van lenW met prijsontwikkelingen en met andere tegenvallers op de aanlegportefeuille. Er zijn diverse oorzaken voor de stijgende kosten. Hierover is de Kamer onder meer als volgt geïnformeerd:

- Op 29 oktober 2021 is de Kamer geïnformeerd dat er beperkte ruimte binnen het Mobiliteitsfonds is. Het overgrote deel van de beschikbare middelen van de fondsen is reeds bestemd voor instandhouding en de uitvoering van MIRT-projecten, waaraan bestuurlijke afspraken en/of juridische verplichtingen ten grondslag liggen. Daarnaast is er een beperkte vrije ruimte.
- Op 23 juni 2022 is de Kamer geïnformeerd over de gevolgen van de toenemende leveringsproblemen en prijs- en kostenstijgingen van zowel energie, materialen als lonen, onder andere als gevolg van de oorlog in Oekraïne.¹⁶
- Op 14 november 2022¹⁷ is de Kamer geïnformeerd dat de problemen sindsdien verergerd zijn door de hoge inflatie, wat zowel de instandhoudingsprojecten als de aan te leggen MIRT-projecten beïnvloedt. En dat de investeringsruimte in het Mobiliteitsfonds waarschijnlijk op korte termijn nodig is voor het kunnen opvangen van risico's en tekorten bij lopende aanlegprojecten. Ook is de Kamer geïnformeerd dat dit mogelijk zelfs noodzaakt tot heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken.

¹⁵ Kamerstuk 35 334, nr. 251.

¹⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

¹⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

- Op 17 maart, bij het aankondigen van de schuiven binnen het Mobiliteitsfonds, is de Kamer ook nader geïnformeerd over de financiële problematiek en uitvoeringsproblematiek.¹⁸ Een deel van het MIRT-portfolio kent financiële risico's en tekorten. Tegelijkertijd is gemeld dat de beschikbare investeringsruimte in het Mobiliteitsfonds om dergelijke risico's en tekorten op te vangen beperkt is.
- In dezelfde brief is vermeld dat geen ruimte is voorzien voor nieuwe investeringen tijdens deze kabinetsperiode. Nieuwe investeringsruimte wordt dan ook beschikbaar gehouden om toekomstige project- en programma-overstijgende risico's op te kunnen vangen en voor het hervatten van aanlegprojecten in volgende kabinetsperioden.

Er is een steeds groter aandeel van het Mobiliteitsfonds benodigd voor het op orde houden van ons bestaande areaal. Daarnaast kampt een groot deel van het aanlegprogramma met bovengenoemde ontwikkelingen. Tegelijkertijd heeft het Mobiliteitsfonds na aftrek van risicoreserveringen geen vrije investeringsruimte. Daarmee zijn de mogelijkheden om risico's en tegenvallers op te vangen beperkt. Voor onvermijdelijke extra kosten door prijsstijgingen die niet kunnen worden opgevangen binnen bestaande budgetten en de voortgang van projecten in gevaar brengen is een risicoreservering getroffen.

Naast voldoende stikstofruimte en financiële middelen, is de beschikbare capaciteit een belangrijke factor voor zowel aanleg als voor instandhouding. Als gevolg van de tekorten op de arbeidsmarkt kan niet alles tegelijk. Op 16 september 2022¹⁹ is de Kamer geïnformeerd dat ook RWS bij bepaalde functiegroepen te maken heeft met grote schaarste. Vacatures staan langer open, zeker in de prioritaire groepen voor RWS. Door de krapte op de arbeidsmarkt is niet alleen het binnen halen van medewerkers belangrijk, maar ook het binnen houden en boeien van medewerkers zodat de kennis behouden blijft. Zo kunnen medewerkers hun kennis en kunde inzetten, op die plekken waar ze het meest bijdragen aan (water)veiligheid en bereikbaarheid. De totale hoeveelheid werk neemt toe en iedereen is hard nodig in de opgave die te doen staat.

Combinatie van problematiek leidt tot noodzaak voor herprioritering

De combinatie van de stikstofproblematiek, de financiële opgaven en de personele krapte heeft geleid tot de keuze om met middelen te schuiven binnen het Mobiliteitsfonds, van aanleg naar instandhouding en binnen de aanlegportefeuille. Hierover is de Kamer geïnformeerd op 14 november 2022, 17 maart 2023 en 23 juni 2023. Een overzicht van de informatie uit deze Kamerbrieven, op verschillende plekken aangevuld met verdere toelichting:

- Op 14 november 2022 is de Kamer geïnformeerd dat de financiële problematiek mogelijk noodzaakt tot heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken.²⁰
- Eind 2022 werd nog gewerkt aan het formuleren van het basiskwaliteitsniveau en werden de effecten van prijsstijgingen nog inzichtelijk gemaakt met oog op de begroting 2024. Op dat moment waren er dus indicaties dat er een forse opgave lag, maar de omvang werd nog in beeld gebracht. Op dat moment konden dus nog geen besluiten genomen worden.

¹⁸ Kamerstuk 36 200 A, nr. 65.

¹⁹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 88.

²⁰ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

- Op 17 maart 2023 is de brief Vooruitblik MIRT 2023 naar de Kamer verstuurd²¹, waar vervolgens op 30 maart over is gedebatteerd. In de brief zijn de twee voorgenomen bewegingen aangekondigd:
 - 1) financiële middelen en personele capaciteit van aanleg naar instandhouding voor wegen en vaarwegen; en
 - 2) binnen het aanlegprogramma van het MIRT.
 Dit in het licht van ontwikkelingen als inflatie, arbeidsmarktkrapte, stikstof en tekorten aan bouwmaterialen. Ter toelichting: door deze schuiven wordt het mogelijk om tot het maximaal maakbare te werken aan de grote instandhoudingsopgaven en kunnen projecten reeds in (naderende) realisatie doorgaan.
- In dezelfde brief is vermeld dat middelen uit het Coalitieakkoord, zoals voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen (€ 7,5 miljard) en voor de verbetering van de verkeersveiligheid van Rijks N-wegen (€ 200 miljoen), ongemoeid worden gelaten en geen deel uitmaken van de schuiven binnen het Mobiliteitsfonds. Op 23 juni 2023 is de MIRT-brief voorjaar 2023 naar de Kamer verstuurd, waar vervolgens op 5 juli over is gedebatteerd.
- De Kamer is via de MIRT-brief²² voorgaand aan het Commissiedebat van 5 juli jl. geïnformeerd welke verdere uitgangspunten zijn gehanteerd bij de herprioritering. Namelijk, het doorgaan of minstens behouden van middelen voor projecten in realisatie, projecten met een vastgesteld Tracébesluit, en de Ring Utrecht en ViA15 die wachten op definitieve uitspraak van de Raad van State.
- Aanvullend hierop zijn er meer uitgangspunten gehanteerd. Namelijk het uitgangspunt om financiële tegenvallers en risico's voor deze kabinetsperiode nu te dekken en een zo duurzaam mogelijk financieel beleid te voeren. Ook zijn alleen planflexibele budgetten ingezet voor de herprioritering en zijn niet-infrastructurele maatregelen uitgezonderd.
- In de brief is opgenomen dat vooralsnog 8 projecten uitgezonderd zijn van de herprioritering. De reden hiervoor is gelegen in de nog met de regio te bespreken inschatting van lenW dat er sprake is van een zeer beperkte omvang van stikstofdepositie én waarbij de financiële problematiek het toelaat om de relatief beperkte budgetten van deze projecten buiten de financiële opgave te houden. Indien de stikstofproblematiek overbrugbaar blijkt, moet met het oog op personele capaciteit in samenspraak met RWS bekeken worden op welk moment deze projecten maakbaar zijn.
- Het pauzeren van de 17 projecten is een gevolg van het hanteren van eerder genoemde uitgangspunten. Dit betreft projecten die al te maken hadden met diverse problematiek, zie ter illustratie de tijdlijn in het kader voor het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.
- Tijdens het Tweeminutendebat MIRT op 6 juli jl. heb ik aangegeven dat er nu categoriaal over projecten is besloten. Eventuele verdere finetuning gebeurt in overleg met de regio's in aanloop naar het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar. Dit in aanvulling op de gesprekken die op onder meer 11 mei en 8 juni jl. met de regio zijn gevoerd richting de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en waarbij de beweegredenen voor de schuiven aan de regio zijn toegelicht.

Tot slot

Met het pauzeren van 17 projecten wordt het mogelijk om de benodigde inzet te plegen op de grote onderhoudsopgaven waar we voor staan en wordt de financiële opgave ingevuld. Dit ter beheersing van financiële tegenvallers en risico's op het Mobiliteitsfonds, en om zo een duurzaam

²¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 65.

²² Kamerstuk 36 200 A, nr. 78.

financieel beleid te voeren. Het schuiven van middelen draagt ook bij aan de maakbaarheid van de opgave die RWS op capaciteitsgebied kent. Om de capaciteitstekorten in te lopen heeft RWS zich afgelopen jaar nadrukkelijk gericht op het werven van nieuwe werknemers. Daarnaast is het ook van belang om werknemers te behouden. De schuiven dragen er aan bij om werknemers voldoende uitdaging en perspectief te kunnen bieden en de instandhoudingsopgave te kunnen aanpakken.

Dit besluit is zeker niet over één nacht ijs gegaan. Dit is ook binnen het ministerie een ingrijpend proces geweest, waarbinnen veel gesprekken gevoerd zijn om de problematiek van verschillende kanten te belichten en waarbij stap voor stap is toegewerkt naar een noodgedwongen besluit. De gepauzeerde opgaven blijven van belang voor de bereikbaarheid van Nederland. Het pauzeren van de 17 projecten is een tijdelijke situatie die weliswaar meerdere jaren kan duren, maar waarbij geen sprake is van afstel. Op het moment dat er op drie fronten weer ruimte is (stikstof, financieel en personeel), worden de projecten gefaseerd opgestart. Samen met de regio wordt hiervoor een strategie ontwikkeld.

Op Prinsjesdag ontvangt de Kamer conform toezegging een totaalbeeld van de onderbouwing van de schuiven binnen het Mobiliteitsfonds met informatie per project. In aanloop naar het Notaoverleg MIRT wordt de Kamer geïnformeerd over de verdere stand van zaken rond de herprioritering.

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