

36560 XII Jaarverslag en slotwet Ministerie van
 Infrastructuur en Waterstaat 2023

Nr. 9 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 juni 2024

Op de maandag na Verantwoordingsdag organiseerde de commissie voor de Rijksuitgaven opnieuw de V-100 bijeenkomst. Ook het jaarverslag van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in die bijeenkomst aan de orde geweest. De deelnemers hebben vragen opgesteld die door de commissie voor de Rijksuitgaven aan mij zijn doorgezonden (kenmerk 2024Z09439/2024D22236) .

U ontvangt de antwoorden op de gestelde vragen via de bijlage bij deze brief.

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

Vraagnummer
1

Vraag en Antwoord

Vraag:

Wanneer worden de 17 gepauzeerde MIRT-projecten voortgezet? Hoe spant u zich ervoor in om de projecten alsnog door te laten gaan? Kunt u uitsplitsen welke oorzaken (zoals stikstof/personeelstekort/materiaalkosten) spelen bij welke projecten?

Antwoord:

De herstart van de 17 projecten is afhankelijk van zowel maakbaarheid, stikstofruimte als financiële middelen. De gepauzeerde opgaven zijn en blijven van belang voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Nederland. Er wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de herstart van de gepauzeerde projecten. Hiermee zal tevens invulling worden gegeven aan de motie van het lid Heutink, waarin verzocht wordt om voor het zomerreces met een plan van aanpak voor de herstart te komen¹. Dit plan van aanpak dient als vertrekpunt voor het verdere gesprek over de herstart van gepauzeerde projecten.

Concrete besluiten over een herstart zijn aan een nieuw kabinet. De Kamer is bij brief van 19 september 2023 geïnformeerd over de budgetten van de gepauzeerde projecten² en de stikstofproblematiek per gepauzeerd project³.

2

Vraag:

Welke maatregelen neemt u om de uniformiteit bij de invoering van zero-emissiezones te vergroten en hoe zorgt u ervoor dat de randvoorwaarden (zoals voldoende netcapaciteit) daarvoor vervuld zijn, zodat niet massaal ontheffing hoeft te worden aangevraagd?

Antwoord:

Uniformiteit staat hoog op de agenda bij de invoering van zero-emissiezones. Zo zijn de afspraken rondom regels en uitzonderingen voor de zero-emissiezones in nauwe samenwerking met brancheorganisaties en gemeenten opgesteld en ingevoerd. Daarnaast zijn de overgangsregeling en

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 36 410 A, nr. 31

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 36 410 A, nr. 8

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 36 410 A, nr. 9

vrijstellingen wettelijk vastgelegd en daarmee gelijk voor alle zero-emissiezones. Ook is het pakket aan ontheffingen (een gemeentelijke verantwoordelijkheid) in overleg opgesteld en deze zijn uniform overgenomen door alle gemeenten die nu bezig zijn hun verkeersbesluiten te nemen, met slechts enkele nuances op basis van lokale voorkeur. Daarmee is het beleid zoveel als mogelijk geüniformeerd.

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werkt het ministerie van IenW samen met o.a. mede-overheden, netbeheerders en bedrijven aan het ontwikkelen van een landelijk dekkend netwerk van logistieke publieke en private laadpunten. Hierbij zal er ook financiële ondersteuning worden geboden bij de realisatie van laadinfrastructuur. Onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van EZK worden binnen het Landelijke Aanpak Netcongestie (LAN) stappen gezet om netcongestie tegen te gaan.

3

Vraag:

Bent u bereid een accijnsverlaging op alternatieve brandstoffen door te voeren om de duurzaamheidstransitie te versnellen?

Antwoord:

In Nederland verplicht het systeem Energie Vervoer brandstofleveranciers om een groeiend percentage hernieuwbare energie te leveren. Dit is de Nederlandse implementatie van de Europese richtlijn hernieuwbare energie (RED). Het leveren van duurzame brandstof levert een credit op die kan worden verhandeld aan brandstofleveranciers met een verplichting. Dit systeem borgt dat een jaarlijks groeiende hoeveelheid duurzame brandstoffen wordt ingezet in het wegverkeer en draagt hiermee bij aan het halen van de klimaatdoelen. Door de meerprijs van duurzame brandstoffen, zou de inzet van deze brandstoffen anders beperkt zijn geweest. Er vindt geen accijnsdifferentiatie plaats tussen hernieuwbare brandstoffen en fossiele brandstoffen. Een eventuele verandering hierin is aan een volgend kabinet.

4

Vraag:

Welke mogelijkheden ziet u om de bestaande infrastructuur van tankstations te gebruiken voor (snel)laadcapaciteit?

Antwoord:

De opschaling van snellaadinfrastructuur langs het hoofdwegennet zal fors beslag leggen op de beschikbare ruimte. Er komen immers steeds meer elektrische voertuigen. Op sommige verzorgingsplaatsen zal een herinrichting nodig zijn om hier ruimte voor te maken. Iedere verzorgingsplaats is anders, qua omvang, ligging en gebruik door de (vrachtwagen)chauffeurs. Hoewel iedere verzorgingsplaats anders is, moeten deze wel zo veel mogelijk uniform ingericht worden. Dit o.a. om de duidelijke routes en daarmee de veiligheid voor de weggebruiker te borgen.

In de visie 'Verzorgingsplaats van de toekomst', die controversieel is verklaard door de Tweede Kamer, is opgenomen dat het ministerie van IenW wil gaan werken met inrichtingsplannen om hier vorm aan te geven. Dit om een integrale inrichting (en daarmee de veiligheid van weggebruikers) van de verzorgingsplaatsen te borgen.

5

Vraag:

Welke maatregelen neemt u om het weglekken van (accijns)inkomsten uit benzine, voor zowel de overheid als ondernemers, in de grensstreek tegen te gaan?

Antwoord:

Op verzoek van de Tweede Kamer worden de grenseffecten van de huidige accijnsverlaging gemonitord – in overleg met de oliemaatschappijen en individuele tankstationhouders. Hierover zijn en worden er op verschillende momenten grenseffectenrapportages met de Kamer gedeeld. De Kamer is hierover geïnformeerd door de staatssecretaris van Financiën op 12 januari 2024.⁴ Het voorkomen van het weglekken van accijnsinkomsten uit benzine in de grensstreek is praktisch onmogelijk in een open economie. Verschillende factoren dragen bij aan deze dynamiek: onder meer open economie, ontwikkeling van de brandstofmarkt, ingroei van emissievrije voertuigen in het wagenpark, belastingtarieven en prijsverschillen met buurlanden.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 36 418, nr. 128

6

Vraag:

Hoe zorgt u ervoor dat de aanbestedingssystematiek van Rijkswaterstaat het MKB niet buitensluit door onnodig zware voorwaarden die sterk kostenverhogend werken voor de overheid?

Antwoord:

Voor de grote instandhoudingsopgave van de infrastructuur in Nederland zijn alle bedrijven in de grond-, weg-, en waterbouw van groot tot klein nodig. Daarom wil Rijkswaterstaat projecten op zo'n manier aanbesteden dat er ook voor het MKB voldoende kans is op de uitvoering. Om hiervoor te zorgen maakt Rijkswaterstaat de percelen niet groter dan nodig en vereenvoudigt Rijkswaterstaat waar mogelijk de geschiktheidseisen voor bedrijven om in aanmerking te komen voor de uitvoering van een project.

7

Vraag:

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de 3000 verzorgingsplaatsen die volgens onderzoek van IenW tekortkomen, daadwerkelijk gerealiseerd worden?

Antwoord:

Het realiseren van meer truckparkeerplekken is een opgave vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna MIRT). Met behulp van EU-subsidie zijn er tot nu toe 200 plekken gerealiseerd in de Rotterdamse haven en 165 in Venlo als uitbreiding op een bestaande truckparking. Er zitten nog een tweetal locaties in de pijplijn (Nieuw-Reijerwaard en Moerdijk). Met provincies en brancheorganisaties is besproken hoe de aanpak voor het terugdringen van het tekort aan truckparkings kan worden geoptimaliseerd. Als uitvloeisel daarvan gaan partijen binnen het MIRT in 2024 met gemeenten in gesprek om de mogelijkheden voor truckparkeren op bedrijventerreinen in kaart te brengen. Daarnaast wordt er onderzoek uitgevoerd naar de (bestuurlijke) condities waaraan locaties moeten voldoen om tot meer beveiligde truckparkeerplekken te komen. Ook is er ook een 'letter of support' gestuurd aan het Duitse Ministerie van Verkeer. In de brief wordt politieke steun betuigd voor het plan om op het

terrein van de voormalige Raststätte Knauheide, net over de grens aan de A12, een truckparking te realiseren. Er blijft dus door de partijen binnen het MIRT gewerkt worden aan de realisatie van meer truckparkeerplekken.

8

Vraag:

Welke maatregelen neemt u om de afstemming tussen Rijkswaterstaat, decentrale overheden en andere stakeholders bij de planning van onderhoudswerkzaamheden zo te verbeteren dat de hinder voor weg- of spoorgebruikers geminimaliseerd wordt?

Antwoord:

Op landelijk niveau is de afstemming van de werkenplanning van RWS en ProRail geïntensiveerd. De landelijke Hinder Regie Teams van RWS en ProRail stemmen momenteel wekelijks de werkenplanning af (nu ruim 2 jaar vooruit en na het vierde kwartaal van dit jaar tot 3 jaar vooruit). Daarnaast wordt gewerkt aan het multimodaal ontsluiten van planningsinformatie. Dit gebeurt door de informatie uit de huidige planningssystemen van zowel ProRail, Rijkswaterstaat als de decentrale wegbeheerders aan elkaar te koppelen via het landelijke platform Melvin. Hierdoor wordt de afstemming van werkzaamheden verder geoptimaliseerd en worden conflictsituaties op het moment van het daadwerkelijk plannen direct zichtbaar.

Op basis van de ervaringen met de eerste grote renovatieprojecten, scherpt RWS de hinderaanpak aan voor de specifieke situatie (wettelijke aanrijdtijden) voor de nood- en hulpdiensten. Ook heeft RWS in Noord-Holland en Zuid-Holland een structureel overleg ingezet met de Veiligheidsregio's en de zorgsector. In de regio spelen ook de regionale bereikbaarheidsorganisaties een belangrijke rol, bijvoorbeeld Zuid-Holland Bereikbaar. Deze organisaties zijn er in verschillende provincies en werken erg goed. Gezien de grote onderhoudsopgave is hinder echter onvermijdelijk en is de verwachting dat er vaker afsluitingen plaats vinden, zoals recent bij de werkzaamheden aan de A12.

9

Vraag:

Hoe zorgt u dat het uitgesteld en achterstallig

onderhoud op het hoofdwegennet ondanks de huidige budgettekorten voor instandhouding niet verder oploopt? En hoe zorgt u ervoor dat de middelen voor instandhouding daadwerkelijk worden uitgegeven?

Antwoord:

Uitgesteld onderhoud betreft onderhoudsmaatregelen die later worden uitgevoerd dan het geadviseerde onderhoudsjaar. Om onderhoudswerkzaamheden efficiënt uit te voeren en de hinder daarbij te beperken kan het uitstellen van onderhoud aan een object nodig zijn zodat de onderhoudswerkzaamheden aan verschillende objecten gecombineerd kunnen worden. Uitgesteld onderhoud is dus tot op zekere hoogte een inherent onderdeel van een doelmatige en efficiënte uitvoeringsaanpak waarin onderhoud en vernieuwing in samenhang worden geprogrammeerd. De ruimte voor uitstel is echter niet onbegrensd. Wanneer onderhoud te lang wordt uitgesteld, neemt de kans op een incident, calamiteit of verstoring toe. Ook de kosten van het onderhoud stijgen dan. De Algemene Rekenkamer schetst terecht het risico dat een tekort aan geld, in combinatie met de grote instandhoudingsopgave, zou kunnen leiden tot achterstanden, waardoor de kans op ongeplande uitval en storingen toeneemt. Met overlast voor de weggebruiker tot gevolg.

In 2023 is daarom besloten tot een verschuiving van financiële middelen en personele capaciteit naar instandhouding van de Rijkswaterstaatnetwerken, aanvullend op de extra vrijgemaakte middelen uit het coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV. Dit stelt ons in staat te werken aan de grootste instandhoudingsopgave ooit van de Rijkswaterstaatnetwerken. Het doel is om de productie op instandhouding in lijn met de oplopende budgetten te laten groeien tot circa € 3 miljard per jaar in 2030. Deze kabinetsperiode zijn hiervoor maatregelen genomen. Bij brief van 17 maart 2023 (Kamerstukken 29 385, nr. 119) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak van de instandhoudingsopgave en de uitgangspunten voor een basiskwaliteitsniveau van de Rijkswaterstaatnetwerken.

Vraag:

Kunt u zorgen voor een systematisch en transparant

plan van aanpak voor de instandhouding van kunstwerken in de Rijksinfrastructuur?

Antwoord:

De aanpak van de instandhoudingsopgave (inclusief kunstwerken) verloopt via een aantal sporen zoals:

Het Basiskwaliteitsniveau (BKN). Dit is bedoeld om, op termijn, evenwicht te bereiken tussen prestaties en budget en vormt de inhoudelijke basis voor de instandhoudingsopdracht. Met het BKN bieden we duidelijkheid aan gebruikers over de kwaliteit die Rijkswaterstaat (RWS) structureel kan bieden op haar netwerken met de beschikbare budgetten.

De Meerjarenafspraak instandhouding. Er zijn voor langere tijd afspraken gemaakt tussen RWS en het ministerie. Hiermee krijgt RWS voor langere tijd geld en zekerheid. Dat maakt het mogelijk om voor langere tijd werkzaamheden te programmeren, langlopende afspraken met de markt te maken en over projecten heen te kunnen werken in productiestraten. Samen met de markt ontwikkelen we nieuwe contractvormen en nieuwe vormen van projectvoorbereiding, -uitvoering en aanbesteding. Hierbij wordt gestandaardiseerd waar het kan en wordt capaciteit zo efficiënt mogelijk ingezet. Dit doen we met productiestraten op het gebied van bruggen, sluizen, damwanden en tunnels.

Professionaliseren asset management: met het ontwikkelplan assetmanagement wordt het assetmanagement voor de Rijkswaterstaat-netwerken doorontwikkeld. Met het professionaliseren van het assetmanagement kan lenW overtuigende en goede beslisinformatie opleveren om te komen tot een betrouwbare, voorspelbare en eenduidige programmering, planning en uitvoering van instandhoudingsmaatregelen.

11

Vraag:

Hoe zorgt u voor een ondernemingsklimaat waarin ondernemers voldoende duidelijkheid en voorspelbaarheid hebben om langetermijninvesteringen in te doen?

Antwoord:

Het ministerie van lenW investeert in beheer,

onderhoud en klimaatadaptatie maken van onze infrastructuur; over de weg; over het water en door de lucht. Daarmee houden we Nederland verbonden met het buitenland en verbinden we woon- en werklocaties binnen Nederland met elkaar. Hiermee werken we aan het vestigingsklimaat voor bedrijven in Nederland, zorgen we voor een goede arbeidsmarkt. Dit draagt bij aan het verminderen van onzekerheden voor ondernemers.

Klimaatverandering vereist aanpassing van de inrichting van Nederland. Om ook in de toekomst veilig in Nederland te kunnen wonen en werken.

Door tijdig te anticiperen op het veranderende klimaat voorkomen we problemen en verminderen we de risico's voor onze inwoners en onze ondernemers.

Het kabinet zet zich daarnaast in om wet- en regelgeving op milieugebied te formuleren die aangeven wat de eisen zijn waar ondernemers aan moeten voldoen zodat we als land binnen de nationale en internationaal-juridische kaders blijven. Hiermee voorkomen we dat nationale of Europese rechters de ruimte voor ondernemers onverwacht inperken en daarmee onzekerheid voor ondernemers creëren.

12

Vraag:

Welke maatregelen neemt u om te voorkomen dat de export van (voormalig gesubsidieerde) tweedehands elektrische auto's naar het buitenland de doelstellingen voor de vergroening van het wagenpark in gevaar brengt en hoe zorgt u dat de auto's behouden blijven voor de Nederlandse markt?

Antwoord:

Door de correctie op de Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor de jaren 2026-2030 (Voorjaarsnota 2024) wordt het aantrekkelijker om een tweedehands elektrische auto te rijden en zullen meer elektrische auto's behouden blijven voor de Nederlandse markt.

13

Vraag:

Hoeveel besparing levert de versobering van de instandhouding van de infrastructuur in de praktijk op? Welke maatregelen neemt u om te waarborgen dat de versoberingen in relatie tot het basiskwaliteitsniveau (ook in de toekomst) de verkeersveiligheid niet negatief beïnvloeden? Hoe

verhoudt de besparing zich tot de verkeersveiligheid en budgettekorten voor instandhouding?

Antwoord:

In de Kamerbrief van 17 maart 2023 is de Kamer geïnformeerd over het basiskwaliteitsniveau. Het doel is om op alle netwerken de veiligheid te blijven bieden en toe te werken naar hoger niveau van voorspelbaarheid en beschikbaarheid. Hiermee zorgen we ervoor dat nu en in de toekomst onze wegen, vaarwegen en waterwerken goed te gebruiken zijn. Dit is de basis. Deze basis geeft ook voorspelbaarheid in de uitvoering, zowel voor marktpartijen als voor RWS. Veiligheid betekent onder meer dat we de constructieve veiligheid van de wegen te allen tijde borgen en dat we zorgen voor verkeersveilige wegen waarbij we de risico's voor gebruikers tot een aanvaardbaar niveau beperken.

Het basiskwaliteitsniveau vormt de basis van de instandhoudingsopgave. Als uitwerking van het basiskwaliteitsniveau zijn er maatregelen voorzien om budget en prestaties meer in evenwicht te krijgen. Het basiskwaliteitsniveau voor de Rijkswaterstaatnetwerken inclusief de voorgestelde besparingsmaatregelen is gevalideerd door Rebel Group. De Kamer wordt hierover op korte termijn geïnformeerd.

14

Vraag:

Hoe zorgt u ervoor dat decentrale overheden de verkeersveiligheid bevorderen, ondanks de kortingen op het provincie- en gemeentefonds?

Antwoord:

Gemeenten, provincies en waterschappen zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Om de medeoverheden aan te moedigen om de verkeersveiligheid te bevorderen is via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid € 500 miljoen beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van wegen in beheer van de medeoverheden. Met geld vanuit de investeringsimpuls kunnen de medeoverheden een rijksbijdrage ontvangen van maximaal 50% voor bewezen effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Het is niet uit te sluiten dat de medeoverheden

meer moeite krijgen met de cofinanciering van verkeersveiligheidsmaatregelen vanwege de ontwikkelingen ten aanzien van het provincie- en gemeentefonds. Toch zijn bij het ministerie van IenW vooralsnog geen signalen bekend dat medeoverheden geen aanvraag gaan doen voor de derde tranche; er is veel animo van medeoverheden om een aanvraag in te dienen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

15

Vraag:

Hoe zorgt u ervoor dat de mobiliteit en de bereikbaarheid van de “BV Nederland” gewaarborgd blijven en er een goede balans wordt gevonden tussen mobiliteit, verdienvermogen en duurzaamheid?

Antwoord:

Mobiliteit is belangrijk voor burgers en het bedrijfsleven. Mobiliteit stelt hen in staat om maatschappelijk economisch vitale functies, zoals werk, wonen, onderwijs en zorg, te kunnen bereiken en draagt bij aan het verdienvermogen van Nederland. De aanleg van nieuwe wegen en vaarwegen wordt nu sterk bemoeilijkt door financiële problematiek, stikstofproblematiek, en capaciteitstekort. Ook ligt er een grote instandhoudingsopgave.

De combinatie hiervan heeft geleid tot het besluit om financiële middelen en capaciteit te schuiven binnen de aanlegportefeuille en van aanleg naar instandhouding. Dit heeft ook geresulteerd in het pauzeren van 17 MIRT-projecten. Door het verschuiven van deze middelen kan doorgewerkt worden aan de grote onderhoudsopgaven op de RWS-netwerken en aan aanlegprojecten die (in naderende) realisatie zijn. Deze grote onderhouds-, vervangings- en renovatieprojecten zijn eens te meer belangrijk omdat de bestaande infrastructuur meer moet opvangen nu aanleg van nieuwe infrastructuur sterk bemoeilijkt is.

De gepauzeerde opgaven zijn en blijven van belang voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Nederland. Er wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de herstart van de gepauzeerde projecten. Dit plan van aanpak dient als vertrekpunt voor het verdere gesprek over de herstart van gepauzeerde projecten op het moment dat er weer voldoende financiële ruimte, personele ruimte is en

er zicht is op oplossingen voor stikstof. Daarnaast heeft IenW onder meer het initiatief genomen voor een nationaal programma spreiden, gericht op het verminderen van de (hyper)spits. Hierover volgt in het najaar een met medeoverheden afgestemd plan van aanpak.

16

Vraag:

Welke maatregelen neemt u om beter inzichtelijk te krijgen wat de economische schade is van de verslechtering van de mobiliteit?

Antwoord:

Er worden verschillende methoden en onderzoeken gebruikt om de maatschappelijke impact van een verandering van onder meer bereikbaarheid inzichtelijk te maken. Die maatschappelijke impact betreft aspecten als veiligheid, leefomgeving en de economie. Zowel de Integrale Mobiliteitsanalyse (door IenW) als het Mobiliteitsbeeld (door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) geven inzicht in de verandering van bereikbaarheid en de mogelijke gevolgen voor de maatschappij.

De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) geeft inzicht in de opgaven voor de lange termijn. De Tweede Kamer is in december 2023 geïnformeerd met de Update Integrale Mobiliteitsanalyse (Kamerstukken 36410-A, nr. 21) en in juni 2021 via de IMA-2021 (Kamerstukken 31305, nr. 328).

Daarnaast publiceert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) eens in de twee jaar het Mobiliteitsbeeld. Het Mobiliteitsbeeld geeft een overzicht van de belangrijke ontwikkelingen en cijfers over mobiliteit in Nederland voor de middellange termijn. Het meest recente Mobiliteitsbeeld is van 2023 (Kamerstukken 31305, nr. 434).