

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025

Nr. 8

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 oktober 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 23 september 2024 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 1 oktober 2024 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Vragen en antwoorden

1

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel voertuigen in Nederland (naar schatting) rijden op rode diesel?

Antwoord:

Er rijden sinds het afschaffen van de rode diesel accijnskorting in 2013 officieel geen voertuigen meer op rode diesel in Nederland.

2

Vraag:

Wat zijn de, kwalitatieve en kwantitatieve, gevolgen van het schrappen van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) en het schrappen van het Transitiefonds voor het behalen van de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW)?

Antwoord:

De Provinciale Plannen Landelijk Gebied (PPLG's) waren voornamelijk op hoofdlijnen geformuleerd en er moest nog veel worden uitgewerkt. Hierdoor is het kwantificeren van de effecten van het schrappen van het NPLG op het behalen van de doelen voor klimaat, natuurherstel en natuuruitbreiding en de KRW-doelen niet goed te bepalen. Voor de KRW was het NPLG niet het enige programma dat aan het behalen van de waterkwaliteitsdoelen werkt. De meeste maatregelen zijn opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen 2022- 2027 en het 7e Actieprogramma Nitraat (inclusief addendum). De tussenevaluatie KRW die in december gereedkomt zal meer inzicht geven in waar we in 2027 uitkomen en welk handelingsperspectief er is om tot doelbereik te komen.

3

Vraag:

Hoeveel energie-infrastructuurprojecten ondervinden momenteel vertraging door een tekort aan stikstofruimte of haperende vergunningverlening?

Antwoord:

TenneT (landelijke netbeheerder) werkt de komende 10 jaar aan ruim 700 energie-infrastructuurprojecten en de regionale netbeheerders aan enkele duizenden projecten. TenneT geeft in haar Investeringsplan 2024 aan dat van de 95 uitbreidingsprojecten die vertraging ondervinden er twintig te wijten zijn aan niet tijdige beschikbaarheid van vergunningen en/of bestemmingsplan (gerelateerd aan vertragingen bij bevoegde gezagen). Dit is niet nader gespecificeerd naar type vergunning. Bij energie-infrastructuurprojecten van nationaal belang, waarvan de Minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) het bevoegd gezag is, is er momenteel geen vertraging te wijten aan een tekort aan stikstofruimte of bijbehorende natuurvergunningen.

4

Vraag:

Hoeveel van de energie-infrastructuurprojecten die vertraging ondervinden zijn noodzakelijk voor het behalen van een klimaatneutraal elektriciteitssysteem in 2035?

Antwoord:

Het is niet mogelijk om van de duizenden projecten van de landelijke en regionale netbeheerders aan te geven welke noodzakelijk zijn voor het behalen van een klimaatneutraal elektriciteitssysteem in 2035.

5

Vraag:

Geniet het realiseren van de energie-infrastructuurprojecten prioriteit in het verdelen van vrijgekomen stikstofruimte?

Antwoord:

De rijksoverheid kan alleen «stikstofruimte» prioriteren en verdelen die ze zelf door middel van bronmaatregelen heeft vrijgemaakt. De stikstofdepositieruimte afkomstig van bronmaatregelen uit de stikstofaanpak van het Rijk wordt opgenomen in het stikstofregistratiesysteem (SSRS) en gratis door de Minister van LNV beschikbaar gesteld. Deze stikstofdepositieruimte gaat met prioriteit naar PAS-melders en concrete woningbouwprojecten. Energie-infrastructuurprojecten zijn nu niet in de prioritering voor het SSRS opgenomen en kunnen daarom geen gebruik maken van deze stikstofdepositieruimte. Voor energie-infrastructuurprojecten staan, net als voor andere projecten die niet vallen onder de prioritering van het SSRS of waarvoor in het SSRS onvoldoende stikstofdepositieruimte is opgenomen, wel de andere mogelijkheden voor toestemmingverlening open: een ecologische beoordeling, intern salderen, projectspecifiek extern salderen of een ADC toets.

6

Vraag:

Hoeveel bedrijven in Nederland lozen PFAS?

Antwoord:

Bevoegde gezagen hebben de verantwoordelijkheid om zelf hun vergunningenbestand bij te houden in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. Daar gebruiken ze hun eigen systemen voor. Het Ministerie van IenW heeft nu kennis van 34 vergunningen: in de Kamerbrief van 25 oktober 2023¹ is conform een aangenomen motie een geanonimiseerd overzicht opgenomen van deze bedrijven met bekende en vergunde PFAS-emissies. In de Kamerbrief van 25 januari 2024² zijn de namen van betrokken bedrijven ook gemeld.

7

Vraag:

Hoeveel vergunningen zijn er in Nederland voor het lozen van PFAS?

Antwoord:

Bevoegde gezagen hebben de verantwoordelijkheid om zelf hun vergunningenbestand bij te houden in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. Daar gebruiken ze hun eigen systemen voor. Het Ministerie van IenW heeft nu kennis van 34 vergunningen: in de Kamerbrief van 25 oktober 2023³ is conform een aangenomen motie een geanonimiseerd overzicht opgenomen van deze bedrijven met bekende en vergunde PFAS-emissies. In de Kamerbrief van 25 januari 2024⁴ zijn de namen van betrokken bedrijven ook gemeld.

8

Vraag:

Betekent de invoering van de Europese PFAS-restrictie in 2028 ook automatisch dat er vanaf dat moment nergens in Europa meer PFAS wordt geloosd?

¹ Kamerstukken 35 334, nr. 284

² Kamerstukken 27 625, nr. 663

³ Kamerstukken 35 334, nr. 284

⁴ Kamerstukken 27 625, nr. 663

Antwoord:

Nee, de restrictie gaat gelden voor productie en gebruik van PFAS. Niet voor producten die al op de markt zijn en emissies die plaats vinden die los staan van productie en gebruik. De restrictie leidt ook niet direct tot een lozingsverbod. Zo zal PFAS-houdend afval nog steeds moeten worden verwerkt en hier zal mogelijk een beperkte emissie aan de orde blijven zolang PFAS in onze leefomgeving aanwezig is. In de betreffende vergunning zullen dan strikte voorwaarden opgenomen moeten worden waaronder activiteiten kunnen plaats vinden. Aangezien een aantal PFAS aangemerkt is als «zeer zorgwekkende stof» (ZZS) zal een minimalisatieverplichting van toepassing zijn die bedrijven continu verplicht om te kijken of aanvullende maatregelen mogelijk zijn om emissies verder te beperken. Ze moeten hier elke vijf jaar over rapporteren aan het bevoegd gezag.

9

Vraag:

Klopt het dat er innovatieve technieken zijn waarmee PFAS op een andere manier kan worden verwerkt door bedrijven in plaats van de stoffen te lozen?

Antwoord:

Er is geen techniek die een oplossing kan bieden voor alle lozingen waar PFAS in aanwezig kan zijn. Maatwerk is nodig om te bepalen welke technieken in welke situatie effectief zijn. Door de markt zijn in de afgelopen jaren verschillende technieken ontwikkeld of doorontwikkeld die kunnen helpen bij het terugdringen van emissies. Daarbij moet ook gerealiseerd worden dat het tijd kost om nieuwe technieken zo verder te ontwikkelen dat ze in grootschalige toepassingen kunnen worden ingezet. Het is aan het bevoegd gezag om te beoordelen welke combinatie van maatregelen gezien kunnen worden als de beste beschikbare technieken (BBT) en daarmee het uitgangspunt worden voor de vergunning.

10

Vraag:

Welke regelgeving moet er worden aangepast om een verbod op de lozingen van PFAS mogelijk te maken?

Antwoord:

Voor zeer zorgwekkende stoffen, de meest relevante PFAS vallen in die categorie, geldt een minimalisatieplicht. Hierbij wordt toegewerkt naar een nul-emissie. Het bevoegd gezag heeft al de mogelijkheid om een vergunning in te trekken of aan te passen om het moment dat die niet in overeenstemming is met de geldende normen voor het oppervlaktewater. Hoe lozingen van PFAS beoordeeld moeten worden, is toegelicht in de Kamerbrief van 19 oktober 2022⁵.

11

Vraag:

Wordt er ook bezuinigd bij het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)? Zo ja, hoeveel fte en op welke taken wordt er bezuinigd?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van

⁵ Kamerstukken 35 334, nr. 209

lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

12

Vraag:

Wordt er ook bezuinigd bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)? Zo ja, hoeveel fte en op welke taken wordt er bezuinigd?

Antwoord:

De Nederlandse Emissieautoriteit is sinds 2019 geen agentschap meer van lenW, maar van EZ/KGG. Het Ministerie van lenW kan deze vraag dus niet beantwoorden.

13

Vraag:

Wat is de maatschappelijke schade van PFAS-vervuiling?

Antwoord:

Nederland heeft zelf geen onderzoek gedaan naar de maatschappelijke schade van PFAS-vervuiling. Dit is wel gedaan door de Nordic Council, het officiële interparlementaire samenwerkingsverband van Denemarken, Finland, IJsland, Noorwegen, Zweden, de Faeröer eilanden, Groenland en Åland⁶.

Dit rapport schat de totale gezondheidsgerelateerde kosten voor Europa als geheel op € 52 – € 85 miljard per jaar, terwijl de niet-gezondheidsgerelateerde kosten (voornamelijk drinkwatersanering) worden geschat op € 16,9 tot € 170,8 miljard over twintig jaar. Dit soort berekeningen kent een grote marge van onzekerheid maar maakt wel duidelijk dat het belangrijk is dat PFAS vervuiling fors moet worden teruggedrongen.

14

Vraag:

Hoeveel personeelsreductie wordt er verwacht bij Rijkswaterstaat? En is al bekend welke afdelingen of teams moeten krimpen? En op welke criteria wordt dat besluit gebaseerd?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt

⁶ <https://norden.divaportal.org/smash/get/diva2:1295959/FULLTEXT01.pdf>

ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

15

Vraag:

Welke afdelingen of teams moeten krimpen op het departement van lenW? En op welke criteria wordt dat besluit gebaseerd?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

16

Vraag:

Welke afdelingen of teams moeten krimpen bij het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)? En op welke criteria wordt dat besluit gebaseerd?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

17

Vraag:

Welke afdelingen of teams moeten krimpen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? En op welke criteria wordt dat besluit gebaseerd?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

18

Vraag:

Wordt er bij luchtkwaliteit nog extra ingezet op gebieden waar de luchtkwaliteit heel slecht is? Moeten daar ook de streefwaarden worden gehaald?

Antwoord:

Samen met meer dan 100 gemeenten en alle provincies streeft het Rijk met het Schone Lucht Akkoord ernaar om in 2030 overal de WHO-advieswaarden van 2005 te halen. Hierbij wordt ook specifiek gekeken naar gebieden waar de luchtkwaliteit relatief slecht is, de hoogblootgestelde gebieden. Juist in deze gebieden is het vaak complex deze streefwaarden te halen. Hiervoor wordt momenteel een aanpak uitgewerkt. Deze aanpak is naar verwachting eind van het jaar gereed.

19

Vraag:

Wanneer wordt meer bekend over het programma Circulair Doen en de verdeling van het geld binnen dat programma?

Antwoord:

Het Ministerie van lenW heeft begin dit voorjaar de Kamer geïnformeerd over het programma Circulair Doen en Gedrag⁷. Binnen dit programma worden de middelen besteed aan activiteiten op het terrein van onderwijs (50%), gedrag (40%) en arbeidsmarkt (10%). In 2025 wordt de voorgestelde ondersteuningsstructuur voor het onderwijs verder uitgewerkt en wordt de Gedragsstrategie Burgers en Circulaire Economie geactualiseerd.⁸

20

Vraag:

Wanneer wordt het nieuwe beleidsprogramma circulair textiel openbaar en wat heeft voor u prioriteit?

Antwoord:

⁷ Kamerstukken 32 813, nr. 1397

⁸ Kamerstukken 32 852, nr. 225

Het nieuwe beleidsprogramma circulair textiel wordt voor het einde van het jaar naar de Kamer gestuurd. Het beleidsprogramma is breed en heeft als doel om naar een circulaire textielsector te werken, met kansen voor circulaire bedrijven. Een belangrijk middel daarvoor is Europese regelgeving, zodat er bijvoorbeeld uniforme producteisen komen voor al het textiel dat op de Europese markt wordt gebracht. Daarnaast wordt in het beleidsprogramma gekeken naar maatregelen om grondstoffengebruik te verminderen.

21

Vraag:

Kunt u toelichten wat de impact van deze begroting is op Brede Welvaart?

Antwoord:

De essentie van brede welvaart is dat beleid gevolgen heeft voor verschillende zaken die voor mensen belangrijk zijn. Vaak positieve effecten, maar op onderdelen heeft beleid ook minder leuke effecten. Al was het maar omdat beleid geld kost dat we als burgers met belasting moeten opbrengen. Het is aan de politiek om afwegingen te maken tussen deze verschillende aspecten.

De planbureaus hebben vanuit Brede Welvaart gereflecteerd op het Hoofdlijnenakkoord. Idealiter zou een dergelijke vooruitkijkende analyse van de planbureaus ook beschikbaar zijn op het beleid in deze begroting. Dat is nog niet het geval. Enerzijds omdat de tijd ontbrak, maar ook omdat de beleidsplannen van het nieuwe kabinet nog niet voldoende ver zijn uitgewerkt om een dergelijke ex-ante analyse te maken. Dat wil niet zeggen dat bij de beleidsvoorbereiding niet is gekeken vanuit het perspectief van brede welvaart. Integendeel; er is bewust op de verschillende beleidsterreinen geprobeerd om de balans in een gewenste richting te verschuiven. Het gaat dan om bijvoorbeeld de balans tussen economie enerzijds en gezondheid en leefomgeving anderzijds. Het kan ook gaan om het geven van een groter gewicht aan de belangen van perifere regio's of specifieke groepen in de samenleving. Wat relevante afwegingen zijn, verschilt tussen beleidsterreinen.

Luchtvaartbeleid beoogt expliciet een balans te vinden tussen het economisch belang van luchtvaart en de belangen van de omwonenden. Het kabinet gaat de rechtspositie van omwonenden herstellen en zet in op 20% vermindering van de geluidsbelasting. Beleid gericht op gezonde, veilige en schone leefomgeving is gericht op het voorkomen van gezondheidsschade en moet bijdragen aan een goed vestigingsklimaat en een gezonde economische groei. De effecten van het milieubeleid moeten beter zichtbaar worden voor de burgers. In het Nationaal milieubeleidsprogramma wordt dit verder uitgewerkt.

In het mobiliteitsbeleid wordt meer dan in het verleden de nadruk gelegd op bereikbaarheid van voorzieningen en banen. Dat betekent ten opzichte van het verleden een sterkere nadruk op de regio. In lijn met de wensen van de Tweede Kamer en de € 300 miljoen die hiervoor ter beschikking is gesteld, wordt met de medeoverheden gewerkt aan een plan om het OV in de regio op peil te houden. In het Hoofdlijnenakkoord is € 2,5 miljard beschikbaar gesteld voor het ontsluiten van nieuwe woongebieden. Daarmee wordt gewicht gegeven aan de belangen van de volgende generaties die nu in de knel dreigen te komen op de woningmarkt. Met de medeoverheden wordt uitgewerkt hoe we deze middelen hier optimaal voor kunnen worden ingezet.

Met het waterveiligheidsbeleid wordt er voor gezorgd dat ook de generaties na ons veilig in Nederland kunnen wonen. Dat betekent dat vanuit water scherpere keuzen moeten worden gemaakt in het ruimtelijk beleid.

22

Vraag:

Hoe is de begroting voor circulaire economie tot stand gekomen? Is er al geld gereserveerd voor het vervolg dat nog moet worden gegeven aan de vele onderzoeken die al zijn gedaan?

Antwoord:

Van de begroting voor circulaire economie is € 52,8 miljoen reeds juridisch verplicht (44%). Dit zijn middelen die verbonden zijn aan de jaarlijkse opdrachten aan de agentschappen RWS, RVO en RIVM, meerjarige subsidieregelingen, bijdragen aan Caribisch Nederland en zelfstandige bestuursorganen of rijksdiensten met een wettelijke taak. Daarnaast is het restant budget van € 67,9 miljoen (56%) bestuurlijk gebonden. Dit betreft voornamelijk de budgetten die gekoppeld zijn aan de maatregelen uit het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) of beschikbaar zijn gesteld vanuit het Klimaatfonds.

Het NPCE loopt van 2023 – 2030 en is deels gefinancierd met tijdelijke middelen. Pas na afronding van een onderzoek of verkenning kunnen de kosten van uitvoering van de maatregel worden bepaald en kan worden gezien wat de financiële impact op de begroting van circulaire economie is. Voor 2025 is de opvolging van onderzoeken en verkenningen opgenomen in de begroting.

23

Vraag:

Is er al geld gereserveerd voor te verwachte rechtszaken op het gebied van milieuvervuiling? Zo ja, voor welke?

Antwoord:

Jaarlijks wordt een algemeen budget beschikbaar gesteld voor het inwinnen van juridisch advies en bijstand bij juridische procedures.

24

Vraag:

Kan vanuit het programma vergroening reisgedrag ook geld worden gestoken in betaalbaar maken van OV?

Antwoord:

De middelen voor vergroening reisgedrag worden ingezet voor een pakket aan maatregelen. Aan deze middelen is een CO₂-reductie doel gekoppeld van 0,3–0,5 Mton. Alternatieve aanwending kan deze doelstelling in gevaar brengen. Voor de dekking van motie Bikker voor het betaalbaar maken van regionaal OV is reeds € 29,939 miljoen van deze middelen ingezet. Dat is ruim 11% van het totaal. Uit de resterende middelen wordt o.a. het aanleggen van fietspaden, een waterstoftrein in Noord-Nederland, de rijksbijdrage aan het programma deelmobiliteit en een subsidie voor het verduurzamen van touringcars gefinancierd. Over deze maatregelen zijn bestuurlijke afspraken gemaakt of zijn juridisch verplicht.

25

Vraag:

Hoeveel wordt er in totaal uitgegeven aan uitbreiding spoor? En hoe is dit onderverdeeld op specifieke trajecten?

Antwoord:

De uitbreiding op spoor in 2025 is te zien op de artikelen 13.03 Ontwikkeling Spoor (€ 269,8 miljoen); 17.07 ERTMS (€ 130,9 miljoen) en 17.10 PHS (€ 108,2 miljoen) Dit is na verwerking van de overprogrammering. De genoemde uitgaven zijn voor ontwikkeling, vernieuwing en uitbreiding van spoorweginfrastructuur en zijn te vinden in de budgettaire tabellen van de begroting onder de memorie van toelichting, pagina 40 en pagina 66. De budgettaire tabel waarin 13.03 wordt genoemd wordt verder gespecificeerd in de projecttabellen op de pagina's 42 t/m 47. De budgettaire tabel van artikel 17 staat op pagina 66, voor ERTMS op pagina 67, en voor PHS op pagina 69.

26

Vraag:

Zou de 19 miljoen euro die volgend jaar wordt gestopt in geluidsisolatie voor Schiphol niet vanuit de winsten van Schiphol kunnen worden betaald?

Antwoord:

Bij de isolatieregeling voor Schiphol (GIS4) hanteren we het principe dat de vervuiler betaalt. De kosten voor de isolatieregeling worden via een heffing geïnd bij luchtvaartmaatschappijen die vliegen op Schiphol. De 19 miljoen op de begroting is een voorschot, zodat RWS direct met de uitvoering kan beginnen. Daarna wordt het verrekend met de heffing van de sector. Uiteindelijk komen de kosten dus niet voor rekening van het Rijk.

27

Vraag:

Wat houden de extra reserveringen voor het ontwikkelen van het VTH-stelsel (vergunningverlening, toezicht en handhaving) en het beheer van standaarden precies in? Waar staat het geld dat naar de controles etc. gaat?

Antwoord:

Voor de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) heeft het vorige kabinet structureel € 18 miljoen per jaar beschikbaar gesteld. De afgelopen twee jaar heeft het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) samen met alle partijen aan de hand van het rapport van de commissie Van Aartsen hard gewerkt om producten op te leveren die een bijdrage leveren aan de versterking van het VTH-stelsel. Een belangrijk onderdeel hiervan was pijler 3 (Informatievoorziening). Gelet op het belang van de investeringen in de informatievoorziening en het feit dat dit nog maar aan het begin staat, is deze pijler vanaf 1 oktober omgezet naar het programma Digitaal stelsel VTH. Een tijdelijke programmaorganisatie onder verantwoordelijkheid van IenW. In dit programma wordt eerst de focus gelegd op het ontwikkelen van standaarden waarmee verschillende partijen in het stelsel informatie met elkaar kunnen uitwisselen en het maken van afspraken over het beheer hiervan. Provincies en gemeenten zijn bevoegd gezag voor de uitvoering van VTH-taken. Zij zijn dit voor zowel de taken die zij zelf uitvoeren als voor de taken die zij mandateren aan omgevingsdiensten. Provincies en gemeenten zijn dan ook verantwoordelijk voor de financiering van deze taken. De rijksoverheid keert via een algemene uitkering in het gemeentefonds middelen uit voor dekking van de kosten van de bevoegde gezagen. Deze middelen zijn voor gemeenten en provincies vrij besteedbaar. Het is de keuze van de bevoegde gezagen hoeveel geld zij willen vrijmaken voor het uitvoeren van de VTH-taken, waaronder het verlenen van vergunningen en uitvoeren van controles.

28

Vraag:

Wat is de rol van de ILT in het geld voor het VTH-stelsel?

Antwoord:

Voor de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) heeft het vorige kabinet structureel € 18 miljoen per jaar beschikbaar gesteld. Daar bovenop is structureel € 6 miljoen per jaar beschikbaar voor de Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT IOD), om de opsporingscapaciteit te vergroten.

29

Vraag:

Wat is de verhouding tussen inzet op geluidshinder van windturbines, spoorwegen, wegverkeer en luchtvaart?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor wet- en regelgeving op het gebied van geluid. Het beleid is gericht op preventie van blootstelling aan omgevingslawaai in het geval van nieuwe situaties, op beheersing van het geluid (stand still) in het geval van bestaande situaties, en daarnaast op het terugbrengen van geluid door sanering van de hoogst belaste locaties.

Het zwaartepunt van de inzet ligt bij de sanering van de hoogst belaste locaties langs de landsdekkende netwerken van wegen en spoorwegen. Daarbij is de langjarige inzet op wegen en spoorwegen ongeveer gelijk verdeeld. Van jaar tot jaar varieert de verhouding tussen bestedingen voor geluidsmaatregelen aan windturbines, spoorwegen, wegverkeer en luchtvaart, vanwege het verschil in kasritme tussen de verschillende programma's.

De doelstelling uit de Luchtvaartnota dat de geluidshinder door luchtvaart moet afnemen leidt niet tot maatregelen die door IenW worden gefinancierd, maar door de luchtvaartsector zelf. De kosten voor een nieuw geluidsisolatie-programma, in vervolg op vergelijkbare programma's rondom Schiphol in het verleden, worden betaald via een heffing die het Rijk aan de luchthavens oplegt.

Voor windturbines zet IenW in op geluidnormering die in lijn is met de bescherming tegen geluidshinder van overige geluidbronnen. Eventuele maatregelen vallen niet onder de begroting van IenW.

Er zijn ook kosten die niet aan één van de geluidbronsorten kunnen worden toegerekend, zoals de kosten voor de centrale voorziening geluidgegevens, het digitale systeem waarin geluidgegevens verzameld worden voor ruimtelijke planvorming onder de Omgevingswet.

30

Vraag:

Hoe is de keuze gemaakt om nu 12,6 miljard euro te begroten om Nederland te blijven beschermen tegen hoog water met hogere dijken, terwijl de Deltacommissaris zegt dat er eigenlijk 24 miljard nodig is?

Antwoord:

De € 12,6 miljard is gebaseerd op de geïndexeerde jaarlijkse bijdragen van waterschappen en Rijk tot 2050. De € 24 miljard die de Deltacommissaris noemt is gebaseerd op een eerste grove inschatting van de waterschappen in 2023, met hele grote onzekerheden⁹. In de herijking van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) wordt eerst gewerkt aan een aanscherping van die opgave. Eind 2025 wil het Ministerie van IenW

⁹ Kamerstukken 31 710, nr. 82

komen tot nieuwe afspraken met de waterschappen, zoals in het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma aangekondigd.

31

Vraag:

Heeft het Ministerie van IenW een rol in de financiering van verwijdering staalslakken, die provincies en gemeentes veel geld gaat kosten?

Antwoord:

In het kader van de zorgplicht is een toepasser, bij (dreigende) bodemverontreiniging of aantasting, verplicht tot het nemen van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden gevraagd. Dit gaat zowel om het voorkomen als het ongedaan maken van verontreinigingen en aantastingen.

Als een verontreiniging is ontstaan is het niet altijd nodig en verplicht om de staalslakken te verwijderen. Soms zijn andere maatregelen doelmatiger. De motivering van de juiste maatregelen ligt bij het bevoegd gezag. De kosten voor het nemen van maatregelen liggen bij de overtreders. Dat is de opdrachtgever samen met de toepasser. In werken waar Rijkswaterstaat de opdrachtgever is ligt de financiering voor het nemen van maatregelen bij het Ministerie van IenW en bij de aannemer die het werk heeft uitgevoerd. In situaties waar de provincie, de gemeente of een private partij de opdrachtgever is heeft het ministerie geen rol in de financiering.

32

Vraag:

Hoe wordt de relatie tussen klimaat, milieu, landbouw en biodiversiteit gewaarborgd?

Antwoord:

Werken aan een beter milieu heeft relaties met diverse andere opgaven. Het beschermen van een gezonde leefomgeving werkt vaak dezelfde kant op als de aanpak van klimaatverandering, de inzet voor biodiversiteit, een circulaire economie en verduurzaming van de landbouw. Maar soms werken maatregelen niet dezelfde kant op. Het Nationaal Milieuprogramma (NMP) zal de focus op de aanpak van vervuiling leggen. Het zal daarmee zorgen voor een fundament onder het milieubeleid door richting te geven aan te maken keuzes. Het kabinet heeft al een inzet op de andere maatschappelijke opgaven zoals klimaatverandering, verlies aan biodiversiteit. Het opstellen van het NMP richt zich op de samenhang in en bijdrage aan de aanpak van andere maatschappelijke opgaven.

33

Vraag:

Wordt er geld uitgetrokken voor onderzoeken in 2025 over financiële prikkels om te kunnen komen tot een circulaire economie?

Antwoord:

Financiële prikkels voor een circulaire economie zijn een belangrijk aandachtspunt. In 2025 worden er verschillende onderzoeken op dit onderwerp afgerond, onder andere: een breed onderzoek naar mogelijke maatregelen met financiële prikkels die de ontwikkeling naar een circulaire economie ondersteunen, een onderzoek naar hoe het instrument uitgebreide producentenverantwoordelijkheid meer gericht kan worden op circulariteit, en een onderzoek naar een plastic-heffing. In aanvulling zal in 2025 nader onderzoek worden gedaan naar betere financiële prikkels voor circulaire economie, voortbouwend op de resultaten van de hiervoor genoemde onderzoeken.

34

Vraag:

Wat is de rol van het Ministerie van IenW in de te ontwikkelen Nota Ruimte?

Antwoord:

Het Ministerie van I&W schrijft mee aan de Nota Ruimte omdat het ministerie een belangrijke positie heeft in de fysieke leefomgeving. Het is beleidsverantwoordelijk voor de onderwerpen water, bodem, milieu, circulaire economie, mobiliteit, luchtvaart en scheepvaart en daarnaast voor de ruimtelijke ordening van de ondergrond en op de Noordzee. Deze onderwerpen komen ook aan bod in de Nota Ruimte.

35

Vraag:

Welke stappen overweegt u concreet om waterkwaliteit aan te pakken?

Antwoord:

Voor het verbeteren van de waterkwaliteit en het behalen van de KRW-doelen in 2027 is begin 2023 gestart met het impulsprogramma KRW. Dit impulsprogramma is erop gericht om alles op alles te zetten om in 2027 te voldoen aan de doelen van de KRW. Er wordt onder andere hard gewerkt om alle ruim 1700 maatregelen die zijn opgenomen in de stroomgebiedbeheersplannen voor 2027 te hebben uitgevoerd, er vindt extra inzet plaats om vergunningen van lozingen te herzien en er wordt een extra stap gezet om afvalwater te zuiveren van microverontreinigingen als medicijnresten.

De tussenevaluatie KRW zal eind 2024 verschijnen en geeft inzicht in verwacht doelbereik in 2027 en wat er mogelijk aanvullend nodig is aan maatregelen. In de Kamerbrief voortgang waterkwaliteit en KRW impulsprogramma van 27 juni 2024 staat een uitvoerig overzicht van alle stappen, acties en maatregelen¹⁰.

36

Vraag:

Welke stappen en middelen zijn er gereserveerd om lichtvervuiling aan te pakken?

Antwoord:

Lichthinder is een thema dat decentrale overheden moeten afwegen. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bevat daarom geen rijksinstructieregels voor lichthinder.

Voor een aantal specifieke situaties zijn wel kaders en richtlijnen opgesteld. Zo staan voor kunstlicht in de tuinbouw bij kassen rijksregels in het Besluit activiteiten leefomgeving. Rijkswaterstaat beperkt lichthinder in relatie tot (beschermd) diersoorten door technische maatregelen voor te schrijven, zoals de toepassing van afgeschermd armaturen in natuurgebieden.

Het is aan de gemeenten in hoeverre zij in hun Omgevingsvisie en Omgevingsplan aandacht besteden aan lichthinder. Het Informatiepunt Leefomgeving biedt hiervoor een leidraad om beleid voor lichthinder uit te werken. Op de IenW begroting zijn geen specifieke middelen gereserveerd om lichtvervuiling aan te pakken.

37

Vraag:

¹⁰ Kamerstukken 27 625, nr. 672

Hoeveel kosten hebben overheidsinstanties al gemaakt om PFAS-vervuiling van de industrie op te ruimen? En hoeveel geld is hier het komend jaar voor gereserveerd?

Antwoord:

Sinds 2021 stelt lenW middelen aan bevoegde overheden beschikbaar voor de aanpak van bodemverontreiniging met PFAS via de tijdelijke regeling uitkering Bodem 2024–2030. Tot nu toe is circa € 50 miljoen uitgekeerd. De meeste projecten zijn nog in uitvoering, dus niet alle kosten zijn al gemaakt. Vanuit lenW is jaarlijks gemiddeld € 23 miljoen gereserveerd voor de ondersteuning van bevoegde gezagen. Dit zijn niet de kosten van alle overheden, maar alleen de bijdrage vanuit het rijk voor de kosten die andere overheden maken. Deze regeling is bedoeld voor situaties waarin de kosten niet kunnen worden verhaald op de vervuiler of waarin de aanpak wegens de risico's niet kan wachten op de uitkomst van het juridisch traject voor kostenverhaal.

38

Vraag:

Hoeveel kosten hebben overheidsinstanties al gemaakt om granulietvervuiling van de industrie op te ruimen? En hoeveel geld is hier het komend jaar voor gereserveerd?

Antwoord:

Granuliet wordt geproduceerd uit fijne deeltjes die overblijven na het breken en zeven van graniet en zandsteen. Granuliet valt onder de reikwijdte van de definitie van grond in het Besluit bodemkwaliteit en kan dus binnen de gestelde kaders als zodanig worden toegepast. Er is geen sprake van het opruimen van granuliet, overheden hebben daar geen kosten voor gemaakt en er is daarom ook geen geld voor gereserveerd.

39

Vraag:

Hoeveel kosten hebben overheidsinstanties al gemaakt om vervuiling van staalslak in het milieu op te ruimen? En hoeveel geld is hier het komend jaar voor gereserveerd?

Antwoord:

De kosten voor het nemen van maatregelen liggen bij de overtreders. Dat is de opdrachtgever samen met de toepasser. In situaties waar de provincie, de gemeente of een private partij de opdrachtgever is, heeft het ministerie geen rol in de financiering. Op de gemaakte kosten door andere overheden of private partijen heeft het Ministerie van lenW geen zicht.

In werken waar Rijkswaterstaat de opdrachtgever is ligt de financiering voor het nemen van maatregelen bij het Ministerie van lenW en bij de aannemer die het werk heeft uitgevoerd. In werken van Rijkswaterstaat is geen aanleiding geweest om staalslakken te verwijderen vanwege milieuverontreinigingen. Er zijn daarom ook geen kosten gemaakt met die aanleiding. Omdat er ook niet verwacht wordt dat dit in de toekomst noodzakelijk is, is er geen geld voor gereserveerd.

40

Vraag:

Hoe wordt «de vervuiler betaalt» toegepast in vervuiling van water, grond en luchtkwaliteit?

Antwoord:

Toepassing van het milieubeginsel «de vervuiler betaalt» is gebaseerd op het basisprincipe dat degene die de vervuiling veroorzaakt de milieu-

kosten moet betalen. Het zorgt ervoor dat de kosten van vervuiling niet op de samenleving worden afgewenteld. Ook helpt het duurzame bedrijven om beter te kunnen concurreren.

Uit diverse studies blijkt dat een bredere toepassing van het principe zou helpen om emissies naar bodem, water en lucht verder terug te dringen of te voorkomen. Er zijn al diverse voorbeelden waar het principe wordt toegepast: er zijn bijvoorbeeld verontreinigingsheffingen voor lozingen op oppervlaktewater. Lawaaiige vliegtuigen betalen op Schiphol meer landingsgeld dan stillere vliegtuigen. Voor zwaardere voertuigen moet een hogere motorrijtuigenbelasting worden betaald. In het klimaatdomein is er een emissiehandelssystemen voor de uitstoot van broeikasgassen waaronder CO₂. In het domein rond afval en circulaire economie bestaan er statiegeld, afvalstoffenheffingen en uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

In het kader van de Actieagenda Industrie en Omwonenden en het Nationaal Milieuprogramma (NMP) wordt onderzocht of in het instrumentarium voor het terugdringen van vervuiling het beginsel «de vervuiler betaalt» een stevigere plek kan krijgen.

41

Vraag:

In acht nemend dat bodemdaling versneld wordt door lage waterstanden – wat is de rol van het Ministerie van IenW in de aanpak van bodemdaling?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW richt zich op het zoveel mogelijk remmen van bodemdaling ter beperking van nadelige gevolgen als schade aan funderingen en infrastructuur, grotere kans op wateroverlast, vergroting van overstromingsrisico's, verslechtering van waterkwaliteit (verziltning), verdroging van natuurgebieden en broeikasgasemissies. IenW werkt samen met de Ministeries van VRO en LNV aan een nationale funderingsaanpak.

Wat betreft infrastructuur laat IenW een kwetsbaarheidsanalyse uitvoeren. Deze wordt in 2026 naar de Tweede Kamer verzonden.

Verder worden in het kader van het Deltaprogramma Ruimtelijke Klimaatadaptatie door overheden stresstesten uitgevoerd. Daarin wordt ook de kwetsbaarheid voor bodemdaling meegenomen. Deze vormen de basis voor maatregelen ten aanzien van klimaatadaptatie.

Om bodemdaling in laagveengebieden te remmen en de CO₂-uitstoot in 2030 te verminderen met 1 megaton wordt samen met LNV ingezet op verhoging van de grondwaterstand in veenweidegebieden. Provincies werken dit uit in gebiedsplannen.

In het beleidsprogramma Bodem, Ondergrond en Grondwater wordt de rol en strategie van IenW op het gebied van bodemdaling uitgewerkt. Dit programma wordt in 2026 naar Tweede Kamer verzonden. Om goed gefundeerde beleidskeuzes te kunnen maken, werkt IenW nauw samen met kennisinstellingen. Zo ondersteunt IenW het NWA onderzoeksprogramma «Living on Soft Soils Subsidence and Society». Ook subsidieert IenW het Kenniscentrum voor Bodemdaling en Funderingen dat gevestigd is in Gouda. Dit centrum heeft als doel om kennis te verspreiden en toegepaste kennis te ontwikkelen en dient als loketfunctie voor professionals en particulieren.

42

Vraag:

Hoe ziet de financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) er precies uit? Is er voldoende geld beschikbaar om de normering voor dijkveiligheid in 2050 te halen? Zo ja, waar baseert u dat op?

Antwoord:

Met de wetwijziging in 2014 is afgesproken dat Rijk en waterschappen ieder 50% bijdragen aan de financiering van het HWBP. Destijds ging het samen om ongeveer € 360 miljoen per jaar. Deze bedragen zijn jaarlijks geïndexeerd en inmiddels betreft het ongeveer € 450 miljoen per jaar. Als deze bedragen worden doorgetrokken tot 2050 en daar wordt afgehaald wat reeds is uitgegeven, dan is er nu nog ongeveer € 12,6 miljard beschikbaar voor HWBP-projecten.

In de Kamerbrief die op 8 november 2023 aan de Kamer is toegestuurd¹¹ is aangegeven dat de waterschappen inschatten dat ze tot 2050 ca 2.000 kilometer moeten versterken en dat de kosten daarvan circa € 24 miljard zijn, met bandbreedte tussen de € 15,7 miljard en € 32,9 miljard. Op basis van die beelden staat de HWBP-opgave binnen de huidige kaders onder druk.

Dit was echter een eerste inschatting met grote onzekerheden en toen is ook aangegeven dat die opgave eerst moet worden aangescherpt. Daar is het ministerie nu samen met de waterschappen mee bezig in de herijking van het HWBP, die in het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma is aangekondigd. Eind 2025 wil de Minister van IenW daar met hen afspraken over maken.

43

Vraag:

Wat is de inzet in het HWBP om dijken standaard biodiverser in te richten?

Antwoord:

Op verschillende manieren wordt – daar waar mogelijk – ingezet om dijken biodiverser in te richten. Zo is de inzet van de partners in het HWBP om standaard biodiverser grassoorten te benutten. Dit sluit ook aan op de biodiversiteitsdoelstellingen van de waterschappen. In juni jongleden zijn de resultaten van het innovatieproject Future dikes opgeleverd. Een conclusie is dat bloemrijke dijken sterk zijn en bijdragen aan de biodiversiteit. De uitgewerkte aanpak is ook betaalbaar. De waterschappen gaan verder met dit project om praktijkervaring te delen en het beheer van dijken af te stemmen op deze aanpak.

44

Vraag:

Wat komt er terug voor het geschrapte NPLG om de doelen rondom water, klimaat en stikstof wel te behalen?

Antwoord:

Het kabinet staat voor het behalen van de internationale doelen zoals de KRW-doelen. Het stoppen van het NPLG verandert dit niet. In de plaats van het NPLG zal de Minister van LNV met een alternatieve aanpak komen, de contouren van de alternatieve aanpak worden voor het einde van 2024 naar de Kamer gestuurd. Dan zal ook duidelijk worden hoe de doelen rondom water, klimaat en stikstof daarin meegenomen worden.

45

Vraag:

Hoe kan het dat Tata Steel desondanks jaarlijks ruim 54 kg giftig kwik uitstoot naar de lucht, en ruim 3 kg kwik loost op het oppervlaktewater,

¹¹ Kamerstukken 31 710, nr. 82

gelet op de minimalisatieverplichting die geldt voor zeer zorgwekkende stoffen?

Antwoord:

Tata Steel is, net zoals andere bedrijven in Nederland, gehouden aan de wetgeving op het gebied van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Hiervoor geldt een minimalisatieplicht. Kwik is een ZZS. Dat betekent dat Tata Steel de emissies ervan moet voorkomen of, als dat niet mogelijk is, zo ver mogelijk reduceren. Het bedrijf moet hierover iedere 5 jaar rapporteren aan het bevoegd gezag via een vermijdings- en reductieprogramma. Het bevoegd gezag beoordeelt deze programma's.

46

Vraag:

Kunt u bevestigen dat het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL), dat stelt dat bedrijven alle passende en preventieve maatregelen moeten nemen tegen aantasting van de gezondheid, verder dient te gaan dan alleen de lijst met Best Beschikbare Technieken (BBT) uit de Best Available Technique Reference Document (BREF's) in de Europese Richtlijn Industriële Emissies? In elk geval als de volksgezondheid daar aanleiding toe geeft? Zo ja, zijn de omgevingsdiensten bezig omgevingsvergunningen aan te passen naar implementatie van best beschikbare technieken (BBT) op basis van wat nodig is voor de volksgezondheid?

Antwoord:

Het klopt dat binnen het stelsel van de Omgevingswet het bevoegd gezag voor vergunningen ook een gezonde leefomgeving mee moet nemen in een beoordeling. Bedrijven moeten op basis daarvan maatregelen nemen. Het toetsen aan de beste beschikbare technieken is slechts een onderdeel van de beoordeling die het bevoegd gezag maakt. Over het algemeen vallen de grotere bedrijven onder de reikwijdte van de Richtlijn Industriële Emissies (RIE). Hun vergunningen worden door het bevoegd gezag getoetst aan de Europese documenten met beste beschikbare technieken (BBT), zoals vastgelegd in de Best Available Technique Reference Documents (BREF's). Er wordt echter ook getoetst of de activiteiten niet leiden tot overschrijding van milieukwaliteitsnormen, zoals de luchtkwaliteit in de omgeving. Die beoordeling van geval tot geval kan ertoe leiden dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Omgevingsdiensten passen dit nu al toe. Verder onderzoekt het Rijk op dit moment samen met gemeenten en provincies hoe gezondheid volwaardig mee te nemen bij afwegingen rond vergunningverlening.

47

Vraag:

Wie is verantwoordelijk voor de VTH voor water, zowel indirecte als directe lozingen, inzake Tata Steel?

Antwoord:

De bevoegdheid voor directe lozingen in Rijkswateren ligt bij Rijkswaterstaat, terwijl lozingen in regionale wateren onder de verantwoordelijkheid van het Waterschap vallen. Indirecte lozingen worden, afhankelijk van de complexiteit van het bedrijf, gereguleerd door de gemeente of provincie. In beide gevallen voert de omgevingsdienst deze taken uit.

Tata Steel beschikt voor de directe lozingen over een vergunning van Rijkswaterstaat en voor de indirecte lozingen over een vergunning van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, namens de Provincie Noord-Holland.

48

Vraag:

Welke maatregelen neemt het Rijk als het gaat om het muskusratproof maken van dijken zoals graafwerende maatregelen (waardoor geen muskusratten te hoeven worden gedood)?

Antwoord:

De Minister van LVVN is verantwoordelijk voor de implementatie in Nederland van het Europese beleid ten aanzien van invasieve uitheemse soorten, zoals de muskusrat.

De waterschappen hebben een langetermijnvisie, die uitgaat van het terugdringen van muskusratten tot de landsgrens. Verder wordt aandacht gevraagd bij aangrenzende buurlanden voor de problematiek van de muskusratten.

Met deze werkwijze wordt zo veel mogelijk voorkomen dat schade door muskusratten ontstaat aan dijken.

Rijkswaterstaat doet zelf niet aan muskusrattenbestrijding, dat is wettelijk een taak voor de provincies en waterschappen. Rijkswaterstaat inspecteert de dijken en dammen die in eigen beheer zijn op de nadelige effecten van graverij door o.a. muskusratten. Eventuele schade wordt hersteld als onderdeel van het reguliere beheer en onderhoud.

49

Vraag:

Hoeveel geld heeft het rijk de afgelopen 10 jaar besteed aan het muskusratproof maken van dijken?

Antwoord:

De dijken en dammen in beheer van Rijkswaterstaat zijn veelal harde constructies, die met name bestaan uit steen, asfalt of stalen damwanden, waar schade door graverij van muskusratten niet of nauwelijks kan optreden.

Deze dijken en dammen zijn in hoge mate al muskusratproof uit de aard van de constructie. Deze situatie verschilt van de waterschappen, die hebben ook het regionale watersysteem met sloten en kanalen in beheer en daarmee een veel groter areaal waar schade door de muskusrat kan optreden.

50

Vraag:

Wat is er komende jaren begroot voor het muskusratproof maken van dijken, zoals graafwerende maatregelen (zodat de muskusratten niet hoeven te worden gedood)?

Antwoord:

Maatregelen om de dijken en dammen in het beheer van Rijkswaterstaat muskusratproof te maken zijn niet nodig, aangezien door de aard van de constructie schade door graverij van muskusratten niet of nauwelijks kan optreden. Zie ook het antwoord op vraag 49. Het reguliere beheer en onderhoud is afdoende.

51

Vraag:

Kunt u een overzicht sturen van de onderzoeken die bekend zijn bij het ministerie over de meest effectieve manieren om dijken muskusratproof te maken zonder dat de muskusrat daarvoor gedood hoeft te worden?

Antwoord:

Maatregelen om de dijken en dammen in het beheer van Rijkswaterstaat muskusratproof te maken zijn niet nodig, aangezien door de aard van de

constructie schade door graverij van muskusratten niet of nauwelijks kan optreden. Zie ook het antwoord op vraag 49. Het reguliere beheer en onderhoud is afdoende.

52

Vraag:

Hoeveel unieke bezoekers hebben er in de maand augustus gekeken op de website zwemwater.nl?

Antwoord:

In augustus dit jaar had de website 189.843 unieke bezoekers die bij elkaar ruim 300.000 keer de site bezochten.

Daarnaast is de Zwemwater-app door 73.000 mensen geïnstalleerd. Van appgebruikers wordt niet geregistreerd hoe vaak zij informatie opvragen.

53

Vraag:

Hoeveel infrastructuur- en andere bouwprojecten ondervinden momenteel vertraging of enige andere vorm van hinder door een tekort aan stikstofruimte of haperende vergunningverlening? Kunt u een totaal overzicht toesturen uitgesplitst naar project?

Antwoord:

De combinatie van de stikstofproblematiek, de financiële opgaven en de personele krapte heeft geleid tot een herprioritering van projecten¹². De stikstofproblematiek blijft de komende jaren voor zowel de projecten die in het kader van de herprioritering gepauzeerd zijn als de overige MIRT-projecten een belangrijke beperkende factor. Tijdens het Commissiedebat van 5 juli 2023 is de Kamer toegezegd om voor de gepauzeerde projecten te motiveren wat onze ervaringen zijn op het gebied van stikstof en welke verwachtingen we op grond van die ervaringen hebben voor deze projecten. Deze inzichten en verwachtingen zijn met de Kamer gedeeld, zowel voor de gepauzeerde projecten als de acht projecten die uitgezonderd zijn van de herprioritering¹³.

54

Vraag:

Wat zijn de kosten van het terugdraaien van de versoering van de gewichtscorrectie in de berekening van de motorrijtuigenbelasting (mrb) voor elektrische auto's van de voorgenomen 25 procent terug naar 40 procent gewichtscorrectie?

Antwoord:

In de voorjaarsnota is een tariefskorting van 40% in 2026 aflopend tot 30% in 2030 opgenomen. Na actualisatie van deze raming is er vanwege de hogere kosten voor gekozen om de tariefskorting te versoberen naar 25% tot en met 2029.

Bij de keuze voor de maatvoering van 40% uit de Voorjaarsnota worden de budgettaire effecten opnieuw geraamd op basis van de meest actuele inzichten. Op basis van de huidige stand van zaken zou de maatregel daardoor € 137 miljoen meer kosten in 2026, oplopend tot € 530 miljoen in 2030 (cumulatief '25-'30 is dit € 1.216 miljoen). Indien compensatie van de provincies gewenst is, zijn de extra kosten voor het compenseren € 61 miljoen in 2026 tot € 124 miljoen in 2030 (cumulatief '25-'30 is dit € 483 miljoen). Het totale overzicht staat weergegeven in de onderstaande tabel.

¹² Kamerstukken 36 200 A, nr. 78

¹³ Kamerstukken 36 410 A, nr. 9

In het certificeringsproces van de raming is in de laatste fase nog een wijziging geweest t.o.v. van de reeks uit de miljoenennota in tabel 6 (regel 15 en 16). Daardoor vallen de kosten van de tariefkorting lager uit.

kosten terugdraaien MN25 in mln. € prijspeil 2024, minteken (-) = saldoverslechterend/lastenverlichtend	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	struc.
MN25 korting 25% t/m 2029 t.o.v. geen korting	100%	75%	25%	25%	25%	25%	0%	0%
mrb korting	0	- 6	- 203	- 289	- 318	- 355	24	6
opcenten PF	0	0	- 96	- 117	- 141	- 149	- 153	0
maatvoering uit voorjaarsnota t.o.v. geen korting	100%	75%	40%	40%	40%	35%	30%	0%
mrb korting	0	- 44	- 340	- 444	- 517	- 512	- 506	- 4
opcenten PF	0	0	- 157	- 195	- 244	- 266	- 277	0
Verschil								
mrb korting	0	- 38	- 137	- 155	- 199	- 157	- 530	- 10
Opcenten PF	0	0	- 61	- 78	- 103	- 117	- 124	0

55

Vraag:

Klopt het dat er nieuwe afspraken gemaakt worden over de berekening van de bijdrage voor de OV-studentenkaart en dat het rijk hierdoor minder gaat bijdragen aan de OV-studentenkaart?

Antwoord:

Het Ministerie van OCW geeft aan dat er geen nieuwe afspraken over de berekening van de bijdrage voor het studentenreisproduct zijn. Het Ministerie van OCW heeft een contract met vervoerders. Daarin is afgesproken op welke wijze de vergoeding voor het studentenreisproduct wordt bepaald. Dit is niet gewijzigd.

Eén van de afspraken is dat het Ministerie van OCW de kaartprijzen driejaarlijks herijkt op basis van het gemiddeld aantal gereisde kilometers van studenten. Vorig jaar is afgesproken dat er incidenteel al na één jaar weer een nieuwe herijking zou plaatsvinden. Dit herijkingsonderzoek loopt op dit moment en wordt naar verwachting eind november vastgesteld. Op dit moment is nog niet bekend welke gevolgen de herijking heeft voor de vergoeding vanaf 2025.

56

Vraag:

Hoeveel openstaande vacatures zijn er op dit moment bij lenW?

Antwoord:

Op dit moment staan voor lenW totaal 578 vacatures open. Dit zijn zowel de vacatures die intern lenW geworven worden, als de vacatures die buiten lenW zijn opengesteld. Hiervan zijn 395 vacatures bij Rijkswaterstaat.

57

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van de 22 procent korting op het ambtelijk apparaat voor de capaciteit van het ministerie? Kunnen de onderliggende notities die op het ministerie hierover zijn gemaakt met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen

per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

58

Vraag:

Is inzichtelijk wat de gevolgen zijn van de korting van 10 procent op de brede doelen uitkering (BDU) voor het regionaal openbaar vervoer in de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag? Zo ja, wat zijn de gevolgen?

Antwoord:

Aan de vervoerregio's is gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10% taakstelling op de BDU Verkeer en Vervoer. De vervoerregio's hebben onder meer aangegeven dat de budgetkorting gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven en/of het OV-voorzieningsniveau in stad- en streekvervoer. Dit heeft daarmee gevolgen voor de reizigers. lenW is met de vervoerregio's in gesprek om de precieze gevolgen van deze budgetkorting uit het Hoofdlijnenakkoord nader in kaart te brengen.

59

Vraag:

Vanaf wanneer kunnen reizigers zonder in Maastricht uit te stappen om opnieuw in te checken over het gehele traject van de drielandenlijn (Luik-Maastricht-Aachen) reizen met een reisproduct?

Antwoord:

Op dit moment kan gebruik worden gemaakt van de reisproducten die reeds voor de start van de Drielandentrein gebruikt werden. Daarbij gaat het ook om doorgaande ticketmogelijkheden die op de internationale sites van de betreffende vervoerders verkrijgbaar zijn.

Voor het Nederlandse en Duitse deel van de Drielandentrein kunnen reizigers al gebruik maken van een OV-chipkaart. De OV-chipkaartpalen staan dus ook op het Duitse gedeelte van het traject. Vervoerders werken aan de mogelijkheid om ook tussen Maastricht en Luik met een OV-chipkaart te kunnen betalen. Wanneer OV-Pay is ingevoerd kan een reiziger zonder opnieuw in te checken reizen op het gehele traject van de Drielandentrein. Het streven is om vanaf 2026 OV-Pay landelijk uitgerold te hebben.

60

Vraag:

Kan een overzicht gegeven worden van het percentage uitval van treinen op de volgende internationale trajecten?

- NJ Amsterdam-Wenen/Innsbruck
- NJ Amsterdam-Bazel/Zurich
- ICE Amsterdam-Frankfurt
- IC Amsterdam-Berlijn
- IC Amsterdam-Brussel

- Eurostar Amsterdam-Parijs
- Eurostar Amsterdam-Londen

Antwoord:

Nee, dat overzicht bestaat niet. NS rapporteert halfjaarlijks over haar prestaties zoals afgesproken in de HRN-concessie. Daaruit kan echter niet tot op verbindingenniveau de prestaties van internationale treinen worden afgelezen. ProRail maakt gebruik van een dashboard op haar website om haar eigen presentatieindicatoren te monitoren. Dit geeft op hoofdlijnen een beeld van de prestaties, maar geen exacte cijfers per type treinproduct.

61

Vraag:

Kan een actueel overzicht gegeven worden van de personeelstekorten in het OV (machinisten, conducteurs, veiligheid en servicemedewerkers en technisch en onderhoudspersoneel)?

Antwoord:

Er is geen actueel overzicht van de personeelstekorten bij alle bedrijven die actief zijn in de OV-sector. De aanpak van de personeelstekorten ligt primair bij de vervoersbedrijven. Zij zetten afgelopen jaar vol in op wervingscampagnes.

In de ov-sector geldt dat het werknemersbestand relatief oud is. De ov-bedrijven geven aan dat er hierdoor een hoge uitstroom is en relatief veel werknemers minder gaan werken. Ook zien zij dit als een reden van een relatief hoog verzuim. Door de wervingsacties wordt het personeelsbestand verjongd.

Voor het stad- en streekvervoer geldt over het algemeen voor elke regio dat de instroom op peil is en er een stijgende lijn merkbaar is. De regionale ov-bedrijven verzorgen elk meer opleidingscapaciteit en de sector heeft met het CBR gezorgd voor voldoende examencapaciteit. Het lukt de regionale vervoerders in het algemeen de uitval te beperken en de afgesproken dienstregeling te realiseren.

In 2022 heeft NS een integrale aanpak opgesteld om het personeelstekort en de impact daarvan voor de reizigers zoveel mogelijk te verkleinen. Ook voor onderhoudspersoneel is daar vorig jaar aanvullend nog een aanpak voor opgesteld. NS rapporteert ieder kwartaal over de ontwikkelingen rond personeelscapaciteit. Door de grote wervingsinspanningen in de afgelopen periode heeft NS op dit moment voldoende capaciteit om de afgesproken dienstverlening te bieden. Bij medewerkers Veiligheid en Service en bij monteurs ziet NS nog wel tekorten.

Met het oog op de aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt in de komende jaren blijven de vervoerders zich inzetten op de integrale aanpak van personeelstekorten.

62

Vraag:

Is er een beoordeling gemaakt van wat de administratieve voordelen zijn die rechtvaardigen om de BDU te korten met 10 procent? Zo ja, kunnen deze stukken met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord:

De SPUK-maatregel uit het Hoofdlijnenakkoord beoogt in algemene zin de autonomie van gemeenten te vergroten door de middelen beleids- en bestedingsvrij uit te keren en administratieve- en controlelasten te

verminderen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregel.

De administratieve voordelen per specifieke uitkering verschillen. Er is geen specifieke beoordeling gemaakt per specifieke uitkering. Dus ook niet voor de BDU. Er heeft geen separate beoordeling plaatsgevonden naar administratieve voordelen bij de BDU.

63

Vraag:

Klopt het dat er door de korting op de BDU minder dienstregelingen gereden kunnen worden?

Antwoord:

Aan de vervoerregio's is gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10% taakstelling op de BDU Verkeer en Vervoer. De vervoerregio's hebben onder meer aangegeven dat de budgetkorting gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven en/of het OV-voorzieningsniveau in stad en streek. Dit heeft daarmee gevolgen voor de reizigers. IenW is met de vervoerregio's in gesprek om de precieze gevolgen van deze budgetkorting uit het Hoofdlijnenakkoord nader in kaart te brengen.

64

Vraag:

Klopt het dat er door de korting op de BDU de kans bestaat dat de kaartjes extra hard stijgen? En hierdoor steeds minder mensen met het OV kunnen reizen?

Antwoord:

Aan de vervoerregio's is gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10% taakstelling op de BDU Verkeer en Vervoer. De vervoerregio's hebben onder meer aangegeven dat de budgetkorting gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven en/of het OV-voorzieningsniveau in stad- en streekvervoer. Dit heeft daarmee gevolgen voor de reizigers. IenW is met de vervoerregio's in gesprek om de precieze gevolgen van deze budgetkorting uit het Hoofdlijnenakkoord nader in kaart te brengen.

65

Vraag:

Wat voor gevolgen heeft de korting van 10 procent op de BDU op toekomstige ontsluiting van woningbouw door de vervoersregio's?

Antwoord:

Aan de vervoerregio's is gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10% taakstelling op de BDU Verkeer en Vervoer. De vervoerregio's hebben onder meer aangegeven dat de budgetkorting gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven en/of het OV-voorzieningsniveau in stad- en streekvervoer. Dit heeft daarmee gevolgen voor de reizigers. IenW is met de vervoerregio's in gesprek om de precieze gevolgen van deze budgetkorting uit het Hoofdlijnenakkoord nader in kaart te brengen.

66

Vraag:

Op welke manier draagt de korting van 10% aan de BDU bij aan dit doel uit het regeerprogramma om het regionale OV te versterken en belangrijke voorzieningen voor alle Nederlanders bereikbaar te houden?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW draagt zorg voor een betaalbaar OV voor iedereen. Vorig jaar zijn hiertoe als gevolg van de motie Bikker c.s. veel

extra middelen beschikbaar gesteld voor het regionaal OV. De korting op de BDU draagt niet bij aan het doel om het regionale OV te versterken, maar komt voort uit de SPUK-maatregel om gemeenten meer autonomie en minder verantwoordingslasten te geven over de besteding van middelen.

67

Vraag:

Welk percentage van de regionale grensoverschrijdende treinen valt uit? Kan dit per lijn in een schema worden weergegeven?

Antwoord:

lenW beschikt niet over de gegevens die worden gevraagd. Decentrale overheden zijn in de meeste gevallen verantwoordelijk voor de regionaal grensoverschrijdende lijnen, omdat deze als zodanig onderdeel zijn van een regionale OV-concessie of een specifieke concessie. De twee uitzonderingen zijn Antwerpen-Rosendaal en Maastricht-Luik, die beide onderdeel zijn van de hoofdrailnetconcessie. Volgens de website van ProRail was het percentage uitgevallen treinen op het traject Antwerpen-Rosendaal in de afgelopen 12 maanden 2,1%. Voor Maastricht-Luik was dat 11,9%. Dit hoge cijfer is vooral te wijten aan de verstoring op dit baanvak gedurende een groot deel van juni vanwege overstromingen in België.

68

Vraag:

Wat zijn de mogelijke gevolgen van de korting van 10 procent op de BDU voor het regionaal openbaar vervoer in de grote steden en de regio eromheen?

Antwoord:

Aan de vervoerregio's is gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10% taakstelling op de BDU Verkeer en Vervoer. De vervoerregio's hebben onder meer aangegeven dat de budgetkorting gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven en/of het OV-voorzieningsniveau in stad- en streekvervoer. Dit heeft daarmee gevolgen voor de reizigers. lenW is met de vervoerregio's in gesprek om de precieze gevolgen van deze budgetkorting uit het Hoofdlijnenakkoord nader in kaart te brengen

69

Vraag:

Wat zijn de mogelijke gevolgen van de 10 procent korting op de BDU voor de toekomstige ontsluiting van nieuwbouwprojecten in de regio? Kan dat inzichtelijk worden gemaakt per project?

Antwoord:

Aan de vervoerregio's is gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10% taakstelling op de BDU Verkeer en Vervoer. De vervoerregio's hebben onder meer aangegeven dat de budgetkorting gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven en/of het OV-voorzieningsniveau in stad- en streekvervoer. Dit heeft daarmee gevolgen voor de reizigers. lenW is met de vervoerregio's in gesprek om de precieze gevolgen van deze budgetkorting uit het Hoofdlijnenakkoord nader in kaart te brengen

70

Vraag:

Wat is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting?

Antwoord:

In lijn met de Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) wordt voor de beleidsartikelen van de Hoofdstuk XII-begroting de geschatte budgetflexibiliteit gepresenteerd voor het uitvoeringsjaar bij de artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen.

Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Juridisch verplicht: Dit betreffen uitgaven die juridisch afdwingbaar zijn door een o.a. een verdrag, een wet, een koninklijk besluit, een ministeriële regeling of een vastgelegde afspraak.
- Bestuurlijk gebonden: Dit zijn uitgaven die volgen uit bestuursovereenkomsten, convenanten met bijvoorbeeld decentrale overheden dan wel politieke toezeggingen.
- Beleidsmatig gereserveerd: Dit houdt in dat deze budgetten benodigd zijn voor de voortzetting van het beleid, maar nog niet zijn vastgelegd in definitieve overeenkomsten. Het anders aanwenden van deze middelen zal wel consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen waarvoor de middelen nu zijn gereserveerd.
- Nog niet bestemd: Deze middelen zijn nog niet concreet bestemd binnen het betreffende beleidsterrein. Deze middelen zijn wel gereserveerd voor de beleidsdoelen van het artikel. Het anders aanwenden van deze middelen zal consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen.

Op Hoofdstuk XII is er € 3,1 miljard aan budget beschikbaar op de beleidsartikelen voor het jaar 2025. Hiervan is een bedrag van € 2,9 miljard reeds juridisch verplicht, € 250 miljoen bestuurlijk gebonden en € 24 miljoen beleidsmatig gereserveerd. Hiermee is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting € 7,4 miljoen («nog niet bestemd»). Dit budget staat op artikel 24. De ILT verwacht dit budget volledig nodig te hebben om haar werkzaamheden conform het jaarplan 2025 uit te voeren.

In onderstaande tabel is per beleidsartikel de budgetflexibiliteit inzichtelijk gemaakt.

Artikel	Naam artikel	Budget 2025	Juridisch verplicht	Bestuurlijk gebonden	Beleidsmatig gereserveerd	Nog niet bestemd
11	Integraal Waterbeleid	86.491	86%	0%	14%	0%
13	Bodem en Ondergrond	135.196	97%	0%	3%	0%
14	Wegen en Verkeersveiligheid	573.000	90%	10%	0%	0%
16	Openbaar Vervoer en Spoor	81.265	99%	0%	1%	0%
17	Luchtvaart	118.833	95%	4%	1%	0%
18	Scheepvaart en Havens	253.376	67%	33%	0%	0%
19	Internationaal Beleid	9.524	80%	0%	20%	0%
20	Lucht en Geluid	72.115	95%	2%	3%	0%
21	Circulaire Economie	120.688	44%	56%	0%	0%
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	97.885	63%	37%	1%	0%
23	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	66.431	100%	0%	0%	0%
24	Inspectie Leefomgeving en Transport	220.743	97%	0%	0%	3%
25	Brede Doeluitkering	1.257.970	100%	0%	0%	0%
	Totaal	3.093.517	91%	8%	1%	0%

71

Vraag:

Kunt u aangeven op welke specifieke artikelen nog vrij besteedbare ruimte zit?

Antwoord:

In lijn met de RBV wordt voor de beleidsartikelen van de Hoofdstuk XII begroting de geschatte budgetflexibiliteit gepresenteerd voor het uitvoeringsjaar bij de artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen.

Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Juridisch verplicht: Dit betreffen uitgaven die juridisch afdwingbaar zijn door een o.a. een verdrag, een wet, een koninklijk besluit, een ministeriële regeling of een vastgelegde afspraak.
- Bestuurlijk gebonden: Dit zijn uitgaven die volgen uit bestuursovereenkomsten, convenanten met bijvoorbeeld decentrale overheden dan wel politieke toezeggingen.
- Beleidsmatig gereserveerd: Dit houdt in dat deze budgetten benodigd zijn voor de voortzetting van het beleid, maar nog niet zijn vastgelegd in definitieve overeenkomsten. Het anders aanwenden van deze middelen zal wel consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen waarvoor de middelen nu zijn gereserveerd.
- Nog niet bestemd: Deze middelen zijn nog niet concreet bestemd binnen het betreffende beleidsterrein. Deze middelen zijn wel gereserveerd voor de beleidsdoelen van het artikel. Het anders aanwenden van deze middelen zal consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen.

Op HXII is er € 3,1 miljard aan budget beschikbaar op de beleidsartikelen voor het jaar 2025. Hiervan is een bedrag van € 2,9 miljard reeds juridisch verplicht, € 250 miljoen bestuurlijk gebonden en € 24 miljoen beleidsmatig gereserveerd.

Hiermee is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting € 7,4 miljoen («nog niet bestemd»). Dit budget staat op artikel 24. De ILT verwacht dit budget volledig nodig te hebben om haar werkzaamheden conform het jaarplan 2025 uit te voeren.

In de bij antwoord 70 gevoegde tabel is per beleidsartikel de budgetflexibiliteit inzichtelijk gemaakt.

72

Vraag:

Welke begrotingsartikelen zijn beleidsmatig belegd, maar nog niet juridisch vastgelegd?

Antwoord:

In lijn met de RBV wordt voor de beleidsartikelen van de Hoofdstuk XII begroting de geschatte budgetflexibiliteit gepresenteerd voor het uitvoeringsjaar bij de artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen.

Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Juridisch verplicht: Dit betreffen uitgaven die juridisch afdwingbaar zijn door een o.a. een verdrag, een wet, een koninklijk besluit, een ministeriële regeling of een vastgelegde afspraak.
- Bestuurlijk gebonden: Dit zijn uitgaven die volgen uit bestuursovereenkomsten, convenanten met bijvoorbeeld decentrale overheden dan wel politieke toezeggingen.
- Beleidsmatig gereserveerd: Dit houdt in dat deze budgetten benodigd zijn voor de voortzetting van het beleid, maar nog niet zijn vastgelegd in definitieve overeenkomsten. Het anders aanwenden van deze middelen zal wel consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen waarvoor de middelen nu zijn gereserveerd.
- Nog niet bestemd: Deze middelen zijn nog niet concreet bestemd binnen het betreffende beleidsterrein. Deze middelen zijn wel gereserveerd voor de beleidsdoelen van het artikel. Het anders aanwenden van deze middelen zal consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen.

Op HXII is er € 3,1 miljard aan budget beschikbaar op de beleidsartikelen voor het jaar 2025. Hiervan is een bedrag van € 2,9 miljard reeds juridisch

verplicht, € 250 miljoen bestuurlijk gebonden en € 24 miljoen beleidsmatig gereserveerd.
Hiermee is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting € 7,4 miljoen («nog niet bestemd»). Dit budget staat op artikel 24. De ILT verwacht dit budget volledig nodig te hebben om haar werkzaamheden conform het jaarplan 2025 uit te voeren.

In de bij vraag 70 gevoegde tabel is per beleidsartikel de budgetflexibiliteit inzichtelijk gemaakt.

73

Vraag:

Op welke begrotingsartikelen zijn bedragen bestuurlijk vastgelegd?

Antwoord:

In lijn met de RBV wordt voor de beleidsartikelen van de Hoofdstuk XII begroting de geschatte budgetflexibiliteit gepresenteerd voor het uitvoeringsjaar bij de artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen.

Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Juridisch verplicht: Dit betreffen uitgaven die juridisch afdwingbaar zijn door een o.a. een verdrag, een wet, een koninklijk besluit, een ministeriële regeling of een vastgelegde afspraak.
- Bestuurlijk gebonden: Dit zijn uitgaven die volgen uit bestuursovereenkomsten, convenanten met bijvoorbeeld decentrale overheden dan wel politieke toezeggingen.
- Beleidsmatig gereserveerd: Dit houdt in dat deze budgetten benodigd zijn voor de voortzetting van het beleid, maar nog niet zijn vastgelegd in definitieve overeenkomsten. Het anders aanwenden van deze middelen zal wel consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen waarvoor de middelen nu zijn gereserveerd.
- Nog niet bestemd: Deze middelen zijn nog niet concreet bestemd binnen het betreffende beleidsterrein. Deze middelen zijn wel gereserveerd voor de beleidsdoelen van het artikel. Het anders aanwenden van deze middelen zal consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen.

Op HXII is er € 3,1 miljard aan budget beschikbaar op de beleidsartikelen voor het jaar 2025. Hiervan is een bedrag van € 2,9 miljard reeds juridisch verplicht, € 250 miljoen bestuurlijk gebonden en € 24 miljoen beleidsmatig gereserveerd. Hiermee is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting € 7,4 miljoen («nog niet bestemd»). Dit budget staat op artikel 24. De ILT verwacht dit budget volledig nodig te hebben om haar werkzaamheden conform het jaarplan 2025 uit te voeren.

In de bij antwoord 70 gevoegde tabel is per beleidsartikel de budgetflexibiliteit inzichtelijk gemaakt.

74

Vraag:

Wat kost het om het gehele openbaar vervoer in Nederland gratis te maken?

Antwoord:

In heel Nederland gratis openbaar vervoer kost naar schatting zo'n € 4 miljard per jaar. Niet meegenomen in deze schatting is dat gratis ov ook nieuwe kosten voor extra materieel en personeel genereert, vanwege de te verwachten toegenomen vraag naar ov. Ook zijn extra investeringen in infrastructuur nodig om deze groei te faciliteren.

75

Vraag:

Kunt u aangeven op welke begrotingsartikelen bezuinigd wordt en daarbij ook aangeven op welke specifieke onderwerpen deze bezuinigingen betrekking hebben?

Antwoord:

Paragraaf 2.7 in de Ontwerpbegroting Hoofdstuk XII¹⁴ maakt inzichtelijk op welke begrotingsartikelen wordt bezuinigd en waar deze bezuinigingen betrekking op hebben.

In het hoofdlijnenakkoord is ook een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen. Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

76

Vraag:

Kunt u aangeven waar de taakstelling op de ambtenaren terecht gaat komen?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen. Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

77

Vraag:

Hoeveel infra- en bouwprojecten moeten gebruik maken van emissieloos materieel in verband met stikstofuitstoot van het project? Is er genoeg emissieloos materieel voorhanden voor alle infra- en bouwpro-

¹⁴ Kamerstukken 36 600-XII, nr. 2

jecten die dit nodig hebben, rekening houdend met de planning van de voorgenomen projecten? En is er genoeg laadinfrastructuur voor dit emissieloos materieel?

Antwoord:

Niet elk project heeft in grote mate emissieloos materieel nodig met bijbehorende laadinfrastructuur voor een natuurvergunning. Ook de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) spreekt voor een gefaseerde aanpak waarin stap voor stap toegewerkt wordt naar een emissieloze bouwplaats. Inmiddels zijn er, mede door SEB, tientallen projecten in Nederland waar emissieloos materieel wordt gebruikt. Opdrachtgevers bezien per project of er stikstofeffecten zijn, of een natuurvergunning moet worden aangevraagd en hoe de inzet van met name emissieloos bouw materieel hierbij kan helpen.

Uit doorrekeningen voor de routekaart SEB¹⁵ wordt geconcludeerd dat de brede transitie uitdagend, maar haalbaar is. Dat geldt ook voor de beschikbaarheid van materieel. De samenwerking via het SEB-netwerk (inmiddels meer dan 100 convenantpartners) en de door het Rijk beschikbaar gestelde budgetten voor opdrachtgevers en bedrijfsleven zijn daarvoor essentieel. Laadinfrastructuur is een uitdaging en het blijft een belangrijke randvoorwaarde voor deze transitie. Daarin zie ik ook creatieve en pragmatische oplossingen, zoals verwisselbare batterijen of het gebruik van bestaande grote aansluitingen en bovenleidingen. Via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt ook voor de bouw gewerkt aan deze opgave.

78

Vraag:

Wat is de financiële onderbouwing/berekening bij de bedragen die staan genoemd in tabel 6 van de Miljoenennota (maatregel 15)?

Antwoord:

Ten eerste is de huidige raming opgesteld op basis van de meeste actuele inzichten in de ingroei van elektrische auto's in het wagenpark, mede op basis van realisaties van medio 2024. Dit was ten tijde van het opstellen van de voorjaarsnota nog niet het geval. Hiervoor is de raming bijgesteld. In beide gevallen is gebruik gemaakt van het Strategisch Personenauto Rekenkader (SPARK). Dit is een micro-simulatiemodel voor langetermijnprognoses van het personenautowagenpark in beheer van het Planbureau voor de leefomgeving en Rijkswaterstaat.

Ten tweede werd in eerste instantie in het gebruikte model niet goed rekening gehouden met het technisch meergewicht van elektrische auto's. Hoewel het model goed rekening hield met het meergewicht in de volumedoorrekening (het aantal auto's per jaar), zat er een fout in de financiële verwerking van dit meergewicht ten aanzien van de mrb. Hiervoor moest handmatig worden gecorrigeerd en dat is bij de meest recente ramingen gedaan. Deze actualisatie naar de meest recente inzichten en de modelcorrectie leidden tot de genoemde tegenvaller in tabel 6.

79

Vraag:

Hoeveel geld wordt er jaarlijks besteed voor het vrijhouden van de vaargeulen in de Waddenzee?

Antwoord:

¹⁵ Kamerstukken 31 209, nr. 244

Jaarlijks wordt er circa € 8 miljoen besteed aan het vrijhouden van de vaargeulen ten behoeve van de veerverbindingen in de Waddenzee.

80

Vraag:

Is er een tekort of overschot op de begroting voor baggerwerkzaamheden in de Waddenzee?

Antwoord:

De middelen voor de baggerwerkzaamheden in de Waddenzee vallen onder instandhouding op de begroting van het Ministerie van IenW en maken onderdeel uit van de 8-jarige afspraken tussen het Ministerie en Rijkswaterstaat op gebied van instandhouding. Rijkswaterstaat maakt een meerjarige prognose voor de baggerwerkzaamheden binnen het instandhoudingsbudget, op basis van de morfologische ontwikkelingen. De maatregelen kunnen worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget. Er is geen sprake van een tekort of overschot.

81

Vraag:

Welke eisen zijn er opgenomen in de prestatiecontracten voor het baggeren ten aanzien van breedtes en dieptes?

Antwoord:

De vaarwegen dienen te voldoen aan de voorgeschreven vaarwegprofiel en waterbodemdiepte zoals opgenomen in het prestatiecontract. Voor de vaarweg Holwerd-Ameland geldt een vaarwegbreedte van minimaal 50 meter en maximaal 60 meter en een waterbodemdiepte van minimaal 3,8 meter en maximaal 4 meter.

82

Vraag:

In hoeveel van de gevallen wordt de prestatie uit het baggercontract tussen Holwerd en Ameland niet gehaald?

Antwoord:

Regelmatig worden door verzanding de afgesproken dimensies op de vaarweg Holwerd – Ameland overschreden. Een belangrijke reden is dat er een beperkt verschil is tussen de minimaal afgesproken diepte (3,8 meter) en de maximaal afgesproken diepte (4 meter). Een essentieel aspect van de prestatie is het voldoen aan de respons- en hersteltijd van de opdrachtnemer van het onderhoudscontract om de ontstane veron- dieping te verwijderen. De opdrachtnemer voldoet aan deze prestatie- eisen.

83

Vraag:

Welke boetes zijn in het prestatiecontract voor baggeren op de Waddenzee opgenomen bij onvoldoende prestatie?

Antwoord:

Er is geen boete opgenomen in het contract. Wel is er de mogelijkheid om de betaling op te schorten bij de constatering van een tekortkoming in de nakoming van de contractuele verplichtingen door de opdrachtnemers.

84

Vraag:

Hoe stuurt Rijkswaterstaat op het halen van de prestaties uit het onderhoudscontract?

Antwoord:

De opdrachtnemer van het baggercontract stelt op basis van peilingen een baggerprogramma op. Dit programma wordt vervolgens door Rijkswaterstaat beoordeeld en geaccepteerd. Op basis van het baggerprogramma voert de opdrachtnemer de onderhoudswerkzaamheden uit. Rijkswaterstaat stuurt vervolgens op de in het contract afgesproken prestatie-eisen. Een belangrijk aspect van de prestatie is het voldoen aan de respons- en hersteltijd van de opdrachtnemer om de ontstane verondieping in de vaargeul te verwijderen. De opdrachtnemer voldoet aan deze prestatie-eisen.

85

Vraag:

Welke mogelijkheden zijn er, om ter stimulering van het gebruik van elektrische auto's (EV's), de inkomstenderving uit motorrijtuigenbelasting elders in de begroting op te vangen en welke besluitvorming ligt eraan ten grondslag om dit nu niet te doen?

Antwoord:

Conform begrotingsregels moet de extra inkomstenderving aan de inkomstenkant van de rijksbegroting gedekt worden, zowel binnen de autobelastingen als daarbuiten. Besloten is om de extra derving op te vangen binnen de EV rijders door de MRB-correctie te versoberen. In het voorjaar van 2025 zal het kabinet opnieuw beoordelen of de maatvoering van de tariefkorting voor elektrische auto's voldoende hoog is.

86

Vraag:

Op welke wijze moeten de baggerwerkzaamheden worden aangepast zodat er voldoende animo is voor de verschillende concessies op de Waddenzee, en die van Holwerd naar Ameland in het specifiek?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW werkt momenteel aan een Nota van Uitgangspunten voor de toekomstige concessies van de Friese Waddenveren. Hierin worden de relevante kaders en uitgangspunten voor de toekomstige concessies vastgelegd met onder andere als doel om duidelijkheid te bieden richting markt- en omgevingspartijen over de toekomstige concessies. De Nota van Uitgangspunten verwijst voor de vaargeuldinensies naar het Nationaal Waterprogramma en Natura 2000 beheerplan. De Nota van Uitgangspunten vormt vervolgens de basis voor het op te stellen Programma van Eisen voor de concessies.

87

Vraag:

Op welke wijze moet het prestatiecontract worden aangepast zodat er een veerdienst kan plaatsvinden tussen 6:00 en 20:00 uur 's avonds tussen Holwerd en Ameland? Wat zijn de kosten van het uitbreiden van deze baggerwerkzaamheden?

Antwoord:

In 2024 vindt een dienstregeling plaats tussen 6:00 uur en 20:00 uur. De dienstregeling wordt door de rederijen jaarlijks in het vervoersplan vastgesteld en goedgekeurd door de Staatssecretaris. Het prestatiecontract voor de baggerwerkzaamheden met de bijbehorende kosten heeft geen invloed op de dienstregeling.

88

Vraag:

Hoe is het kabinet voornemens de 2,5 miljard euro voor infrastructuur en woningbouw te gaan verdelen en inzetten?

Antwoord:

De € 2,5 miljard die door dit kabinet is gereserveerd wordt beschikbaar gesteld voor infrastructuur ten behoeve van het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties. De inzet van de middelen wordt momenteel uitgewerkt. Dit wordt gedaan na overleg met de Minister van VRO. In de bestuurlijke overleggen MIRT 2024 maakt het Ministerie van IenW procesafspraken met de regio's over de uitwerking. In de bestuurlijke overleggen MIRT 2025 worden vervolgens financiële afspraken gemaakt met de regio's. Uw Kamer wordt hierover voor het Commissiedebat MIRT geïnformeerd.

89

Vraag:

Welke meerwaarde heeft onderbrengen van de Brede Doeluitkering Rampenbestrijding (BDUR) voor de vervoersregio's bij Provinciefonds en welke bij het Gemeentefonds?

Antwoord:

De Brede Doeluitkering Rampenbestrijding maakt onderdeel uit van de begroting van JenV. Deze vraag kan bij de behandeling van die begroting worden gesteld. Indien de BDU bedoeld wordt, zie onder andere de antwoorden op de vragen 58 en 62 t/m 66.

90

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel minder we moeten baggeren in de vaargeul naar Ameland, als er een frequente lichte veerboot voor eilanders en toeristen zonder auto komt, met een minder frequente veerboot (bij vloed) voor vracht? Wat zouden hiervan de gevolgen zijn voor de ecologie? Wat is het verschil in kosten voor Rijkswaterstaat?

Antwoord:

Dit alternatief, met een combinatie van kleinere veerboten voor voetgangers en een veerboot op tij voor vracht, is niet als alternatief onderzocht binnen het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030. Het is nu niet mogelijk om voor dit alternatief de gevolgen op ecologie en kostenreductie voor Rijkswaterstaat in te schatten.

91

Vraag:

Hoe denkt u dat met het overhevelen van de BDUR naar Gemeentefonds of Provinciefonds een efficiëntieslag gemaakt kan worden en is de huidige financieringsconstructie niet juist efficiënter?

Antwoord:

De Brede Doeluitkering Rampenbestrijding maakt onderdeel uit van de Begroting van JenV. Deze vraag kan bij de behandeling van die begroting worden gesteld. Indien de BDU bedoeld wordt, zie onder andere de antwoorden op de vragen 58 en 62 t/m 66.

92

Vraag:

Realiseert u zich dat met het onderbrengen van de BDUR voor de vervoersregio's bij Provinciefonds een wettelijk vastgelegd kader moet worden aangepast?

Antwoord:

De Brede Doeluitkering Rampenbestrijding maakt onderdeel uit van de Begroting van JenV. Deze vraag kan bij de behandeling van die begroting worden gesteld. Indien de BDU bedoeld wordt dan is het Ministerie van IenW zich ervan bewust dat een wettelijke kader moet worden aangepast.

93

Vraag:

Welk overleg heeft er tot nu toe plaats gevonden met de betrokken lokale en regionale overheden over de toekomstige oplossingen voor de vaargeulproblematiek Ameland en wat is daaruit gekomen en mee gedaan?

Antwoord:

Met de lokale en regionale overheden vindt er regulier periodiek overleg plaats over de bereikbaarheid van de Waddeneilanden. Specifiek voor Ameland is de regio nauw betrokken bij het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030. Het onderzoek is afgerond en de Kamer is over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd¹⁶. Momenteel is het ministerie zich aan het beraden over het vervolg. Alvorens er een besluit genomen wordt, gaat de Minister eerst in overleg met de lokale en regionale overheden.

94

Vraag:

Wat is de reden dat het ministerie nog geen oplossing biedt voor het probleem dat de watertaxi momenteel niet in het donker kan varen tussen Ameland en het vasteland?

Antwoord:

De watertaxi kan zowel overdag als 's nachts varen tussen Ameland en het vaste land. Vanuit het ministerie worden daarvoor geen belemmeringen opgeworpen. Wel dient de watertaxi zich 's nachts te houden aan de geldende maximumsnelheid van 20 kilometer per uur. Naar aanleiding van de OVV-aanbevelingen over ernstige ongevallen met watertaxi's kijkt het ministerie momenteel in overleg met alle belanghebbende partijen naar de mogelijkheden om veilig varen op de Waddenzee te bevorderen. Daarbij wordt ook bezien hoe zich dit verhoudt tot de wens om 's nachts sneller dan de huidige maximumsnelheid te mogen varen en de voorwaarde dat nachtelijk snelvaren geen negatieve effecten op de natuur heeft.

95

Vraag:

Welk overleg heeft er tot nu toe plaatsgevonden met de eilanders en de ondernemers over de toekomstige oplossingen voor de vaargeulproblematiek Ameland en wat is daaruit gekomen en mee gedaan?

Antwoord:

Binnen het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030 is de omgeving actief betrokken middels informatieavonden, inloopdagen, adviesgroepen en nieuwsbrieven e.d. Na afronding is de Kamer over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd¹⁷.

96

Vraag:

¹⁶ Kamerstukken 23 645, nr. 810

¹⁷ Kamerstukken 23 645, nr. 810

Hoe worden de gemeenten en bewoners van de Waddeneilanden betrokken bij de totstandkoming van nieuwe concessies voor de Waddenveren? Komen er ook inspraakavonden op de eilanden zelf?

Antwoord:

Er is, met inbreng van regionale overheden en consumentenorganisaties, een participatie- en communicatieplan opgesteld. Dit ziet toe op het betrekken van verschillende belanghebbenden bij de voorbereiding van de nieuwe concessies. Daarbij kan gedacht worden aan adviessessies met onder andere decentrale overheden en consumentenorganisaties en een consultatie over het nog op te stellen concept Programma van Eisen. Het Ministerie van IenW zal ook de komende periode nogmaals openbare bijeenkomsten houden op de eilanden en op het vasteland.

97

Vraag:

Wanneer gaat het besluit over de oplossing van de vaargeulproblematiek Ameland genomen worden?

Antwoord:

Het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030 is vorig jaar afgerond. De Kamer is per brief geïnformeerd over de uitkomsten van VBA 2030¹⁸. Momenteel beraadt het ministerie zich over het vervolg. Alvorens er een besluit genomen wordt, gaat de Minister eerst in overleg met de lokale en regionale overheden.

98

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vaargeul Boontjes? Welke plannen zijn daarvoor?

Antwoord:

Op 20 juni is de Tweede Kamer geïnformeerd middels de Verzamelbrief i.r.t. MIRT¹⁹ over de stand van zaken rondom de onderhoudsdiepte van vaargeul de Boontjes. De onderhoudspilot, mits veilig uitvoerbaar, wordt voortgezet tot en met 2027. Rijkswaterstaat zal afspraken maken met de provincie Friesland en de regionale stakeholders over hun rol en bijdrage aan de pilot en de uit te voeren onderzoeken ten behoeve van het beheer na 2027.

99

Vraag:

Kunt u de Kamer informeren over hoeveel winst de uitbaters van de concessie van de Waddenveren hebben gemaakt en of dit in lijn is met de eerdere afspraken hierover?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW heeft twee concessies verleend voor het personenvervoer tussen het vaste land en de Friese Waddeneilanden (Waddenveren West en Oost). In deze concessies staan afspraken over onder meer de financiële verantwoording van de rederijen. In artikel 11 van de concessies staat dat de rederijen niet meer winst mogen behalen dan een redelijk rendement. Dit wordt ieder jaar door het Ministerie van IenW gecontroleerd. Indien de rederijen het redelijk rendement wel dreigen te overschrijden, dienen zij het vervoerplan of de tarieven aan te passen zodat dit niet het geval zal zijn.

¹⁸ Kamerstukken 23 645, nr. 810

¹⁹ Kamerstukken 36 410 A nr. 61

De exacte financiële cijfers zijn bedrijfsvertrouwelijk en kunnen niet met de Kamer worden gedeeld. De afgelopen jaren hebben de rederijen steeds voldaan aan de gemaakte financiële afspraken van de concessies. De Tweede Kamer wordt daar periodiek over geïnformeerd.

100

Vraag:

Wat zijn de knelpunten in de vaargeul Lauwersoog – Schiermonnikoog (De Glinder en Groote Siege)? Wat zijn de plannen om het op te lossen?

Antwoord:

In de vaargeul Lauwersoog-Schiermonnikoog is het in de geulen De Glinder en in de Groote Siege nodig om met baggeren de vaargeul op voldoende diepte te houden voor de veerboten. De verkeersintensiteit is in deze geul relatief laag en de betrouwbaarheid van de veerverbinding staat op dit moment niet onder druk. Het is niet de verwachting dat er op korte termijn problemen zullen ontstaan op deze verbinding.

101

Vraag:

Waarom kan er in de vaarroute van de haven van Ameland naar de Noordzee (tussen Terschelling en Ameland) niet snel worden gevaren?

Antwoord:

Op de Waddenzee geldt dat op een aantal aangewezen vaargeulen, waaronder de veerbootroutes van en naar de Waddeneilanden, harder gevaren mag worden dan 20 kilometer per uur. In de nacht mogen snelle motorboten, waaronder de watertaxi, maximaal 20 kilometer per uur varen. Dit is zo bepaald in de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 en ingegeven vanuit de scheepvaartverkeersveiligheid. In geval van calamiteiten geldt een uitzondering. Dan mag naar het oordeel van de bevoegde autoriteit van de maximum vaarsnelheid worden afgeweken. Om buiten de uitzonderingsgevallen in de nachtelijke uren toch sneller dan 20 kilometer per uur te mogen varen is een wijziging van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 vereist en ook een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag (naar aanleiding van een uitgevoerde passende beoordeling).

102

Vraag:

Kunt u aangeven wat de gevolgen van de nieuwe mrb-plannen voor EV zijn voor de instroom van nieuwe EV's en de uitstroom van tweedehands EV's uit Nederland?

Antwoord:

De korting voor EV's in de mrb loopt zonder aanvullend beleid in 2025 af. De tariefkorting van 25% maakt de aanschaf van zowel nieuwe als tweedehands elektrische personenauto's aantrekkelijker dan zonder de 25% korting. Algemeen geldt dat een hogere mrb voor elektrische auto's dan voor een vergelijkbare benzineauto, vooral impact heeft op particulieren die een gebruikte of nieuwe elektrische auto rijden anders dan een lease auto. Verwacht wordt dat de instroom lager wordt en de export groter.

103

Vraag:

Wat zijn de kosten voor Schiphol, het rijk en de Provincie Flevoland van het tot 2025 laten wachten met een definitief besluit over Lelystad Airport?

Antwoord:

Lelystad Airport heeft aangegeven dat elk jaar dat er geen groothandelsverkeer gebruik maakt van de luchthaven dit de Royal Schiphol Group € 10 miljoen per jaar kost. Geen groothandelsverkeer op de luchthaven betekent gedeelde inkomsten van circa € 18 miljoen per jaar voor Lelystad Airport. Dit bestaat uit o.a. havengelden, parkeer- en horecainkomsten. Naast de eerder gedane investeringen, zijn de huidige jaarlijkse kosten voor de provincie Flevoland € 0,6 miljoen (dit bestaat uit de Airport Express, geluidmeetnetwerk, ambtelijke kosten, proceskosten en subsidies).

Binnen het Rijk worden er beperkt apparaatskosten gemaakt, exacte cijfers zijn hier niet van te geven. Wat betreft de luchtverkeersleiding (LVNL) geldt dat de kosten voor de verkeerstoren van Lelystad Airport gedekt worden vanuit een financiële reservering binnen de LVNL organisatie. Uit het jaarverslag 2023 van de LVNL blijkt dat dit een bedrag van € 4,5 miljoen betrof bestaande uit o.a. personeelskosten, huur en onderhoudskosten aan systemen/apparatuur. Bij opening voor groothandelsverkeer worden deze kosten volledig verrekend in de tarieven voor luchtvaartmaatschappijen.

104

Vraag:

Hoeveel grond rond Schiphol zou beschikbaar komen voor woningbouw en bedrijvigheid als we alle geplande geluidsmaatregelen nemen én het aantal vluchten met nog eens 20 procent laten afnemen? Wat is de waarde van die grond die nu niet gebruikt mag worden voor wonen of werken? Hoeveel woningen zouden we hier kunnen bouwen?

Antwoord:

De ruimtelijke beperkingen rond Schiphol zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Daarin zijn de ruimtelijke contouren rond Schiphol vastgelegd voor veiligheid en geluidshinder. De verschillende zones rond de luchthaven bieden verschillende mate van bescherming. Het besluit van het kabinet om geluidsmaatregelen te nemen moet vooral ten goede komen aan de mensen die nu al in de omgeving van Schiphol wonen. Hiervoor loopt een Europese procedure ten bate van de vermindering van de geluidsbelasting (de balanced approach-procedure). Een deel van de resultaten hiervan worden vastgelegd in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB), niet in het LIB. Het LVB heeft dus niet het doel om extra woningbouw dicht bij de luchthaven mogelijk te maken.

Het LIB zal worden gewijzigd in het kader van de vernieuwing van het geluidsstelsel rond Schiphol. Er is geen inschatting te maken van de grondwaarde en aantallen woningen, omdat de ruimte die eventueel vrij zou komen samenhangt met de mate van bescherming die wordt toegekend bij een wijziging van de ruimtelijke beperkingen. Een reductie van het aantal vluchten leidt niet één op één tot meer mogelijkheden om woningen te bouwen.

105

Vraag:

Van welk verschil in gewicht van emissievrije auto's werd en wordt uitgegaan bij de berekening van de gewichtscorrectie en dus het percentage korting op de motorrijtuigenbelasting?

Antwoord:

De meerkosten in de motorrijtuigenbelasting voor een elektrische personenauto vergeleken met een vergelijkbare benzine personenauto verschillen per automodel. Het hangt onder andere af van het de omvang van het accupakket en of een automodel net wel of net niet gunstig valt in de tarieftabel van de motorrijtuigenbelasting.

Een korting van 25% is niet voldoende om het technisch meergewicht te corrigeren. Voor sommige elektrische personenauto's is een tariefkorting van 30% voldoende. Om voor *alle* elektrische personenauto's ervoor te zorgen dat de motorrijtuigenbelasting niet hoger ligt dan voor vergelijkbare benzinepersonenauto's, is een tariefkorting van 40% nodig. Hier staat tegenover dat bij een tariefkorting van 40% er ook elektrische personenauto's zullen zijn die een hogere korting krijgen dan enkel de correctie voor het technisch meergewicht.

106

Vraag:

In hoeverre bekijkt de Minister alsnog de mogelijke opening van Lelystad Airport voor commerciële vluchten, terwijl er een motie (Kamerstuk 32 813, nr. 1348) ligt met de oproep om dit niet te doen?

Antwoord:

Door verschillende belangengroepen is tijdens de formatie en de uitwerking van het Regeerprogramma aandacht gevraagd voor Lelystad Airport. Het kabinet maakt daaruit op dat er grote behoefte is aan duidelijkheid. Daarom is in het Regeerprogramma opgenomen dat het kabinet in 2025 een besluit gaat nemen. Het kabinet is ook op de hoogte van de motie. Deze zal betrokken worden in de besluitvorming.

107

Vraag:

Met welke belanghebbende partijen bent u precies van plan nauw contact te onderhouden rondom het Schiphol-dossier?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW houdt in het Schipholdossier met diverse groepen belanghebbenden contact. Dat is van belang om alle belangen goed te kunnen wegen. Met de luchtvaartsector is er contact via Schiphol en onderhoudt IenW contact met verschillende in Nederland gevestigde vliegtuigmaatschappijen. Met LVNL als uitvoeringsorganisatie en ILT als toezichthouder is er doorlopend contact. In de bestuurlijke kolom is contact met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De BRS vertegenwoordigt de 54 gemeenten en 4 provincies die binnen de invloedssfeer van Schiphol liggen. En uiteraard zijn voor het ministerie omwonenden heel belangrijk. Zij worden vertegenwoordigd in de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Daarnaast kan gedacht worden aan organisaties zoals Natuur en Milieu. Op internationaal vlak heeft IenW contact met Europese lidstaten, geïnteresseerde landen buiten de EU en internationale airlines die belangen hebben in dit dossier.

108

Vraag:

Op bladzijde 21 wordt er in tabel 11 weergegeven dat er 100 miljoen euro zal gaan naar «klimaatneutrale en circulaire infrastructuur»; is er een overzicht van de projecten/organisaties die financiële middelen gaan ontvangen uit dit deel van de begroting, en kunnen de gereserveerde bedragen worden weergegeven in de tabel?

Antwoord:

De € 100 miljoen is afkomstig uit het Klimaatfonds. Het bedrag is gereserveerd om Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten in de gelegenheid te stellen duurzame asfaltmengsels uit te vragen. De markt vraagt de overheid om hierin het voortouw te nemen. Op dit moment wordt uitgewerkt hoe en bij welke projecten dit budget het meest effectief en efficiënt kan worden ingezet.

109

Vraag:

Hoe staat het met de landelijke wetgeving rondom de borging van de 33 structurerende keuzes uit het programma Water en Bodem Sturend (WBS)?

Antwoord:

De manier waarop het belang van het water- en bodemsysteem, en specifiek de 33 structurerende keuzes uit het programma Water en Bodem Sturend, worden geborgd is uitgewerkt in de borgingskalender. Die is in juni 2024 naar de Kamer gestuurd²⁰. Daarnaast wordt gewerkt aan een uitwerking van artikel 5.37 Weging Waterbelang van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving onder de Omgevingswet. Ook is het landelijk afwegingskader voor klimaatadaptieve bebouwde omgeving vastgesteld (hiermee is invulling gegeven aan de motie Grinwis). Dit kader geeft aan waar gebouwd kan worden. Om te bepalen hoe dan vervolgens klimaatadaptief gebouwd kan worden is de landelijke maatlat ontwikkeld. Dit alles in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten en waterschappen.

110

Vraag:

Waarom staat er op pagina 27 dat er -46.184 miljoen euro gaat naar de taakstellingen hoofdlijnenakkoord en op pagina 40 dat de totale taakstelling -51.184 miljoen is? Wat verklaart dit verschil?

Antwoord:

Op pagina 27 staat abusievelijk het verkeerde bedrag opgenomen. In dat bedrag is de taakstelling van € 5 miljoen op de Klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen niet meegenomen. Op pagina 40 staat het juiste bedrag.

111

Vraag:

Waardoor is er onzekerheid over de voorschotbetalingen voor het Maritiem Masterplan?

Antwoord:

Vanwege de openstellingstermijn in de regeling (tot 1 oktober 2024) is onzeker welk deel van het beschikbare budget nog in 2024 bevoorschot zou kunnen worden en welk deel ten laste van 2025 zou komen. Om de uitbetaling van de voorschotten mogelijk te maken is besloten de uitbetaling van de voorschotten vanaf 2025 te laten starten en zijn de betreffende kasverschuivingen doorgevoerd.

112

Vraag:

Wat zijn deze meest actuele inschattingen van de RVO, waardoor er in totaal 71,3 miljoen euro van 2024 en 2025 naar 2027 en 2028 wordt geschoven?

Antwoord:

Deze middelen voor de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) zijn afkomstig uit het Klimaatfonds en zijn opgenomen in het fiche Laadinfrastructuur voor wegvoerder (2023). De financiële reeksen uit het fiche zijn begin 2024 in overleg met het fondsbeheer van het Klimaatfonds aangepast om beter aan te sluiten op de behoeften van de markt en de uitvoering van de subsidieregeling door RVO. Bij Voorjaarsnota 2024 zijn de middelen overgeboekt naar het instrument

²⁰ Kamerstukken 27 625, nr. 670

«subsidies» (verplichtingen is kas). Daarna is tijdens het uitwerken van de subsidieregeling in overleg met RVO besloten tot een (regulier) systeem van subsidiebevoorschotting, waardoor er over de jaren heen een verschil in verloop van de kasuitgaven ontstaat tussen de verplichtingen- en kasreeksen. De realisatietermijn van laadinfrastructuur is maximaal drie jaar en aanvragers krijgen de helft van de subsidie pas na afronding van de realisatie. Ook vanwege het recente besluit dat middelen uit het Klimaatfonds niet over de jaargrens heen mogen worden geschoven, is er daarom kasgeld van 2024 naar 2027, en van 2025 naar 2028 verplaatst. Er is voor de SPRILA een kasschuif opgenomen in de Ontwerpbegroting 2025 die aansluit op voorgaande punten en aansluit op de prognose van RVO (schatting voor dit jaar is zo'n € 11 miljoen aan kasuitgaven). Deze subsidieregeling is nieuw. Bij Voorjaarsnota 2025 zullen de middelen verder in lijn worden gebracht met de dan actuele standen en inzichten.

113

Vraag:

Wat zijn de mogelijke risico's van het samenvoegen van alle voorschotbetalingen voor het Maritiem Masterplan in 2025?

Antwoord:

Het risico bestaat dat als voorschot betalingen in een ander jaar dan 2025 nodig zijn, het budget niet direct beschikbaar is. In dat geval is er een aanvullende kasschuif nodig.

114

Vraag:

Welke begrotingsposten binnen de stikstofmiddelen worden aangesproken om de 42,7 miljoen euro voor de verduurzaming van de zeevaart te financieren en wat zijn de gevolgen voor andere projecten binnen die post?

Antwoord:

In de kamerbrief van 25 november 2022²¹ is aangekondigd dat € 200 miljoen wordt gereserveerd voor specifieke stikstofmaatregelen voor industrie, bouw en mobiliteit. De € 42,7 miljoen komt uit deze reservering. De reservering is onderdeel van de € 600 miljoen die beschikbaar is gesteld voor het versterken van de bronmaatregelen om stikstofuitstoot te verminderen. Daarvan was € 500 miljoen afkomstig uit reservemiddelen van de structurele aanpak stikstof, en € 100 miljoen vanuit de middelen die eerder gereserveerd waren voor de Natuurcompensatiebank. De inzet van € 42,7 miljoen voor de verduurzaming van de zeevaart -en havens gaat niet ten koste van andere maatregelen.

115

Vraag:

Welke andere begrotingen ontvangen naast het Provinciefonds nog middelen vanuit Hoofdstuk XII?

Antwoord:

Vanuit de begroting van Hoofdstuk XII worden het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds gevoed die onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vallen. De bijdragen voor deze Fondsen verloopt via artikel 26 van Hoofdstuk XII. Verder boekt lenW budget over naar andere begrotingen via interdepartementale overboekingen, deze budgetten worden dan niet meer getoond in de budgettaire tabellen van Hoofdstuk XII.

²¹ Kamerstukken 34 682, nr. 108

Met de ontwerpbegroting 2025 heeft lenW geld overgeboekt naar de volgende begrotingen:

- VII Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
- IX Financiën en nationale Schuld
- XIII Economische Zaken
- XIV Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
- XVI Volksgezondheid, Welzijn en Sport

116

Vraag:

Wat kost het om de tarieven voor treintickets van NS te bevrozen?

Antwoord:

Bij deze vraag wordt ervan uitgegaan dat wordt beoogd om in 2025 geen tariefstijging door te voeren ten opzichte van het tariefniveau van 2024, en dat dit volledig (door de overheid) wordt gecompenseerd. Het voorkomen van de oorspronkelijk door NS geplande inhaalindexatie voor 2024 (ca. 8,7%) kost € 125 miljoen per jaar. Als ook de verwachte reguliere tariefstijging van 3,2% wordt voorkomen, leidt dit tot een aanvullende opbrengstenderving van ongeveer € 70 miljoen per jaar. Een grove inschatting van de totale financiële consequenties is dus € 195 miljoen structureel per jaar.

117

Vraag:

Wat kost het om de tarieven van treintickets van NS 10 procent goedkoper te maken?

Antwoord:

Het is ingewikkeld om dit op korte termijn te kwantificeren omdat er te veel variabelen zijn waar rekening mee gehouden dient te worden. Zo zullen naar verwachting bij een tariefverlaging van 10 procent de reizigersopbrengsten aanzienlijk dalen. Maar er zal ook sprake zijn van meer reizigers, waardoor de lagere reizigersopbrengsten deels worden gedempt. Daar staat tegenover dat deze hogere reizigersaantallen zullen leiden tot een stijging van de kosten voor de personeels- en materieelinzet. Bovendien zullen er mogelijk aanvullende investeringen nodig zijn in rollend materieel en infrastructuur om de gestegen vervoersvraag op te vangen. Dit zijn slechts een aantal variabelen die benodigd zijn om hier een volledig en gekwantificeerd antwoord op te geven.

118

Vraag:

Wat kost het om de tarieven van treintickets van NS 20 procent goedkoper te maken?

Antwoord:

Het is ingewikkeld om dit op korte termijn te kwantificeren omdat er te veel variabelen zijn waar rekening mee gehouden dient te worden. Zo zullen naar verwachting bij een tariefverlaging van 20 procent de reizigersopbrengsten aanzienlijk dalen. Maar er zal ook sprake zijn van meer reizigers, waardoor de lagere reizigersopbrengsten deels worden gedempt. Daar staat tegenover dat deze hogere reizigersaantallen zullen leiden tot een stijging van de kosten voor de personeels- en materieelinzet. Bovendien zullen er mogelijk aanvullende investeringen nodig zijn in rollend materieel en infrastructuur om de gestegen vervoersvraag op te vangen. Dit zijn slechts een aantal variabelen die benodigd zijn om hier een volledig en gekwantificeerd antwoord op te geven.

119

Vraag:

Wat kost het om de tarieven van treintickets van NS 50 procent goedkoper te maken?

Antwoord:

Het is ingewikkeld om dit op korte termijn te kwantificeren omdat er te veel variabelen zijn waar rekening mee gehouden dient te worden. Zo zullen naar verwachting bij een tariefverlaging van 50 procent de reizigersopbrengsten aanzienlijk dalen. Maar er zal ook sprake zijn van meer reizigers, waardoor de lagere reizigersopbrengsten deels worden gedempt. Daar staat tegenover dat deze hogere reizigersaantallen zullen leiden tot een stijging van de kosten voor de personeels- en materieelinzet. Bovendien zullen er mogelijk aanvullende investeringen nodig zijn in rollend materieel en infrastructuur om de gestegen vervoersvraag op te vangen. Dit zijn slechts een aantal variabelen die benodigd zijn om hier een volledig en gekwantificeerd antwoord op te geven.

120

Vraag:

Hoeveel fte wordt er wegbezuinigd bij het KNMI?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

121

Vraag:

Welke taken kunnen niet meer worden uitgevoerd door de bezuinigingen bij het KNMI?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve

keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

122

Vraag:

Hoeveel fte wordt er wegbezuinigd bij het ILT?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

123

Vraag:

Welke taken en/of controles kunnen niet meer worden uitgevoerd door de bezuinigingen bij de ILT?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

124

Vraag:

Hoeveel fte wordt er wegbezuinigd bij het kerndeptement?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen

per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. In dit proces wordt ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het Hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering wordt ontzien. Daarbij zal in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

125

Vraag:

Welke taken kunnen niet meer worden uitgevoerd door de bezuinigingen bij het kerndepartement?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. Voorwaarde is dat de burger hier geen last van ondervindt en blijvend kan rekenen op een goede dienstverlening vanuit het ministerie. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

126

Vraag:

Welke subsidies en specifieke uitkeringen (SPUK's) worden precies wegbezuinigd en wat zijn daarvan de consequenties?

Antwoord:

Zoals opgenomen in het hoofdlijnenakkoord stopt de subsidie voor de aanschaf van elektrische personenauto's per 2025. Met ingang van 2025 kunnen dus geen nieuwe aanvragen worden ingediend. De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is naar rato verwerkt in de begroting. Naar aanleiding van de verdere uitwerking van het regeerprogramma zal de subsidietaakstelling mogelijk nog worden herschikt in de 1e supplettoire begroting in 2025. De subsidietaakstelling en budgetkorting uit het hoofdlijnenakkoord op de specifieke uitkeringen leiden vooralsnog niet tot het wegbezuinigen van specifieke uitkeringen of subsidies anders dan genoemd in het Hoofdlijnenakkoord.

127

Vraag:

Welke regeling voor bodemsanering wordt overgeheveld naar het Gemeente- en Provinciefonds, waarom en om welk bedrag gaat dit precies?

Antwoord:

Op dit moment wordt door de Minister van BZK een afwegingskader opgesteld om per regeling die is opgenomen in de grondslag te bepalen of de betreffende regeling kan worden overgeheveld naar de fondsen. Wat betreft bodemsanering gaat het om de Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024–2030. Deze regeling heeft een gemiddeld jaarlijks budget van € 70,6 miljoen. De bedoeling is dat het afwegingskader in overleg met gemeenten, waterschappen, provincies wordt ingevuld en uiteindelijk ter besluitvorming aan ministerraad wordt voorgelegd. De eventuele consequenties (en wenselijkheid van overheveling) voor deze regeling worden dus nog in beeld gebracht.

128

Vraag:

Waarom vindt de overheveling van specifieke uitkeringen, waaronder de regeling voor bodemsanering, naar het Gemeente- en Provinciefonds pas op een later moment plaats en wanneer dan precies?

Antwoord:

Op dit moment wordt door de Minister van BZK een afwegingskader opgesteld om per regeling die is opgenomen in de grondslag te bepalen of de betreffende regeling kan worden overgeheveld naar de fondsen. De bedoeling is dat het afwegingskader in overleg met de koepels en ontvangers wordt ingevuld en ter besluitvorming aan ministerraad wordt voorgelegd. Het voortzetten van bestaande specifieke uitkeringen en nieuwe specifieke uitkeringen is alleen mogelijk op basis van een kabinetsbesluit. Om ruimte te hebben om dit proces zorgvuldig te kunnen doorlopen is overheveling van specifieke uitkeringen vanaf 2026 voorzien. In overleg met VNG, IPO en de vervoerregio's wordt verkend welke specifieke uitkeringen in aanmerking komen voor de omzetting en waarvoor een uitzondering nodig is.

129

Vraag:

Welke problemen worden verwacht ten gevolge van de structurele vermindering van de apparaatsuitgaven met 22%?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. Voorwaarde is dat de burger hier geen last van ondervindt en blijvend kan rekenen op een goede dienstverlening vanuit het ministerie. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

130

Vraag:

Ten behoeve van welk doel wordt het subsidiebudget met ca. 25 miljoen per jaar verlaagd?

Antwoord:

De verlaging van het subsidiebudget is het gevolg van de generieke taakstelling op subsidies zoals deze in de budgettaire bijlage bij het hoofdlijnenakkoord is opgenomen²².

131

Vraag:

Welke problemen worden verwacht als er bij de regelingen niet meer voldoende budgettaire ruimte aanwezig is om de verlaging van de subsidies op te vangen?

Antwoord:

Bij de inpassing van de subsidietaakstelling wordt rekening gehouden met de lopende regelingen. Er worden daarom geen majeure problemen verwacht vanwege onvoldoende budgettaire ruimte bij bestaande regelingen.

132

Vraag:

Kunt u in detail aangeven over welke programmaonderdelen de taakstelling van 130 miljoen euro op SPUK's wordt verdeeld, en in welke verhouding?

Antwoord:

In de bij dit antwoord gevoegde tabel staat de technische verdeling van de budgetkorting, die gebaseerd is op budgetten voor bestaande regelingen of posten voor medeoverheden die doorlopen na 2025. Of regelingen daadwerkelijk kunnen worden overgeheveld wordt besloten op basis een afwegingskader dat door de Minister van BZK wordt opgesteld. Dit kan invloed hebben op de uiteindelijke beleidsmatige inboeking van de taakstelling.

Naam	2025	2026	2027	2028	2029
Specifieke uitkering NGF-project NL2120	0	- 573	- 394	- 260	- 200
Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024-2030 (10% budget medeoverheden)	0	- 9.309	- 9.307	- 10.200	- 9.700
Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024	0	- 660	- 480	- 80	0
Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastuctuur 2023 - 2030	0	- 1.000	- 1.000	0	0
Regeling sanering verkeerslawaaai 2024	0	- 2.841	- 2.839	- 2.838	- 2.839
Brede doeluitkering verkeer en vervoer - Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) - Vervoerregio's	0	- 109.988	- 109.988	- 109.988	- 109.988
Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteits-infrastructuur 2023-2027	0	- 2.000	- 1.279	0	0

133

Vraag:

Wat is de verwachte termijn waarbinnen de specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds?

Antwoord:

Op dit moment wordt door de Minister van BZK een afwegingskader opgesteld om per regeling die is opgenomen in de grondslag, te bepalen

²² Kamerstukken 36 471, nr. 37

of de betreffende regeling kan worden overgeheveld naar de fondsen. De bedoeling is dat het afwegingskader in overleg met de koepels en ontvangers wordt ingevuld en ter besluitvorming aan ministerraad wordt voorgelegd. Overheveling van specifieke uitkeringen is voorzien per 2026.

134

Vraag:

Ten behoeve van welk doel worden de niet verdragsrechtelijke Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS)-uitgaven met 46 procent verlaagd?

Antwoord:

Het doel is het realiseren van een taakstelling uit het Hoofdlijnenakkoord. Dit hangt samen met maatregel 35 uit de budgettaire bijlage bij het Hoofdlijnenakkoord: «*Verlaging non-ODA-middelen (niet-zijnde buitenlandse handel en BIV-missies Defensie)*»²³. IenW werkt momenteel uit hoe de Nederlandse ambities op het HGIS-terrein zo goed mogelijk geborgd kunnen blijven binnen de nieuwe kaders.

135

Vraag:

Hoe en hoe hard zal het project Partners voor Water worden geraakt door het met 46 procent verlagen van de niet verdragsrechtelijke HGIS-uitgaven?

Antwoord:

Het totale jaarlijkse aan het Ministerie van IenW toegekende HGIS-budget voor internationaal waterbeheer en klimaatadaptatie loopt af van ongeveer € 22 miljoen in 2024 naar ongeveer € 5 miljoen in 2028. Daardoor wordt het Partners voor Water programma met € 9,4 miljoen gekort in de laatste drie jaar van het lopende programma (2022–2027). Dit is een verlaging van het budget voor deze drie jaren met 28%. Ook wordt een aantal prioriteiten uit andere programma's die niet kunnen worden voortgezet bij Partners voor Water ondergebracht in deze periode.

136

Vraag:

Wat zijn de gevolgen de overheveling van de specifieke uitkeringen naar het Gemeente- of Provinciefonds, met een budgetkorting van 10 procent, voor de BDU aan twee vervoerregio's?

Antwoord:

De korting is onderdeel van een bredere ombuiging, uitgevoerd door het Ministerie van BZK, waarbij medeoverheden minder verantwoordingslasten hebben en waarbij de middelen beleids- en bestedingsvrij zijn. Aan de vervoerregio's is gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10% taakstelling op de BDU Verkeer en Vervoer. De vervoerregio's hebben onder meer aangegeven dat de budgetkorting gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven en/of het OV-voorzieningsniveau in stad en streek. Dit heeft daarmee gevolgen voor de reizigers. IenW is met de vervoerregio's in gesprek om de precieze gevolgen van deze budgetkorting uit het Hoofdlijnenakkoord nader in kaart te brengen.

137

Vraag:

Wat zijn de gevolgen de overheveling van de specifieke uitkeringen naar het Gemeente- of Provinciefonds, met een budgetkorting van 10 procent,

²³ Kamerstukken 36 471, nr. 37

voor de regeling voor sanering verkeerslawaaï en de regeling voor bodemsanering?

Antwoord:

De geluidmiddelen zijn bedoeld om bestaande ernstige hinder door geluid op specifieke locaties, die kan leiden tot gezondheidsrisico's, terug te dringen. De bodemsaneringsmiddelen zijn bedoeld voor specifieke locaties om onaanvaardbare risico's door bodemverontreiniging aan te pakken en indien nodig op een veilige manier te beheersen en mee om te gaan.

Voor de aanpak van verkeerslawaaï en bodemverontreiniging is voor een SPUK gekozen omdat de problematiek niet gelijk over het land is verdeeld en om te sturen op een doelmatige inzet van middelen. Gemeenten, provincies of waterschappen kunnen dan daar waar nodig maatregelen treffen.

Samen met de koepels en de departementen stelt de Minister van BZK een afwegingskader op voor het overhevelen van specifieke uitkering naar het provincie- en gemeentefonds. Op basis van dit afwegingskader zal gekeken worden wat dit betekent voor individuele regelingen. Indien het niet mogelijk is om een specifieke uitkering te handhaven, wordt gekeken naar mogelijke alternatieven.

Intentie vanuit het regeerprogramma is administratieve lasten te verlagen en 10% efficiency winst te realiseren. Bezien wordt of dit ook voor deze SPUKs kan worden behaald.

138

Vraag:

Wat is het basisbeschermingsniveau waarmee gemeten wordt in de Miljoenennota van lenW? En welke referentiesituatie wordt hier genomen?

Antwoord:

Iedereen in Nederland die achter een dijk woont, krijgt ten minste een basis beschermingsniveau van 1/100.000 per jaar. Dat wil zeggen dat de kans voor een individu om te overlijden als gevolg een overstroming niet groter mag zijn dan 0,001% per jaar. Eén van de doelen van het waterveiligheidsbeleid is dat dit in 2050 is bereikt. Iedereen achter een dijk heeft dan het basisbeschermingsniveau.

Er is in de begroting een indicator opgenomen die laat zien hoe de voortgang is voor dit doel. De referentiesituatie hiervoor is vastgelegd in het Nationaal Programma Water in 2014: als referentiepunt is aangenomen dat alle projecten in het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2 en het programma Ruimte voor de Rivier zijn afgerond. De afname van het risico gaat in het begin behoorlijk langzaam en dat is conform verwachting. In de loop der jaren zal dit steeds sneller gaan.

139

Vraag:

Hoeveel geld van de lopende begroting kan gereserveerd worden als cofinanciering van het HWBP (waterschappen hebben 1,25 miljard euro extra gereserveerd de komende jaren)?

Antwoord:

Op dit moment is er nog geen sprake van een extra reservering op het Deltafonds of de lenW-begroting voor het HWBP. Voordat sprake kan zijn van een eventuele reservering op de lopende begroting van het Delta-

fonds moet eerst duidelijk worden wat de financiële problematiek op de lange termijn is. Zoals in het Hoofdlijnenakkoord is benoemd, zal het Hoogwaterbeschermingsprogramma worden herijkt om te borgen dat onze dijken ook in de toekomst voldoende en tijdig bescherming bieden. Als er meer duidelijkheid is over de langetermijnpoging zal het Ministerie van IenW in overleg treden met de Waterschappen om tot nieuwe afspraken te komen.

140

Vraag:

Welke onderzoeken bij het RIVM vallen nog meer onder het bedrag van 4,7 miljoen euro dat is vrijgemaakt voor het RIVM voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond, waaronder onderzoeken naar zeer zorgwekkende stoffen zoals PFAS?

Antwoord:

Hieronder vallen diverse onderzoekslijnen, zoals het beheer en onderhoud van de kennisbasis bodem en het instrumentarium bodemkwaliteit, kennisontwikkeling voor het project Herijking bodemregelgeving en het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater, de ontwikkeling van de Emissieregistratie en het PFAS Onderzoeksprogramma.

141

Vraag:

Is de veronderstelling dat met de voorgestelde maatregel de mensen met een emissievrije auto niet méér motorrijtuigenbelasting moeten betalen dan mensen met een auto die rijdt op fossiele brandstof?

Antwoord:

De intentie van de besluitvorming bij Voorjaarsnota 2024 was dat bezitters van een emissievrije auto niet meer MRB zouden moeten betalen dan benzineauto's in dezelfde categorie. Vanwege recente inzichten, was het nodig de tegemoetkoming te versoberen om de begroting sluitend te maken. Consequentie van de tariefkorting van 25% is dat een elektrische rijder, met name in de lagere segmenten en afhankelijk van automodel, per jaar iets méér MRB moet betalen dan voor een vergelijkbare benzineauto. Bij voorjaarsnota 2025 wordt opnieuw gekeken of de huidige maatregel moet worden aangepast.

142

Vraag:

Zijn er ook alternatieven onderzocht om de tegenvaller van de tariefkorting motorrijtuigenbelasting emissievrije auto's uit te dekken? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Conform begrotingsregels moet de extra inkomstenderving aan de inkomstenkant van de rijksbegroting gedekt worden, of binnen de autobelastingen of daarbuiten. Alternatief kan bijvoorbeeld zijn om deels de MRB voor alle brandstof en elektrische auto's iets duurder te maken (€ 2 per maand voor benzineauto's) en deels de korting voor emissievrije voertuigen te versoberen van 40% naar 30%. Hiervoor is niet gekozen. In het voorjaar van 2025 zal het kabinet opnieuw beoordelen of de maatvoering van de tariefkorting voor elektrische auto's voldoende hoog is.

143

Vraag:

Wat is de oorzaak van de verkeerde raming van de tariefkorting motorrijtuigenbelasting emissievrije auto's?

Antwoord:

Aangezien het om een belastingmaatregel gaat zal deze vraag bij de behandeling van het belastingplan 2025 worden beantwoord.

144

Vraag:

Om welke reden levert de bijgestelde motorrijtuigenbelasting (maatregel 16) ieder jaar meer op dan het tekort (maatregel 15)?

Antwoord:

Onderliggend aan deze budgettaire reeksen spelen twee effecten. Ten eerste neemt het aantal elektrische auto's in het wagenpark jaarlijks toe, waardoor het geven van een tariefkorting voor elektrische auto's ieder jaar ook duurder wordt. Ten tweede is de budgettaire derving/opbrengst afhankelijk van de hoogte van de tariefkorting. De oorspronkelijke vormgeving kende een afbouwpad van 40% korting in 2026 naar 35% in 2029 en 30% in 2030. In de Miljoenennota 2025 is afgesproken om de maatvoering te versoberen naar 25% korting in de periode 2026–2029. Het verschil is het grootst in de eerste jaren. In het voorjaar van 2025 zal het kabinet opnieuw beoordelen of de maatvoering van de tariefkorting voor elektrische auto's voldoende hoog is.

145

Vraag:

Hoe is de bekostiging van de vervoersregio's momenteel georganiseerd?

Antwoord:

Verreweg het grootste deel van de inkomsten van de twee vervoerregio's ontvangen zij van het Rijk. Jaarlijks ontvangen de vervoerregio's de middelen van het Ministerie van IenW via de beschikking Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. In de beschikking is een bedrag opgenomen ten behoeve van de voorbereiding en uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid.

146

Vraag:

Heeft u zich gerealiseerd dat de BDUR voor de vervoersregio's onderdeel zijn van de efficiëntie maatregelen bij overheveling van de SPUK's?

Antwoord:

De Brede Doeluitkering Rampenbestrijding maakt onderdeel uit van de begroting van JenV. Indien de BDU bedoeld wordt, dan is het ministerie zich er van bewust dat de BDU als een efficiëntiemaatregel wordt gezien naast dat deze overheveling dient ter vergroting van de autonomie van decentrale overheden. Zie hiervoor ook het antwoord op de vragen 58 en 62 t/m 66.

147

Vraag:

Waarom is de verbinding Terschelling – Vlieland niet meegenomen in de uitgangspunten voor de concessies Friese Waddenveren?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW ziet het in stand houden van het interinsulair vervoer niet als Rijkstaak, omdat de Rijkstaak is afgebakend tot het vervoer tussen de eilanden en het vasteland.

Op dit moment organiseren en bekostigen de eilandgemeenten de scholierenboot in overleg met de concessiehouder of watertaxibedrijven.

148

Vraag:

Waarom zijn de vaargeuldiepte en -breedte niet opgenomen in de uitgangspunten voor de concessies Friese Waddenveren?

Antwoord:

De onderhoudsdimensies van de vaargeulen zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma en het Natura 2000 beheerplan. De Nota van Uitgangspunten verwijst naar deze documenten.

149

Vraag:

Wanneer moet er een besluit vallen over de oplossing voor de vaargeulproblematiek Ameland in relatie tot de concessie Friese Waddenveren oost?

Antwoord:

Bij de voorbereidingen voor de nieuwe concessies wordt er rekening mee gehouden dat er ten tijde van gunning nog geen besluitvorming is over een lange termijn oplossing voor de vaargeul tussen Holwert en Ameland. De inzet vanuit lenW is om waar mogelijk binnen de nieuwe concessies flexibiliteit in te bouwen, zodat partijen die zich inschrijven in hun plannen rekening kunnen (en moeten) houden met meerdere opties voor de vaargeul.

150

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het snel varen van de watertaxi's op de Waddenzee? Wanneer wordt dat geregeld?

Antwoord:

De watertaxi kan overdag harder varen dan 20 km/u, maar dient zich 's nachts te houden aan de geldende maximumsnelheid voor snelle motorboten van 20 km/u. De watertaxi is namelijk een klein schip (korter dan 20 meter) dat sneller kan varen dan 20 km/u ten opzichte van het water en valt daarmee onder de definitie en reikwijdte van een snelle motorboot. Het is mogelijk om in de nacht sneller dan 20 kilometer per uur te mogen varen op basis van een wijziging van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 en het verkrijgen van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag (naar aanleiding van een uitgevoerde passende beoordeling). Naar aanleiding van de OVV-aanbevelingen over ernstige ongevallen met watertaxi's kijkt het ministerie momenteel in overleg met alle belanghebbende partijen naar de mogelijkheden om veilig varen op de Waddenzee te bevorderen. Daarbij wordt ook gezien hoe zich dit verhoudt tot de wens om 's nachts sneller dan de huidige maximumsnelheid te mogen varen.

151

Vraag:

In hoeverre hangt de punctualiteit, zoals weergegeven in tabel 51 op pagina 110, die sinds 2021 gedaald is, samen met de ervaring van de reiziger wat betreft het optimaal/drempelloos zijn van de deur-tot-deur reis, zoals afgesproken in de Hoofdrailnetconcessie (HRN)? Welke maatregelen treft de Staatssecretaris om een verdere daling van de punctualiteit te voorkomen voor het jaar 2024–2027?

Antwoord:

De daling van de punctualiteit sinds 2021 kent verschillende oorzaken. In 2021 reden er vanwege de coronapandemie minder treinen en reisden er minder reizigers met de trein. Dat had een positieve invloed op de punctualiteit. Na afschaffing van de coronamaatregelen keerden steeds

meer reizigers terug in de trein en reden er weer meer treinen waardoor de punctualiteit weer daalde. In 2022 werd de punctualiteit daarnaast beïnvloed door onder meer verhoogde treinuitval vanwege personeelstekorten. Vervolgens daalde de punctualiteit in met name de tweede helft van 2023 door drie hoofdoorzaken die ProRail en NS hebben toegelicht.²⁴

Hoewel een goede punctualiteit natuurlijk bijdraagt aan een betrouwbare deur-tot-deurreis heeft dit geen verband met de ervaring van reizigers inzake het drempelloos reizen zoals dat beschreven staat in de hoofdrailnetconcessie, die vanaf 1 januari 2025 in werking zal treden. Punctualiteit valt namelijk onder «het bieden van een zo goed mogelijk vervoerproduct aan de NS-reiziger».

Om onder andere de punctualiteit te verbeteren, is medio juli 2024 formeel het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter²⁵ gestart. Dit verbeterprogramma richt zich op het wegnemen van de drie hoofdoorzaken van de slechte prestaties, namelijk tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's), hinder door werkzaamheden en tekort aan beschikbaar materieel.

Een aantal maatregelen uit het verbeterprogramma resulteert al in verbetering. Zo beschikt NS op dit moment over voldoende inzetbaar materieel, wat een positief effect heeft op de zitplaatskans. Ook heeft ProRail een aantal tijdelijke TSB's versneld opgelost. Het opheffen van sommige impactvolle TSB's kost daarentegen meer tijd vanwege de omvang van de infrastructurele problemen. Het Ministerie van IenW volgt de voortgang van de te nemen maatregelen nauwgezet. Het verbeterprogramma loopt tot halverwege 2025. Dan zal ook bekeken worden of het afgerond kan worden.

152

Vraag:

In hoeverre is de NS in 2025–2027, wanneer de subsidiehoeveelheid daalt, naar verwachting in staat om los van subsidies de afspraken die gemaakt zijn in de hoofdrailnetconcessie na te leven? Wat zijn de mogelijke financiële consequenties als dit niet het geval is?

Antwoord:

In deze beantwoording wordt ervan uitgegaan dat wordt bedoeld op de subsidie die NS jaarlijks van het Ministerie van OCW ontvangt voor de kosten van het studentenreisproduct. In de businesscase voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie heeft NS rekening gehouden met een lagere subsidie als gevolg van de herijking die komend najaar plaatsvindt voor de periode 2025–2027. Het is dus niet de verwachting dat deze herijking ertoe leidt dat NS de afspraken zoals vastgelegd in de concessie niet meer kan nakomen, tenzij de herijking tot andere uitkomsten leidt dan aangenomen.

153

Vraag:

Zijn er kwantitatieve en kwalitatieve resultaten bekend waarom Schiphol belangrijk is voor het Nederlandse vestigingsklimaat?

Antwoord:

Schiphol is belangrijk voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Hier zijn kwalitatieve resultaten over bekend. In 2019 onderzocht onderzoeksbureau Decisio de economische bijdrage van Schiphol aan de economie,

²⁴ Kamerstukken 29 984, nr. 1181

²⁵ Kamerstukken 29 984, nr. 1203

inclusief de betekenis voor het vestigingsklimaat²⁶. Momenteel wordt dit onderzoek geactualiseerd. De Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA) onderschrijft ook het belang van de kwaliteit van verbindingen met de wereld voor internationale bedrijven.

De exacte mate waarin Schiphol bijdraagt aan het vestigingsklimaat laat zich lastig kwantificeren. Het effect van een uitgebreid netwerk is namelijk niet te isoleren van andere factoren die van invloed zijn op het investeringsklimaat, zoals: fiscaal klimaat, opleidingsniveau, de kwaliteit van leven, et cetera.

154

Vraag:

Hoeveel Nederlandse bruggen zijn in een dermate slechte staat dat deze een gevaar vormen voor de scheepvaart?

Antwoord:

Door de inzet van gebruiksbeperkingen zijn er geen bruggen die een gevaar vormen voor de scheepvaart. Objecten zoals de bruggen worden regelmatig onderworpen aan inspecties en berekeningen. Indien de veiligheid voor de gebruikers, eigen medewerkers en opdrachtnemers in gevaar dreigt te komen, worden tijdig maatregelen genomen om het veilig gebruik van de infrastructuur te waarborgen. In de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat wordt jaarlijks gerapporteerd over de actuele technische toestand van het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwatersysteem (HWS). In de rapportage over 2023²⁷ staat op pagina 28 een kaart met de bruggen met de beperkingen voor het weg- en scheepvaartverkeer. Het afgelopen jaar waren er 25 bruggen met beperkingen specifiek voor het scheepvaartverkeer. Deze beperkingen dragen bij aan een veilige situatie voor het scheepvaartverkeer.

155

Vraag:

Hoeveel Nederlandse bruggen zijn in een dermate slechte staat dat deze een gevaar vormen voor scheepvaart afhankelijk van een te openen brug?

Antwoord:

Door de inzet van gebruiksbeperkingen zijn er geen bruggen die een gevaar vormen voor de scheepvaart. Objecten zoals bruggen worden regelmatig onderworpen aan inspecties en berekeningen. Indien de veiligheid voor de gebruikers, eigen medewerkers en opdrachtnemers in gevaar dreigt te komen, worden tijdig maatregelen genomen om het veilig gebruik van de infrastructuur te waarborgen. In de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat wordt jaarlijks gerapporteerd over de actuele technische toestand van het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwatersysteem (HWS). In de rapportage over 2023²⁸ staat op pagina 28 een kaart met de bruggen met de beperkingen voor het weg- en scheepvaartverkeer. Het afgelopen jaar waren er 25 bruggen met beperkingen specifiek voor het scheepvaartverkeer. Deze beperkingen dragen bij aan een veilige situatie voor het scheepvaartverkeer.

156

Vraag:

²⁶ Kamerstukken 31 936, nr. 710

²⁷ Kamerstukken 36 410 A, nr. 19

²⁸ Kamerstukken 36 410 A, nr. 19

Wat zijn de gevolgen van het door Rijkswaterstaat per direct voor onbepaalde tijd stoppen met de bediening voor de scheepvaart van brug Uitwellingerga over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl?

Antwoord:

Door het niet langer bedienen van de brug Uitwellingerga sinds 18 september j.l. kunnen schepen hoger dan 7.10 meter de brug niet langer passeren. Reguliere beroepsscheepvaart en recreatievaart tot een hoogte van 7.10 meter kunnen onder de brug doorvaren als deze gesloten is. Voor hogere schepen zijn verschillende omvaarroutes beschikbaar. Voor het wegverkeer golden op de brug Uitwellingerga reeds beperkingen ten aanzien van de breedte en het gewicht van voertuigen dat op de brug is toegestaan. Deze beperkingen voor het wegverkeer blijven van kracht en onder deze voorwaarden kan het wegverkeer de brug blijven gebruiken. Op dit moment onderzoekt Rijkswaterstaat welke oplossingen voor de korte en de lange termijn mogelijk zijn om de brug weer voor meer scheepvaart- en wegverkeer toegankelijk te maken.

157

Vraag:

Welk doel wordt er beoogd te bereiken door 85 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van demonstraties op schepen?

Antwoord:

De energietransitie is een uitdaging en vraagt om innovatie en investeringen in nieuwe technieken. De subsidieregeling van € 85 miljoen wordt ingezet voor het bevorderen van demonstraties aan boord van schepen voor de aandrijflijnen waterstof, methanol en carbon capture in LNG. Het is belangrijk om de komende jaren te werken aan deze demonstratieschepen, omdat dit Nederland in staat stelt om haar maritieme koploperspositie in de internationale markt te behouden en uit te bouwen in relatie tot de energietransitie. De demonstratieprojecten waar de genoemde middelen voor worden ingezet, hebben betrekking op juist die segmenten waar Nederland sterk in is: de kust- en binnenvaart, schepen voor de natte waterbouw en wind op zee projecten, maritieme veiligheid en dienstverlening. In de aanvraag die begin 2023 voor het Maritiem Masterplan is ingediend bij het Nationaal Groeifonds, is het beoogde doel van de middelen nader onderbouwd.

158

Vraag:

Hoe is het bedrag van 85 miljoen euro voor het uitvoeren van demonstraties op schepen tot stand gekomen?

Antwoord:

Voor de aanvraag Maritiem Masterplan t.b.v. het Nationaal Groeifonds is een begroting opgesteld. De kostenopbouw voor de demonstratieschepen is gebaseerd op voorbeeldprojecten voor de drie energielijnen die in het voorstel zijn opgenomen (waterstof, methanol en carbon capture in LNG aandrijflijnen).

159

Vraag:

Hoeveel procent minder abiotische grondstoffen worden er in Nederland gebruikt sinds in 2016 het doel is gesteld om 50 procent minder abiotische grondstoffen te gebruiken in 2030?

Antwoord:

De abiotische grondstofvoetafdruk voor de economie (grondstoffengebruik in de gehele keten) was 494 Mton in 2016, 561 Mton in 2018 en 501

Mton in 2020 en is dus sinds 2016 licht toegenomen. De afname in het grondstoffengebruik tussen 2018 en 2020 komt vooral door de lockdowns tijdens de COVID pandemie.

Positief is dat de totale grondstoffenefficiëntie tussen 2016 en 2020 met 7% is toegenomen, maar er is nog geen sprake van een ontkoppeling waarin bij een groeiende productie het grondstoffengebruik afneemt. Meer recente gegevens komen beschikbaar in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER), die het PBL naar verwachting in februari 2025 publiceert.

160

Vraag:

Wanneer kan de Kamer de circulaire economie-wet van het nieuwe kabinet verwachten?

Antwoord:

De Kamer is op 29 april 2024 geïnformeerd over dit traject via de hoofdlijnennotitie voor de beoogde Circulaire Economie-wet²⁹. In de hoofdlijnennotitie is aangegeven dat de ideeën en plannen voor de CE-wet dit jaar verder worden uitgewerkt in een wetsvoorstel, dat vervolgens in consultatie wordt gebracht. Het streven is om deze openbare consultatie medio 2025 te starten.

161

Vraag:

Welke maatregelen met betrekking tot normeren en beprijzen ten behoeve van de circulaire economie kan de Kamer van de nieuwe Staatssecretaris verwachten?

Antwoord:

Begin 2025 komt een nieuwe Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) uit. Mede op basis hiervan zal ik in september van dat jaar een geactualiseerd NPCE aan de Kamer aanbieden. Eventuele aanvullende normerende, beprijzende én stimulerende maatregelen, kunnen hier een plek in krijgen.

162

Vraag:

Verwacht u dat de doelstelling om 50 procent minder abiotische grondstoffen te gebruiken in 2030 gehaald wordt? Zo ja, hoe denkt u dat te bereiken?

Antwoord:

De vorige Staatssecretaris heeft reeds aangegeven dat de doelen niet worden gehaald met de maatregelen in het NPCE. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) van 2023 aan dat meer maatregelen nodig zijn. Gezamenlijk moeten de schouders eronder worden gezet: burgers, bedrijven én de overheid. Begin 2025 komt een nieuwe ICER uit. Mede op basis hiervan zal in september van dat jaar een geactualiseerd NPCE aan de Kamer worden aangeboden. Daarin komt ook een nadere uitwerking van de 2030 doelstelling, die meer sturing en handelingsperspectief moet geven.

163

Vraag:

²⁹ Kamerstukken 32 852, nr. 310

Wat betekent het voor afvalverbrandingscentrales als we in 2050 een circulaire economie willen hebben en het verbranden van recyclebaar materiaal dan volledig verleden tijd is?

Antwoord:

In de circulaire economie die richting 2050 wordt opgebouwd, wordt het ontstaan van afval zo veel mogelijk voorkomen. Ingezet wordt op hergebruik van producten door beter productontwerp, slimmere inzameling en sortering, en afval wordt zo veel mogelijk gerecycled tot nieuwe producten. Maar ook in een circulaire economie is er afval dat je niet kunt of wilt recyclen, om technische, milieu-hygiënische of ethische redenen. Dit betekent dat er ook in een circulaire economie nog behoefte zal zijn aan thermische verwerkingsvormen zoals verbranding, maar wel in veel beperktere mate. Dit heeft tot gevolg dat in de toekomst veel minder verbrandingscapaciteit nodig zal zijn dan nu het geval is.

164

Vraag:

Is het hergebruik door consumenten, wat is gedaald in 2021 en 2022, een trend die al langer gaande is?

Antwoord:

Het hergebruik is niet eerder gemeten dan 2021, dus de ontwikkeling in hergebruik door de jaren heen kan nog niet weergegeven worden. Komende jaren wordt dit onderzoek herhaald. Dan is het mogelijk een eventuele trend in beeld te brengen.

165

Vraag:

Hoeveel ton secundaire bouwstoffen heeft het rijk ingekocht in de jaren 2021, 2022 en 2023?

Antwoord:

De Rijksinkoop behelst zowel rijksgebouwen (Rijksvastgoedbedrijf) als de grond- weg- en waterbouw (Rijkswaterstaat en ProRail); hiervoor is geen centrale rapportage voorhanden die onderscheid maakt tussen aangeschafte primaire, hergebruikte of gerecyclede materialen. In 2022 is er een rapportage (*Materiaalstromen in de bouw en infra*) opgesteld over de materiaalstromen in de woning- en utiliteitsbouw (B&U) en grond-, weg- en waterbouw (GWW). Het referentiejaar is 2019. Voor de recentere jaren zijn er geen gegevens.

De genoemde rapportage concludeert dat in 2019 15% van de materialen in de B&U en 45% in de GWW secundaire grondstoffen betreft, maar maakt geen onderscheid naar Rijksinkoop en andere partijen. Voor de bouwsector als totaal (GWW + B&U) is het aandeel secundaire materialen in 2019 circa 38% ofwel ruim 30 Megaton.

166

Vraag:

Wat betekent de stapeling van heffingen voor afvalenergiecentrales (verbrandingsbelasting, importheffing, CO₂-heffing, inclusief afvalverbrandingsinstallaties (AVI)-correctiefactor) voor de Europese concurrentiepositie en afvalstort in het buitenland respectievelijk de investeringscapaciteit voor circulaire afvalverwerking?

Antwoord:

De CO₂-heffing en de afvalstoffenbelasting, inclusief de gelijkstelling daarvan voor binnenlands en buitenlands afval dat geïmporteerd wordt om in Nederland te verbranden, passen in het klimaat- en circulaire economiebeleid van het kabinet. Zij gaan uit van het principe dat de

vervuiler betaalt. Ook in de EU-lidstaten om ons heen worden maatregelen genomen om aan de Europese verplichtingen op het gebied van klimaat en circulaire economie te voldoen. Afvalverbrandingsinstallaties kunnen maatregelen nemen om hun fossiele CO₂-uitstoot terug te dringen of om, bijvoorbeeld, uitsortering en recycling van afval te bevorderen zodat er minder afval wordt verbrand. Voor investeringen kan men een beroep doen op financiële regelingen en fiscale voordelen, zoals SDE++, DEI+, NIKI, MIA en VAMIL.

167

Vraag:

Welke projecten vallen onder de Circulaire keten projecten van 4,8 miljoen euro?

Antwoord:

Onder de subsidieregeling Circulaire ketenprojecten vallen projecten die mkb-ondernemers opzetten samen met partners in een product- of materiaalketen, om een circulair product, dienst of proces te ontwikkelen. Informatie over de subsidieregeling is te vinden op de website van RVO³⁰. Openstelling zal in 2025 plaatsvinden. Het is nog niet duidelijk welke consortia van mkb bedrijven een aanvraag in zullen dienen.

168

Vraag:

Welke projecten vallen onder de Kennis en Innovatie Agenda Circulaire economie?

Antwoord:

De Kennis- en innovatieagenda Circulaire Economie (KIA CE) is als agenda voor de periode 2024–2027 gepubliceerd in november 2023. Met de inhoud van deze agenda wordt richting gegeven aan de inhoudelijke afbakening van de KIA CE-subsidie van IenW: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/kia-ce>. Openstelling voor aanvragen heeft in 2024 reeds plaatsgevonden en de ingediende aanvragen zijn nu in beoordeling. Het is dus nog niet duidelijk welke projecten in de openstelling 2024 zullen worden toegekend en in 2025 in uitvoering zullen zijn.

169

Vraag:

Welke projecten vallen onder KF: DEI+CE (7,0 miljoen euro)?

Antwoord:

De Klimaatfondsmiddelen (KF) op deze post worden ingezet voor de subsidiebetalingen in 2025 van projecten die in de openstellingen van de DEI+ CE in 2024 en 2025 worden toegekend. De DEI+ CE is een onderdeel van de DEI+ regeling en is specifiek gericht op het testen of demonstreren van circulaire innovaties. Aanvragen kunnen worden ingediend bij RVO en alle informatie daaromtrent is te vinden op DEI+: Circulaire economie (kleinere projecten) (rvo.nl). 2024 is het eerste jaar dat de DEI+ CE wordt opengesteld met middelen uit het Klimaatfonds. Op dit moment zijn er nog geen projecten toegekend, dus is het nog niet duidelijk welke projecten in 2025 in uitvoering zullen zijn.

170

Vraag:

Welke projecten vallen onder KF: Plastics norm (23,0 miljoen euro)?

Antwoord:

³⁰ www.rvo.nl/subsidies-financiering/circulaire-ketenprojecten

Het gaat om subsidieregelingen om bedrijven te helpen bij de transitie naar circulair plastic. Tot en met 2030 is hiervoor in totaal € 267 miljoen uit het klimaatfonds geormerkt. Concreet gaat het om drie verschillende onderdelen. Dat is ten eerste de tijdelijke subsidieregeling «Omschakeling naar verwerking circulaire plastics». Hiermee kunnen verwerkers subsidie krijgen om (meer) recycleat of biogebaseerde polymeren in hun producten te verwerken. Deze subsidieregeling is op 18 juni jl. opengesteld. Daarnaast gaat het ook om een subsidieregeling die naar verwachting later dit jaar wordt opengesteld en die gericht is op het versterken van de kennisbasis over circulair plastic in de gehele sector. En tot slot gaat het om subsidies voor investeringen die zijn bedoeld voor het opschalen van recycleat en biogebaseerde polymeren, die in 2025 voor het eerst worden opengesteld.

171

Vraag:

Welke projecten vallen onder KF: Circulair doen en gedrag (1,4 miljoen euro)?

Antwoord:

De maatregel Circulair Doen bestaat uit drie samenhangende onderdelen: onderwijs, gedrag en arbeidsmarkt. Binnen het programma Circulair Doen en Gedrag worden de middelen algemeen besteed aan activiteiten op het terrein van onderwijs (50%), gedrag (40%) en arbeidsmarkt (10%).

Voor het onderwijs wordt er toegewerkt naar een op maat gemaakte ondersteuningsstructuur voor de periode 2025–2030, gefinancierd via een subsidieregeling. Dit houdt in dat scholen gewenste hulp kunnen krijgen om duurzaamheid een passende plek te geven in hun onderwijspraktijk. Begin dit voorjaar heeft het Ministerie van IenW de Kamer hierover geïnformeerd via het Uitvoeringsplan Duurzaamheid in het Onderwijs³¹. Op het gebied van arbeidsmarkt en onderwijs wordt het lopende programma «Sustainability Skills» met de inzet van Klimaatfondsmiddelen geïntensiveerd. Daarnaast wordt gewerkt aan een stimuleringsregeling voor bijscholing van professionals in de circulaire economie.

172

Vraag:

Wat is de verklaring voor het begroten van een grote afname van de uitgaven voor ICT?

Antwoord:

Voor de implementatie/ontwikkeling ten behoeve van de vervanging van het documentmanagementsysteem (Content Manager) is er tijdelijk extra budget gereserveerd voor de jaren 2025 en 2026. Dit verklaart dat het ICT-budget daarna afloopt.

173

Vraag:

Wat is het totale bedrag dat nog niet is ingevuld of vrij te besteden is in de geschatte budgetflexibiliteit in Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport?

Antwoord:

De begroting van de ILT bestaat grotendeels uit vaste formatie en materiële uitgaven. Hierdoor is er geringe vrije ruimte (3%, circa € 7,4 miljoen in 2025) binnen de begroting. Deze middelen zijn nodig om de

³¹ Kamerstukken 32 813, nr. 1397

werkzaamheden die de ILT uitvoert en de toezeggingen die daarover zijn gedaan in het ILT Jaarplan 2025 na te komen.

174

Vraag:

Zijn er al voorlopige ideeën of prioriteiten voor de besteding van het nog niet ingevulde/vrij te besteden budget in Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport? Zo ja, wat zijn deze?

Antwoord:

De verwachting is dat de ILT evenals in 2023 en 2024 de toegewezen budgetten volledig nodig heeft om haar werkzaamheden conform het ILT jaarplan 2025 uit te voeren.

175

Vraag:

Wordt er bezuinigd op de apparaatskosten van de uitvoeringsorganisaties? Zo ja, hoeveel?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is een apparaatstaakstelling opgenomen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start deze taakstelling met ca. € 23 miljoen in 2025 en deze loopt op tot een bedrag van € 90 miljoen per jaar in 2029. In de begroting 2025 is het eerste deel van de taakstelling (ca. € 23 miljoen) structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van lenW. Dit komt neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen.

Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 t/m 2029, oplopend tot ca. € 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. Voorwaarde is dat de burger hier geen last van ondervindt en blijvend kan rekenen op een goede dienstverlening vanuit het ministerie. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 t/m 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van minder fte en/of taken voor de onderscheiden onderdelen van lenW.

176

Vraag:

Wat houdt de agentschapsbijdrage in?

Antwoord:

De agentschapsbijdrage is onderdeel van de omzet moederdepartement. De bijdrage aan het agentschap bestaat uit een apparaatsdeel en een programmadeel. Het apparaatsdeel dient ter dekking van de apparaatskosten inclusief rente- en afschrijvingskosten van het agentschap en het programmadeel dient ter dekking van de programmakosten. Bij Rijkswaterstaat hebben de programmakosten met name betrekking op exploitatie en onderhoud en bij het KNMI op EUMETSAT (aardobservatie). De hoogte van de agentschapsbijdrage wordt vastgesteld op basis van de afspraken tussen de opdrachtgever, de eigenaar en het agentschap.

177

Vraag:

Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot de sluisen Kornwerderzand? Wanneer gaat hier een besluit over vallen? Hoe gaat de afgesloten bestuursovereenkomst nagekomen worden?

Antwoord:

De Kamer is hierover reeds geïnformeerd via de beantwoording van Kamervragen op 27 september 2024³², waarin ook is ingegaan op de laatste stand van zaken.

178

Vraag:

Waar worden de bijdragen aan medeoverheden, die cumulatief vanaf 2025 tot 2029 worden verlaagd met 1,5 miljard euro, exact voor gebruikt? Welke medeoverheden zijn dat? Is er een overzicht van 2023 waarin staat welke medeoverheden welke hoeveelheid financiële middelen hebben gekregen, en zou een vermindering van de bijdragen aan medeoverheden ervoor kunnen zorgen dat bereikbaarheid van de regio vermindert?

Antwoord:

Deze overboeking betreft de financiële afwikkeling van de middelen die zijn vrijgemaakt naar aanleiding van de motie Bikker³³, waarmee structureel extra middelen beschikbaar zijn gesteld voor het regionaal openbaar vervoer. Met deze overboeking worden de middelen op het juiste instrument gezet.

De middelen zijn bedoeld om prijsstijgingen in het OV te voorkomen en de beschikbaarheid van het OV te verbeteren. Dit gaat in een decentralisatie-uitkering voor de periode van 2025–2029 om een totaalbedrag van € 1.499,5 miljoen dat wordt overgeboekt vanuit de begroting van lenW. Een deel hiervan (€ 141,8 miljoen per jaar) is bedoeld voor de twaalf provincies en wordt daarom overgeboekt naar het Provinciefonds. Een ander deel (€ 158,1 miljoen per jaar) is bedoeld voor de vervoerregio's MRDH en VRA en wordt daarom overgeboekt naar de Brede Doeluitkering (BDU) die de vervoerregio's van lenW ontvangen.

Aangezien het om aanvullende middelen gaat naar aanleiding van de motie-Bikker die met een nota van wijziging aan de Ontwerpbegroting 2024 van het Ministerie van lenW zijn toegevoegd, is er geen overzicht van de financiële middelen die de medeoverheden hebben gekregen voor 2023. Deze middelen waren immers nog niet beschikbaar.

179

Vraag:

Zal in de Circulaire Plastic Norm onderscheid worden gemaakt tussen kortcyclische en langcyclische plastics, zoals ook in Europese wetgeving gebeurt?

Antwoord:

Bij de uitwerking van de circulaire plastic norm is het belangrijk dat er een prikkel ontstaat om de kwaliteit van alle circulaire polymeren zoveel mogelijk te behouden en alle beschikbare recycletechnieken optimaal te benutten. Op welke wijze dat het best kan gebeuren, en of daarbij onderscheid gemaakt zal worden tussen kortcyclische en langcyclische plastics, is nog onderdeel van de nadere uitwerking van de wetgeving.

180

Vraag:

Hoe verhoudt de plastictaks zich tot de Circulaire Plastic Norm, gezien de eerdere onderbouwing voor de norm, dat deze tot veel minder productie-verlies leidt dan een heffing?

Antwoord:

³² Kamerstuknummer 2024Z11528.

³³ Kamerstukken 36 410-XII, nr. 29

De plastic heffing is onderdeel van een breder beleidspakket van normeren, beprijzen en stimuleren gericht op circulair plastic. De plastic heffing wordt richting het besluit over de voorjaarsnota 2025 nader vormgegeven door het Ministerie van Financiën, in nauwe samenwerking met het Ministerie van IenW en het Ministerie van KGG. Bij de verdere vormgeving van de heffing wordt gezien op welke wijze deze instrumenten zich logisch tot elkaar verhouden. Ook wordt gekeken wat mogelijke alternatieve beprijzingsmaatregelen zijn voor het stimuleren van circulair plastic.