

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
34730-XII/2017D16998

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Bijlage
1

Datum 23 juni 2017
Betreft Lijst van vragen en antwoorden van de begrotingsstaten
van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het
Infrastructuur- en Deltafonds voor het jaar 2017
(Voorjaarsnota)

Geachte voorzitter,

U treft hierbij de antwoorden aan op de vragen met betrekking tot de voorstellen van wet tot wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Infrastructuur- en het Deltafonds voor het jaar 2017 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota; Kamerstukken II, 34730-XII, respectievelijk 34730-A en 34730-J).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

34730-XII, Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Vraag 1

Hoe wordt bij de overheveling in 2017 en 2018 van 9,3 miljoen euro van het Infrastructuurfonds naar Begrotingshoofdstuk XII voor sociale veiligheid bij de NS rekening gehouden met de motie-De Boer/Van Helvert (Kamerstuk 28642, nr. 78)?

Antwoord 1

Met de inzet van de middelen wordt rekening gehouden met de motie De Boer/Van Helvert (Kamerstuk 28642, nr. 82, dit is de gewijzigde motie nr. 78). Het overhevelen in 2017 en 2018 van het bedrag van het Infrastructuurfonds naar Begrotingshoofdstuk XII voor sociale veiligheid bij NS, zal de besteding van de middelen niet beïnvloeden.

Begin 2016 heb ik NS een eenmalige extra bijdrage toegezegd voor extra maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten en dan met name voor het uitbreiding van flexibele veiligheidsteams (TK 28642, nr. 72). Ik heb hierbij aangegeven dat de extra maatregelen bij moeten dragen aan de veiligheid van NS-personeel en andere medewerkers in het OV en aan de veiligheid van de reizigers. NS zal de extra bijdrage besteden aan de inzet van flexteams na 22.00 uur op zondag t/m woensdag, inhuur van beveiliging op stations en innovatieve toepassingen voor het hele OV. Daarnaast is in relatie tot de motie van belang dat op 26 oktober 2016 het integrale actieprogramma in het OV door vervoerders, vakbonden, politie, decentrale overheden en het Rijk is vastgesteld (TK 28642, nr. 94). Door middel van concrete doelstellingen en 23 maatregelen werken we gezamenlijk aan het vergroten van de sociale veiligheid in het OV. De kasschuif zelf zorgt niet voor vertraging in projecten.

Vraag 2

Kan de kasschuif van 250 miljoen euro via het generale beeld naar 2018 en 2019 nader worden toegelicht?

Antwoord 2

In de budgettaire prognose op de fondsen voor 2017 is op de beide fondsen geconstateerd dat programma-uitgaven in latere jaren plaatsvinden dan voorzien. Dit wordt met name veroorzaakt door autonome wijzigingen in de programmering, waardoor de middelen niet in 2017, maar in latere jaren benodigd zijn. Autonome wijzigingen worden veroorzaakt door externe factoren en niet door beleidsmatige keuzes. Om de benodigde kasmiddelen op de programmering voor 2017 aan te laten sluiten, is een kasschuif in de Voorjaarsnota opgenomen.

Vraag 3

Waarom vindt deze plaats en kan dit geld niet worden ingezet voor projecten in 2017, bijvoorbeeld voor projecten en programma's waarvoor bij ontwerpbegroting 2017 is besloten deze te temporiseren ter verlaging van de overprogrammering? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Bij de ontwerpbegroting 2017 zijn projecten en programma's vertraagd om de overprogrammering over de gehele begrotingsperiode (tot en met 2021) te verlagen. Deze temporisering heeft vooral betrekking op projectuitgaven in de periode na 2020. Voor deze projecten stonden er dus vrijwel geen uitgaven in het jaar 2017 geraamd. Het is dus ook niet mogelijk om uitgaven voor deze projecten nu naar 2017 te versnellen. Verder zijn er op zo'n korte termijn ook geen verdere versnellingsopties naar dit jaar.

Vraag 4

In hoeverre is er nog sprake van overprogrammering na deze kasschuif?

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Antwoord 4

In 2017 bedraagt de overprogrammering op het IF 363 miljoen euro en DF 47 miljoen euro in (totaal 410 miljoen euro). De benodigde overprogrammering wordt bij OB 2018 opnieuw bezien.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Vraag 5

Welke consequenties heeft de kasschuif in het Infrastructuurfonds voor de MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)?

Antwoord 5

De kasschuif in het IF heeft geen consequenties voor de MIRT-projecten; er vindt door de kasschuif geen wijziging plaats in de MIRT-projecten. De schuif is het gevolg van autonome wijzigingen van de programmering. In het antwoord op vraag 2 is dit toegelicht. In de volgende jaren zijn de middelen benodigd voor de realisatie van de MIRT-projecten.

Vraag 6

Kan worden toegelicht waarom er in 2016 slechts een reservering van 40 miljoen euro is getroffen voor het regeringsvliegtuig?

Antwoord 6

Zoals gemeld in de begroting 2017 van IenM heeft het kabinet in 2016 als eerste stap € 40 miljoen in 2016 gereserveerd voor de kosten van de vervanging van het regeringsvliegtuig. Er is voor gekozen de totale kosten van de vervanging te dekken wanneer op grond van de uitkomsten van de aanbestedingsprocedure voor het vervangende toestel en van de verkoopprocedure van het oude regeringsvliegtuig duidelijk zou worden wat de totale kosten van de vervanging zouden zijn. Bij begroting 2017 was nog geen zicht op deze uitkomsten. Nu deze bekend zijn, is de Kamer bij eerste supplettoire begroting 2017 geïnformeerd over de dekking van de totale kosten van de vervanging.

Vraag 7

Wat is de omvang van het afgeroomde surplus aan eigen vermogen van de Inspectie Leefomgeving en Transport en welke afspraken zijn hierover gemaakt?

Antwoord 7

Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is conform de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Met ILT is afgesproken dat – conform de Regeling agentschappen – het surplus eigen vermogen van € 4,8 miljoen (stand ultimo 2016) bij Voorjaarsnota 2017 zou worden afgedragen ten gunste van de eigenaar (IenM). Deze afdracht heeft inmiddels plaatsgevonden.

Vraag 8

Waarom vinden er overboekingen plaats ten behoeve van het programma Beter Benutten? Kunnen alle mutaties bij Voorjaarsnota die samenhangen met Beter Benutten schematisch worden weergegeven?

Antwoord 8

De middelen van Beter Benutten staan geraamd op het Infracfonds. Vanuit het IF vinden mutaties plaats om de uitgaven van de programmadirectie Beter Benutten te dekken die om verantwoordingstechnische redenen op H XII dienen plaats te vinden. Daarnaast vinden mutaties plaats naar het provincie- en gemeentefonds

en de Brede Doeluitkering om de lagere overheden van financiële middelen te voorzien voor het uitvoeren van de met de regio afgesloten gebiedspakketten in de Twaalf Beter Benutten regio's.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

In de bijlage zijn de Voorjaarsnotamutaties opgenomen die samenhangen met Beter Benutten.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

N.a.a. de kabinetsreactie Interdepartementale beleidsonderzoek (IBO) "Flexibiliteit in infrastructurele planning" wordt overigens een wetswijziging in gang gezet van de Wet Infrastructuurfonds die erop gericht is de reikwijdte van het IF zodanig te verbreden dat ook niet-investeringsuitgaven (zoals Beter Benutten) die direct bijdragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur bekostigd kunnen worden uit het IF.

Vraag 9

Welke projecten worden met deze extra middelen precies gefinancierd?

Antwoord 9

In samenwerking met regionale overheden, werkgevers, vervoerders en verladers worden in 12 regio's concrete maatregelenpakketten uitgevoerd. Inmiddels zijn op dit moment in totaal 179 Plannen van Aanpak in uitvoering genomen, onderverdeeld naar 467 maatregelen. Deze maatregelen op het gebied van infrastructurele wegaanpassingen (9%), logistiek (11%), ITS/incidentmanagement (8%), fiets (31%) en OV (17%) worden in samenhang met elkaar geïmplementeerd.

Vraag 10

Hoeveel is er tot nu totaal aan Beter Benutten 2 uitgegeven en welke resultaten zijn daarmee tot nu toe bereikt? Als de voorlopige resultaten nog niet bekend zijn, wanneer kan de Kamer daar dan wel informatie over verwachten?

Antwoord 10

De uitvoering van de maatregelen vindt decentraal plaats. Het ministerie van IenM/programma Beter Benutten heeft geen financieel inzicht in jaarlijkse bestedingen en onderverdeling in projecten per regio. In de tweede helft van 2018 zal Beter Benutten 2 financieel worden afgehecht. Dan zijn de totale uitgaven per regio bekend.

Eind 2017 zullen via het MIRT-proces de eerste resultaten van het programma worden gecommuniceerd; in de tweede helft van 2018 zal een evaluevaluatie van het programma worden opgesteld.

Vraag 11

Wat houdt de herschikking tussen de budgetten Opdrachten Wegverkeersbeleid en Opdrachten BOA (beleidsondersteuning en -advies) wegverkeersbeleid van 0,912 miljoen euro exact in?

Antwoord 11

In 2017 zijn er voor Beleidsondersteuning en Advies (BOA) minder opdrachten aan RWS verstrekt. De hierdoor ontstane budgettaire ruimte is aangewend voor extra opdrachtenbudget in het kader van wegverkeersbeleid.

Vraag 12

Is het een eenmalige subsidiëring die u levert aan Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP)? En van welke "onaanvaardbare stijging voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport" is er sprake? Hoe kan dit in de toekomst worden vermeden?

Antwoord 12

Deze subsidiëring is eenmalig en uitsluitend bedoeld voor de eerstkomende tariefperiode, die zal lopen t/m 31 december 2019. De desaldering in het kader van deze subsidie vindt plaats middels de Eurocontrol internal tax, zijnde het verschil tussen de ontvangsten afkomstig van Eurocontrol voor de luchtdienstverlening in het hogere luchtruim en de door de LVNL namens de Staat der Nederlanden aan Eurocontrol betaalde contributies inzake Eurocontrol. Hierdoor heeft de subsidie geen gevolgen voor de Nederlandse belastingbetaler.

Met de subsidiëring wordt voorkomen dat er sprake is van een dusdanige grote tariefstijging (ruim 150%) ten opzichte de vorige tariefperiode, dat deze kan leiden tot ernstige marktverstoring en een besluit van airlines om niet langer op Bonaire te vliegen. Met de subsidiëring wordt de tariefstijging beperkt tot een niveau dat door de markt geabsorbeerd kan worden en niet tot vraaguitval zal leiden. De hoogte van het tarief is afhankelijk van het verkeersvolume en de kosten voor de dienstverlening. Ten opzichte van de vorige tariefperiode bleek het verkeersvolume sterk afgenomen en zijn de kosten gestegen. Voor de volgende tariefperiode (vanaf 2020) wordt een stabielere tariefontwikkeling verwacht op basis van een realistisch geachte verkeersprognose. Al laat dit onverlet dat de ontwikkeling van het verkeersvolume in een kleine markt als Bonaire sterk afhankelijk is van externe factoren. Daarnaast zijn recent de luchtverkeersleidingsystemen voor Bonaire gemoderniseerd, en is er een nieuwe verkeersstoren in gebruik genomen. Hiermee is er geen noodzaak tot significante investeringen in de nabije toekomst, en is de verwachting dat de kostenstijging in de komende jaren beperkt zal zijn.

Vraag 13

Hoeveel geld gaat er precies naar de uitvoering van de Duurzame Brandstofvisie en waar worden deze middelen concreet aan uitgegeven?

Antwoord 13

Het kabinet heeft 30,1 miljoen euro, verdeeld over meerdere jaren, beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de Duurzame Brandstofvisie. Het geld zal naar verwachting worden besteed aan alternatieve tank- en laadinfrastructuur, zero- en low emissie vracht- en busvervoer en geavanceerde biobrandstoffen. Ten behoeve van de uitvoering van het bestuursconvenant zero-emissie busvervoer zal aan het IPO een bijdrage worden geleverd via het provinciefonds. Een ander deel van de middelen wordt als cofinanciering ingezet zodat optimaal gebruik wordt gemaakt van middelen die vanuit Europese fondsen beschikbaar zijn. Tenslotte zal een RVO-subsidieregeling op basis van het Kaderbesluit Subsidies IenM beschikbaar komen, waarbij partijen projectvoorstellen kunnen indienen. Bij de toekenning van middelen onder de regeling zal een onafhankelijke expertcommissie worden betrokken.

Vraag 14

Van wat voor soort uitvoeringskosten is sprake bij de bijdrage aan de Nederlandse Emissieautoriteit (NEA)?

Antwoord 14

Het gaat om uitvoeringskosten voor het borgen dat bedrijven die deelnemen aan het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) en de wet- en regelgeving voor hernieuwbare energie vervoer en brandstoffen luchtverontreiniging (EV) aan hun verplichtingen voldoen. De uitvoeringskosten bestaan uit: het verlenen en actualiseren van emissievergunningen, het toewijzen en verlenen van

emissierechten, het beheren van de registers voor EU ETS en EV en het toezicht houden op de naleving van wetten en regels.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 15

Is er in het kader van Carbon Pricing alleen sprake van een herschikking of van extra budget? Is het per saldo budgetneutraal?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Antwoord 15

De bijdrage aan de Wereldbank komt uit bestaande middelen, door middel van een herschikking, en leidt daarmee niet tot extra uitgaven. Daarmee is deze bijdrage budgetneutraal.

Vraag 16

Hoe profiteren de getroffen ondernemers exact van de 1 miljoen euro die vanuit de compensatieregeling voor ondernemers die wonen in steden met een milieuzone worden gheralloceerd naar de Duurzame Brandstofvisie?

Antwoord 16

Op dit moment ben ik in gesprek met EVO/Fenedex en betrokken gemeenten om tot een gedeeld beeld te komen op welke manier het beste invulling kan worden gegeven aan de motie Ronnes c.s. [TK2016-2017, 30196 nr. 531]. Nadat hierover overeenstemming is bereikt, moeten juridische en uitvoeringstechnische voorbereidingen worden getroffen om de subsidies te kunnen verstrekken. De ervaring leert dat hiervoor ongeveer 6 maanden nodig is en een subsidieregeling in de loop van 2018 kan worden opengesteld. Binnen de IenM-begroting zullen op dat moment de benodigde financiën worden gereserveerd.

Vraag 17

Om wat voor soort steekproefcontroleprogramma op het gebied van verkeersemisies van TNO gaat het? Hoeveel budget gaat daar precies heen?

Antwoord 17

Onder artikel 20.01.01 van de IenM-begroting is € 1,781 miljoen begroot voor Verkeersemisies. Van dat bedrag gaat ongeveer € 1 miljoen naar het steekproefcontroleprogramma Light Duty en Heavy Duty van TNO. Dat wordt ingezet voor het uitvoeren van emissiemetingen aan personen-, bestel- en vrachtauto's. De meetresultaten zijn noodzakelijk voor onder andere het afleiden van emissiefactoren voor de berekeningen van de luchtkwaliteit in Nederland, het ontwikkelen van een roetfiltertest in de APK, de onderbouwing van onderhandelingen in Brussel, de ondersteuning voor gemeenten bij de keuze voor schonere bussen en vuilniswagens en de beleidsonderbouwing bij de transitie naar LNG vrachtwagens.

Vraag 18

Wat is de status van het project Slimme Gezonde Stad, dat in 2015 van start is gegaan? Op welke manier wordt gemeten of de projecten om Nederlandse steden slimmer en gezonder te maken, succesvol zijn? Wat is het beoogde doel van de Slimme Gezonde Stad, als het in 2018 eindigt? Wat is het resultaat van de inspanning in Maastricht?

Antwoord 18

Slimme en Gezonde Stad (SGS) is een programma met een looptijd van vier jaar: van begin 2015 tot en met medio 2018. Hierin maakt het Ministerie van IenM afspraken met andere overheden over het uitvoeren van projecten gericht op het permanent verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in steden. Met de volgende zes steden zijn intentieovereenkomsten gesloten voor het uitvoeren van een SGS

pilot: Rotterdam, Schiedam, Utrecht, Groningen, Nijmegen en Eindhoven. Tevens wordt er een kennis- en leertraject uitgevoerd. Zie www.slimmeengezondestad.nl Er vindt vanuit het Ministerie van IenM, naast de reguliere, nationale monitoring van de luchtkwaliteit en de geluidmetingen langs rijks- en spoorwegen, geen additionele monitoring plaats van de luchtkwaliteit en geluidomgeving in de zes steden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Het beoogde doel van het SGS programma is door middel van de in de intentieovereenkomsten vastgelegde afspraken in de zes steden te experimenteren met verschillende opties om de lucht- of geluidkwaliteit te verbeteren. De planning is om deze afspraken in 2018 uitgevoerd te hebben. De steden wisselen onderling en met andere steden hun leerervaringen uit in netwerkbijeenkomsten en congressen. Communicatie vindt ook plaats door middel van de website en publicaties. De partijen van de intentieovereenkomsten, waaronder de pilot-steden en het Ministerie van IenM, werken samen aan de uitvoering.

De projectorganisatie A2 Maastricht heeft een actieprogramma verduurzaming opgesteld, getiteld 'Mijn Gezonde Groene Loper 2030'. Het Ministerie van IenM heeft vanuit Slimme en Gezonde Stad budget beschikbaar gesteld om bij de uitwerking van het actieprogramma ook aandacht te kunnen geven aan gezondheidsaspecten bij de gebiedsontwikkeling; dit aanvullend op het bereikbaarheidsbudget voor de inmiddels opengestelde A2 tunnel.

Vraag 19

Om welke reden is de compensatieregeling milieuzonering mislukt?

Antwoord 19

Op dit moment ben ik in gesprek met EVO/Fenedex en betrokken gemeenten om tot een gedeeld beeld te komen op welke manier het beste invulling kan worden gegeven aan de motie Ronnes c.s. [TK2016-2017, 30196 nr. 531]. Nadat hierover overeenstemming is bereikt, moeten juridische en uitvoeringstechnische voorbereidingen worden getroffen om de subsidies te kunnen verstrekken. De ervaring leert dat hiervoor ongeveer 6 maanden nodig is en een subsidieregeling in de loop van 2018 kan worden opgesteld. Binnen de IenM-begroting zullen op dat moment de benodigde financiën worden gereserveerd.

Vraag 20

Hoe staat het met het afvalbeheer in Caribisch Nederland? Waarom is er een technische verschuiving nodig om inzicht te krijgen in de budgetten? Wanneer krijgt de Kamer dat inzicht?

Antwoord 20

Voor Bonaire is het plan "Afvalbeheer op Maat" opgesteld. Hieraan wordt in de periode 2017 – 2022 uitvoering gegeven. Hiervoor is € 10 mln. gereserveerd. Voor Sint Eustatius is voor 2018 € 0,3 mln. gereserveerd voor het afdekken van de stortplaats.

De technische verschuiving binnen het opdrachtenbudget op artikel 21.05.01 was nodig om een apart budget aan te maken om de uitgaven afvalbeheer Caribisch NL in de begrotingscyclus apart te kunnen begroten en te verantwoorden. De Kamer ontvangt het inzicht sinds de Ontwerpbegroting 2017.

Vraag 21

Wanneer komt er een evaluatie van de activiteiten en planning van Milieu Centraal?

Antwoord 21

In 2015 heeft een externe evaluatie plaats gevonden. Het rapport is op 29 februari 2016 naar de Kamer gezonden (Kamerstuk 30 196, nr. 402) en tijdens het Algemeen Overleg Duurzaamheid en Milieu van 18 januari 2017 aan de orde geweest.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Vraag 22

Hoeveel extra budget voor de subsidieregeling verwijderen asbestdaken is er naar uw inschatting in totaal nodig om alle eigenaren van asbestdaken te ondersteunen bij het saneren van hun dak?

Antwoord 22

De subsidieregeling verwijderen asbestdaken is bedoeld om de sanering te stimuleren zodat eigenaren van asbestdaken niet wachten met saneren tot 2023. De subsidieregeling is derhalve nooit bedoeld om de verwijdering van alle asbestdaken te subsidiëren.

Vraag 23

Wat is de toegevoegde waarde van het programmabureau versnellingsaanpak asbestdaken? Hoe is dit programmabureau samengesteld? Welke indicatoren zijn afgesproken? Gezien de versnelling in de toewijzing van het budget per jaar, wat gebeurt er als het budget op is? Wat gebeurt er voor de 2,2 miljoen euro?

Antwoord 23

Het programmabureau asbestdaken faciliteert het verbod op de asbestdaken door bijvoorbeeld communicatie en financieringsarrangementen te ontwikkelen en door wet- en regelgeving te analyseren op knelpunten. Dit alles in overleg met decentrale partners en branchepartijen. Ook ondersteunt het programmabureau partners bij het ontwikkelen van eigen saneringsprogramma's. Het programmabureau bestaat uit 4 medewerkers (niet voltijd). De voortgang van de sanering wordt gevolgd door het verloop van de subsidieregeling en door het aantal gesaneerd m². Het programmabureau wordt dit najaar gegund conform Europese aanbestedingsregels. Het bedrag van € 2,2, mln. is niet alleen bestemd voor de kosten van het programmabureau. Deze € 2,2 mln. wordt onder andere ingezet voor:

- a. de uitvoeringskosten van de RVO voor de subsidieregeling verwijderen asbestdaken en de subsidieregeling versterken omgevingsveiligheid chemische sector. Deze kosten worden op artikel 19 verantwoord;
- b. de binnen artikel 22 te verantwoorden uitgaven van het programmabureau en incidentele subsidies;
- c. de kosten gemoeid met de overdracht van taken naar artikel 13 ten behoeve van de implementatie omgevingswet.

Vraag 24

Hadden de diensten voor Rijkswaterstaat, waarvoor de bijdrage aan het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI) met 2,4 miljoen euro is verhoogd, niet uitgevoerd kunnen worden door een commerciële marktpartij? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Waarom zijn deze diensten direct naar het KNMI gegaan? In hoeverre strookt dit met het beleid dat het KNMI alleen verantwoordelijk is voor de kerninfrastructuur en niet mag concurreren met marktpartijen?

Antwoord 24

Voor veiligheid gerelateerde meteorologische dienstverlening zijn overheden bij wet gebonden aan het KNMI. Dat geldt ook voor de uitvoeringstaken van RWS

gericht op waterveiligheid en veilig verkeer. RWS betaalt vanaf 2013 jaarlijks ongeveer 2,4 miljoen euro voor de dienstverlening die altijd al werd afgenomen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 25

Welke consequenties hebben de loon- en prijsbijstellingen voor de besteedbare ruimte in het Infrastructuurfonds?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Antwoord 25

Bij de eerste suppletoire begroting is de loon- en prijsbijstelling toegevoegd aan artikel 99 Nominaal en onvoorzien op de begroting HXII. De loon- en prijsbijstelling wordt bij de ontwerpbegroting 2018 overgeheveld naar artikelen binnen de begroting Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds, en het Deltafonds.

Op het Infrastructuurfonds wordt bij de ontwerpbegroting 2018 op basis van onderliggende (juridische) afspraken de loon- en prijsbijstelling aangewend om projecten en programma's op het prijspeil van 2017 te brengen. De investeringsruimte wordt eveneens op prijspeil 2017 gebracht.

Vraag 26

Kan de mutatie op de post Onderhoud à 348 miljoen euro nader worden toegelicht?

Antwoord 26

Deze post van 348 miljoen betreft de nog uit te voeren werkzaamheden die vanaf de balans van het agentschap RWS worden toegevoegd aan het budget. In de agentschapsbegroting van Rijkswaterstaat is de balanspost reeds uitgevoerde/nog uit te voeren werkzaamheden opgenomen. De omvang van deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar rekenkundig bepaald. De post is bedoeld om vertragingen en/of versnellingen in de werkzaamheden van het agentschap Rijkswaterstaat op te vangen. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan tijdens de planning van de begroting was voorzien. Dat kan diverse oorzaken hebben. Zo wordt met uitstel en vervroegen van onderhoud beoogd om efficiënter en met minder hinder te werken. Daarnaast kan er sprake zijn van uitvoeringstegenvallers of vertragingen in de aanbestedingsprocedures.

Vraag 27

Wanneer zal de omvang van uw opdracht aan de NEA wel duidelijk zijn? Zal er vanaf dat moment niet meer met externe inzet worden gewerkt door de NEA?

Antwoord 27

De omvang van de opdracht van KLG aan de NEa voor 2017 is duidelijk. In het exploitatieoverzicht van de NEa is de opdracht middels post omzet IenM inzichtelijk gemaakt. De consequentie op het eigen personeel van de NEa is echter nog niet duidelijk. Zo lang dit niet duidelijk is wordt tijdelijk met externe inzet gewerkt.

34730-A, Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Vraag 1

In hoeverre is in de vastgestelde aanbestedings- en contracteringsstrategie voor de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) rekening gehouden met de nu uitgekeerde Europese subsidies? Met andere woorden: is er extra geld of was dit bedrag reeds ingecalculleerd? Als het al was ingecalculleerd, waar blijkt dat uit?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Antwoord 1

In de planning van de uitrol van ERTMS is het verkrijgen van deze Europese subsidies reeds ingecalculleerd. De scope van het programma is om binnen het beschikbare budget zoveel mogelijk ERTMS aan te leggen. De betreffende Europese subsidies zijn toegekend voor specifieke doeleinden in relatie tot de aanleg van ERTMS op het traject Kijfhoek-Rosendaal.

De aanbesteding- en contracteringstrategie (Kamerstukken II, vergaderjaar 2016–2017, 33 652, nr. 46) gaat overigens niet gedetailleerd in op het budget. Het is een strategisch document waarin op hoofdlijnen de vraag wordt beantwoord welke contractvormen en hoeveel contracten nodig zijn om ERTMS zo doelmatig mogelijk aan te besteden, te realiseren en te exploiteren.

Vraag 2

Wat is de totale omvang van de verschillende EU-subsidies voor ERTMS, wat is hun doorlooptijd, en welke resultaatafspraken zijn hier aan verbonden?

Antwoord 2

Op basis van de huidige overeenkomsten met Europese Commissie, kan het programma ERTMS maximaal € 30,73 mln aan Europese subsidies tegemoet zien. Deze subsidies zijn toegekend voor specifieke doeleinden in relatie tot de aanleg van ERTMS op het traject Kijfhoek-Rosendaal. De bijdragen betreffen € 2,35 mln voor planstudiekosten, € 17,10 mln voor de inbouw van ERTMS in 170 voertuigen en € 11,28 mln voor de aanleg van ERTMS in de infrastructuur. Deze bedragen kunnen in de praktijk lager uitvallen als gevolg van de feitelijke uitvoering, de voortgang daarvan en de gemaakte kosten die op de subsidieaanvraag betrekking hebben. De doorlooptijd van de subsidieafspraken is tot en met 2020. Voor onderdelen wordt een verzoek tot uitstel voorbereid. Ik heb er vertrouwen in dat de Europese Commissie hiermee zal instemmen.

Vraag 3

Wanneer wordt de bijdrage vanuit de regio voor de permanente derde rijkstrook op de A15 Papendrecht en Sliedrecht ontvangen?

Antwoord 3

In de bestuursovereenkomst betreffende dit project is vastgelegd dat de Provincie Zuid-Holland en de Drechtsteden hun bijdrage uiterlijk 31 december 2017 beschikbaar zullen stellen.

Vraag 4

Kan de overboeking van in totaal 4,6 miljoen euro van het programma Beter Benutten naar begrotingshoofdstuk XII artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement nader worden toegelicht? Wat is hiervoor de inhoudelijke onderbouwing?

Antwoord 4

De overboeking heeft een verantwoordingstechnische reden. Op basis van richtlijnen van de ADR zijn een aantal contracten uit het lopende contractenbestand die verantwoord werden op het uitbestedingsbudget ten laste van het inhuurbudget gebracht

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Vraag 5

Kan de negatieve bijstelling op de post beheer, onderhoud en vervanging van 88,2 miljoen euro nader worden toegelicht? Wat zijn hiervan de gevolgen?

Antwoord 5

De jaarlijkse subsidie voor beheer, onderhoud en vervanging aan ProRail wordt conform het Besluit Infrastructuurfonds vóór aanvang van het jaar verleend. Dit betekent dat de subsidie voor 2018, die ook wordt betaald in 2018, reeds in 2017 als aangegane verplichting wordt vastgelegd. Het verplichtingenbudget 2017 in de begroting zou derhalve in overeenstemming moeten zijn met het verwachte kasbudget 2018.

Als gevolg van onder meer de doorwerking van de najaarsnota en slotwet 2016, is er geen evenwicht meer tussen de stand van het verplichtingenbudget 2017 en het kasbudget 2018. Met deze technische bijstelling wordt dit evenwicht hersteld. Overigens blijkt uit de subsidieaanvraag van ProRail voor het jaar 2018 (eind 2017) pas welk verplichtingenbudget in 2017 daadwerkelijk benodigd is. Een eventuele aanvullend benodigde bijstelling wordt dan verwerkt in de najaarsnota 2017.

Het betreft hier een technische bijstelling op het verplichtingenbudget 2017, er is geen sprake van een bijstelling van beschikbare middelen voor ProRail. Deze bijstelling leidt dan ook niet tot consequenties voor de uitvoering van het beheer en onderhoud en de vervanging.

Vraag 6

Welke afspraken zijn er over de afroaming van het eigen vermogen van Rijkswaterstaat gemaakt?

Antwoord 6

Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is conform de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Met RWS is afgesproken dat – conform de Regeling agentschappen - het surplus eigen vermogen (stand ultimo 2016) bij Voorjaarsnota 2017 zou worden afgedragen ten gunste van de eigenaar (IenM). Deze afdracht heeft inmiddels plaatsgevonden.

Vraag 7

Welke resultaatsverplichtingen zijn er gemaakt met provincies en gemeenten over de besteding van de gelden binnen het programma Beter Benutten?

Antwoord 7

In alle twaalf Beter Benutten regio's is een Bereikbaarheidsverklaring opgesteld waarin de ambitie is geformuleerd om de reistijd met 10 % te verbeteren ten opzichte van een situatie zonder het vervoliprogramma van Beter Benutten. Per regio is daarvoor een pakket maatregelen geformuleerd.

Vraag 8

Welke juridische en financiële verplichtingen zijn er aangegaan in het kader van het programma Eenvoudig Beter? Waarom is ervoor gekozen om de voeding voor dit programma uit het Infrastructuurfonds te halen? En welke cofinanciering is er beschikbaar? Dragen de andere overheidslagen ook bij en zo ja, welke afspraken

zijn hierover gemaakt qua inspannings- of resultaatsverplichting?

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Antwoord 8

De uitgaven voor EB worden verantwoord op artikel 13.05 van HXII. In de begroting is bij dit artikelonderdeel een extracomptabele tabel opgenomen waaruit blijkt dat tot nu toe een bedrag van € 218 mln tbv de eenmalige kosten aan het programma EB is toegevoegd. Vanwege afspraken in het bestuursakkoord is het bedrag geheel bestuurlijk verplicht. In 2016 en 2017 zijn ten laste van dit bedrag juridische en financiële verplichtingen aangegaan en betalingen verricht voor: het Digitaal Stelsel Omgevingswet, transitiekosten RWS, implementatievraagstukken VNG/UvW, invoeringsondersteuning, Informatievoorziening, opdrachten tbv beleidsondersteuning en apparaatuitgaven.

Met de Omgevingswet en het Digitaal Stelsel Omgevingswet worden maatschappelijke baten voorzien doordat er sprake is van minder regeldruk en onderzoeksverplichtingen, kortere procedures, lagere kosten en meer flexibiliteit. Dit geldt ook voor infrastructurele projecten.

Tot slot wordt gevraagd naar co-financiering en bijdragen van andere overheidslagen. Met de andere overheden zijn financiële afspraken^[1] over het implementatieprogramma gemaakt. Daarbij is afgesproken dat:

- Het rijk de investeringskosten voor zijn rekening neemt
- Alle overheden de transitiekosten vanwege de stelselherziening voor hun eigen organisaties ook voor hun eigen rekening nemen
- Alle bevoegd gezagen aan de hand van een verdeelsleutel bijdragen aan de uitvoeringskosten (structurele kosten). De verdeelsleutel is Rijk: 19%, provincies: 6%, gemeenten: 70% en waterschappen 5%.
- De besparingen die samenhangen met de stelselherziening ten gunste komen van de betreffende partijen.

In het bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt over de invoeringsondersteuning en het digitaal stelsel. Alle overheden zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen transitieopgaven. De generieke activiteiten, de ontwikkeling van het DSO en de Invoeringsondersteuning worden uitgevoerd door het interbestuurlijke programma Aan de Slag met de Omgevingswet waarvoor de overheden gezamenlijk opdrachtgever zijn en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de te leveren inspanning en het resultaat.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

^[1] Zie kamerstuk 33 118, nr. 35

34730-J, Wijziging van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2017 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Vraag 1

In hoeverre past de overboeking ten behoeve van een investering in de Basisregistratie Ondergrond (BRO) in de doelstellingen van waterveiligheid dan wel waterkwaliteit?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Antwoord 1

De Basisregistratie Ondergrond (BRO) zorgt voor een betere kennis van de ondergrond. Dit levert op termijn kostenvoordelen op bij de uitvoering van projecten in het ruimtelijke domein, omdat bij deze projecten effectiever rekening kan worden gehouden met de risico's die de ondergrond met zich meebrengt voor de realisatie van het project. Het is de verwachting dat deze voordelen zich ook zullen voordoen bij de projecten op het Deltafonds (denk hierbij bijvoorbeeld aan projecten ter bevordering van de waterveiligheid). Om deze reden heb ik ervoor gekozen om de implementatiefase van de BRO deels te dekken uit de middelen op het Deltafonds. De middelen worden overgeheveld naar Hoofdstuk XII, waar op artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling de verantwoording geschiedt.

Vraag 2

Wat is de oorzaak van het feit dat voor IJsseldelta fase II een tekort van circa 50 miljoen euro wordt geraamd? Wat betekent dit voor de uitvoering van het project IJsseldelta Kampen in zijn geheel?

Antwoord 2

Het betreft hier het perceel Reevesluis, een van de vier percelen van project IJsseldelta Fase 2. Afgelopen jaar is in het kader van de voorbereiding op de voorgenomen planuitwerking het toen voorliggende ontwerp voor de Reevesluis nader getoetst. Aanleiding hiervoor was het op te stellen integratieplan, waarbij de reeds in realisatie zijnde werkzaamheden van fase 1 en de toekomstige werkzaamheden van fase 2 goed op elkaar dienen te worden aangesloten. Uit de nadere toetsing bleek dat het ontwerp uit 2012 niet voldeed aan de huidige gebruikseisen ten aanzien van onder andere scheepvaart en vigerende wet- en regelgeving. Het ontwerp is daarop aangepast, en daaruit volgt ook een (grote) verwachte financiële tegenvaller.

De aanleiding voor het tekort heeft geen gevolgen voor de uitvoering van het project IJsseldelta Fase 2 als geheel. De oplevering van het project en daarmee ook het halen van de volledige hoogwaterdoelstelling van -41 cm, zoals die onder de PKB Ruimte voor de Rivier is vastgelegd, is voorzien in 2022.

Bijlage 1. Overzicht behorend bij beantwoording vraag 8 Hoofdstuk XIIMinisterie van
Infrastructuur en MilieuOns kenmerk
IENM/BSK-2017/143552

Overzicht Voorjaarsnotamutaties Beter Benutten	
Via Provincie- gemeentefonds	
Decentraal Spoor	25.355.160
Bijdragen Beter Benutten Vervolg	17.743.000
Bijdragen Beter Benutten I	4.294.000
Totaal	47.392.160
Via de Brede Doeluitkering	
Bijdragen Beter Benutten Vervolg	4.253.000
Bijdragen Beter Benutten I	9.437.000
Totaal	13.690.000
Overige overboekingen	
Correctie inhuurcontracten	4.600.000
Naar H XII Talking Traffic contracten	30.136.000
Overboekingen naar RWS voor uitvoering maatregelen Beter Benutten Vervolg	3.523.000