

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-2023/276547

Bijlage(n)
1

Datum 29 september 2023
Betreft Lijst van vragen en antwoorden van de begrotingsstaten
van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (Prinsjesdag
Suppletoire Begroting)

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 Infrastructuurfonds (XII) voor het jaar 2023 (Wijziging samenhangende met Miljoenennota; Kamerstukken 36435-XII en 36435-A).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

36435-XII Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met Miljoenennota

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

nr. Lijst van vragen en antwoorden

Vastgesteld (*wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn*)
De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister over de **Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met Miljoenennota** (Kamerstuk **36 435 - XII**, nrs. **1, 2**).
De daarop door de minister gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Is er in de budgetten dekking geregeld voor de (voorbereiding van) het vervangingsprogramma van de Rijksrederij? En bieden deze budgetten voldoende basis voor de start van hoofdprogramma in 2025, inclusief voorbereidende studies en het betrekken van bouwteams?

Antwoord vraag 1

De budgetten voor 2023 en 2024 bieden voldoende ruimte voor de voorbereiding van het vervangingsprogramma van de Rijksrederij inclusief voorbereidende studies en het betrekken van bouwteams.
De financiering van het toekomstige vlootvervangingsprogramma wordt nog verder uitgewerkt. Naast de inhoudelijke verkenningen loopt een traject om financieringsopties door de verschillende opdrachtgevers in beeld te brengen. De ambitie is om eind 2023 inhoudelijke keuzes voorbereid te hebben zodat financiële besluitvorming in het voorjaar van 2024 mogelijk is.

Vraag 2

Hoeveel fte is er extra bij gekomen in 2022 en 2023 en hoeveel geld is hieraan gekoppeld?

Antwoord vraag 2

In 2022 en 2023 zijn er bij IenW op artikel 98 (BSK, PBL en ANVS) in totaal 406 fte extra bij gekomen waar € 37,3 miljoen aan is gekoppeld. Dit wordt mede bepaald door uitbreiding van (tijdelijke) taken o.a. in het kader van de Klimaatopdracht, luchtvaart (AP) en het Nationaal Groeifonds. In de komende jaren zal voor deze (tijdelijke) taken de inzet afnemen. Dit is in de afname van de budgetten voor de komende jaren ook zichtbaar.

Vraag 3

Hoeveel externe inhuur is er geweest in 2022 en hoeveel is er voor externe inhuur begroot?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Antwoord vraag 3

In 2022 is er voor IenW totaal € 42,7 miljoen ingehuurd. Voor 2023 is inhuur binnen artikel 98 (BSK, ANVS en PBL) € 55,7 miljoen begroot. Ook hier betreft dit extra inhuur op (tijdelijke) taken.

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Vraag 4

Klopt het dat er voor 2024 en opvolgende jaren nog geen extra geld is vrijgemaakt voor de uitbreiding van de capaciteit van de kustwacht ten behoeve van de verschillende additionele taken, zoals de bescherming van de Noordzee-infrastructuur?

Antwoord vraag 4

In de begroting van 2024 en verder is geld opgenomen om de huidige disbalans tussen eerder opgedragen taken en geld dat daarvoor beschikbaar is weer in evenwicht te brengen. Door het programma bescherming Noordzee infrastructuur (PBNI) wordt momenteel inzichtelijk gemaakt welke middelen nodig zijn om de Noordzee infrastructuur te beschermen. De hiervoor benodigde middelen zijn nu nog niet meegenomen in de begroting. Dit najaar zal - conform de toezegging in het commissiedebat Strategie ter bescherming Noordzee infrastructuur op 25 mei jl. - uw Kamer hierover nader geïnformeerd worden.

Vraag 5

Hoeveel geld is er in 2024 en opvolgende jaren beschikbaar voor het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij, en hoe verhoudt dit zich tot de gewenste versnelling in het programma? Is daarbij rekening gehouden met de sterk gestegen grondstofprijzen?

Antwoord vraag 5

De financiering van het toekomstige vlootvervangingsprogramma wordt nog verder uitgewerkt zoals in de Kamerbrief van 3 mei over invulling motie Stoffer vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij is gemeld. Daarbij wordt ook rekening gehouden met extra kosten als gevolg van gestegen grondstofprijzen. De Rijksrederij wordt gefinancierd op basis van een tarief. Dit tarief wordt jaarlijks bij de verschillende opdrachtgevers van de Rijksrederij in rekening gebracht. IenW/RWS is de grootste opdrachtgever van de Rijksrederij.

De vlootvervangning brengt extra kosten met zich mee, wat tot een hoger tarief zal leiden. Over de stijging van de tarieven en de bekostiging daarvan lopen nog gesprekken met de opdrachtgevers.

De ambitie is om eind 2023 inhoudelijke keuzes voorbereid te hebben zodat financiële besluitvorming in het voorjaar van 2024 mogelijk is.

Vraag 6

Welke nationale wetgeving moet worden gewijzigd om sluiting van de kookfabrieken en de Hoogoven 6 bij Tata Steel mogelijk te maken?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord vraag 6

Voor de meer algemene vraag rond het sluiten van fabrieken, wordt verwezen naar het antwoord op vraag 7. Meer specifiek voor het bedrijf Tata geldt dat het wijzigen van nationale wetgeving nu niet aan de orde is. De inzet van het kabinet is - om in aanvulling op het bestaand wettelijk kader - in te zetten op maatwerkafspraken met de Nederlandse industrie voor bovenwettelijke verbetering van het klimaat en de leefomgeving.

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Er bestaat al Europese en nationale wet- en regelgeving op het gebied van milieu én klimaat waarbinnen bedrijven in Nederland moeten opereren. Denk hierbij aan het ETS, de CO₂-heffing en BBT-eisen waaraan industriële installaties aan moeten voldoen. Deze gelden voor de gehele industrie en dus ook voor Tata en stellen eisen aan bedrijven waardoor in de toekomst alleen een plek is voor bedrijven in Nederland als zij de transitie maken.

In aanvulling daarop is de inzet van het kabinet om met Tata in de maatwerkafspraken te werken aan een schoon en groen staalbedrijf in IJmuiden op de kortst mogelijke termijn. De in 2022 ondertekende Expression of Principles met het bedrijf vormt hiervoor de basis (Kamerstuk 32813, nr. 1082). Alleen als blijkt dat het niet lukt om tot goede afspraken te komen zullen andere opties worden overwogen.

Vraag 7

Welke nationale wetgeving moet worden gewijzigd om het gemakkelijker te maken voor bevoegde gezagen om vergunningen voor fabrieken, fabrieksdelen of productieprocessen waarbij ongezonde stoffen vrijkomen in te trekken, wanneer de volksgezondheid op het spel staat?

Antwoord vraag 7

Op dit moment geldt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In artikel 2.33 Wabo staan de opties voor het intrekken van een vergunning. In het eerste lid van dit artikel staan zeven situaties waarin een vergunning door het bevoegd gezag moet worden ingetrokken. Dit is bijvoorbeeld aan de orde als dit uit een Europees of internationaal verbindend voorschrift volgt. Ook is dit aan de orde als redelijkerwijs niet kan worden bereikt dat voor de inrichting de in aanmerking komende best beschikbare technieken worden toegepast. In het tweede lid van artikel 2.33 Wabo staat wanneer een vergunning door het bevoegd gezag kan worden ingetrokken. Het gaat hier om acht situaties.

Vanaf 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet met onderliggende regelgeving. Hierin is bepaald dat het bevoegd gezag de omgevingsvergunning kan intrekken op dezelfde gronden waarop een omgevingsvergunning kan worden geweigerd (artikel 8.97, eerste lid, Besluit kwaliteit leefomgeving). Dat kan bijvoorbeeld als het bedrijf significante milieuverontreiniging veroorzaakt. Specifiek is nog bepaald dat het bevoegd gezag de omgevingsvergunning kan intrekken als het bedrijf niet alle passende preventieve maatregelen ter bescherming van de gezondheid treft (artikel 8.102, eerste lid, onderdeel b, Besluit kwaliteit leefomgeving). Intrekken mag alleen als aanpassing van de

vergunningvoorschriften niet helpt. Met de komst van de Omgevingswet krijgt het bevoegd gezag dan ook meer mogelijkheid en om vergunningen in te trekken als de bescherming van de gezondheid in het geding is.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Vraag 8

Kunt u een overzicht maken (in tabelvorm) van de jaarlijkse investeringen in de circulaire economie sinds het doel om circulair te worden als land werd geformuleerd in 2016?

Antwoord vraag 8

De investeringen in de circulaire economie beperken zich niet alleen tot de begroting van IenW. Ook bij BZK en EZK wordt geïnvesteerd in de transitie van een CE. Daarnaast zijn er ook nog middelen voor CE gereserveerd binnen het Klimaatfonds op de Aanvullende Post. Voor wat betreft de investeringen van IenW om Nederland circulair te maken, zijn deze gekoppeld aan Artikel 21. De reeks vindt u in de tabel (zie bijlage).

De uitgaven voor Duurzame Agro zijn daarop een uitzondering en voor de zuiverheid is dit beleidsdoel per Begroting 2024 overgebracht naar Artikel 20.

Vraag 9

Op welke wijze kan het voorzorgprincipe (in lijn met artikelen 21 en 22 van de Grondwet) beter in het systeem van vergunnen van persistente stoffen worden verankerd, zoals wordt geadviseerd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)?

Antwoord vraag 9

Op de zeer korte termijn ontvangt de Kamer de kabinetsreactie op de aanbevelingen die de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft gedaan in haar rapport 'Industrie en Omwonenden' van 13 april 2023. In deze reactie wordt uitgebreid stilgestaan bij de aanbeveling waar deze vraag naar verwijst. Daarop vooruitlopend kan al aangegeven worden dat er nu ook al diverse mogelijkheden zijn om het voorzorgsbeginsel toe te passen door bevoegde gezagen.

IenW zal bevoegde gezagen daar meer in gaan ondersteunen, via het Impulsprogramma Chemische Stoffen. U ontvangt ook op de zeer korte termijn informatie over de voortgang van het Impulsprogramma Chemische Stoffen, inclusief het thema voorzorg.

Vraag 10

Kan in een schema worden aangegeven hoeveel geld de rijksoverheid aan openbaar vervoer bijdraagt (zowel subsidies en vergoedingen als eventuele belastingkortingen en andere bijdragen)?

Antwoord vraag 10

In de Ontwerpbegroting 2024 van Infrastructuur en Waterstaat is tabel 43 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor opgenomen. Samen met tabel 107 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 Brede Doeluitkering en de bestaande fiscale regelingen m.b.t. openbaar vervoer in tabel 49 geeft dit de uitgaven aan het openbaar vervoer weer. Het gedecentraliseerde OV wordt bekostigd vanuit het Provinciefonds, waarbij het budget voor OV door

de verschillende provincies jaarlijks opgenomen wordt in hun eigen Begroting. Tabel 4 van het Provinciefonds geeft het aantal specifieke uitkeringen per departement weer aan gemeenten, provincies en gemeenschappelijke regelingen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Vraag 11

Wat voor gevolgen verwacht u voor het uitrollen van slimme laadinfrastructuur, nu bij deerschikking laadinfrastructuur 13 miljoen euro daarvoor wordt overgeboekt, terwijl daarvan 8,5 miljoen euro overgeheveld wordt naar het instrument voor bijdragen aan medeoverheden voor de bijhorende Witte-vlekkenregeling?

Antwoord vraag 11

De witte vlekkenregeling is onderdeel van de SPUK Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 (Staatscourant 2023, 21638). Op basis van de witte vlekkenregeling wordt laadinfrastructuur uitgerold die voldoet aan de vereisten van slim laden zoals opgenomen in het Nationale Opschalingsprogramma Slim Laden voor Iedereen. Op deze manier wordt dus bijgedragen aan de toename van slimme laadinfrastructuur.

Vraag 12

Gezien het feit dat het verplichtingenbudget met 139,4 miljoen euro verlaagd wordt, mede vanwege vertraging van de regeling door de aanpassing van de voorwaarden van de regeling: waardoor is die vertraging opgelopen?

Antwoord vraag 12

Momenteel wordt verkend of in de aankomende subsidieregeling voorwaarden opgenomen kunnen worden over de inzet van vrijvallende stikstofruimte als walstroom toegepast wordt. Dit dient zorgvuldig te gebeuren, waardoor de regeling enige vertraging oploopt en pas begin 2024 opengesteld kan worden.

Bijlage bij antwoord 8

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Uitgaven HXII - beleidsartikel 21	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
a. Circulaire economie	16.877	19.559	50.170	26.885	44.016	43.272	53.522	53.937	63.521	66.825	51.406	52.160	43.810
b. Waarvan klimaatfondsmiddelen:													
* Bevorderen circulair doen en gedrag								525	18.870	37.637	37.775	26.850	19.100
* Continuering DEI+CE									2.200	3.300	5.100	5.100	6.000
* Stimuleren toepassing van biobased materialen									2.000	7.992	14.500	15.500	10.100
* Ondersteuning van o.a. ketenvorming en recyclingtechnieken circulaire plastics									1.600	1.400			
* Uitvoeringskosten normering 25-30% bijmengen recycleklaar of bioplastie									11.900	23.800	16.650	6.250	3.000
									525	1.170	1.145	1.525	
Totale investering lenW (a. + b.)	16.877	19.559	50.170	26.885	44.016	43.272	53.522	54.462	82.391	104.462	89.181	79.010	62.910

36435-A Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met Miljoenennota)

nr. Lijst van vragen en antwoorden

Vastgesteld (*wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn*)

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister en de staatssecretaris over de **Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende met Miljoenennota)** (Kamerstuk **36435-A**, nrs. **1 en 2**). De daarop door de minister en staatssecretaris gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Kunt u een uitputtende maar overzichtelijke lijst aanleveren met de wegaanlegprojecten die op pauze zijn gezet, maar waarvan het budget verdwijnt, de wegaanlegprojecten die op pauze zijn gezet en waarvan het budget nog aanwezig is, en de wegaanlegprojecten die wel doorgaan?

Antwoord vraag 1

In de Kamerbrief van 23 juni 2023 (36200-A, nr. 78) vindt u een uitputtend overzicht van wegaanlegprojecten (in de verkenning en planning- en studiefase) die op pauze worden gezet. Voor elk van deze projecten geldt dat het planflexibele budget van IenW met een vast percentage naar beneden is bijgesteld. Per gepauzeerd project resteert circa 13% van het planflexibele deel van het budget. Voor een beperkt aantal van deze projecten resteert er in aanvulling op het planflexibele deel van het budget ook nog realisatiebudget: het gaat dan om het deel van het realisatiebudget waarvoor RWS nog geen contractuele verplichtingen is aangegaan. Een uitgebreidere toelichting vindt u in de brief "Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT" van 19 september 2023 (36410-A, nr. 8).

Voor alle overige wegprojecten in het MIRT-overzicht geldt dat deze hun budget behouden. Zie ook het MIRT Overzicht 2024 dat op 19 sept jl. gepubliceerd is. Samenvattend gaat het om de volgende wegprojecten:

- Wegprojecten die zijn afgesproken in het kader van de € 7,5 mld. voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen (A6 Almere Oostvaarders – Lelystad, A7/A8 Amsterdam – Hoorn, A4 Burgerveen-N14, A16 Van Brienenoordcorridor, InnovA58 Eindhoven-Tilburg, A50

Ewijk – Bankhoef – Paalgraven) en de € 200 mln. voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen.

- Wegprojecten in realisatie en wegprojecten met een vastgesteld Tracébesluit die wachten op een definitieve uitspraak van de Raad van State (Ring Utrecht en ViA15). Een uitputtend overzicht van wegprojecten in realisatie is te vinden op pagina 29 van het MIRT Overzicht 2024.

- Een aantal kleinere wegprojecten waarvan de inschatting van IenW is dat er sprake is van een zeer beperkte omvang van stikstofdepositie én waarbij de financiële problematiek het toelaat om de relatief beperkte budgetten van deze projecten buiten de financiële opgave te houden. De komende weken wordt in overleg met de betrokken provincies getoetst of de inschatting van IenW terecht is en moet blijken of provincies ook medewerking kunnen verlenen aan het verkrijgen van stikstofruimte. Concreet gaat het om de volgende wegprojecten: N50 Kampen – Kampen Zuid, knooppunt Raalte (regioproject), N35 Nijverdal – Wierden, A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – knooppunt Gouwe, A67/A73 knooppunt Zaarderheiken en N33 Zuidbroek-Eemshaven.

Voor de volledigheid wordt gemeld dat er ook verder wordt gewerkt aan MIRT onderzoeken (zie pag. 28 van het MIRT Overzicht 2024) en het maatregelenpakket A28 Amersfoort – Hoogeveen. Ook geldt voor gepauzeerde projecten in de verkenningsfase dat wordt doorgewerkt tot een voorkeursbeslissing of bestuurlijke voorkeur. Dit is maatwerk per project.

Vraag 2

Wat is het gevolg van het niet in 2023 kunnen beschikken over de 350 miljoen euro voor woningbouwmiddelen? Indien dit negatieve gevolgen heeft, waarom is de regeling niet eerder naar de Kamer gestuurd?

Antwoord vraag 2

In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving van juni 2022 en de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2022 zijn afspraken gemaakt over de inzet van de middelen voor woningbouw waarbij de bouw binnen drie tot vijf jaar van start gaat. Om de realisatie van deze woningen snel van start te kunnen laten gaan, is onze inzet erop gericht de toegezegde middelen zo snel mogelijk over te maken naar de gemeenten. Met het oog op een ordentelijke begroting en het risico op een hoge onderrealisatie is € 350 miljoen met behulp van een kaderaanpassing doorgeschoven naar 2024. In de verplichtingenruimte is niets geschoven. In het afgeven van de beschikkingen hoeft daarmee geen enkele vertraging te ontstaan. Er is daarmee ook zekerheid richting gemeenten.

Het proces rondom het opstellen van de regeling om de middelen aan de gemeenten te kunnen uitkeren is direct gestart na het vastleggen van de bestuurlijke afspraken in de Bestuurlijk Overleggen Leefomgeving en MIRT in 2022. De regeling is vervolgens (medio april tot medio mei 2023) (via internet en interbestuurlijk) geconsulteerd. Op 12 juni 2023 heeft de Tweede Kamer de ontwerpregeling ontvangen (Kamerstukken II 2022/23 36200-A nr. 76). Op 5 juli 2023 heeft de Tweede Kamer besloten een schriftelijk overleg te willen voeren over de ontwerpregeling. In verband met het reces heeft dit overleg plaatsgevonden op 7 september 2023. De beantwoording heeft de Tweede Kamer op 18 september 2023 ontvangen. Op 27 september 2023 heeft de Tweede Kamer de antwoorden voor kennisgeving aangenomen. De regeling kan daarmee nu vastgesteld worden, zodat de middelen aan de gemeenten uitgekeerd kunnen worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Indien het bedrag dat dit jaar uitgekeerd kan worden hoger uitvalt dan € 597 miljoen dan worden mogelijkheden binnen het Mobiliteitsfonds bezien en benut om tot een hogere uitbetaling te komen, zoals de inzet van onderuitputting. Dit wordt komend voorjaar dan weer verrekend met het geraamde bedrag voor de woningbouwmiddelen in 2024.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Vraag 3

Wat zijn de effecten van het weghalen (van een groot deel) van de reservering voor het project Noord/Zuidlijn op de gehele businesscase en planning van het project?

Antwoord vraag 3

De lopende Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt doorgezet om zo mogelijk te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025. Dit besluit is aan een volgend kabinet. Nut en noodzaak van het project staan niet ter discussie.

Vraag 4

Wat zijn de effecten van het weghalen van een groot deel van de reservering voor het project Noord/Zuidlijn op de woningbouwplannen van het de Metropoolregio Amsterdam? Welke projecten komen daarmee in het geding?

Antwoord vraag 4

Nut en noodzaak van het project staan niet ter discussie. De lopende Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt doorgezet om zo mogelijk te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025. Zoals opgenomen in de brief 'Herprioritering Mobiliteitsfonds' van 19 september jl. blijft ook de komende jaren de woning- en bereikbaarheidsopgave in de MRA op de agenda staan en Rijk en regio werken samen door aan de woondeal MRA (171.200 woningen t/m 2030). Er is bij IenW geen signaal bekend dat er woningbouwprojecten in het geding komen.

Vraag 5

Wat zijn de effecten van het weghalen van een groot deel van de reservering voor het project Noord/Zuidlijn voor de capaciteitsplannen van het gehele netwerk in Nederland en voor uitbreiding van het internationale spoor?

Antwoord vraag 5

Met het doorzetten van de Verkenning om toe te werken naar een te nemen Voorkeursbeslissing in 2025 is er nog geen gevolg voor de capaciteitsplannen van het spoornetwerk en de ambitie om hoogfrequenter internationale treinen te rijden. Dat wil niet zeggen dat die (groei)plannen per definitie door kunnen gaan. Dit vraagt duidelijkheid van een volgend kabinet of en hoe om wordt gegaan met de financiering en daarmee het doorzetten van het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Vraag 6

Welke mogelijkheden heeft een volgend kabinet om het door het Rijk ontstane tekort aan te vullen, zodat er geen vertraging ontstaat bij het project Noord/Zuidlijn?

Antwoord vraag 6

Om de Voorkeursbeslissing te nemen, is het nodig dat een volgend kabinet voldoende zicht op financiering biedt. Het is aan een nieuw kabinet om de keuze te maken hoe verder te gaan met het project voor het 'doortrekken van de Noord/Zuidlijn'. Bij het nemen van de Voorkeursbeslissing (nu voorzien in 2025) is het noodzakelijk dat budget en kostenraming in balans zijn.

Vraag 7

Aan welke projecten wordt de 297,4 miljoen euro die naar 2023 wordt geschoven concreet besteed?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Antwoord vraag 7

Het gaat hier om schuiven op andere onderdelen binnen het Mobiliteitsfonds die gerelateerd zijn aan de modaliteit wegen. Deze schuiven zijn toegelicht bij artikel 11, artikelonderdeel 12.02 en 12.06. Deze schuiven naar achteren zijn mogelijk gemaakt, door aanlegbudgetten op het artikelonderdeel 12.03 naar voren te schuiven.

Op de artikelonderdelen 12.02 en 12.06 is een schuif naar achteren doorgevoerd om de kasbudgetten aan te laten sluiten op de maakbare productie van Rijkswaterstaat op exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Op artikel 11 zijn ook schuiven naar achteren doorgevoerd voor de modaliteit wegen. Grootste schuiven vinden plaats op artikelonderdeel 11.03 voor bijvoorbeeld slimme en duurzame mobiliteit (- € 35,4 miljoen).

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Vraag 8

Kunt u de achtergrond van de excessieve prijsstijging op het Infraspeditiecontract toelichten?

Antwoord vraag 8

In het PPS-budget (artikelonderdeel 13.04 MF) is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van de beschikbaarheidsvergoeding van 1,8% tot einde contract (2031). De gemiddeld gerealiseerde indexering tot en met 2019 bedroeg ook ca. 1,8% maar vanaf 2020 is deze opgelopen: 2020 en 2021 gemiddeld 2,5%, 2022 ruim 4% en 2023 11,5%. Hiermee is er nu een tekort ontstaan op het budget tot en met 2031.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken van het meermaals uitgestelde hoofdprogramma voor de vervanging van verouderde schepen uit de overheidsvloot van de Rijksrederij?

Antwoord vraag 9

In de Kamerbrief van 3 mei over invulling motie Stoffer vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij is de Kamer geïnformeerd over het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij. Deel 1 betreft de planuitwerking en verwerving van drie series van schepen:

- A. De bouw van drie Trailerbare Meetvaartuigen (TMV's) ter vervanging van enkele eigen vaartuigen en vaartuigen die nu worden ingehuurd. De TMV's zijn inmiddels in aanbouw bij een Nederlandse werf. De oplevering hiervan is voorzien gedurende 2023, waarna deze schepen direct in gebruik genomen zullen worden voor o.a. stroom- en dieptemetingen;
- B. Een nog nader te bepalen aantal multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-20) ter vervanging van negen verouderde schepen die met name worden ingezet voor visserijonderzoek/ handhaving en natuurbeheer. Voor deze investeringen worden business-cases (BC's) opgesteld op basis waarvan een voorkeursoplossing inclusief inzicht in de financiële consequenties worden uitgewerkt.
- C. Een tweetal multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-50) ter vervanging van drie verouderde schepen die met name worden ingezet voor de markering van zeevaartroutes en incidentbestrijding. Inmiddels is deze business case afgerond.

Vraag 10

In hoeverre zijn er reeds budgetten geregeld die dekking bieden voor het vervangingsprogramma?

Antwoord vraag 10

De financiering van het toekomstige vlootvervangingsprogramma wordt nog verder uitgewerkt zoals ik in de Kamerbrief van 3 mei over invulling motie Stoffer vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij aan uw Kamer heb gemeld. Naast de inhoudelijke verkenningen loopt een traject om financieringsopties door de verschillende opdrachtgevers in beeld te brengen. De ambitie is om eind 2023 inhoudelijke keuzes gereed te hebben zodat financiële besluitvorming in het voorjaar van 2024 mogelijk is.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Vraag 11

In hoeverre zijn de budgetten voldoende voor de start van hoofdprogramma in 2025?

Antwoord vraag 11

De financiering van het toekomstige vlootvervangingsprogramma wordt nog verder uitgewerkt zoals ik in de Kamerbrief van 3 mei over invulling motie Stoffer vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij aan uw Kamer heb gemeld. Naast de inhoudelijke verkenningen loopt een traject om financieringsopties door de verschillende opdrachtgevers in beeld te brengen. De ambitie is om eind 2023 inhoudelijke keuzes gereed te hebben zodat financiële besluitvorming in het voorjaar van 2024 mogelijk is.

Vraag 12

Is het mogelijk om vaktermen zoals 'beheersbaar ritme', 'in het juiste ritme' en 'kaderruilen' te vermijden en in plaats daarvan helder uit te leggen waarom aanpassingen doorgevoerd worden?

Antwoord vraag 12

Goed dat de Kamer hier aandacht voor vraagt. Dit sluit ook aan bij het initiatief binnen IenW om zo begrijpelijk mogelijk te communiceren ("klare taal").

'Beheersbaar ritme' en 'in het juiste ritme' houdt in dat uitgavenreeks van een project of een artikel is aangepast naar een reeks die aansluit bij de planning van een project, programma of groep projecten. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn als ergens vertraging ontstaat.

Een kaderruil is een overboeking tussen twee artikelen die in een later jaar tegenovergesteld wordt overgeboekt. In principe kan het kasoverschot op een artikel het kastekort oplossen op een ander artikel, maar dit moet dan wel in de begroting verwerkt worden, zodat budgetten op de juiste plek en in het juiste jaar staan.

Vraag 13

Kunt u voortaan toelichten waarom middelen in een begrotingsjaar niet benodigd zijn (bijvoorbeeld bij artikel 11.03)?

Antwoord vraag 13

In het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit zijn in alle MIRT-landsdelen bestuurlijke programma afspraken gemaakt met de mede-overheden. Daarnaast wordt door IenW in samenwerking met deze overheden invulling gegeven aan bovenregionale projecten. Er loopt een inventarisatie bij de mede-overheden welke aanvragen met financieel belang in dit kader in 2023 nog verwacht kunnen worden. Op basis van deze inventarisatie is een inschatting gemaakt van het benodigd bedrag in 2023.

Het restant zal dit jaar niet worden uitgeven, maar is in 2024 benodigd voor de uitwerking van de bovenstaand aangegeven bestuurlijke afspraken met de regio's. Daarom is het voorstel gedaan dit naar 2024 door te schuiven.

Vraag 14

Kunt u specificeren in hoeverre er generiek 500 miljoen euro minder budget benodigd is in 2023 op artikel 12 (Hoofdwegennet), naast de genoemde specifieke projecten?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2023/276547

Antwoord vraag 14

Voor het grootste deel is dit het gevolg van de € 297,4 miljoen die wordt verschoven op artikel 11 en de artikelonderdelen 12.02 en 12.06 (zie antwoord vraag 7). Op de artikelonderdelen 12.02 en 12.06 is een schuif naar achteren doorgevoerd om de kasbudgetten aan te laten sluiten op de maakbare productie van Rijkswaterstaat op exploitatie, onderhoud en vernieuwing. De overige ruim € 200 miljoen betreft middelen die op aanleg zelf naar achteren zijn geschoven. Dit is voornamelijk het gevolg van kasverschuivingen naar achteren op diverse projecten die bij eerste suppletoire begroting en de Prinsjesdag suppletoire zijn doorgevoerd. Hierdoor is een kasoverschot ontstaan. Met deze kaderaanpassing van € 500 miljoen is op artikel 12.03 het beschikbaar budget in lijn gebracht met de actuele programmering.