

Vragen en antwoorden 6 januari

Vraag 1.

Bevestiging dat voor de al lopende projecten een tekort is van € 4.6 mld. en heel kort antwoord op de vraag wat de juridische consequenties zijn als dat niet wordt aangevuld.

Antwoord 1.

Ja, er is een tekort voor de al lopende projecten van € 4,6 mld. Dit bedrag is de optelsom van de tekorten bij enkel de projecten Zuidasdok, A27 Houten-Hoopolder, Ring Utrecht, A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda en Programma Hoogfrequent Spoor, gebaseerd op de laatste ramingen.

Als deze tekorten niet worden aangevuld geldt dat deze projecten op (korte) termijn vastlopen. Hier zitten per project verschillende, al dan niet afdwingbare juridische consequenties aan:

- Voor de projecten Zuidasdok en A27 Houten-Hoopolder geldt dat de besluiten onherroepelijk, (deels) gecontracteerd en in uitvoering zijn. Om nu wijzigingen in de scope van het project door te voeren (en het project niet stop te zetten), dient de benodigde wettelijke procedure te worden doorlopen, waaronder het ter inzage leggen van dit besluit. Daarbij moet ook aandacht geschonken worden aan de gevolgen die het te wijzigen besluit heeft voor de stikstofdepositie en hoe eventuele nadelige gevolgen gemitigeerd en/of gecompenseerd gaan worden. Bovendien kan tegen dat besluit beroep worden ingediend. Naar de huidige stand van zaken van de jurisprudentie is niet zeker dat hier een juridisch houdbaar plan voor kan worden opgesteld. Aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor de besluiten van andere overheden en nadelige gevolgen voor bouw- en gebruiksmogelijkheden langs deze infra. Het is niet uit te sluiten dat partijen met schadeclaims zullen komen en/of om handhaving zullen verzoeken.
- Het projectbesluit voor de Ring Utrecht is genomen, maar nog niet onherroepelijk. Het besluit ligt nog bij de rechter. Het besluit kan hangende het beroep nog ambtshalve ingetrokken worden. Er moet wel rekening worden gehouden dat de omgeving al wel uitgaat van het besluit tot het besluit is gewijzigd of is ingetrokken. Bij een besluit om het project in te trekken, zullen ook de vastgestelde nieuwe geluidsnormen teruggedraaid worden.
- Voor het project de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel is de besluitvormingsprocedure nog niet afgerond. Voor dit project dient nog een ontwerp-projectbesluit ter inzage te worden gelegd. Indien ervoor wordt gekozen de besluitvorming te staken zijn de juridische consequenties voor I&W zeer beperkt omdat er nog geen voor beroep vatbaar besluit is. Voor de gemeente Zuidplas en andere omgevingspartijen zullen de gevolgen wel groot zijn, omdat het project belangrijk is voor de ontsluiting van woningbouwprojecten Cortelande, Westerveld en Triangel.
- Voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) geldt dat hieronder een groot aantal besluiten vallen waarvan voor de meeste omvangrijke trajecten de besluiten zijn vastgesteld, onherroepelijk zijn en in uitvoering zijn of reeds zijn uitgevoerd. Voor kleinere ingrepen op een aantal trajecten vindt nog aparte besluitvorming plaats of ligt dit bij een rechter. De (afdwingbare) juridische consequenties van het niet aanvullen van het project PHS verschillen daarmee per specifiek traject binnen PHS.

Naast juridische consequenties heeft het intrekken en wijzigingen van een besluit ook andere consequenties.

I & W

202600503

Vraag 2.

Hoeveel middelen zijn er nodig om de 2 voorgestelde projecten van de pauzeknop te halen (N35 Wijthmen-Nijverdal en A6 Almere Oostvaarders-Lelystad).

Antwoord vraag 2.

- Voor de uitvoering van het gehele voorkeursalternatief N35 Wijthmen-Nijverdal is sprake van een tekort van € 206 mln. Met het thans beschikbare budget wordt prioriteit gegeven aan de rondweg om Mariënheem. Het voornemen is om in 2026 een voorkeursbeslissing voor dit deel van het project te nemen.
- Voor het project A6 Almere Oostvaarders-Lelystad is nog € 152 mln. op de begroting van IenW gereserveerd om het project te herstarten. De raming moet bij herstart worden geactualiseerd en zal waarschijnlijk hoger uitvallen.

Vraag 3.

(Her)bevestiging dat alleen voor beheer en instandhouding volgens de ARK in de periode t/m 2038 een tekort van € 34,5 mld. is. Met daaraan gekoppeld de vraag of dat geld überhaupt kan worden 'weggezet' als het al beschikbaar zou komen ('maakbaarheid').

Antwoord vraag 3.

Ja. De Algemene Rekenkamer (ARK) becijfert het tekort op. € 34,5 mld. is voor de instandhouding van de RWS-netwerken (MF en DF) in de periode t/m 2038. Daarnaast becijfert de ARK het financiële tekort voor het Basiskwaliteitsniveau spoor (indexatie) in de periode t/m 2038 op € 1,8 mld.

Deze gehele opgave is noodzakelijk, maar nu nog niet maakbaar (zie ook antwoord 4). IenW heeft berekend dat voor de MF-netwerken spoor, vaarwegen en wegen tot en met 2039 ca. € 28 mld. maakbaar is. Na 2039 gaat het om € 1,8 mld. structureel. Dit bedrag bestaat uit ca. € 18 mld. voor de RWS-netwerken vaarwegen en wegen, structureel € 1,45 mld. Voor ProRail is ca. € 10,5 mld. tot en met 2039 nodig, structureel ca. € 0,4 mld. Dit is inclusief vervanging van de HSL¹ en het versnellen van de uitrol van ERTMS.² Tot en met 2050 is daarmee in totaal ca. € 48 mld.³ maakbaar voor instandhouding (zie berekening in voetnoot).

Voor het DF (Hoofdwatersysteem) gaat het om ca. € 0,16 mld. vanaf 2027, oplopend naar € 0,3 mld. vanaf 2031. Cumulatief € 3,7 mld. tot en met 2039, structureel € 0,3 mld. De middelen die nodig zijn voor de uitbreiding van de pompcapaciteit gemaal IJmuiden en de Afsluitdijk zijn hier geen onderdeel van. Hiervoor is een aparte fiche opgesteld.

Tabel 1 geeft het maakbare tekort voor het MF en het DF volgens IenW weer.

Tabel 1

¹ De opgave voor HSL betreft: 1) de in beheername (de exploitatie- en onderhoudskosten), 2) de vernieuwingsopgave in verband met einde levensduur, en 3) herstel constructieve ontwerpfouten viaducten.

² ERTMS is prioritair omdat het huidige beveiligingssysteem (ATB) tegen het einde van de levensduur aanloopt. In totaal is € 2,6 mld. extra budget nodig t/m 2040. In de berekening is reeds rekening gehouden met de jaarlijkse verlenging van het MF, waarbij structureel middelen voor ERTMS worden gereserveerd. Circa € 2,7 mld. van deze reservering zal uit de periode 2040-2050 naar de jaren 2030-2040 moeten worden gehaald om in de versnelde aanleg te kunnen voorzien.

³ Tot en met 2039 is ca. € 28 mld. maakbaar: RWS-netwerken ca € 18 mld., ProRail ca. € 10,5 mld. (incl. ERTMS/HSL). Structureel is € 1,8 mld. nodig. Tot en met 2050 is daarmee: € 28 mld. + 11 jaar * € 1,8 mld. = ca. € 48 mld.

(in miljoenen euro's)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	Struc.	Totaal
Totaal maakbaar Instandhouding MF	1.233	1.483	1.933	1.983	2.056	2.186	2.156	2.156	2.156	2.106	2.056	2.056	2.056	1.806	28.213
Waarvan totaal Instandhouding RWS-netwerken MF (wegen en vaarwegen)	800	1.000	1.400	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450	17.700
Waarvan totaal Instandhouding spoor MF	433	483	533	533	606	736	706	706	706	656	606	606	606	356	10.513
Totaal maakbaar Instandhouding DF	160	230	240	250	300	320	320	320	320	320	320	320	320	320	3.740

Vraag 4.

In de beantwoording van de vragen wordt gesproken over van 'de beschikbare capaciteit bij RWS' en 'het vergroten van de maakbaarheidscapaciteit bij RWS'. Wat moet daarvoor gebeuren?

Antwoord vraag 4.

Om de maakbaarheidscapaciteit te vergroten (het probleem op te lossen), is een stabiele oplopende toereikende structurele reeks nodig.

Dit houdt in:

1. Steun om door te gaan op de ingeslagen weg om slimmer en dus efficiënter te werken. Speerpunt in deze aanpak is om projecten gebundeld op de markt te zetten: de portfolioaanpak en het efficiënter inrichten van de RWS-organisatie, zoals omschreven in het Meerjarenplan Instandhouding. Een aanzienlijk deel van de productiegroei met name ten aanzien van instandhouding kan door deze efficiencywinst worden gerealiseerd. Het is overigens de ambitie, en daar blijft over worden nagedacht, de efficiency verder te vergroten.
2. Duidelijkheid en stabiliteit met betrekking tot de langjarige programmering. Hoe langer met meer zekerheid vooruit gepland kan worden door RWS en marktpartijen hoe efficiënter en hoe groter de productiecapaciteit. De verschillende werkstromen (zie hierna de huidige situatie per werkstroom) moeten in de tijd worden gezet. Het kan niet allemaal tegelijkertijd.
3. Voor deze programmering moeten vervolgens ook voldoende middelen worden vrijgemaakt voor de personele inzet vanuit RWS. Er is sprake van een groeiende instandhoudingsopgave in combinatie met de uitvoering van lopende projecten en er is ook ambitie om nieuwe aanlegprojecten te starten/uit de pauzestand te halen. Zie ook de antwoorden op vragen 1 tot en met 3. Voor zowel het MF als het DF past een gestage groei naar een hoger structureel budget hierbij.

De huidige situatie van maakbaarheid per werkstroom:

- Instandhouding

Voor een aanzienlijk deel van de instandhoudingsopgave geldt dat lopende projecten in de realisatiefase door RWS en de marktpartijen zijn bemenst. Ook een significant deel van de instandhoudingsprojecten in voorbereiding is naar verwachting 'maakbaar' met inachtneming van de hierboven genoemde drie punten. Dit betekent dat deze projecten in uitvoering kunnen worden genomen waardoor de productie verder kan toenemen. In het Meerjarenplan Instandhouding is aangegeven welke projecten het concreet betreft (o.a. de Haringvlietbrug). Ook geldt dat voor de overige instandhoudingsopgave die nog niet in voorbereiding is, extra budget nodig is om deze te realiseren en te bemensen.

- Lopende aanlegprojecten

Voor de uitvoering van de lopende aanlegprojecten, inclusief de in antwoord 1 met naam genoemde projecten, verwacht RWS de komende jaren zelf voldoende capaciteit te hebben of te organiseren, binnen de bestaande budgetten, om deze uit te voeren en dit geldt ook voor de inzet van de markt.

Voor al het reeds gecontracteerde werk is dat zelfs zwart op wit geregeld. Voor de projecten die kampen met financiële tekorten, geldt dat deze tekorten moeten worden aangevuld.

- Nieuwe aanleg en opstarten gepauzeerde projecten

Voor een beperkt aantal aanlegprojecten is al wel bestuurlijke afspraken gemaakt om deze op te pakken omdat voldoende budget en stikstofruimte op dit moment geen beperkende factoren bij deze projecten zijn. Dit vergt echter wel extra capaciteit. Een deel van het extra benodigde budget zal daarom nodig zijn om capaciteit voor de uitvoering van het project te organiseren.

- Voor nieuwe aanlegprojecten inclusief het opstarten van de gepauzeerde projecten waarvoor ook nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, is de komende tijd geen capaciteit voorhanden. Bij het opstarten van deze projecten moet ook aan de bovengenoemde drie punten worden voldaan.

Beantwoording informele formatievraag (vergunningverlening) zeer zorgwekkende stoffen

V: Wat is het NL'se beleid (vergunningverlening) ten aanzien van de zeer zorgwekkende stoffen?

A: Voor de emissie van ZKS geldt in Nederland een minimalisatieplichting die inhoudt dat emissies zoveel mogelijk voorkomen of beperkt moeten worden. Voor lozingen is verder bepaald dat de meest vergaande beste beschikbare technieken moeten worden toegepast. Specifiek geldt voor industriële emissies van ZKS beleid dat inhoudt dat een bedrijf deze emissies in kaart moet brengen, minimaal eens in de vijf jaar een Vermijdings- en Reductieprogramma (VRP) moet opstellen en dit moet voorleggen aan de bevoegde autoriteit. Op basis van dit programma moet het bedrijf werken aan voorkomen of, als dat niet mogelijk is, zo ver mogelijk reduceren van dergelijke emissies.

V: Is dit volledig in lijn met het Europese beleid, of is het een 'nationale kop' op EU-beleid? Als dat laatste het geval is, waarom is daarvoor gekozen?

A: Er is geen generieke Europese regelgeving op het gebied van emissies. Het generieke Europese beleid is neergelegd in onder meer de Zero Pollution Action Plan. Hierin staat de ambitie dat in 2050 vervuiling van water, lucht en bodem zo ver is gereduceerd dat deze geen schadelijke effecten meer heeft voor mensen en het ecosysteem. Specifiek voor de ZKS die onder de Kaderrichtlijn Water vallen geldt op grond van die richtlijn ook een verplichting om emissies zoveel mogelijk uit te faseren en gelden strenge normen voor de waterkwaliteit. Nederland heeft zich aan deze doelen geconformeerd en het ZKS-beleid is één van de instrumenten om dit doel te bereiken. Daarmee is er geen sprake van een nationale kop. Wel is het door het ontbreken van verdere specifieke Europese regelgeving op dit gebied aan lidstaten zelf om te kiezen hoe ze zich conformeren aan het Europese doel.

V: Kan een appreciatie gegeven worden op onderstaande formulering?

"Milieuvervuiling door zeer zorgwekkende stoffen gaan we tegen door bestaande lozingsvergunningen kritisch te toetsen en geen nieuwe lozingsvergunningen af te geven."

A: Het kritisch toetsen van bestaande lozingsvergunningen past binnen het ZKS emissiebeleid. Milieuvervuiling door zeer zorgwekkende stoffen gaan we tegen door bestaande lozingsvergunningen kritisch te toetsen, waar nodig te herzien en de daarvoor benodigde kennis en capaciteit in de VTH keten te versterken.

Het niet afgeven van nieuwe lozingsvergunningen is strenger en betekent de facto dat er voor nieuwe bedrijven (of bestaande bedrijven die om wat voor reden dan ook een nieuwe vergunning nodig hebben) die afvalwater lozen, geen ruimte zal zijn. Dat gaat uit boven de minimalisatieplicht en zelfs het nationale (en Europese) doel voor 2050 vraagt niet om een totaalverbod op lozingen maar om het zo ver terugdringen van emissies dat dit geen schadelijke effecten meer heeft.

De regulering van de emissies van ZKS is al stevig en verbetering komt niet zozeer door nieuwe formuleringen. Wat wel verbetering behoeft, is de uitvoering hiervan in de praktijk. Een verdere versterking van de uitvoeringscapaciteit (meer capaciteit en meer kennis) van bevoegde gezagen kan het ZKS-beleid sterk verbeteren.