

Vergaderjaar 2024–2025

36 725 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

A

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2025

Op 2 oktober 2024 is het Tracébesluit voor het project A12/A15 Ressen-Oudbroeken (hierna: ViA15) door de Raad van State onherroepelijk verklaard. Dat betekent dat we aan de slag kunnen met het verbreden van de A12 en A15 en het doortrekken van de A15. In 2019 heeft Rijkswaterstaat het werk gegund aan opdrachtnemerscombinatie GelreGroen met een Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-contract. De afgelopen maanden is Rijkswaterstaat met GelreGroen in overleg getreden om te komen tot nieuwe afspraken over de realisatie van het project. Het initiële contract uit 2019 moest geactualiseerd worden. Dit heeft gevolgen voor de financiën van het project: de markt- en grondstofprijzen zijn sinds 2019 fors gestegen en er zijn enkele scopewijzigingen doorgevoerd.

In de Voorjaarsnota 2025 en de eerste suppletoire begroting van het Mobiliteitsfonds (36 725 A) wordt het parlement voorgesteld het projectbudget ViA15 op te hogen. De projectkosten zijn tussen 2019 en 2025 gestegen van € 1.463 miljoen naar € 2.468 miljoen. Dit betekent dat voorgesteld wordt het projectbudget binnen artikel 12 van het Mobiliteitsfonds, zowel het verplichtingenbudget als het kasbudget, op te hogen met € 1.005 miljoen¹. Dit komt hoofdzakelijk door de gestegen markt- en grondstofprijzen (€ 650 miljoen, waarvan € 215 miljoen excessieve prijsstijgingen), er zijn enkele scopewijzigingen doorgevoerd (o.a. verdiepte ligging en grondwaterstanden; € 90 miljoen) en overige kosten zoals rentestijgingen en vertragingskosten (€ 265 miljoen).

De parlementaire goedkeuring van de eerste suppletoire begroting voor het Mobiliteitsfonds door beide Kamers zal naar verwachting rond of na het zomerreces zijn, terwijl het gewijzigde contract met GelreGroen

¹ Dit bedrag wordt gefinancierd uit de volgende posten: € 630 miljoen uit eerder getroffen risicoreserveringen, € 215 miljoen uit de post voor excessieve prijsstijgingen en € 160 miljoen uit de integrale weging van het Mobiliteitsfonds.

uiterlijk in de eerste week van juli ondertekend moet worden om niet verder te vertragen. Indien parlementaire goedkeuring van de eerste suppletoire begroting van het Mobiliteitsfonds (36 725 A) niet eerder mogelijk is dan uiterlijk 1 juli, ben ik genoodzaakt een beroep te doen op artikel 2.27, lid twee van de Comptabiliteitswet. Conform het amendement van het lid Heinen c.s. licht ik met deze brief de hieraan ten grondslag liggende motivatie en het belang van het Rijk nader toe.²

Toelichting op spoed

Normaliter wordt beleid met consequenties voor de begroting pas in uitvoering genomen nadat de Staten-Generaal de betreffende begrotingswet heeft geautoriseerd. Om geen verdere vertraging op te lopen en op 1 januari 2026 te kunnen starten met de uitvoering van het project ViA15 is het nodig het vernieuwde contract met GelreGroen uiterlijk in de eerste week van juli te tekenen. Indien de gewijzigde overeenkomst met GelreGroen dan niet ondertekend wordt, schuiven de projectmijlpalen vanwege de seizoensinvloeden met een volledig kalenderjaar op. Trein Vrije Perioden (tijdelijke spoorafsluitingen), die noodzakelijk zijn om de weg aan te kunnen leggen, dienen twee jaar van te voren aangevraagd te worden bij ProRail. Om de benodigde en verkregen Trein Vrije Perioden in 2026 te kunnen benutten, dient er uiterlijk in de eerste week van juli een gewijzigd contract te zijn ondertekend met GelreGroen.

Vertraging in de realisatiefase van een infrastructureurproject is zeer kostbaar. Een jaar vertraging bij dit project kost het Rijk tientallen miljoenen. Tegelijkertijd betekent dit ook dat de knelpunten op de weg een jaar later aangepakt worden. Ook dit heeft voor het Rijk en de regio vervelende gevolgen. De fileproblematiek is urgent en de regio snakt al jaren naar verlichting op het wegennet. Dit is belangrijk voor de economie, werkgelegenheid en woningbouw in de regio Arnhem – Nijmegen. Ook neemt de leefbaarheid in de regio toe, bijvoorbeeld omdat er minder sluipverkeer is. Daarnaast is er een nationaal belang. Door de 12 kilometer doortrekking van de A15 met aansluiting op de A12 ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen de Rotterdamse haven en Duitsland.

Voor dit project kon geen gebruik worden gemaakt van andere budgettaire begrotingsmomenten. Tijdens het voorgaande begrotingsmoment, de Najaarsnota 2024, waren de gesprekken en onderhandelingen met GelreGroen nog niet afgerond. Indien tot na het zomerreces gewacht moet worden op autorisatie van de eerste suppletoire begrotingswet voor het Mobiliteitsfonds door beide Kamers vertraagt het project, zoals benoemd, met minimaal één jaar. Dat is, gezien de kosten en het maatschappelijk belang van het project, niet in het belang van de Staat.

Om het contract met GelreGroen uiterlijk in de eerste week van juli te kunnen ondertekenen, is tijdige instemming van beide Kamers nodig. Indien goedkeuring van de eerste suppletoire begroting van het Mobiliteitsfonds in het parlement (Tweede en Eerste Kamer) niet eerder is voorzien dan uiterlijk 1 juli, verzoek ik u conform artikel 2.27 lid 2 CW deze brief af te handelen met een voorstel tot agendering en besluitvorming door beide Kamers.

Ik verzoek beide Kamers in dat geval om zo spoedig mogelijk, en uiterlijk 1 juli a.s., het beroep op CW 2.27 lid 2 voor het project A12/A15 Ressen –

² Amendement Heinen (Kamerstuk 36 360 IX-10)

Oudenbroeken (ViA15) in stemming te brengen, zodat bij instemming door beide Kamers de gewijzigde overeenkomst in de eerste week van juli ondertekend kan worden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener