

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons Kenmerk

IENW/BSK-2022/154800

Bijlage(n)

11

Datum 1 juli 2022
Betreft Lijst van vragen en antwoorden van de begrotingsstaten
van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het
Mobiliteits- en Deltafonds voor het jaar 2022
(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 Waterstaat en het Mobiliteitsfonds- en het Deltafonds voor het jaar 2022 (Wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota; Kamerstukken II, 36120-XII, respectievelijk 36120-A en 36120-J).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A Heijnen

36120-XII Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk

IE NW/BSK-2022/154800

Vraag 1

Is de veronderstelling juist dat de subsidieregeling voor e-trucks (AanZET-regeling) bij de openstelling voor 2022 op de eerste dag al ruim drie keer is overtekend? Wat is de huidige stand van zaken?

Antwoord vraag 1

Op 9 mei 2022 is de subsidieregeling opengesteld, die wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Op dezelfde dag is voor 479 vrachtwagens subsidie aangevraagd met een totale omvang van € 33 miljoen, terwijl € 13,5 miljoen beschikbaar was gesteld voor 2022. Op 17 mei is in de Staatscourant bekend gemaakt dat het subsidieplafond is bereikt. De ingediende aanvragen zijn op 31 mei op basis van loting bij de notaris gerangschikt, waarbij de hoogst gerangschikte aanvragen worden gehonoreerd totdat het subsidieplafond is bereikt. Inmiddels hebben de aanvragers bericht ontvangen of ze zijn ingeloot of niet.

Vraag 2

Wordt overwogen budget naar voren te schuiven om dit jaar aan zoveel mogelijk aanvragen voor de subsidieregeling voor elektrische vrachtwagens (AanZET-regeling) te kunnen voldoen?

Antwoord vraag 2

Op 23 juni is uw Kamer geïnformeerd dat binnenkort het subsidieplafond van AanZET voor 2022 zal verhogen van €13,5 miljoen naar €25 miljoen. Daarvoor moet de subsidieregeling worden aangepast en die wordt begin juli in de Staatscourant gepubliceerd. Met deze verhoging kunnen de meeste aanvragen die op de eerste dag zijn ingediend worden gehonoreerd.

Vraag 3

Welk deel van de bijna één miljoen rondrijdende bestelauto's zal met het oog op de invoering van zero-emissiezones emissievrij moeten worden? Op welke onderbouwing berust deze inschatting?

Antwoord vraag 3

In het Klimaatakkoord werd op basis van eerdere inzichten uitgegaan van 50.000 emissievrije bestelauto's in 2025 en 115.000 emissievrije bestelauto's in 2030. Bij de invoering van de zero-emissiezones vanaf 2025 gelden overgangsregelingen voor bestelauto's uit emissieklasse 5 en 6. Hiervoor is gekozen zodat ondernemers bij de overschakeling naar een emissievrije bestelauto zoveel mogelijk kunnen aansluiten bij een natuurlijk investeringsmoment. De inzichten uit het Klimaatakkoord over het aantal emissievrije bestelauto's in 2025 zijn niet gewijzigd. Voor het benodigde aantal emissievrije bestelauto's in 2030 is het lastig om tot betrouwbare cijfers te komen. Het was de bedoeling om bij een aantal gemeenten kentekenscans uit te voeren om zo beter inzicht te krijgen. Vanwege Corona was het niet mogelijk om op die manier tot betrouwbare cijfers te komen. Uit eerdere kentekenscans in Rotterdam en Tilburg komt het beeld naar voren dat veel meer emissievrije bestelauto's in 2030 nodig zijn voor stedelijke distributie zoals bevoorrading van winkels dan aangenomen in het Klimaatakkoord. Daarom is de ambitie flink

verhoogd van 115.000 naar 250.000 emissievrije bestelauto's in 2030. Om tot betrouwbare data te komen is inmiddels in samenwerking met CBS en de Topsector Logistiek het platform VESDI (Vehicle Emission Shipment Data Interface) opgezet. Hierin zijn diverse gegevens opgenomen van de ritten en zendingen van transporteurs, de bedrijfsvoertuigen (vrachtauto's en bestelauto's), de bedrijven en (Nederlandse) locaties. Daarmee wordt verwacht dat hiermee de komende jaren een beter beeld zal ontstaan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2022/154800

Vraag 4

Hoe verhoudt het beschikbare budget voor de Subsidieregeling Emissievrije Bedrijfsauto's (SEBA) zich tot het aantal bestelauto's dat emissievrij zal moeten worden met het oog op de invoering van zero-emissiezones in tientallen steden en de betaalbaarheid daarvan voor onder meer de tienduizenden mkb-ondernemers in deze steden, die afhankelijk zijn van een bestelauto? Worden de betaalbaarheid en subsidiebehoefte in beeld gebracht?

Antwoord vraag 4

Het budget voor SEBA is gebaseerd op stimulering van de eerste circa 50.000 emissievrije voertuigen. Tot dusver is het gemiddelde subsidiebedrag ongeveer € 4.250 per emissievrije bestelauto. In aanvulling daarop kunnen bedrijven gebruik maken van de milieu-investeringsaftrek. Daarnaast is in het coalitieakkoord afgesproken dat de bpm-vrijstelling voor ondernemers voor een bestelauto met verbrandingsmotor wordt afgeschaft. Verwacht wordt dat door die maatregel de Total Costs of Ownership (TCO) voor een nieuwe emissievrije bestelauto gunstiger wordt dan voor een bestelauto met verbrandingsmotor. Bij de vormgeving van deze afspraak wordt dit in beeld gebracht en ontstaat ook meer inzicht in de subsidiebehoefte.

Vraag 5

Zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Rijkswaterstaat (RWS) voldoende voorbereid op eventuele verdere prijsstijgingen en hoe wordt voorkomen dat door te hoge kosten bezuinigd wordt op de kwaliteit van opgeleverde opdrachten?

Antwoord vraag 5

De effecten van de toenemende prijsstijgingen en leveringsproblemen raken nagenoeg alle MIRT-projecten en instandhoudingsopgave in meer of mindere mate. Mede hierdoor is op 31 mei jl. door overheden - waaronder het ministerie van IenW - en brancheverenigingen binnen het Bouwberaad een intentieverklaring getekend om de uitdagingen qua prijsstijgingen en leveringonzekerheden gezamenlijk te benaderen met als doel de continuïteit in de sector te borgen. Ontwikkelingen zijn nog steeds gaande en daarmee is de situatie voorlopig niet stabiel. De situatie en effecten worden nauwgezet geïnventariseerd en gemonitord en hierover blijven we met de opdrachtnemers in gesprek. De kwaliteit en veiligheid van het werk is daarbij geen onderwerp van gesprek.

Vraag 6

(De aangeleverde lijst met vragen bevatte geen vraag 6)

Vraag 7

Welke argumentatie ligt ten grondslag aan de fors hogere bedragen opgegeven voor loon- en prijsbijstelling?

Antwoord vraag 7

De percentages die worden gebruikt voor het bepalen van het volume van de loon- en prijsbijstelling worden vastgesteld door de minister van Financiën. Deze percentages worden afgeleid van de jaarlijkse CEP-cijfers (macro-economische ontwikkelingen) van het CPB.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk

IENW/BSK-2022/154800

Vraag 8

Kan het ministerie van IenW een overzicht naar de Kamer sturen met alle projecten die ten gevolge van de stikstofproblematiek op de lange baan geschoven worden?

Antwoord vraag 8

Na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof in 2019 is uw Kamer geïnformeerd over de vertraging die de stikstofproblematiek op onderdelen van het MIRT-programma heeft veroorzaakt. In de brief van 15 december 2021 bent u geïnformeerd dat voor projecten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen moeten worden uitgevoerd, waarbij sprake is van een ruimere maximale rekenaafstand en daarmee een grotere onderzoekslast, terwijl de beschikbare capaciteit aan deskundigen voor deze berekeningen en beoordelingen beperkt is.

Omdat niet alle projecten tegelijk van de beschikbare capaciteit gebruik kunnen maken, is het nodig om een prioritering van projecten te maken. Het is hierbij onvermijdelijk dat sommige projecten tijdelijk "on hold" worden gezet. Hierover is de afgelopen maanden met de regio's gesproken. Bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving van juni 2022 wordt de prioritering ook nog afgestemd. In de MIRT-brief van 23 juni 2022¹ is aan de Kamer het overzicht gestuurd van projecten die prioriteit krijgen en projecten die tijdelijk "on hold" worden gezet. Niettemin blijft de inzet erop gericht om het MIRT-programma zo spoedig mogelijk te realiseren, inclusief de projecten die vanwege deze problematiek nu vertragen.

Vraag 9

Wat is de juridische status van de overgehevelde middelen uit het Nationaal Groeifonds voor Luchtvaart in Transitie (264 miljoen euro)?

Antwoord vraag 9

De overgehevelde middelen voor Luchtvaart in Transitie zijn nog niet juridisch verplicht. De regeling om uitvoering te geven aan dit programma wordt momenteel uitgewerkt en zal in 2022 in werking treden. De middelen zijn hiermee wel bestuurlijk gebonden.

¹ Kamerstukken 35 925-A, nr. 76.

Vraag 10

Zouden op basis van de afspraken in het coalitieakkoord ook de niet-toegekende middelen voor Luchtvaart in Transitie (119 miljoen euro) overgeheveld moeten worden naar de begroting van IenW?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk

IE NW/BSK-2022/154800

Antwoord vraag 10

De resterende middelen voor Luchtvaart in Transitie worden overgeheveld naar de begroting van IenW als voldaan is aan de voorwaarden die de Commissie Dijsselbloem stelt aan de voorwaardelijke toekenning van deze NGF-middelen (zie ook vraag 11). De toekenning van de totale NGF-middelen voor Luchtvaart in Transitie heeft betrekking op doorbraaktechnologie voor duurzame ultra - efficiënte vliegtuigen, ondersteunend onderzoek en overkoepelende initiatieven. Hiermee wordt een eerste stap gezet aan het verduurzamen van de luchtvaart, zoals beschreven in het Coalitieakkoord.

Vraag 11

Op welke voorwaarden wordt de reservering voor resterende middelen voor Luchtvaart in Transitie toegekend? Wanneer zal dit naar verwachting kunnen plaatsvinden?

Antwoord vraag 11

De commissie kent 119 miljoen euro voorwaardelijk toe aan de deelprogramma's 2A en 2B met de volgende voorwaarden:

1. Voor zowel 2A als 2B komt een nader uitgewerkt projectplan;
2. 2A en 2B hebben aansluiting weten te maken bij Europese programma's;
3. De projecten 2A en 2B hebben succesvol de in het voorstel genoemde KPI's behaald voor de eerste fase en hebben commitment van een OEM voor bijdrage en afname;
4. De indieners leveren een onafhankelijke due diligence aan over de begroting, cofinanciering en besteding van de gelden;
5. Er vindt zowel met de betrokken ministeries als met de staf van het Groeifonds tussentijdse evaluatie plaats van de voortgang van deze projecten. De toekenning zal zijn na afronding van de ontwerp- en onderzoeksfase plaatsvinden. Deze wordt conform programmaplan verwacht in 2024.

Vraag 12

Hoe realistisch is de over- en inboeking van de middelen van de aanvullende post naar de Mobiliteitsbegroting? Autoriseert de Kamer hiermee een realistische (meerjaren)begroting?

Antwoord vraag 12

Voor overheveling van de middelen van de aanvullende post naar het Mobiliteitsfonds wordt een bestedingsplan opgesteld. Een bestedingsplan bevat een onderbouwde uitgavenraming. De overheveling naar de MF-begroting vindt plaats in het ritme dat aansluit bij de uitgavenraming uit het bestedingsplan. Momenteel wordt hard gewerkt aan het programma dat hiermee uitgevoerd gaat worden. Aangezien het programma nog niet volledig uitgewerkt is en er factoren zijn die tot vertraging kunnen leiden (bijv. ambitieniveau coalitieakkoord, krapte arbeidsmarkt, stikstof etc.), is de kans op kasschuiven naar achteren aanwezig. De programmering wordt doorlopend geactualiseerd zodat een zo realistisch mogelijke begroting wordt gepresenteerd. De Kamer autoriseert daarmee een meest realistische begroting op dit moment. Waar nodig wordt de raming op een volgend begrotingsmoment bijgesteld. Het eerstvolgende moment zal de ontwerpbegroting 2023 zijn.

Vraag 13

Kunnen de middelen voor het ontsluiten van nieuwe woningen daadwerkelijk vanaf 2023 worden uitgegeven? Zo ja, in hoeverre bestaat hiermee het risico op ondoelmatige investeringen?

Antwoord vraag 13

De bekostiging van de versnellingsafspraken die in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) worden vastgesteld, loopt via een specifieke uitkering. Het streven is om deze middelen vanaf 2023 uit te geven, onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de specifieke uitkering, en mede afhankelijk van de fasering van de versnellingslocaties. Om ondoelmatige investeringen te voorkomen, zijn aan de voorkant een aantal inhoudelijke criteria gesteld (zie het antwoord op vraag 14). Ook zijn er eisen gesteld aan cofinanciering en kostenefficiëntie. Verder is er specifiek gekeken in hoeverre de investering in bereikbaarheid of ontsluiting feitelijk bijdraagt aan versnelling van de woningbouw. Juist om het inhoudelijke doelbereik uit het Coalitieakkoord serieus te nemen. Daarnaast beschermt de bekostigingsfiguur van een specifieke uitkering de doelmatigheid van de investeringen. Immers, in een specifieke uitkering zijn wederzijds bindende afspraken geborgd en bestaat de mogelijkheid tot terugvordering indien deze afspraken niet worden nagekomen.

Vraag 14

Zijn RWS en de infrasector in staat om de snel oplopende extra uitgaven voor instandhouding van de infrastructuur te realiseren?

Antwoord vraag 14

Om de extra budgetten vanuit het Coalitieakkoord ook daadwerkelijk uit te kunnen geven is het voor zowel RWS als de marktsector zaak dat er tijdig zicht is op de keuzes wat met deze middelen nog moet worden gerealiseerd zodat er langjarige zekerheid bestaat over opdracht, budget en capaciteit. Met een stabiele langdurige zekerheid over budgetten en prestaties, is Rijkswaterstaat en de infrasector in staat een doelmatige programmering op te stellen. In het Beleidsprogramma IenW zoals gedeeld met de Kamer wordt aangegeven dat conform de motie Stoffer c.s. wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Het plan is gericht op een stabiele langdurige programmering.

Daarnaast werkt het ministerie van IenW samen met uw Kamer, decentrale overheden en overige externe partners toe naar het definiëren van een nieuw kwaliteitsniveau van de hoofdinfrastructuurnetwerken voor de langere termijn. Budgetten, (netwerk) prestaties en risico's worden weer in evenwicht gebracht en er wordt ook rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van onze infrastructuurnetwerken. Voor de begrotingsbehandeling dit najaar zal uw kamer worden geïnformeerd over de hoofdlijnen van de te maken keuzes.

Vraag 15

Wat gebeurt er in het begrotingsjaar met middelen die niet kunnen worden uitgegeven?

Antwoord vraag 15

Budgetten op Hoofdstuk XII die in enig jaar niet besteed worden, kunnen via de eindejaarsmarge naar het volgende begrotingsjaar worden geschoven. Hiervoor geldt een maximum van 1,0 procent van het (gecorrigeerde) begrotingstotaal.

Budgetten op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds die in enig jaar niet tot besteding komen leiden tot een voordelig jaarsaldo. Dat wordt ten gunste van de begroting van het fonds van het daaropvolgende jaar gebracht.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 16

Zal de Kamer de komende jaren wederom worden geconfronteerd met onderuitputting op de Mobiliteitsfondsbegroting en met grote correcties in de vorm van kasschuiven?

Ons Kenmerk

IE NW/BSK-2022/154800

Antwoord vraag 16

Vanuit het coalitieakkoord zijn extra budgetten toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Momenteel wordt hard gewerkt aan het programma dat hiermee uitgevoerd gaat worden. Aangezien het programma nog niet volledig uitgewerkt is en er factoren zijn die tot vertraging kunnen leiden (bijv. ambitieniveau coalitieakkoord, krapte arbeidsmarkt, stikstof etc.), is de kans op kasschuiven naar achteren aanwezig. De programmering wordt doorlopend geactualiseerd zodat een zo realistisch mogelijke begroting wordt gepresenteerd. Het nieuwe investeringsplafond, waar de investeringsmiddelen in het Mobiliteitsfonds onder vallen, draagt hier ook aan bij. Onder het investeringsplafond is beheersing van het totaalbedrag relevanter dan het bedrag dat per jaar uitgegeven wordt.

Vraag 17

Kan de Kamer de bestedingsplannen ontvangen, op basis waarvan de coalitieakkoordmiddelen worden overgeboekt van de aanvullende post naar de verschillende IenW-begrotingen?

Antwoord vraag 17

Ja, dat kan. De bestedingsplannen voor de budgetten die in de 1e suppletoire begroting aan de IenW-begroting zijn toegevoegd, zijn als bijlage bijgevoegd.

Vraag 18

Hoe verhouden de extra middelen vanuit de aanvullende post zich tot het niet tot besteding komen van middelen in de afgelopen jaren en in de periode 2022-2027 als gevolg van de stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 18

De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een belangrijke beperkende factor. Om projecten te kunnen realiseren die bijdragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland is schaarse stikstofruimte nodig. Dat geldt ook voor projecten die worden gefinancierd uit toegekende extra middelen.

Vraag 19

In hoeverre krijgen de extra middelen vanuit de aanvullende post te maken met de stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 19

Voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT heeft de Kamer in de MIRT-brief (Kamerstukken 35 925-A, nr. 76) het overzicht ontvangen van projecten die prioriteit krijgen en projecten die tijdelijk "on hold" worden gezet. De brief gaat ook in op de gevolgen van de prioritering voor de planningen van projecten. Concreet is hierin ook aangegeven wanneer uw Kamer de nieuwe planning ontvangt van de projecten die te maken hebben met de stikstofproblematiek.

Vraag 20

Kunt u een overzicht geven van de verschuivingen in de jaren 2022 en later in verband met de stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 20

In de MIRT-brief van 23 juni 2022 is de Kamer het overzicht gestuurd van projecten die prioriteit krijgen en projecten die tijdelijk "on hold" worden gezet. De brief gaat ook in op de gevolgen van de prioritering voor de planningen van projecten. Ook wordt hierin concreet aangegeven wanneer de Kamer de nieuwe planning ontvangt van de projecten die te maken hebben met de stikstofproblematiek.

Vraag 21

Hoe verhoudt de verschuiving van 111,4 miljoen euro op artikel 12 voor Vervanging en Renovatie vanuit 2022, 2023 en 2024 naar latere jaren zich tot de beoogde intensivering van instandhouding van de infrastructuur? Om welke projecten gaat het hier?

Antwoord vraag 21

RWS werkt volop aan de beoogde intensivering op instandhouding. De opgave voor VenR groeit en het aantal VenR projecten in voorbereiding en uitvoering neemt toe. Dat laat onverlet dat specifieke projecten kunnen vertragen of versnellen door wijzigende omstandigheden gedurende de uitvoering hiervan. In de toelichtende tekst zijn de belangrijkste oorzaken benoemd, namelijk de vertraagde start van de uitrol van de vervanging van wegkantstations doordat de vervanging technisch complexer is dan dat in eerste instantie is ingeschat, een meevaller op het project A32 Heerenveen-Akkrum en herziening van de uitvoeringsplanning van diverse V&R projecten. Onder deze projecten valt o.a. de V&R opgave van de N3, A29 Haringvlietbrug en Eerste Heinenoordtunnel.

Vraag 22

In hoeverre sluiten de middelen uit het coalitieakkoord voor instandhouding aan bij de behoeften in het Deltaprogramma? Liggen de behoeften in het Deltaprogramma niet op het gebied van klimaatadaptatie in bredere zin, zoals de Deltacommissaris heeft aangegeven? Hoe groot is het budgettekort voor instandhouding van het hoofdwatersysteem?

Antwoord vraag 22

In de kamerbrief instandhouding van 29 oktober 2021 (Kamerstukken 35925-A, nr. 14) was aangegeven dat de gevalideerde budgetbehoefte voor instandhouding hoger lag dan het beschikbare budget, indicatief voor het hoofdwatersysteem betrof dit verschil €200 mln per jaar. Met de CA-middelen is substantieel budget toegevoegd. In de komende tijd wordt de validatie uitgebreid, waarmee duidelijk wordt wat de totale budgetbehoefte zal zijn.

Vraag 23

Kunt u het bestedingsvoorstel voor de 560 miljoen euro, dat de onderbouwing vormt voor de overboeking vanuit de Aanvullende Post, met de Kamer delen? Kunt u preciezer toelichten waar deze middelen (voor de instandhouding van onze dijken, duinen en dammen) aan worden besteed?

Antwoord vraag 23

Het bestedingsplan instandhouding wordt met de Kamer gedeeld; zie ook antwoord op vraag 17.

De €560 mln. die is toegevoegd vanuit de coalitieakkoordmiddelen bestaat uit €360 mln. voor de jaren 2022 tot en met 2025, wat besteed wordt aan Exploitatie (beheer) en Onderhoud van het hoofwatersysteem en €200 mln. voor de jaren 2026 tot en met 2030 die besteed zal worden aan Vernieuwing en Ontwikkeling (Vervanging en Renovatie). In 2020 is de budgetbehoefte gevalideerd. Voor de periode 2022-2025 worden de middelen ingezet om de reeds gevalideerde tekorten af te dekken. De middelen worden ingezet op de meest urgente zaken, zodat de huidige prestatie-eisen die aan het hoofwatersysteem worden gesteld zoveel mogelijk op peil gehouden worden en achterstanden bij beheer en onderhoud beperkt worden. Bij het bestedingsplan geldt het voorbehoud dat onzekerheden in de uitvoering aanleiding kunnen geven tot beperkte wijzigingen van de inzet van middelen.

Vraag 24

Wat is de reden dat de ophoging van het projectbudget voor de Afsluitdijk wordt verhoogd met 331 miljoen euro, grotendeels (324 miljoen euro) vanwege het geschil met de opdrachtnemer, terwijl u in uw brief van 20 mei spreekt over een ophoging van dit budget met 221 miljoen euro?

Antwoord vraag 24

De ophoging van het taakstellend budget met €221 mln. is het gevolg van de afspraken die met de opdrachtnemer zijn gemaakt over de vergoeding van extra gemaakte kosten (zoals toegelicht in de brief² van 20 mei jl.). De ophoging van het projectbudget met €331 mln. omvat meer. Deze bestaat behalve uit de eerdergenoemde €221 mln. ook uit compensatie van Covid-19 kosten, kosten voor langere looptijd van het project en een reservering voor overige projectkosten.

Vraag 25

Kan worden aangegeven wat de beoogde doelen zijn van de juridisch niet verplichte ruimte op artikel 19 (61%)?

Antwoord vraag 25

In de voorjaarsnota wordt gemeld dat 59% van het beschikbaar budget op artikel 19 juridisch is verplicht. Het niet juridisch verplichte deel bedraagt hiermee 41%. De niet verplichte ruimte is bestemd voor het verstrekken van incidentele en vrijwillige bijdragen aan (inter)nationale organisaties voor activiteiten die het internationaal milieubeleid van het ministerie van IenW ondersteunen. Hiernaast worden de middelen aangewend voor het programma Ruimtevaart en activiteiten in het kader van economische diplomatie, waaronder het uitvoeren van missies voor het bedrijfsleven en het ondersteunen en faciliteren van delegaties en internationale bijeenkomsten.

Vraag 26

Kan worden toegelicht waarvoor de extra middelen voor het Schone Lucht Akkoord (SLA) (10 miljoen euro) precies zullen worden ingezet?

² Kamerstukken 35 925-A, nr. 73.

Antwoord vraag 26

De betreffende middelen voor het Schone Lucht Akkoord op artikel 20 HXII worden ingezet voor de Specifieke Uitkering Schone Luchtakkoord. Deelnemers aan het Schone Lucht Akkoord (SLA), decentrale overheden, kunnen een aanvraag voor co-financiering indienen voor projecten ter verbetering van de luchtkwaliteit. Voorbeelden van projecten die eerder in dit verband zijn ingediend, zijn de aanleg van walstroom in de binnenvaart, sloopregelingen voor dieselloertuigen en bromfietsen en scooters, en onderzoeksopdrachten naar scherper vergunnen bij Omgevingsdiensten.

Vraag 27

Kan worden aangegeven wat de beoogde doelen zijn van de juridisch niet verplichte ruimte op artikel 21 (49%)?

Antwoord vraag 27

De niet verplichte ruimte bedraagt 39% (ipv 49%) en is onder andere bedoeld voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van het afvalbeleid, de rijksbrede coördinatie van het CE-programma, de uitvoering van een aantal doorsnijdende thema's uit de actualisatie van het CE-uitvoeringsprogramma 2020-2023, de versnelling en opschaling van de transitieagenda's, de ontwikkeling van duurzaamheidscriteria van onder andere biomassa, en opdrachten aan RWS en RVO op het gebied van onder andere ketensamenwerking rond biotische grondstoffen en voor CO₂-reducerende maatregelen in de Grond-, Weg- en Waterbouw.

Vraag 28

Kan worden toegelicht waaraan de intensivering van het vergunningverlening-, toezicht- en handhavingssysteem (VTH-stelsel) van 18 miljoen euro precies zal worden besteed? Aan de opvolging van welke punten van de commissie onder leiding van Van Aartsen zal dit geld worden besteed?

Antwoord vraag 28

De 18 miljoen euro uit het Coalitieakkoord voor de versterking van het VTH-stelsel wordt ingezet op 5 overkoepelende thema's die voor alle omgevingsdiensten van belang zijn (Beleidsprogramma IenW³). Deze thema's en de hiervoor gereserveerde gelden zijn:

1. de versterking van de inzet op milieucriminaliteit: 0,5 miljoen euro
 - een opleidings- en trainingstraject voor de buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's)
2. het verbeteren van de informatiehuishouding en datakwaliteit: 8 miljoen euro
 - de doorontwikkeling van het bestaande informatie-uitwisselingsstelsel (Inspectieview),
 - updaten en toevoegen van nieuwe functionaliteiten aan de landelijke inspectiedatabase voor risicovolle bedrijven (GIR),
 - de totstandkoming van een compleet en overzicht van (de)centraal verleende vergunningen,
 - de digitalisering van het vergunningverleningsproces,
 - de opzet van een informatiebureau voor milieutoezichthouders.
3. de versterking van de kennisopbouw en kennisdeling: 3 miljoen euro
 - (door)ontwikkeling van een robuuste kennisfunctie bij zowel Omgevingsdienst NL (ODNL) als bij het samenwerkingsprogramma van

³ Kamerstukken 35 925-XII, nr. 106.

- de gezamenlijke inspectiediensten voor risicovolle bedrijven (BRZO+) en daarnaast de versterking van de ODNL Academie.
4. monitoring kwaliteit milieutoezicht: 0,2 miljoen euro
 - de opzet voor de uitvoering van visitaties van de omgevingsdiensten met een tweejaarlijkse cyclus en centrale rapportage.
 5. apparaatskosten: 6 miljoen euro
 - de kosten van het programmabureau interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP), het programmabureau ODNL en overige personeelskosten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2022/154800

Deze inzet komt overeen met het met de beantwoording van deze vragen meegestuurde bestedingsplan voor de versterking van het VTH-stelsel. De besteding van de middelen is reeds in gang gezet. In het startjaar 2022 gaat het voornamelijk om het aangaan van verplichtingen. De bijbehorende daadwerkelijke kasuitgaven volgen grotendeels in 2023.

Met deze inzet van middelen wordt specifiek opvolging gegeven aan de volgende aanbevelingen van de commissie Van Aartsen:

1. meer prioriteit, capaciteit en inzet voor strafrechtelijke handhaving en vervolging,
2. informatie-uitwisseling en investeren in kennisontwikkeling en -deling,
3. inrichten van rijkstoezicht op de omgevingsdiensten.

De precieze acties worden uitgewerkt binnen het kader van het IBP, dat is ingesteld voor de opvolging van het geheel aan aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Het programmaplan IBP ontvangt u voor het zomerreces. Bij de uitvoering van het IBP kan door nieuwe inzichten en ervaringen in de toekomst bijstelling van het bestedingsplan aan de orde zijn.

Vraag 29

Kan worden toegelicht wat de wijziging in de financiële administratie ten aanzien van de vastlegging van opdrachten aan de agentschappen Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) precies inhouden?

Antwoord vraag 29

Vanuit ministerie van IenW worden jaarlijks verzamelopdrachten verstrekt aan Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Binnen deze verzamelopdrachten zijn meerdere beleidsartikelen van IenW vertegenwoordigd. Voorheen is de lijn gehanteerd dat, voor wat betreft het aandeel van deze beleidsartikelen, budget werd overgeheveld naar beleidsartikel 19 van Directoraat Generaal Milieu en Internationaal (DGMI). Vanaf 2022 is de lijn gekozen om de budgettaire verantwoording direct via de betreffende beleidsartikelen te laten verlopen. Op deze wijze is direct inzichtelijk hoeveel budget deze beleidsartikelen aan de opdrachten van RVO en RIVM besteden.

Vraag 30

Kan worden toegelicht waar de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) de intensivering van 2 miljoen euro in 2022 precies aan uitgegeven zal worden? Welke adviezen van de commissie onder leiding van Van Aartsen worden daarmee opgevolgd?

Antwoord vraag 30

In het coalitieakkoord is een bedrag van € 2 miljoen euro in 2022, olopend naar € 6 miljoen structureel vanaf 2024, beschikbaar gesteld voor de versterking van de ILT voor het steviger aanpakken van milieucriminaliteit en

milieurisico's. Dit bedrag wordt aangewend om de capaciteit van de Inlichtingen- en Opsporingsdienst binnen de ILT de komende jaren substantieel uit te breiden. Deze besteding sluit aan op het advies van de commissie Van Aartsen om de capaciteit voor de opsporing van milieucriminaliteit te vergroten en van milieu (weer) een opsporingsprioriteit te maken. De inzet is om in 2022 de eerste tranche medewerkers aan te stellen voor deze capaciteitsuitbreiding

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk

IE NW/BSK-2022/154800

Vraag 31

Kan worden aangegeven wat de beoogde doelen zijn van de juridisch niet verplichte ruimte op artikel 24 (9%)?

Antwoord vraag 31

De beoogde doelen van de juridisch niet verplichte ruimte op artikel 24 (9%) betreft de intensivering (extra capaciteit) voor de Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD) binnen de ILT.

Vraag 32

Klopt het dat de 20,8 miljoen euro aan de eindejaarsmarge niet juridisch verplicht is en daarmee nog geen beoogd doel heeft?

Antwoord vraag 32

Dit klopt niet. De middelen die via de eindejaarsmarge naar 2022 zijn geschoven zijn allemaal juridisch verplicht. Het gaat hier namelijk om overlopende verplichtingen, dit houdt in dat de verplichtingen in 2021 zijn aangegaan terwijl de kasuitgave in 2022 plaatsvindt.

36120-A Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 1

Gaat het uitstellen of naar achteren schuiven van onderhoud aan de wegen in combinatie met de bouw van woningen niet leiden tot infrastructurele opstoppingen? Hoe kijkt de regering hiernaar?

Ons Kenmerk

IE NW/BSK-2022/154800

Antwoord vraag 1

Er ligt een grote opgave voor instandhouding (beheer & onderhoud en vervanging & renovatie) van het hoofdwegennet, dit kan incidenteel leiden tot verstoringen. Dit kabinet geeft een impuls aan de instandhouding. De noodzakelijke wegwerkzaamheden zullen hinder voor reizigers opleveren. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken wordt een hinderaanpak gehanteerd met slim plannen (vroegtijdige afstemming van werkzaamheden), slim bouwen (hinder van werkzaamheden minimaliseren) en slim reizen (werkgeversaanpak, fietsstimulering, mobiliteitsmanagement). De bouw van nieuwe woningen zal tot meer verkeer leiden, ook op het intensief gebruikte wegennet in de brede Randstad. Er is € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties, daarbij is ook aandacht voor bouwen in nabijheid van werk en voorzieningen. Verder blijft het belangrijk samen met decentrale overheden, bedrijven en (onderwijs)instellingen bewuste mobiliteitskeuzes te stimuleren en het bestaande netwerk maximaal te benutten.

Vraag 2

Wat betekenen de snel oplopende inflatie en bijbehorende kostenstijging voor het in stand houden van een adequaat wegennet?

Antwoord vraag 2

De effecten van de toenemende prijsstijgingen en leveringsproblemen raken nagenoeg alle MIRT-projecten en instandhoudingsopgave in meer of mindere mate. Mede hierdoor is op 31 mei jl. door overheden - waaronder het ministerie van IenW - en brancheverenigingen binnen het Bouwberaad een intentieverklaring getekend om de uitdagingen qua prijsstijgingen en leveringonzekerheden gezamenlijk te benaderen met als doel de continuïteit in de sector te borgen. Ontwikkelingen zijn nog steeds gaande en daarmee is de situatie voorlopig niet stabiel. De situatie en effecten worden nauwgezet geïnventariseerd en gemonitord en hierover blijven we met de opdrachtnemers in gesprek. De kwaliteit en veiligheid van het werk zijn daarbij geen onderwerp van gesprek.

Vraag 3

Krijgen toegekende extra middelen te maken met stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 3

De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een belangrijke beperkende factor. Om projecten te kunnen realiseren die bijdragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland is schaarse stikstofruimte nodig. Dat geldt ook voor projecten die worden gefinancierd uit toegekende extra middelen.

Vraag 4

Welke projecten worden de komende jaren uitgesteld ten gevolge van stikstofproblematiek?

Antwoord vraag 4

Na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof in 2019 is uw Kamer geïnformeerd over de vertraging die de stikstofproblematiek op onderdelen van het MIRT-programma heeft veroorzaakt. In de Kamerbrief⁴ van 15 december 2021 bent u geïnformeerd dat voor projecten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen moeten worden uitgevoerd, waarbij sprake is van een ruimere maximale rekenafstand en daarmee een grotere onderzoekslast, terwijl de beschikbare capaciteit aan deskundigen voor deze berekeningen en beoordelingen beperkt is. Omdat niet alle projecten tegelijk van de beschikbare capaciteit gebruik kunnen maken, is het nodig om een prioritering van projecten te maken. Het is hierbij onvermijdelijk dat sommige projecten tijdelijk "on hold" worden gezet. Hierover is de afgelopen maanden met de regio's gesproken. Bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving van juni 2022 wordt de prioritering ook nog afgestemd. Voorafgaand aan het Commissiedebat zal de Kamer in de MIRT-brief het overzicht ontvangen van projecten die prioriteit krijgen en projecten die tijdelijk 'on hold' worden gezet. Niettemin blijft de inzet erop gericht om het MIRT-programma zo spoedig mogelijk te realiseren, inclusief de projecten die vanwege deze problematiek nu vertragen.

Vraag 5

Op welke wijze wordt getracht de door stikstofproblematiek uitgestelde infrastructuurprojecten te compenseren om overlast voor de burger te minimaliseren?

Antwoord vraag 5

Naast de uitvoering van MIRT-projecten wordt ook ingezet op beter benutten van het wegennet met onder andere spreiden en mijden, werkgeversaanpak, verkeersmanagement, automatisering & digitalisering en deelmobiliteit. Daarnaast wordt gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid wat ook positieve gevolgen heeft op de doorstroming en het multimodaal ontsluiten van woningbouwlocaties door bv het realiseren van mobiliteitshubs.

Vraag 6

Aan welke voorwaarden moeten woningbouwprojecten voldoen om geld te krijgen van de 7,5 miljard euro woningbouw gelden?

Antwoord vraag 6

Van de € 7,5 miljard stelt het Rijk tot € 1,5 miljard beschikbaar voor de versnellingsafspraken. Tot en met 31 mei zijn er vanuit alle MIRT-regio's proposities ingediend die bestaande grootschalige woningbouwplannen versnellen. Een propositie moet voldoen aan de volgende criteria:

- Er is sprake van woningbouwplannen met een bovenplans bereikbaarheidsvraagstuk;
- Minimaal 500 woningen (of 200 woningen op locaties buiten verstedelijkingsregio's);
- Minimaal 50% betaalbare woningen en onderbouwing hoe het project past binnen het streven van 2/3^e betaalbare woningen op regionaal niveau;
- Start bouw woningbouwplannen binnen 3-5 jaar;
- Kosteneffectiviteit op basis van mobiliteitsinvestering per woning;
- Minimale effecten op hoofdnetwerken;
- Flankerend beleid op het gebied duurzame mobiliteit;

⁴ Kamerstukken 35 925-A, nr. 24

- Het project past in/draagt bij aan regionale verstedelijkings- en/of netwerkstrategie;
- Cofinanciering op de gevraagde Rijksbijdrage;
- Geen of aannemelijk t.z.t. te overkomen knelpunten stikstof, natuur, klimaat en veiligheid.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk

IE NW/BSK-2022/154800

Op basis van beoordeling van de proposities op grond van bovenstaande criteria komen van de in totaal 253 ingediende proposities in de BOL's 70 voorstellen in aanmerking voor besluitvorming. Voor 32 van deze voorstellen worden concrete afspraken gemaakt en voor 38 een financiële reservering onder voorbehoud van cofinanciering en kosteneffectiviteit.

Gemeenten kunnen hun reeds ingediende proposities die nu niet gehonoreerd zijn, verbeteren ten behoeve van de tweede ronde voor het BO MIRT in het najaar. Binnen het beschikbare budget voor versnellingsafspraken zullen - bovenop de criteria in de eerste ronde - de proposities gerangschikt worden op inhoudelijke kwaliteit conform de genoemde criteria. Gezien de schaarste in budget zal de selectie strenger moeten zijn.

De overige tenminste € 6 miljard is beschikbaar voor ontsluiting van grootschalige woningbouw in de 17 aangewezen woningbouwgebieden uit de zeven NOVEX-gebieden. Er is een ontwerpafweegkader waarmee de bestaande ambities en voorstellen geselecteerd en geprioriteerd kunnen worden. De voorwaarden voor toekenning van deze gelden wordt nog uitgewerkt; dit zal gebaseerd zijn op de criteria uit het afweegkader.

Vraag 7

In hoeverre wordt het maximaliseren van de vervoerswaarde per euro en het maximaliseren van het aantal te bouwen woningen per euro meegenomen om geld te krijgen van de 7,5 miljard euro woningbouw gelden?

Antwoord vraag 7

Maximaliseren van de vervoerswaarde per euro wordt meegenomen in de vorm dat de proposities getoetst zijn op bereikbaarheidswaarde, middels de criteria dat zo veel als mogelijk minimale effecten op hoofdnetwerken ontstaan, er ter plekke flankerend beleid op het gebied van duurzame mobiliteit moet zijn, en dat de regionale bereikbaarheid verbetert.

In hoeverre de proposities hieraan voldoen, is toegelicht door de gemeenten in hun proposities of in de bestaande business cases. Woningbouwplannen met een zwakke link tussen gevraagde infra-investering en woningbouw zijn afgevallen. Maximaliseren van het aantal te bouwen woningen per euro: één van de criteria van de versnellingsafspraken is kosteneffectiviteit op basis van de mobiliteitsinvestering per woning. Hoe lager de investering per woning, hoe hoger het project op dit criterium scoort. Woningbouwplannen met een te hoge investering per woning zijn direct afgevallen. Voor de grootschalige woningbouwgebieden ligt dit genuanceerder, omdat de investering in infrastructuur hier vaker een breder uitstralings-effect heeft op de (bereikbaarheid van de) bestaande stad, het aantal banen en de economie.

Vraag 8

Op welke wijze wordt het maximaliseren van de vervoerswaarde per euro en het maximaliseren van het aantal te bouwen woningen per euro tegen elkaar afgewogen om geld te krijgen van de 7,5 miljard euro woningbouw gelden?

Antwoord vraag 8

De criteria waarop is beoordeeld zien op twee onderdelen: woningbouwwaarde en bereikbaarheidswaarde. Daarnaast wordt gekeken naar randvoorwaarden op het gebied van stikstof, natuur, klimaat, veiligheid, water en bodem. Al deze criteria worden integraal tegen elkaar afgewogen. Voor de versnellingsafspraken is daarnaast gewerkt met verschillende 'zeven'; projecten die onvoldoende op een criterium scoren, vallen af. Met het afweegkader grootschalige woningbouw zal meer de nadruk komen te liggen op de integrale afweging. Sommige maatregelen zullen iets hoger op woningbouwwaarde scoren, andere iets hoger op mobiliteitswaarde, maar op pakketniveau moet dit in balans zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2022/154800

35850-J Wijziging van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2022 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 1

Wat houdt de begrote 7 miljoen euro voor COVID-19-compensatie rond de kosten voor het projectbudget van de Afsluitdijk in?

Ons Kenmerk

IE NW/BSK-2022/154800

Antwoord vraag 1

Dit bedrag heeft betrekking op door de opdrachtnemer gemaakte meerkosten als gevolg van COVID-19 en de daarmee verband houdende maatregelen die getroffen zijn. Dit betreft onder andere:

- Inefficiency door het moeten thuiswerken, daar waar voorheen medewerkers snel en fysiek bij elkaar konden afstemmen bij de complexe ontwerpwerkzaamheden.
- De Afsluitdijk biedt niet veel ruimte en de bouw kuipen voor aanleg van de keersluizen en de nieuwe spuisluizen zijn diep, krap en kennen een slechte ventilatie. Het aantal mensen dat gelijktijdig werkzaamheden uit kon voeren was vanwege de coronamaatregelen dan ook zeer beperkt en dat zorgt voor vertraging.
- Verschillende werkzaamheden aan de Afsluitdijk (versterking dijk, aanbrengen onderwaterbeton bouwkuip en bodembescherming spuimiddelen etc.) vinden plaats vanaf het water. De schepen die hiervoor geschikt zijn bieden vanwege de anderhalve-meter-regel ook beperkte ruimte wat in coronatijd voor meerkosten zorgt. Er zijn meerdere schepen nodig, er moet met meerdere ploegen afgewisseld worden en er zijn meer vervoersbewegingen nodig.

Vraag 2

Wat voor geschil met de opdrachtnemer ligt ten grondslag aan het fors verhoogde projectbudget voor de Afsluitdijk?

Antwoord vraag 2

Begin 2019 werd duidelijk dat de uitgangspunten die Rijkswaterstaat aan de aannemer heeft gegeven voor de bouw van nieuwe spuisluizen en renovatie van bestaande spuisluizen in de Afsluitdijk niet volledig waren. Bij het opstellen van de randvoorwaarden is een uitgebreid proces doorlopen waarbij RWS ook diverse externe deskundige partijen heeft betrokken. Desondanks ontbrak een combinatie van randvoorwaarden die voor het ontwerp van Levvel noodzakelijk bleek te zijn. Er was geen rekening gehouden met de situatie van relatief hoge golven bij relatief lage waterstanden op het IJsselmeer. Die zogenoemde hydraulische randvoorwaarden bleken bepalend te zijn bij het door de opdrachtnemer aangeboden ontwerp. Rijkswaterstaat heeft aangepaste uitgangspunten verstrekt, op basis daarvan zijn ontwerpen en planning aangepast. Dit heeft geleid tot vertraging en extra kosten. Over een deel van de extra kosten bestaat nog verschil van inzicht tussen Levvel en RWS. Hierover gaat een geschillencommissie zich buigen.

Vraag 3

In hoeverre krijgen de opgaven voor de komende jaren te maken met fors oplopende kosten ten gevolge van inflatie en hoe wordt voorkomen dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de opgeleverde opdrachten?

Antwoord vraag 3

De effecten van de toenemende prijsstijgingen en leveringsproblemen raken nagenoeg alle MIRT-projecten en instandhoudingsopgave in meer of mindere

mate. Mede hierdoor is op 31 mei jl. door overheden - waaronder het ministerie van IenW - en brancheverenigingen binnen het Bouwberaad een intentieverklaring getekend om de uitdagingen qua prijsstijgingen en leveringonzekerheden gezamenlijk te benaderen met als doel de continuïteit in de sector te borgen. De actualiteit en bijbehorende effecten worden nauwgezet geïnventariseerd en gemonitord en hierover blijven we met de opdrachtnemers in gesprek. De kwaliteit en veiligheid van het werk staan daarbij niet ter discussie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2022/154800

Vraag 4

In hoeverre krijgen de opgaven voor de komende jaren te maken met fors oplopende kosten ten gevolge van inflatie en hoe wordt voorkomen dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de opgeleverde opdrachten?

Antwoord vraag 4

In de MIRT-brief die de Kamer ontving voorafgaand aan het commissiedebat MIRT is dat overzicht gegeven⁵. In de brief is aangegeven welke MIRT-projecten die door stikstof vertraagd zijn als eerste opnieuw zullen worden ingepland. De rest van de vertraagde projecten zal later worden ingepland. Overigens wordt uw Kamer ook jaarlijks via het MIRT-overzicht geïnformeerd over de meest actuele planning van de projecten.

⁵ Kamerstukken 35 925-A, nr. 76.