

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Bijlage(n)
I

Datum 25 juni 2018
Betreft Lijst van vragen en antwoorden van de begrotingsstaten
van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het
Infrastructuur- en Deltafonds voor het jaar 2018
(Voorjaarsnota)

Geachte voorzitter,

U treft hierbij de antwoorden aan op de vragen met betrekking tot de voorstellen van wet tot wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Infrastructuur- en het Deltafonds voor het jaar 2018 (Wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota; Kamerstukken II, 34960-XII, respectievelijk 34960-A en 34960-J).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

**34960-XII Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2018
(wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)**

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Vraag 1

Kan er uit de Klimaatenvelop een fonds worden vrijgemaakt waarmee bijvoorbeeld het ontwikkelen van regelgeving ten behoeve van "meten aan de pijp" bij de binnenvaart daadwerkelijk toegepast kan worden? Of kunnen bijvoorbeeld R&D-gelden vrijgemaakt worden, zodat breedschalige praktijkontwikkeling gefinancierd kan worden voor het innoveren en toepassen van elektrische en methanolaandrijftechnieken?

Antwoord 1

Het meten aan de pijp is een belangrijke stap om de daadwerkelijke emissies van schepen in de praktijk te meten. De evaluatie van de hierover afgesloten green deal (COBALD) start medio dit jaar en na de evaluatie kan een uitspraak worden gedaan over de technische haalbaarheid van meten aan de pijp. Indien de evaluatie positief uitvalt zal ik me inzetten om daarvoor middelen uit de Klimaatenveloppe vrij te maken, maar garanties kan ik niet geven, want het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is één van de vele partijen die voorstellen kan doen voor financiering vanuit de Klimaatenveloppe. Financiering is afhankelijk van de verdere beoordeling.

R&D is primair een proces dat binnen een particulier bedrijf plaatsvindt en dat zich richt op het onderzoeken en ontwikkelen van nieuwe producten en technologische oplossingen. Particuliere initiatieven op het gebied van R&D kunnen voor ondersteuning in aanmerking komen via de daarvoor beschikbare subsidiemogelijkheden, zoals de Innovatieregeling Duurzame Binnenvaart die momenteel in voorbereiding is.

De vragen 2, 3, 4 18, 19, 24 en 25 worden gebundeld beantwoord.

Vraag 2

Waarom wordt er een structurele onderuitputting van 20 miljoen euro ingeboekt?

Antwoord 2

Dit voorjaar zijn er extra middelen vrijgemaakt voor onder andere het gasbesluit, de inrichting van LNV en de Brexit-voorbereiding. Hiervoor is dekking gevonden in de structurele onderuitputting op de verschillende departementale begrotingen. Op de beleidsbegroting van IenW is een structurele onderuitputting van 20 mln. oplopend naar € 23 mln. vanaf 2021 afgeboekt. In het uitvoeringsjaar wordt bezien waar onderuitputting optreedt die kan worden ingezet ter dekking van deze afboeking. De afboeking gaat daarmee in een uitvoeringsjaar niet ten koste van projecten of andere beleidsinstrumenten. Er is de afgelopen jaren sprake geweest van onderuitputting op de beleidsbegroting HXII. Verwacht wordt dat dit in de toekomst ook zal gebeuren. Uw Kamer wordt gedurende het jaar via de budgettaire wetsvoorstellen geïnformeerd over de precieze invulling van deze onderuitputting.

Vraag 3

Waarop is de afboeking van een structurele onderuitputting van jaarlijks 20 miljoen euro gebaseerd?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Ten koste van welke projecten of andere beleidsinstrumenten zullen deze structurele afboekingen gaan? Welke prestaties worden met deze afboekingen niet meer gerealiseerd?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Uit welk specifiek artikel wordt het beleid op circulaire economie betaald?

Antwoord 5

Het beleid van IenW op circulaire economie wordt betaald uit artikel 21.

Vraag 6

Hoeveel geld is er per jaar, binnen deze kabinetsperiode, beschikbaar voor circulaire economie?

Antwoord 6

De hoeveelheid geld die voor de jaren 2018, 2019, 2020 en 2021 op de begroting van IenW beschikbaar is voor circulaire economie, is opgenomen in de begroting bij artikel 21 Duurzaamheid en specifiek bij de onderdelen 21.04 t/m 21.06. De bij onderdeel 21.05.01 opgenomen middelen voor afvalbeheer Caribisch Nederland maken geen deel uit van de middelen voor circulaire economie. Per jaar zijn voor circulaire economie op artikel 21 de volgende middelen beschikbaar:

bedrag n x €1.000	2018	2019	2020	2021	Totaal 2018 t/m 2021
Artikel 21 Duurzaamheid, exclusief Caribisch NL	28.044	15.916	16.228	16.270	76.458

Vraag 7

Waar is het resterende bedrag aan besteed van de mutatie in artikel 13 onder het Meerjarenprogramma Bodem à -19.696 (x €1.000), waarover in de beschrijving staat dat in het kader van afspraken uit het Convenant bodem en ondergrond 8,3 miljoen euro wordt overgeboekt naar het gemeentefonds en 6,7 miljoen euro naar het Provinciefonds?

Antwoord 7

Naast de overboeking van € 15 miljoen naar het gemeentefonds en het provinciefonds heeft een mutatie van € -1,556 miljoen plaatsgevonden ten gevolge van een budgetschuif met Caribisch Nederland tussen 2017 en 2018, een mutatie van € -1,050 miljoen als gevolg van een gewijzigde wijze van uitfinanciering naar het financieel instrument

opdrachten voor uitvoering van de sanering van het terrein EMK/ Stormpolderdijk en een mutatie van € -2,090 miljoen naar het financieel instrument opdrachten voor uitvoering van kennis- en innovatieontwikkeling bodembeleid

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Vraag 8

Kan de 7.207 (x €1.000) van artikel 19 uitgesplitst en toegelicht worden, waarover beschreven staat dat vanuit artikel 20, 21, en 22 middelen naar dit artikel worden overgeheveld vanwege de gecoördineerde opdrachtverlening aan de RVO en het RIVM?

Antwoord 8

De € 7,2 miljoen waar u op doelt betreffen middelen voor opdrachten aan de uitvoeringsorganisaties RIVM, RVO en RWS. De verdeling is respectievelijk € 4,2 miljoen, € 2,9 miljoen en € 0,1 miljoen.

Vraag 9

Is het mogelijk om met een 'opruimactie' de boeggolf aan projecten, kasschuiven en uitgesteld onderhoud met elkaar te verrekenen?

Antwoord 9

Het ontstaan van onderuitputting op het infrastructuurfonds is over het algemeen het gevolg van autonome vertragingen bij infrastructurele projecten. De middelen die het lopende jaar niet worden uitgegeven blijven volledig beschikbaar in het Infrastructuurfonds om de programmering in latere jaren alsnog te kunnen realiseren. Om onderuitputting te voorkomen breng ik de programmering van de fondsen zoveel mogelijk in overeenstemming met het beschikbare kasbudget rekening houdend met de overprogrammering. Hierbij kijk ik naar de mogelijkheden om middels kasschuiven projecten en instandhoudingsbudgetten te versnellen in het lopende jaar. Via onder andere de verdiepingsbijlage in de begroting wordt u geïnformeerd over de overprogrammering en de kasschuiven die benodigd zijn voor de actualisering van de programmering.

Vraag 10

Waarom is er, tegen de achtergrond dat het luchtkwaliteitsbeleid grotendeels is mislukt, geen enkele EU-deadline is gehaald, we nog steeds niet aan de normen uit 2010 voldoen en de beleidsdoelen niet zijn aangepast aan de nieuwste wetenschappelijke inzichten, techniek of gezondheidsinzichten, zo weinig lerend vermogen toegepast op het luchtkwaliteitsbeleid?

Antwoord 10

Om de luchtkwaliteit te verbeteren en infrastructurele projecten mogelijk te maken is in 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet. Dit betreft een samenwerkingsprogramma van Rijksoverheid en medeoverheden en bevat een totaalpakket van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Conform die afspraken wordt jaarlijks de ontwikkeling van luchtkwaliteit en de voortgang van maatregelen en projecten gevolgd en heeft continue bijsturing plaatsgevonden. Sinds de start van het NSL is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. In het grootste deel van Nederland wordt inmiddels aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) voldaan. Tegelijkertijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen, zoals wegen en bedrijventerreinen doorgang kunnen vinden. Voor de komende jaren tot 2020 wordt een verdere daling van de NO₂ concentraties verwacht,

de dalende trend voor PM10 is op dit moment minder zeker. Om de resterende knelpunten, waar de Europese grenswaarden nog worden overschreden, zo spoedig mogelijk weg te nemen heb ik een extra pakket aan maatregelen opgesteld. Hiertoe is een aanpassing van het NSL in voorbereiding en waarover uw Kamer op een later moment zal informeren. Daarnaast werk ik met een groot aantal partijen aan het opstellen van het Schone Lucht Akkoord, dat in 2019 gereed is en waarin gezondheidswinst centraal staat.

De aanbevelingen van de Gezondheidsraad zullen, evenals recente aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer en de uitkomsten van de nu lopende beleidsdoorlichting van het NSL, hierin worden meegenomen.

Vraag 11

Waarom is voor het luchtkwaliteitsbeleid niet vooraf gekeken naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid voor het behalen van de normen enerzijds en de gezondheidswinst anderzijds? Gaat dit in toekomst wel gebeuren?

Antwoord 11

De doelstelling van het NSL is voldoen aan de Europese grenswaarden voor NO2 en PM10 en om ervoor te zorgen, dat ruimtelijke projecten zoals wegen en bouwprojecten voortgang kunnen vinden. De voortgang van het NSL wordt jaarlijks gemonitord door het RIVM. Op dit moment wordt een beleidsdoorlichting van het NSL uitgevoerd, waarin wordt gekeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de genomen maatregelen. De resultaten van de beleidsdoorlichting zullen in 2019 aan uw Kamer worden aangeboden. In het Schone Lucht Akkoord, waaraan ik met een groot aantal partijen werk, zal gezondheidswinst centraal staan en zal bij de keuze van maatregelen rekening worden gehouden met doeltreffendheid en doelmatigheid daarvan. Ik zal hierbij de aanbevelingen van de Gezondheidsraad, evenals recente aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer hierin meenemen.

Vraag 12

Kunt u helder uitleggen hoe en waarom het Infrastructuurfonds en Deltafonds als EMU-reserve worden gebruikt?

Antwoord 12

Het Infrastructuurfonds en Deltafonds worden niet gebruikt als EMU-reserve. Wanneer er sprake is van over- of onderbesteding op het Infrastructuurfonds of Deltafonds, heeft dit wel effect op het EMU-saldo in enig jaar. De Minister van IenW stuurt actief op het tot besteding komen van de budgetten in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Hierbij maakt de Minister van IenW onder andere gebruik van het instrument overprogrammering.

Vraag 13

Welke geplande activiteiten zullen in 2018 door de korting van 39,9 miljoen euro op het artikelonderdeel voor de uitvoering van het programma Beter Benutten niet uitgevoerd worden?

Antwoord 13

Er is geen sprake van een korting van € 39,9 miljoen op het programma van Beter Benutten. Het gaat hier om (begrotingstechnische) overboekingen vanuit het budget voor Beter

Benutten naar regionale partijen voor de uitvoering en bekostiging van de Beter Benutten-maatregelen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 14

Kunt u uiteenzetten welke activiteiten vallen onder de Brede doeluitkering?

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Antwoord 14

De Brede Doeluitkering (BDU) wordt alleen verstrekt aan de vervoerregio's. Dit zijn de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam. Zij dienen de BDU-middelen in te zetten voor verkeers- en vervoersdoeleinden. De beide regio's bepalen binnen deze doeleinden zelf aan welke activiteiten zij dit uitgeven.

Vraag 15

Welke verklaringen zijn er voor lagere uitgaves in 2017 op verschillende artikelonderdelen, zoals ERTMS, PPS en beheer en onderhoud?

Antwoord 15

De lagere ERTMS-uitgaven zijn veroorzaakt doordat, als gevolg van de uitgestelde programmabeslissing (Kamerstukken II, 2017/2018, 33 652, nr. 62.), diverse werkzaamheden later plaatsvinden dan was voorzien. De lagere uitgaven voor PPS bestaan uit twee delen. Het betreft een kasschuif van € 14,2 miljoen, omdat de diverse nog af te rekenen posten met het consortium infrasppeed zijn doorgeschoven van 2017 naar 2018. De overige € 3 miljoen betreft het uit artikel 17 overgehevelde budget voor zettingenproblematiek op de HSL-zuid.

Vraag 16

Hoe kan worden voorkomen dat de hoeveelheid uitgesteld en achterstallig onderhoud aan onze infrastructuur, en de hiermee samenhangende problemen, leiden tot extra kosten in de toekomst of zelfs tot risico's voor de veiligheid?

Antwoord 16

Uitgesteld onderhoud is onderdeel van de werkwijze om het onderhoud tegen zo laag mogelijke kosten (efficiënt) en met zo min mogelijk hinder uit te kunnen voeren, waarbij de veiligheid wordt geborgd. De instandhoudingsstrategie houdt rekening met al deze aspecten, op korte en lange termijn. Er wordt onder andere gekeken of er werk-met-werk kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door verschillende onderhoudswerkzaamheden te combineren of door onderhoudswerk te combineren met een aanleg- of groot renovatieproject. Hierdoor kan ook de hinder worden beperkt.

Wanneer achterstallig onderhoud wordt geconstateerd, dan worden de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de achterstalligheid op te heffen zo snel mogelijk in de onderhoudsprogrammering van Rijkswaterstaat opgenomen en uitgevoerd.

Daar waar de veiligheid voor het verkeer of gebruikers in het geding kan zijn, worden bovendien extra beheersmaatregelen genomen zoals tijdelijke afscherming, gebruiksbepkeringen of snelheidsverlaging.

Vraag 17

Zijn er nu wel voldoende middelen beschikbaar om het achterstallig

onderhoud op korte termijn weg te werken en uitgesteld onderhoud zo in planningen op te nemen dat er geen achterstanden ontstaan?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 17

Voor de korte termijn (SLA-periode 2018-2021) wordt voor de onderhoudsbudgetten voor de door Rijkswaterstaat beheerde netwerken uitgegaan van een concrete programmering (op basis van o.a. inspecties), hierbij wordt ook het uitgestelde en eventueel achterstallig onderhoud betrokken.

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Voor de langere termijn wordt de onderhoudsbehoefte bepaald op basis van standaardwerkwijzen en normkosten. In de instandhoudingsbijlage bij de ontwerpbegroting 2018 is aangegeven dat voor de periode na 2022 sprake is van spanning voor de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken. Voor het verschil tussen budget en voorziene budgetbehoefte is een reservering van 50% getroffen binnen de Investeringsruimte van de desbetreffende modaliteiten. En er worden maatregelen uitgewerkt om het restant terug te brengen. Naast het reguliere beheer en onderhoud zorg ik er ook met Vervangings- en Renovatieprogramma's voor dat onze netwerken van goede kwaliteit blijven. De komende jaren is voorzien dat de budgetten daarvoor toenemen van circa € 150 miljoen naar gemiddeld € 350 miljoen per jaar voor de periode vanaf 2020.

Vraag 18

Van welke artikelen is te verwachten dat er dit jaar sprake zal zijn van onderuitputting?

Antwoord 18

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 19

Wanneer en op basis van welke criteria wordt besloten bij welke artikelen de invulling van de structurele onderuitputting terechtkomt?

Antwoord 19

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 20

Waarom wordt er subsidie verleend aan luchthaven Twente?

Antwoord 20

Er is besloten onder voorwaarden € 900.000 beschikbaar te stellen aan de luchthaven Twente. Hier zijn verschillende redenen voor, namelijk: het gezamenlijk commitment in de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente, de unieke situatie dat luchthaven Twente omgebouwd moet worden van militaire luchthaven naar burgerluchthaven en dat Twente een goede locatie is om allerlei vormen van innovatie in de luchtvaart te testen (zoals drones en remote tower luchtverkeersleiding). Een verdere toelichting hierop is opgenomen in de brief aan uw Kamer van 14 september 2017 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016 – 2017, kamerstuk 31936 nr. 396).

Vraag 21

Welk budget is er beschikbaar voor asbestdakensanering na 2018 (dus in 2019, 2020, 2021 en indien relevant verder), tegen de achtergrond van het feit dat bij artikel 22 staat beschreven dat een kasschuif heeft plaatsgevonden om de voortgang op het beleid van

asbestdakensanering te versnellen?

Antwoord 21

Voor de subsidieregeling sanering asbestdaken is in totaal € 75 miljoen beschikbaar. Om de voortgang van het beleid te versnellen is het subsidieplafond voor 2018 opgehoogd door een kasschuif toe te passen; dat wil zeggen middelen uit de jaren 2019 en 2020 zijn naar voren gehaald. Voor de subsidieregeling sanering asbestdaken is in 2019 € 7,583 miljoen beschikbaar, in 2020 € 1,926 miljoen en in 2021 € 1,291 miljoen. Hiermee is de beschikbare € 75 miljoen belegd. De subsidieregeling sanering asbestdaken vormt een onderdeel van de in de begroting onder de reeks "Asbest en safety deals" opgenomen budgetten.

Vraag 22

Hoe groot is de saneringsopgave voor geluidshinder bij wegen en spoorwegen? Wanneer voldoen alle locaties aan de normen? Hoeveel ernstige getroffen zijn er dan nog over?

Antwoord 22

In onderstaande tabel is de omvang van de lopende sanering zoals bekostigd uit Hoofdstuk XII (begrotingsartikel 20) weergegeven:

Aantal woningen	t.g.v. Rijksinfrastructuur		t.g.v. andere infrastructuur		Totaal
	Rijkswegen inclusief betreffende A-lijst woningen	Spoorwegen	A-lijst	Overig	
Totaal	109.800	70.650	77.355	335.800	593.605
Uitgevoerd 1980-1990 (schatting)	40.000	7.450		40.000	87.450
Uitgevoerd 1990-2011	58.302	16.238	48.650	36.721	159.911
Uitgevoerd 2012	–	549	3.031	1.125	4.705
Uitgevoerd 2013	–	831	3.000	2.784	6.615
Uitgevoerd 2014	56	704	3.000	397	4.157
Uitgevoerd 2015	22	2.311	2.000	434	4.767
Uitgevoerd 2016		740	1.600	1832	4.172
Uitgevoerd 2017		868	200	1.253	2.321
Planning 2017	–	600	200	1.675	2.475
Gepland restant per eind 2017	11.420	41.227	15.874	250.832	319.353

De aanpak van de resterende saneringsopgave langs de rijksinfrastructuur (weg en spoor) is na inwerkingtreding van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (introduktie geluidproductieplafonds) in 2012 ondergebracht in het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP; MIRT). De maatregelen hierin zullen grotendeels voor 2030 zijn uitgevoerd.

Vraag 23

Kunnen (chemische of energie-) bedrijven verplicht worden om een financiële buffer aan te leggen voor mogelijke saneringsopgaven na sluiting of verplaatsing van het bedrijf?

Antwoord 23

Op dit moment bestaan er geen middelen waarmee bedrijven, die een groot risico voor de fysieke leefomgeving vormen, verplicht kunnen worden om een financiële buffer aan te leggen voor saneringskosten na sluiting of verplaatsing. Deze kosten komen in de huidige situatie vaak voor rekening van de overheid. Om deze onwenselijke situatie te veranderen is in het Omgevingsbesluit (onder de Omgevingswet) het instrument financiële zekerheid opgenomen. Met behulp van dit instrument kan het bevoegd gezag (de provincie) bij de vergunning

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

van majeure risico bedrijven, waaronder chemische bedrijven vallen, een financiële zekerheid eisen. Naar aanleiding van de overgenomen moties (Kamerstukken II, 2017-2018, 28089 nr.78) Von Martels /Van Eijs (CDA/D66) en Ziengs (VVD) ga ik in dit verband met betrokken partijen een analyse maken voor welke gevallen (situaties of omstandigheden) het risico van hoge saneringskosten voor rekening van de overheid het grootste is en zal ik zo nodig voorstellen voor verbetering doen zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid voor een verplichting van de financiële zekerheidsstelling.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Wat betreft kernreactors dient een vergunninghouder van een kernreactor op grond van de Kernenergiewet (Kew, art. 15f) financiële zekerheid te stellen voor de kosten van het buiten gebruik stellen en ontmantelen van de inrichting. Deze verplichting ziet op de vergunninghouders van vijf reactoren: Kerncentrale Borssele (KCB), Kerncentrale Dodewaard (KCD), Hoge Flux Reactor Petten (HFR) en de reactor van Reactorinstituut Delft (RID).

Vraag 24

Waarom is gekozen voor afoming van de I&W-begroting via de 'minregel' en niet voor behoud van de als gevolg van onderbenutting vrijkomende middelen voor de I&W-begroting, waardoor de facto sprake is van een bezuiniging?

Antwoord 24

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 25

Waarop is de verwachting dat structureel sprake zal zijn van 20 miljoen euro onderbenutting gebaseerd?

Antwoord 25

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 26

Kan nader worden toegelicht waarom de subsidies van 2019 en 2020 in artikel 18.01 voor de topsector logistiek naar voren worden gehaald?

Antwoord 26

In het najaar 2017 is het programma Topsector Logistiek geactualiseerd. De verdeling van de programmering tussen de uitvoeringspartners is hierdoor gewijzigd. Voor de uitvoeringspartner 'Topconsortia voor Kennis en Innovatie' (TKI) wordt de verhoging in 2018 voornamelijk veroorzaakt door de actielijn Stadslogistiek. Dit heeft geleid tot een gewijzigde kasreeks in de programmering voor de Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI). Teneinde aansluiting te houden met het geactualiseerde programma is een mutatie tussen financiële instrumenten noodzakelijk. Deze middelen worden namelijk via een subsidie aan NWO/TKI verstrekt.

Vraag 27

Wat is na toepassing van de kasschuif het beschikbare budget voor 'Asbest en Safety Deals' in de jaren 2019-2023?

Antwoord 27

Dit budget is bestemd voor asbestbeleid. Het beschikbare budget is in 2019 € 7,583 miljoen, in 2020 € 2,894 miljoen en in 2021 € 13,094 miljoen. In 2022 en 2023 staat € 19,594 miljoen in de begroting. De

budgetten voor de subsidieregeling sanering asbestdaken maken onderdeel van deze reeks uit. Het budget voor safety deals is opgenomen onder "Overige subsidies". Daarvoor is € 2 miljoen per jaar beschikbaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 28

Hoe (en via welk artikel) wordt de kasschuif voor het ophogen van het subsidieplafond van de asbestdakensanering in 2018 gedekt in 2019 en 2020?

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Antwoord 28

De kasschuif wordt gedekt via artikel 97. In 2018 is € 27,7 miljoen via een incidentele suppletoire begroting toegevoegd aan de I&W-begroting in verband met de sanering van Thermphos. Het gewenste kasritme voor de sanering van Thermphos ligt echter verspreid over drie jaren: in 2018 € 16 miljoen, in 2019 € 5 miljoen en in 2020 € 6,7 miljoen. Naar aanleiding daarvan is besloten om de in 2018 voor Thermphos nog niet benodigde € 11,7 miljoen toe te voegen aan artikel 22 ten behoeve van het ophogen van het subsidieplafond van de regeling sanering asbestdaken. Dit bedrag wordt in het gewenste kasritme vanuit artikel 22 in 2019 en 2020 teruggegeven aan artikel 97 Sanering Thermphos.

**34960-A Wijziging van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2018 (wijziging
samenhangende met de Voorjaarsnota)**

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Vraag 1

Kunt u uw inzet uiteenzetten ten aanzien van de opvolging van het advies van de Raad voor de leefomgeving en de infrastructuur (Rli) 'Van B naar Anders', waarin is opgenomen dat de vraag naar mobiliteit centraal moet staan in plaats van te investeren in meer wegen?

Antwoord 1

We hebben het rapport onlangs in ontvangst genomen. Het voorstel van de RLI sluit aan bij de eerder ingezette transitie van de planningssystematiek van het MIRT en de fondsen en de vernieuwing die dit heeft voortgebracht, o.a. in de vorm van programmatisch werken en breed verkennen van de opgaven, met flexibiliteit in de oplossingsrichting.

Voorts werken we in het kader van o.a. het Klimaatakkoord aan de verduurzaming van mobiliteit, maken we tests mogelijk met zelfrijdende voertuigen op de openbare weg en faciliteren we pilots met flexibele en vraaggestuurde mobiliteitsconcepten, zoals Mobility as a Service (Maas). Hiermee wordt beter en slimmer ingespeeld op huidige en toekomstige vraagstukken.

Het omvormen van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds past goed in de lijn die RLI schetst. In het najaar zullen we daar in MIRT-verband over spreken. We zullen nader ingaan op het advies van de RLI bij de kabinetsreactie.

Vraag 2

Kunt u uiteenzetten welke eerder genomen mobiliteitskeuzes zullen worden heroverwogen naar aanleiding van het advies van de Rli 'Van B naar Anders'?

Antwoord 2

We houden ons aan de afspraken die we in het kader van het MIRT met de regio's hebben gemaakt.

Vraag 3

Kunt u uiteenzetten hoe u het advies 'Van B naar Anders' van de Rli om meer ruimte voor vernieuwing en duurzaamheid in het Mobiliteitsfonds te creëren zult opvolgen?

Antwoord 3

Voor het Mobiliteitsfonds gebruiken we een nieuwe indeling die aansluit op onze ambities voor slimme en duurzame mobiliteit. Mijn voornemen is om uw Kamer na de zomer uitgebreider te informeren over de werkwijze, doelen en planning met betrekking tot het Mobiliteitsfonds en hierbij te ontwikkelen spelregels.

Vraag 4

Kunt u per begrotingsartikel en per jaar een overzicht geven voor welke concrete maatregelen, projecten en/of opgaven de toegevoegde middelen vanuit de aanvullende post van 2 miljard euro (eenmalig) en 100 miljoen euro (structureel) op het Infrastructuurfonds bestemd zijn?

Antwoord 4

In het Regeerakkoord is vastgelegd dat de middelen voor de post infrastructuur worden verdeeld conform de bestaande verdeelsleutel tussen hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet, met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en structureel € 5 miljoen voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland. De mutaties per begrotingsartikel zijn opgenomen in de verdiepingsbijlage van de eerste suppletoire wet op het IF.

Het najaar 2017 is via de bestuurlijk overleggen MIRT gesproken over de besteding van de middelen uit het Regeerakkoord. Ik informeer uw Kamer via de MIRT-brieven en de begroting over de voortgang en besteding van de Regeerakkoord middelen voor Infrastructuur.

De extra middelen die het kabinet beschikbaar heeft gesteld voor de inhaalslag in infrastructuur voor het hoofdwegennet heb ik voor een deel gereserveerd voor de MIRT-verkenningen A2 Deil – 's-Hertogenbosch, A58 Breda – Tilburg en A15 Papendrecht – Gorinchem (zie Kamerstuk 34775-A nr.56 en Kamerstuk 34775-A nr.68). Bovendien zijn middelen beschikbaar gesteld voor de korte termijn aanpak files en voor de aanpak van verkeersveiligheid op N-Wegen. Hier heb ik u onlangs (kamerstuk 31305 nr. 240 en 34775-A nr. 64) over geïnformeerd. Deze middelen zullen vanaf 2018 al tot besteding komen. Bijna €750 miljoen heeft daarmee een concrete bestemming. Zoals in het Regeerakkoord staat aangegeven zal ik de overige middelen op Artikel 12 Hoofdwegennet inzetten voor de aanpak van de A4, A7, A1/A30, A12, A28. Met al deze afspraken en voornemens wordt het budget tot 2030 voor de inhaalslag voor wegen volledig belegd.

Tot nu toe zijn in MIRT-verband (Kamerstuk 34775-A nr.56, Kamerstuk 32404, nr.86) voor spoorwegen afspraken gemaakt vanuit de Aanvullende middelen Rutte III over Opstellen Reizigerstreinen, Grensoverschrijdend spoor: Eindhoven-Düsseldorf, Beter en Meer op de PHS-corridors Schiphol-Utrecht-Nijmegen en Breda-Eindhoven, het inrichten van een studie- en innovatiebudget, de uitbreiding van Amsterdam Zuid en maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Hiermee heeft ongeveer € 450 miljoen een concrete bestemming. Met het programma Beter en Meer worden extra maatregelen getroffen ten behoeve van een robuuste dienstregeling.

Voor het hoofdvaarwegennet zijn tot nu toe in MIRT-verband (Kamerstuk 34775-A nr.56) afspraken gemaakt voor de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl en het Wilhelminakanaal. Het resterende budget wordt geïnvesteerd in dieptekelpunten op de Maas en reserveer ik vooralsnog voor risico's in het lopende programma. Hiermee heeft ruim € 140 miljoen een concrete bestemming.

Vraag 5

Welke concrete maatregelen en projecten beoogt u met de toegevoegde middelen van 2 miljard euro (eenmalig) en 100 miljoen euro (structureel) nog in 2018 uit te voeren?

Antwoord 5

De Regeerakkoord middelen voor Infrastructuurfonds zijn bij Voorjaarsnota toegevoegd aan het Infrastructuurfonds, waarvan € 542,5 miljoen in het jaar 2018. Dit is verdeeld in € 287,6 miljoen voor artikel 12 Hoofdwegennet, € 212,3 miljoen voor artikel 13 spoorwegen,

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

€ 37,6 miljoen voor artikel 15 Hoofdvaarwegennet en € 5 miljoen voor artikel 18 met betrekking tot Beheer en Onderhoud voor Caribisch Nederland. Specifieke besteding van de middelen aan nieuwe projecten en programma's geschiedt middels het MIRT-spelregelkader. Via het MIRT zet ik voortvarend in op het aanpakken van de prioriteiten uit het Regeerakkoord en daarmee de besteding van de middelen. In vraag 4 wordt aangegeven welk deel van de middelen al een concrete bestemming heeft.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Er liggen genoeg plannen en er wordt hard gewerkt om deze zo snel mogelijk uit te voeren en de beschikbaar gestelde middelen tot besteding te brengen. De aanpak van opgaven en aanleg van infrastructuur vraagt om een zorgvuldige uitwerking en de aanpak heeft een langjarig karakter. Mogelijk komt een deel van de middelen uit het Regeerakkoord in een ander kasritme tot besteding, ook in 2018. Over de voortgang zal ik u op de reguliere momenten nader informeren.

Vraag 6

Welke middelen voor 2018 hebben nog geen concrete bestemming?

Antwoord 6

Zie vraag 4 en 5.

Vraag 7

Wanneer zullen bestuurlijke of juridische verplichtingen worden aangegaan voor de middelen voor infrastructuur vanuit de aanvullende post?

Antwoord 7

In het najaar 2017 zijn de eerste bestuurlijke afspraken gemaakt via de bestuurlijk overleggen MIRT over de besteding van de middelen uit het Regeerakkoord. Middels de MIRT-brieven aan uw Kamer en de begroting wordt de voortgang en besteding van de aanvullende middelen gemeld. Na goedkeuring van deze begroting kunnen juridische verplichtingen worden aangegaan.

Vraag 8

Kunt u bij artikel 12 Hoofdwegennet nader duiden hoe u de extra middelen vanuit het regeerakkoord voor begrotingsjaar 2018 wilt besteden? Welke middelen hebben inmiddels een concrete bestemming?

Antwoord 8

Zie vraag 4.

Vraag 9

Kunt u bij artikel 13 toelichten waarop de mutaties van 226 miljoen euro en -195 miljoen euro betrekking hebben?

Antwoord 9

Het bedrag bij 13.01.01 Realisatieprogramma personenvervoer van € 226,1 miljoen bestaat onder meer uit de technische verwerking van het saldo 2017 (€ 66,0 miljoen), de faseovergang van planstudie (13.03.04) naar realisatie (13.01.01) van de programma's Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (€ 9,9 miljoen), PHS Spoorweb (€ 6,2 miljoen) en Zwolle- Herfte (€ 42,4 miljoen). Ook is het budget ten

behoefte van de NS-compensatie (€ 56,6 miljoen) overgeboekt naar het realisatieprogramma Personenvervoer. De afrekening van Prorail voor het 3e tertaal bedraagt € 37,6 miljoen. Daarnaast is sprake van diverse bijdragen (van of aan derden) ter grootte van € 7,4 mln.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Het bedrag bij 13.03.04 Verkenningen en Planuitwerking personenvervoer van - € 195,3 miljoen bestaat onder meer uit van de technische verwerking van het saldo 2017 (- € 55,2 miljoen), de faseovergangen van planstudie naar realisatie van de programma's Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (- € 9,9 miljoen), PHS Spoorweb (- € 6,2 miljoen) en Zwolle- Herfte (- € 42,4 miljoen) en de overboeking van het budget ten behoeve van de NS-compensatie (- € 56,6 miljoen). Voor de uitvoering van het programma Beter Benutten (- € 9,5 miljoen) heeft daarnaast een overboeking plaatsgevonden naar het provinciefonds en btw-compensatiefonds en is sprake van budgetneutrale kasschuiven tussen modaliteiten (- € 15,5 miljoen).

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Vraag 10

Kunt u bij artikel 13 Spoorwegen nader duiden hoe u de extra middelen vanuit het regeerakkoord voor begrotingsjaar 2018 wilt besteden? Welke middelen hebben inmiddels een concrete bestemming?

Antwoord 10

Zie vraag 4.

**34960-J Wijziging van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor
het jaar 2018 (wijziging samenhangende met de
Voorjaarsnota)**

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2018/133794

Vraag 1

Wordt de verhoging van het Deltafonds (met 175 miljoen euro) uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III, dat voor een deel uit de gelden voor natuur en waterkwaliteit bestaat, ook ingezet voor de aanpak van medicijnresten uit oppervlaktewater?

Antwoord 1

Inderdaad; hier is o.a. voor medicijnresten €60 miljoen uitgetrokken.

Vraag 2

Kunt u uitsplitsten naar welke projecten het geld in artikel 7.02 'overige aanlegprojecten waterkwaliteit' precies toe gaat?

Antwoord 2

Ja. Totaal beschikbaar budget op artikel 7.02 is €31,075 miljoen in 2018. Dit bestaat uit:

Grevelingen (€26,8 miljoen in 2018):

Voor realisatie van het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen uit de ontwerp-Rijksstructuurvisie Grevelingen Volkerak Zoommeer, stelt het Rijk over meerdere jaren in totaal 115 miljoen beschikbaar. Dit budget is opgebouwd uit 75 miljoen uit het budget dat het Regeerakkoord vrijmaakt voor natuur en waterkwaliteit, plus de bestaande reservering van 30 miljoen uit het Deltafonds.

Grote wateren Programma ecologie Grote wateren (€3,5 miljoen in 2018):

De ministeries van IenW en LNV werken aan een programmatische aanpak van aanleg en beheer voor de ecologische kwaliteit in de grote wateren. Deze aanpak is gericht op het voorkomen van achteruitgang van ecologische kwaliteit van de grote wateren; het bevorderen van een stabiel en samenhangend ecologisch netwerk en het creëren van ruimte voor ruimtelijk-economische ontwikkeling. IenW en LNV geven voor de komende jaren een impuls aan deze programmatische aanpak met een deel van het budget voor natuur en waterkwaliteit uit het regeerakkoord. Van dit budget is 10 miljoen beschikbaar voor verbetering van de ecologische kwaliteit in het Eems-Dollard gebied. Tevens is uit dit budget 10 miljoen beschikbaar voor onderzoek in het Waddengebied en het Markermeer, werkbudget voor de beheerautoriteit Wadden en de organisatie van het bredere programma voor de ecologische kwaliteit in de grote wateren.

Verruiming vaargeul Westerschelde (777k€ in 2018):

Het betreft begeleidende maatregelen bij dit aanlegproject, dat wordt uitgevoerd door RWS