

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 7

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 specifiek aangeven wanneer de Actieagenda Auto wordt verwacht?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW verwacht de Actieagenda Auto in december 2024 aan de Kamer aan te bieden.

2

Vraag:

Welke concrete maatregelen neemt u om de 17 gepauzeerde MIRT-projecten weer te hervatten?

Antwoord:

De combinatie van de stikstofproblematiek, de financiële opgaven en de personele krapte heeft geleid tot een herprioritering van projecten (Kamerstuk 36 200-A, nr. 78). Op het gebied van stikstof is per gepauzeerd project reeds een globaal overzicht van de inzichten en verwachtingen van IenW met de Kamer gedeeld (Kamerstuk 36 410-A, nr. 9). In het regeerprogramma heeft het kabinet de ambitie opgenomen de 17 gepauzeerde aanlegprojecten gefaseerd op te pakken bij voldoende personeel, beschikbare maatregelen voor vergunningsruimte en financiële middelen. Van alle gepauzeerde projecten wordt een analyse gemaakt van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel, waarna al dan niet wordt begonnen met het opstarten van een paar van de projecten.

3

Vraag:

Welke concrete plannen zijn er al gemaakt om te voldoen aan de instandhoudingsopgave en wanneer zullen deze concrete plannen aanvangen?

Antwoord:

Voor de Rijkswaterstaat netwerken is de afgelopen jaren gewerkt aan een meerjarenplan instandhouding¹. Het meerjarenplan voorziet in een stabiel en langjarig kwaliteitsniveau, meer ruimte voor de uitvoering en professioneel assetmanagement om het productievermogen op instandhouding te verhogen. De voorgenomen werkzaamheden worden periodiek gepubliceerd op de inkoopkalender van Rijkswaterstaat zodat de markt tijdig kan anticiperen. Ook wordt in dit kader samen met de markt gewerkt aan andere vormen van aanbesteding (waaronder de portfolioaanpak) zodat efficiënt gewerkt kan worden en de productie kan worden verhoogd.

ProRail publiceert jaarlijks haar toekomstige werkzaamheden aan het spoor via het Masterplan². Hiermee wordt de integrale programmering van het projectmatig werk (ontwikkeling en instandhouding) aan het spoor openbaar. Dit maakt dat de markt zich kan voorbereiden op het werk dat er aan komt waardoor de maakbaarheid van de opgave toeneemt. ProRail zal komend jaar de afspraken van het Basiskwaliteitsniveau spoor in het Masterplan verwerken.

4

Vraag:

¹ Kamerstukken 29 385, nr. 119 en Kamerstukken 29 385, nr. 139

² Masterplan 2026 – 2030, april 2024, Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor. <https://www.prorail.nl/siteassets/masterplan-2026--2030.pdf>

Welke maatregelen worden genomen ter bescherming en verdediging van onze vitale infrastructuur, waaronder onze watervoorziening?

Antwoord:

De waterbeheerders zijn primair verantwoordelijk voor de bescherming van hun vitale infrastructuur. Het ministerie ondersteunt hen daarbij met beleidskaders en concrete programma's om de weerbaarheid verder te vergroten. Op dit moment organiseert het ministerie bijvoorbeeld het Programma «Versterken cyberweerbaarheid in de watersector». Dit programma levert belangrijke impuls aan het verbeteren van de cyberweerbaarheid van de waterpartijen. De nieuwe wetten Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) en de Cyberbeveiligingwet (Cbw) zullen vanaf 2025 een duidelijker kader stellen aan de bescherming van de vitale waterinfrastructuur.

5

Vraag:

Wanneer worden de, met de sector gemaakte, plannen aangaande de veiligheid in het openbaar vervoer en de stations openbaar gemaakt?

Antwoord:

De ambitie in het Regeerprogramma voor veiliger OV vraagt extra inzet vanuit de OV-sector, decentrale overheden, politie en de Ministeries van JenV en lenW. Deze partijen hebben momenteel een goed werkende samenwerking op basis van het convenant «Sociale Veiligheid in het OV» dat dit najaar geëvalueerd wordt. De inzet is om met de evaluatie zowel de samenwerking te hernieuwen als te komen tot een plan om het OV veiliger te maken. De Staatssecretaris van lenW zal de Kamer dit najaar hier nader over informeren.

6

Vraag:

Welke concrete maatregelen is de regering voornemens te bespreken met de decentrale overheden teneinde het openbaar vervoer in landelijk gebied te verbeteren en wanneer wordt de uitkomst van dit gesprek openbaar gemaakt?

Antwoord:

Vorig jaar zijn aanvullend middelen beschikbaar gesteld voor het op peil houden en verbeteren van het regionaal openbaar vervoer. Het Ministerie van lenW voert in het NOVB (Nationaal OV-beraad) gesprekken hoe deze middelen ingezet worden door de decentrale overheden. De regio's kiezen daarbij ieder voor een eigen inzet van de middelen die past bij de regio. Het Ministerie van lenW monitort deze inzet.

De Kamer wordt op zeer korte termijn, voorafgaand aan het begrotingsdebat, over de voorgenomen inzet van de middelen geïnformeerd. In het voorjaar van 2025 zal het Ministerie van lenW opnieuw in gesprek gaan met decentrale overheden over de inzet van de middelen en de effecten hiervan. Hierbij wordt ook gekeken welke aanpakken in de regio's goed werken en of deze aanpakken in andere regio's toepasbaar zijn. Vanuit het Ministerie van lenW wordt specifiek gestuurd op de bijdrage van de maatregelen aan de bereikbaarheid van het landelijk gebied. Medio 2025 informeert het Ministerie van lenW de Kamer opnieuw over de stand van zaken.

7

Vraag:

Behelst het onderzoek naar de aanleg van de Lelylijn ook een scenario dat de Europese Unie hieraan meebetaalt? Zo ja, om hoeveel geld gaat dit?

Antwoord:

Ja, er wordt ook naar financiering vanuit de Europese Unie gekeken. Voor cofinanciering vanuit Europa kan, nu de Lelylijn is opgenomen op de TEN-T-kaart, een aanvraag ingediend worden voor medefinanciering vanuit de Connecting Europe Facility (CEF). Onder de lopende EU-meerjarenbegroting (2021–2027) kan geen aanvraag meer worden ingediend omdat het huidige budget inmiddels bijna is uitgeput. De verwachting is dat onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting (2028–2034) opnieuw ruimte zal worden gecreëerd voor CEF. Deze aanvraag zal op dat moment worden beoordeeld door de Europese Commissie.

8

Vraag:

Wanneer kan de Kamer het voorstel over grensoverschrijdend spoorvervoer verwachten?

Antwoord:

Het voorstel is aangekondigd in het Hoofdlijnenakkoord en in het Regeerprogramma. De inzet is om begin 2025 de Kamer dit voorstel toe te sturen.

9

Vraag:

Welke (vijf) Nederlandse treinstations zullen worden aangesloten op de HSL over de grens?

Antwoord:

In het Hoofdlijnenakkoord is een vijftal stations als voorbeeld genoemd voor het aansluiten op de HSL over de grens. In de aangekondigde visie voor internationaal spoor zal hieraan verder invulling worden gegeven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van verschillende studies, onder meer van ProRail.

10

Vraag:

Op welke wijze zal de rijder van een elektrische auto belast worden om zodoende een eerlijkere verdeling, t.o.v. fossiele brandstofauto's, te realiseren?

Antwoord:

Dit onderzoek, aangekondigd in het Regeerprogramma, is nog gaande. In het voorjaar van 2025 worden hiervoor de eerste contouren geschetst. Eind 2024 wordt u geïnformeerd over de probleemanalyse.

11

Vraag:

Welke concrete maatregelen neemt de regering om het aantal verkeersdoden in 2050 terug te dringen naar 0?

Antwoord:

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is gevraagd of een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 mogelijk is. Volgens SWOV lijkt de tussendoelstelling om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te realiseren te ambitieus. Dat neemt niet weg dat dit kabinet blijft inzetten op een flinke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Er met Trendbrekers verkeersveiligheid gekeken wordt of een extra stap bovenop bestaand beleid gezet kan worden. Er wordt verkend welke extra maatregelen de trend van het toenemende aantal verkeersslachtoffers kunnen keren, zoals opgenomen in het regeerprogramma.

12

Vraag:

Op welke specifieke punten wordt bezuinigd ten aanzien van de verkeersveiligheid?

Antwoord:

Op hoofdstuk 12 (beleidsbegroting lenW) daalt het begrote bedrag voor verkeersveiligheid van € 38 miljoen in 2024 naar € 15 miljoen in 2029. Dit heeft hoofdzakelijk te maken met de (incidentele) afhandeling van schade voor het gebruik van de Stint, waarvoor in de jaren 2024 en 2025 respectievelijk € 18,5 miljoen en € 11 miljoen is opgenomen. Daarnaast neemt het budget richting 2029 met ruim € 2 miljoen af vanwege de subsidietaakstelling uit het regeerprogramma. In de Voorjaarsnota 2025 wordt een verdere verdeling gemaakt van de subsidietaakstelling en hierover wordt de Kamer geïnformeerd. Via het Mobiliteitsfonds blijft tot 2030 geïnvesteerd worden in de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen (€ 200 miljoen) en de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet (via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van € 450 miljoen)³.

13

Vraag:

Wat is de status van de vervanging van de vloot van de Rijksrederij?

Antwoord:

In de brief van 16 mei 2024 is naar aanleiding van de motie van het lid Flach⁴ de planning voor de lopende projecten uit Deel 1 van de vlootvervangingsopgave aangegeven. De drie «Trailerbare meetvaartuigen» zijn al opgeleverd. Er is afgelopen maanden doorgewerkt aan de andere lopende projecten. De besluitvorming over de wijze waarop de vervanging van vijf patrouillevaartuigen voor de Douane dient plaats te vinden is afgerond. Het gekozen uitvoeringsalternatief betreft de aanschaf van vijf nieuwbouwvaartuigen op basis van een bestaand ontwerp.

Verder wordt voor het eind van 2024 de planning voor de gehele vloot geactualiseerd om te komen tot een realistisch en effectief vlootvervangingsprogramma voor de rest van de vloot. Deze planning zal vervolgens periodiek worden bijgesteld op basis van recente inzichten. Hierbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de productie te verhogen en wordt gewerkt in lijn met de sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Parallel aan de vlootvervanging wordt onderzocht hoe extra duurzame noodsleepvaartuigen, zogeheten Emergency Response Towing Vessel (ERTV's) voor de Kustwacht kunnen worden gerealiseerd als onderdeel van het Europese Herstel- en Veerkrachtplan voor Nederland. Hiervoor vindt binnenkort een marktconsultatie plaats.

14

Vraag:

Is de voorgenomen vervanging van de vloot van de Rijksrederij aan mutatie onderhevig na het vaststellen van de begroting?

Antwoord:

Voor de vlootvervangingsopgave vindt per business case besluitvorming plaats. Bij positieve besluitvorming worden de benodigde middelen beschikbaar gesteld op de begroting van de betreffende opdrachtgever. Dit gebeurt voorafgaand aan verwerking in de begroting van de betreffende opdrachtgever. In de ontwerpbegroting 2025 van lenW zijn middelen beschikbaar gesteld voor de aanschaf van de MPV-50.

³ Wegen in beheer van de medeoverheden

⁴ Kamerstukken 31 409, nr. 444

Voor de vervanging van de patrouillevaartuigen voor de Douane is de besluitvorming recent afgerond. De Kamer wordt via de reguliere begrotingsstukken geïnformeerd over de financiering hiervan. Verder wordt voor het eind van 2024 de planning voor de gehele vloot geactualiseerd om te komen tot een realistisch en effectief vlootvervangingsprogramma voor de rest van de vloot. Vervolgens zal overleg plaatsvinden met de verschillende opdrachtgevers over deze programmering en de dekking van de kosten van de vlootvervangingsprogramma's in de verschillende begrotingen.

15

Vraag:

Welke concrete maatregelen is de regering voornemens te nemen teneinde de drukte in de treinen en de files op de wegen te verminderen?

Antwoord:

Om de drukte op de weg en spoor tijdens de spits te verminderen, wordt op verzoek van de Kamer aan een landelijke aanpak gewerkt. De komende periode wordt de aanpak uitgewerkt met onder andere de betrokken regionale overheden bij gesprekken over het MIRT dit najaar. Het streven is de aanpak eind dit jaar naar de Kamer te sturen.

16

Vraag:

Hoe wilt u «inzetten op kortere reisafstanden» concreet vorm gaan geven?

Antwoord:

Inzetten op nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen, zoals onderwijs en zorg, helpt reisafstanden verkleinen en zo de infrastructuur en de ruimte zo goed mogelijk te benutten. Nabijheid hangt samen met mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid. Inzetten op nabijheid doet het kabinet bijvoorbeeld bij de locatiekeuze van woningbouw, de uitwerking van afspraken rondom nieuwe woningbouwlocaties en bij samenhangende keuzes voor de lange termijn in de nota ruimte.

17

Vraag:

Op welke wijze draagt u zorg voor meer inspraak voor eilandbewoners in zowel de nieuwe veerdienstconcessie als daarna?

Antwoord:

De belanghebbenden bij de veerdienst worden op verschillende manieren betrokken bij de huidige voorbereidingen van de nieuwe concessies en tijdens de looptijd van de nieuwe concessies.

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 adviesessies 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 nogmaals openbare bijeenkomsten houden op de eilanden en op het vasteland.

Voornemen is verder dat tijdens de looptijd van de volgende concessies decentrale overheden en consumentenorganisaties goed betrokken worden. Daarbij is het uitgangspunt dat de consumentenorganisaties een goede afspiegeling vormen van de eilandbewoners. Daarnaast is het streven dat de inspraak van de decentrale overheden zo is geregeld dat de colleges van B&W voldoende gelegenheid hebben om hun inbreng af stemmen met de gemeenteraden.

18

Vraag:

Op welke termijn denkt u een beslissing te gaan nemen over het eventueel verplaatsen van de veerhaven van Holwerd naar Ferwert?

Antwoord:

Binnen het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030 is de verplaatsing van de veerdam naar Ferwert beschouwd. Het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030 is vorig jaar afgerond. De Kamer is per brief geïnformeerd over de uitkomsten van VBA 2030.⁵ 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.

19

Vraag:

Op welke manier en op welke termijn gaat u zorgdragen dat de watertaxi weer op volle snelheid in de nacht kan varen?

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.

20

Vraag:

Hoe realistisch zijn de begroting van het Mobiliteitsfonds voor 2025 en de ramingen voor latere jaren nu?

Antwoord:

lenW streeft ernaar om een zo realistisch mogelijk begroting op te leveren. Er is bij de eerste supplettoire begroting 2024 en bij de Ontwerpbegroting 2025 binnen lenW daarom veel aandacht besteed aan het realistisch begroten van de investeringsuitgaven op het Mobiliteitsfonds. Er is kritisch gekeken naar de budgetten op het Mobiliteitsfonds. Dit heeft ertoe geleid dat op het Mobiliteitsfonds zowel bij de eerste supplettoire begroting 2024 als bij de Ontwerpbegroting 2025 een kaderaanpassing heeft plaatsgevonden. Hierbij zijn middelen naar latere jaren verschoven om de investeringsuitgaven in een realistischer ritme te plaatsen.

Met de informatie die in augustus 2024 beschikbaar was, zijn er geen aanvullende aanpassingen van de programmering of de uitgavenkaders in beeld. Desalniettemin kunnen wijzigingen in de plannen van het nieuwe kabinet en autonome ontwikkelingen in de programmering, zoals tegenvallers in de aanbesteding, de krappe arbeidsmarkt, beperkingen in de maakbaarheid en beperkte vergunningsruimte ervoor zorgen dat er

⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 810

mogelijke wijzigingen kunnen optreden in de programmering en bestaat er een kans dat budgetten naar latere jaren verschoven moeten worden. De Voorjaarsnota 2025 en bijbehorende eerste suppletoire begroting is het eerstvolgende moment om dergelijke aanpassingen aan de Kamer voor te leggen.

21

Vraag:

Hoe groot acht u de kans dat u binnenkort weer omvangrijke kaderaanpassingen zult moeten doorvoeren om tot een realistische begroting te komen?

Antwoord:

lenW streeft ernaar om een zo realistisch mogelijk begroting op te leveren. Er is bij de eerste suppletoire begroting 2024 en bij de Ontwerp-begroting 2025 binnen lenW daarom veel aandacht besteed aan het realistisch begroten van de investeringsuitgaven op het Mobiliteitsfonds. Er is kritisch gekeken naar de budgetten op het Mobiliteitsfonds. Dit heeft ertoe geleid dat op het Mobiliteitsfonds zowel bij de eerste suppletoire begroting 2024 als bij de Ontwerpbegroting 2025 een kaderaanpassing heeft plaatsgevonden. Hierbij zijn middelen naar latere jaren verschoven om de investeringsuitgaven in een realistischer ritme te plaatsen.

Met de informatie die in augustus 2024 beschikbaar was, zijn er geen aanvullende aanpassingen van de programmering of de uitgavenkaders in beeld. Desalniettemin kunnen wijzigingen in de plannen van het nieuwe kabinet en autonome ontwikkelingen in de programmering, zoals tegenvallers in de aanbesteding, de krappe arbeidsmarkt, beperkingen in de maakbaarheid en beperkte vergunningsruimte ervoor zorgen dat er mogelijke wijzigingen kunnen optreden in de programmering en bestaat er een kans dat budgetten naar latere jaren verschoven moeten worden. De Voorjaarsnota 2025 en bijbehorende eerste suppletoire begroting is het eerstvolgende moment om dergelijke aanpassingen aan de Kamer voor te leggen.

22

Vraag:

Hoe zal de resterende apparaatstaakstelling worden verdeeld over de lenW-organisaties

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.

23

Vraag:

Is de Risicoreservering Prijsstijgingen groot genoeg om verdere prijsstijgingen in de toekomst te dekken? Zo nee, wat betekent dit voor de programmering op het Mobiliteitsfonds en welke maatregelen neemt u hiertegen?

Antwoord:

Of de huidige risicoreservering toereikend is om de meerjarige doorwerking van eerdere prijsstijgingen en toekomstige prijsontwikkelingen op te vangen, is nog onbekend en lastig te voorspellen. Toekomstige prijsontwikkelingen hangen in grote mate samen met economische ontwikkelingen. Er worden daarom – op dit moment – ook geen aanvullende maatregelen getroffen. Met name in de jaren 2021 en 2022 was in de Grond- Weg- en Waterbouw-sector (GWW) sprake van hogere prijsstijgingen dan de mate waarin het Mobiliteitsfonds gecompenseerd werd voor de prijsontwikkeling (IBOI). Deze prijsstijgingen hebben voor lenW geleid tot een budgetspanning, waarvoor bij de begroting van 2023 de risicoreservering is aangelegd. De GWW-prijsontwikkelingen en IBOI-compensatie lijken vanaf 2023 weer naar elkaar toe te bewegen.

24

Vraag:

Waarom creëert u voor 2025 boekhoudkundig meer overprogrammering door het budget te verlagen in plaats van de programmering te verruimen? Hoe brengt dit de oplossing van de grote infrastructurele opgaven, zoals de instandhoudingsopgave, dichterbij?

Antwoord:

Verschillende mogelijkheden om uitgaven te versnellen en de volledige capaciteit van de uitvoering te benutten zijn in kaart gebracht en verwerkt in de voorliggende begroting. Met deze pilot wordt onderzocht of een hogere overprogrammering effectief is om een meer realistische begroting te creëren, zonder daarbij vertragingen in de programmering door te moeten voeren.

De hogere overprogrammering is een pilot, waarbij lenW niet remt in productie. De productiecapaciteit kan op deze manier maximaal worden benut, inclusief de uitvoering van de instandhoudingsopgave. Dit neemt niet weg dat hier ook toekomstige vertragingen van uitgaven tegenover kunnen staan.

De eenmalig hoge overprogrammering in 2025 is een pilot met het Ministerie van Financiën in het kader van realistisch ramen conform de begrotingsregels van het kabinet-Schoof. Mocht in de loop van 2025 blijken dat extra kasbudget in 2025 uit latere jaren nodig is, dan wordt samen met het Ministerie van Financiën verkend welke mogelijkheden er zijn.

25

Vraag:

Kan het budget gedurende 2025 ook worden verhoogd als zich mogelijkheden tot versnelling voordoen? Kunt u sturen op het benutten van mogelijkheden tot versnelling?

Antwoord:

Verschillende mogelijkheden om uitgaven te versnellen en om de volledige capaciteit van de uitvoering te benutten zijn in kaart gebracht en verwerkt in de voorliggende begroting. Met deze pilot wordt onderzocht of een hogere overprogrammering effectief is om een meer realistische begroting te creëren, zonder daarbij vertragingen in de programmering door te moeten voeren.

De hogere overprogrammering is een pilot, waarbij lenW niet remt in productie. De productiecapaciteit kan op deze manier maximaal worden benut, inclusief de uitvoering van de instandhoudingsopgave. Dit neemt niet weg dat hier ook toekomstige vertragingen van uitgaven tegenover kunnen staan.

De eenmalig hoge overprogrammering in 2025 is een pilot met het Ministerie van Financiën in het kader van realistisch ramen conform de begrotingsregels van het kabinet-Schoof. Mocht in de loop van 2025 blijken dat extra kasbudget in 2025 uit latere jaren nodig is, dan wordt samen met het Ministerie van Financiën verkend welke mogelijkheden er zijn.

26

Vraag:

Hoe kijkt u aan tegen het budgettekort voor instandhouding op de netwerken van Rijkswaterstaat? Gaat u op zoek naar extra middelen, zodat de ambities voor instandhouding kunnen worden gerealiseerd?

Antwoord:

De instandhoudingsopgave voor de Rijkswaterstaat netwerken is groter dan de maximale productie die Rijkswaterstaat kan realiseren bij de gegeven omvang van de uitvoeringsorganisatie en de huidige capaciteit van de markt. Dit geldt in het bijzonder voor de vernieuwingsopgave. De gereserveerde middelen voor instandhouding zijn in balans gebracht met wat maakbaar is voor Rijkswaterstaat.

De komende jaren ligt de focus op het vergroten van de maakbaarheid van de instandhoudingsopgave. In de budgetten voor de Rijkswaterstaat-netwerken is reeds geanticipeerd op een vergroting van de maakbaarheid richting een productievolume van circa € 3 miljard per jaar in 2030.

27

Vraag:

Hoe verhoudt de taakstelling voor Rijkswaterstaat uit het hoofdlijnenakkoord zich tot de voorgenomen uitbreiding van de capaciteit van Rijkswaterstaat voor de structurele werkzaamheden te vergroten van 9.250 naar 9.665 fte?

Antwoord:

De uitbreiding van capaciteit van 9.250 naar 9.665 fte is verwerkt in de begroting 2024. De taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord betekent voor RWS op dit moment in elk geval een structurele taakstelling van in totaal € 16 miljoen vanaf 2025 die is ingeboekt op de materiële kosten. RWS beziet op dit moment hoe er concreet invulling wordt gegeven aan de taakstelling. Over de invulling van de taakstelling 2026 t/m 2029 wordt de Kamer bij Voorjaarsnota 2025 geïnformeerd.

28

Vraag:

Wat betekent de apparaatstaakstelling van het kabinet voor de instandhoudingsopgave van de netwerken van Rijkswaterstaat?

Antwoord:

De apparaatstaakstelling vanuit hoofdlijnenakkoord is voor 2025 verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van lenW. Voor RWS betekent dit op dit moment in elk geval een structurele taakstelling van in totaal € 16 miljoen vanaf 2025, die is ingeboekt op de materiële kosten. RWS beziet op dit moment hoe er invulling wordt gegeven aan de taakstelling. Over

de invulling van de taakstelling 2026 t/m 2029 wordt de Kamer bij Voorjaarsnota 2025 geïnformeerd.

29

Vraag:

Kunt u subdoelstellingen waar mogelijk SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden) formuleren, waarbij de formulering zoveel mogelijk wordt losgetrokken van de in te zetten middelen?

Antwoord:

In de begroting 2025 zijn voor alle beleidsartikelen algemene doelstellingen, specifieke doelstellingen en subdoelstellingen geformuleerd. Aan deze doelstellingen zijn de beschikbare meetbare gegevens gekoppeld, of wordt verwezen naar relevante beschikbare beleidsinformatie. Voor sommige maatregelen blijft het ingewikkeld om beoogde resultaten precies te definiëren en te meten. Maar ook hierbij dienen we dit zo goed mogelijk te doen en hier transparant over te zijn. De evaluatie van indicatoren en kengetallen is dan ook standaard onderdeel van de beleidsdoorlichtingen die we jaarlijks uitvoeren. Indien uit een beleidsdoorlichting blijkt dat de beleidsinformatie verbeterd dient te worden, dan wordt dit opgevolgd. Bij de aankomende doorlichtingen wordt expliciet aandacht gegeven aan het formuleren van meetbare beleidsinformatie.

30

Vraag:

Wat is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting?

Antwoord:

In de Ontwerpbegroting 2025 is bij elk artikel de budgetflexibiliteit opgenomen in 2025. In 2025 zijn er geen vrij besteedbare middelen op het Mobiliteitsfonds.

In de bij dit antwoord gevoegde tabel zijn de percentages in een totaal-tabel opgenomen. Op artikel 18 vinden geen geplande uitgaven in 2025 plaats.

Mobiliteitsfonds (A)		2025
Artikel 11	Juridisch verplicht	
	Bestuurlijk gebonden	16%
Artikel 12	Beleidsmatig gereserveerd	84%
	Juridisch verplicht	94%
Artikel 13	Bestuurlijk gebonden	6%
	Beleidsmatig gereserveerd	
Artikel 14	Juridisch verplicht	98%
	Bestuurlijk gebonden	2%
Artikel 15	Beleidsmatig gereserveerd	
	Juridisch verplicht	88%
Artikel 17	Bestuurlijk gebonden	12%
	Beleidsmatig gereserveerd	
Artikel 15	Juridisch verplicht	95%
	Bestuurlijk gebonden	5%
Artikel 17	Beleidsmatig gereserveerd	
	Juridisch verplicht	99%
	Bestuurlijk gebonden	1%
	Beleidsmatig gereserveerd	

In aanvulling op bovenstaande informatie is in paragraaf 2.4 van de Ontwerpbegroting 2025 van het Mobiliteitsfonds de flexnorm opgenomen. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft

de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing.⁶

31

Vraag:

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

Antwoord:

In de Ontwerpbegroting 2025 is bij elk artikel de budgetflexibiliteit opgenomen in 2025. In 2025 zijn er geen vrij besteedbare middelen op het Mobiliteitsfonds.

In de tabel die bij het antwoord op vraag 30 is opgenomen, zijn de percentages in een totaaltabel opgenomen. Op artikel 18 vinden geen geplande uitgaven in 2025 plaats.

In aanvulling op bovenstaande informatie is in paragraaf 2.4 van de Ontwerpbegroting 2025 van het Mobiliteitsfonds de flexnorm opgenomen. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing.⁷

32

Vraag:

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

Antwoord:

In de Ontwerpbegroting 2025 is bij elk artikel de budgetflexibiliteit opgenomen in 2025. In 2025 zijn er geen vrij besteedbare middelen op het Mobiliteitsfonds.

In de tabel die bij antwoord 30 is gevoegd, zijn de percentages in een totaaltabel opgenomen. Op artikel 18 vinden geen geplande uitgaven in 2025 plaats.

In aanvulling op bovenstaande informatie is in paragraaf 2.4 van de Ontwerpbegroting 2025 van het Mobiliteitsfonds de flexnorm opgenomen. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing.⁸

33

Vraag:

Op welke begrotingsartikelen zijn bedragen bestuurlijk vastgelegd?

Antwoord:

⁶ Kamerstukken 36 600 A, nr. 2

⁷ Kamerstukken 36 600 A, nr. 2

⁸ Kamerstukken 36 600 A, nr. 2

In de Ontwerpbegroting 2025 is bij elk artikel de budgetflexibiliteit opgenomen in 2025. In 2025 zijn er geen vrij besteedbare middelen op het Mobiliteitsfonds.

In de tabel die bij antwoord 30 is gevoegd, zijn de percentages in een totaaltabel opgenomen. Op artikel 18 vinden geen geplande uitgaven in 2025 plaats.

In aanvulling op bovenstaande informatie is in paragraaf 2.4 van de Ontwerpbegroting 2025 van het Mobiliteitsfonds de flexnorm opgenomen. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing.⁹

34

Vraag:

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

Antwoord:

In paragraaf 2.7 van de Ontwerpbegroting XII 2025 is een tabel gepresenteerd waarbij een overzicht is opgenomen van alle bezuinigingen op het Mobiliteitsfonds.

Voor het Mobiliteitsfonds zijn twee bezuinigingen relevant:

1. Apparaat: Het gaat om een bezuiniging op het ambtenarenapparaat van RWS. Structureel gaat het om € 12,5 miljoen vanaf 2025. De bezuinigingen vinden plaats op de apparaatsbudgetten van RWS. Het gaat om artikel 12 (€ 8,6 miljoen) en artikel 15 (€ 3,9 miljoen).
2. Specifieke Uitkeringen (SPUKs): Op het Mobiliteitsfonds zijn de SPUKs gekort met 10%. Redenerend tot en met de begrotingsperiode 2029 gaat het om de volgende SPUKs: Regeling Slimme, Veilige, Duurzame Mobiliteit en Schoon en Emissieloos Bouwen op artikel 12 waar in totaal € 12,4 miljoen op bezuinigd. Bij de SPUKs woningbouw op korte termijn en mobiliteitspakketten op artikel 14 is in totaal € 21,3 miljoen bezuinigd. Tot slot is op de Regeling Kadermuren op artikel 15 in totaal € 0,4 miljoen bezuinigd.

35

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van de afboeking van 12,5 miljoen euro op de apparaatsbudgetten van RWS voor de uitvoering en maakbaarheid van projecten op het MF?

Antwoord:

De apparaatstaakstelling vanuit hoofdlijnenakkoord is voor 2025 verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van lenW. Voor RWS betekent dit een structurele taakstelling van in totaal € 16 miljoen waarvan € 12,5 miljoen voor het mobiliteitsfonds vanaf 2025. RWS beziet op dit moment hoe er invulling wordt gegeven aan de taakstelling voor 2025 en welke consequenties dit heeft.

36

Vraag:

⁹ Kamerstukken 36 600 A, nr. 2

Wat zijn de gevolgen van de kortingen van de budgetten voor specifieke uitkeringen voor de haalbaarheid van de gestelde doelen bij de betreffende Specifieke Uitkeringen (SPUK's)?

Antwoord:

De gevolgen worden in overleg met de koepels en ontvangers in beeld gebracht.

37

Vraag:

Wat is het verwachte percentage of bedrag van de extra kosten voor reizigers na de evenredige verdeling van de extra 8,7 procent verhoging tussen reizigers, NS en IenW in 2025?

Antwoord:

De verwachte extra stijging van de NS-tarieven in 2025 als gevolg van de verdeling tussen Rijk, NS en reiziger is afgerond 2,9 procent. De reguliere tariefstijging op basis van de verwachte inflatie in 2025 is 3,2 procent. Samen komt de totale verwachte stijging van de NS-tarieven in 2025 uit op afgerond 6,1 procent.

38

Vraag:

Wat zijn de meest waarschijnlijke kosten voor aanleg van een keerspoor bij Harderwijk?

Antwoord:

Op dit moment voert ProRail in opdracht van regionale overheden een quick-scan, inclusief kostenraming, uit naar de keervoorziening bij Harderwijk. Verwachting is dat dit najaar de quick-scan wordt afgerond.

39

Vraag:

Zijn er al voorlopige ideeën of prioriteiten voor de besteding van de modaliteitspecifieke reservering? Zo ja, wat zijn deze?

Antwoord:

Nee, het gaat om een reservering per netwerk (spoor, vaarwegen en wegen).

40

Vraag:

Op welke wijze is de reservering van 1 miljoen euro voor de verduurzaming van RWS-gebouwen tot stand gekomen?

Antwoord:

Naar 185 RWS-gebouwen moet een onderzoek worden uitgevoerd om te bepalen welke wettelijk verplichte energiebesparingsmaatregelen nodig zijn om te voldoen aan de Omgevingswet. Het genoemde bedrag betreft de raming van de kosten om deze onderzoeken uit te voeren.

41

Vraag:

Waarom wordt de Nedersaksenlijn niet expliciet genoemd in de toewijzing van middelen in de passage over de N33 en Nedersaksenlijn?

Antwoord:

Deze passage gaat over de overboeking van middelen vanuit Nij Begun – de Kabinetsreactie op de Parlementaire Enquête aardgaswinning Groningen – voor de realisatie van Veendam–Stadskanaal. Dat project

wordt door de provincie Groningen getrokken. Op het moment dat tot realisatie wordt overgegaan, worden afspraken gemaakt met Groningen over de overboeking. Tot die tijd blijven de middelen gereserveerd.

42

Vraag:

Wat is de reden dat er voor de N33 Midden 145 miljoen euro is overgeboekt naar artikel 12, terwijl voor de N33 Noord slechts een klein deel van de totale reservering is overgeboekt?

Antwoord:

De N33 Midden (Zuidbroek–Appingedam) is een lopend project in de planning- en studiefase (planuitwerking). Het projectbudget is met € 145 miljoen aangevuld als onderdeel van het pakket «Nij Begun». Voor de N33 Noord (Appingedam–Eemshaven) wordt momenteel een MIRT-Onderzoek uitgevoerd. Er is € 5 miljoen vanuit de reservering voor de N33 Noord overgeboekt naar artikel 12 om de studiekosten van het MIRT-onderzoek en daarna de verkenning te bekostigen. Bij het nemen van een Voorkeursbesluit voor de N33 Noord wordt het restant van de reservering voor de N33 Noord overgeboekt naar artikel 12.

43

Vraag:

Hoeveel van de gereserveerde middelen voor de verduurzaming van RWS-gebouwen zal naar verwachting in 2025 worden ingezet?

Antwoord:

De helft van de gereserveerde middelen wordt naar verwachting in 2025 uitgegeven. Dit aan onderzoeken naar energiebesparingsmaatregelen.

44

Vraag:

Wat houdt de integrale opgave op het MF in, waar 90,7 miljoen euro voor wordt ingezet?

Antwoord:

De dekkingsopgave omvat alle mutaties om tegenvallers en risico's op zowel aanleg als instandhouding te kunnen dekken. De integrale dekkingsopgave bedraagt in totaal € 838,9 miljoen. De dekking komt vanuit diverse meevallers, terugbetalingen en de inzet van risicoreserveringen. Ook is een deel gedekt door inzet van de extrapolatieruimte 2037 (€ 330,3 miljoen) en inzet van de reservering CA-middelen voor instandhouding uit 2025 (€ 90,7 miljoen). Nadere toelichting is – zoals ook gemeld in de Ontwerpbegroting 2025 – tevens terug te vinden in de artikelen 11, 12, 13, 15, 17 en in de verdiepingsbijlage.