

Bijlage 2: Toezegging aan het lid Grinwis tijdens het NO MIRT 23 januari 2024

De minister heeft tijdens het NO MIRT van 23 januari 2024 aan het lid Grinwis toegezegd om inzicht te geven hoeveel middelen er nodig zijn om de bestaande prioriteiten volledig uit te kunnen voeren. Het lid Grinwis benoemde beheer en onderhoud en instandhouding, waaronder ook het grote variabele onderhoud, dus de vervangingsopgave, maar ook om de bestaande aanlegprojecten en, om het uit te breiden naar waterveiligheid, het op orde houden van de bestaande keringen en dijken.

Reactie

De houdbaarheid van IenW-infrastructuur staat onder druk. De behoefte om te investeren in mobiliteit neemt toe.

Op verschillende momenten is de Kamer geïnformeerd over de thans bekende spanning tussen 1) de budgetbehoefte van diverse onderdelen van het instandhouding- en aanlegprogramma en 2) de hiervoor gereserveerde middelen. Er kunnen hierin nog keuzes gemaakt worden. Alleen staat wel vast dat het veel jaren zal duren voordat de bestaande opgaven ingepast zijn.

Jaarlijks worden de fondsen geëxtrapoleerd, waarmee additionele middelen beschikbaar komen voor het opvangen van tegenvallers en nieuwe opgaven. Na aftrek van doorlopende verplichtingen zoals instandhouding, netwerkgebonden kosten en de uitgaven van DBFM-contracten, resteert hiervoor thans jaarlijks ca. € 1,5 - € 1,8 miljard. Het uitvoeren van alle bestaande prioriteiten vergt een ingroeipad met het oog op uitvoerbaarheid, maar zal in toenemende mate een hoger beslag leggen op deze ruimte. De inschatting is dat er dan geen middelen beschikbaar meer zullen zijn voor nieuwe opgaven.

Het gaat bij het **Mobiliteitsfonds** onder meer om de volgende financiële opgaven:

- Basiskwaliteitsniveau spoor: De Kamer is in het najaar 2023 geïnformeerd over de validatie van de instandhoudingskosten hoofdspoorwegen.¹ Hieruit volgt een aanvullende budgetbehoefte van circa € 7 miljard voor de jaren 2024 t/m 2038. Voor de volledigheid: dit is inclusief de middelen uit het Coalitieakkoord die voor instandhouding staan gereserveerd op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën.
- Opstarten gepauzeerde projecten: In 2023 zijn 17 aanlegprojecten gepauzeerd. Om deze projecten weer op te starten, is minimaal € 4,1 miljard benodigd (naast dat er voldoende stikstofruimte en capaciteit voor moet zijn).
- European Rail Traffic Management System (ERTMS): Er doet zich tot en met 2030 een budgettaire spanning van circa € 1,5 miljard voor. Deze spanning is gemeld in de voortgangsrapportage van ERTMS aan de Kamer.²
- Zuidasdok: Het programma heeft te maken met een omvangrijke stijging in de prognose van de kosten. Een eerste inschatting is dat deze kosten ertoe leiden dat de budgettenspanning van Zuidasdok kan oplopen tot een bedrag van naar verwachting in totaal € 600 miljoen tot € 800 miljoen. Hierover is de Kamer via de halfjaarlijkse voortgangsrapportage geïnformeerd.³
- Trans-European Transport Network (TEN-T) spoorwegen: Er is naar verwachting circa € 10 miljard benodigd voor de periode t/m 2040. Hierover is de Kamer via de voortgangsbrief TEN-T geïnformeerd van 17 oktober jl.⁴
- Lelylijn: Voor het realiseren van de Lelylijn is in 2021 door ProRail een kosteninschatting gemaakt met een bandbreedte van € 5-10 miljard.⁵ Dit was dus ook in prijspeil van dat jaar. Op dit moment loopt het MIRT-onderzoek waarin voor de basisalternatieven kostenramingen worden opgesteld.
- Noord/Zuidlijn: Voor het aanvullen van de reservering voor de Noord/Zuidlijn is minimaal € 1,6 miljard benodigd.

¹ Kamerstuk 36 410 A, nr. 16

² Kamerstuk 33 652, nr. 90

³ Kamerstuk 32 668, nr. 22

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1164

⁵ <https://www.kabinetsformatie2023.nl/documenten/brieven/2022/02/15/antwoordbrief-financien-lelylijn-en-westerscheldetunnel>

- Forse instandhoudingsopgave op de RWS-netwerken: Binnenkort volgt de validatie van het basiskwaliteitsniveau, het prognoserapport Vervanging en Renovatie en het uitgesteld onderhoud. Daar zal naar verwachting een toename van de budgetbehoefte voor de looptijd van de fondsen (Mobiliteitsfonds en Deltafonds) uit blijken.

Bij het **Deltafonds** gaat het onder meer om:

- Het Hoogwaterbeschermingsprogramma: Uit de globale kosteninschatting volgt op basis van de resultaten uit de eerste beoordelingsronde een geschatte opgave van bijna 2.000 km. Met een grote onzekerheidsmarge is in de kostenrapportage aangegeven voor de volledige dijkversterkingsopgave tot 2050 uit te komen op een bedrag tussen de € 15,7 miljard en € 32,9 miljard, met een gemiddelde van grofweg circa € 24 miljard.⁶

Deze spanning tussen behoefte en gereserveerde middelen heeft verschillende oorzaken:

- duurdere grondstoffen en gestegen lonen;
- de krappe arbeidsmarkt in de grond-, weg- en waterbouw en grote vraag naar productie (klimaat, energie, woningbouw);
- afnemende bereidheid van marktpartijen om risico's te nemen wat zich vertaalt in minder concurrentie en hogere inschrijvingen;
- hogere inhoudelijke eisen aan het areaal (digitalisering, klimaatadaptatie etc.);
- deze oorzaken werken meerjarig door in de fondsen. Naar verwachting zal ook de komende jaren een aanzienlijk deel van de lopende projecten en de instandhouding nog worden geconfronteerd met prijsstijgingen.

⁶ Kamerstuk 31 710, nr. 82