

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.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Nr.	Vraag
1.	Welke andere mogelijkheden zijn er om alsnog financiering te regelen voor projecten voor infrastructurele opgaven die een grote investering vragen, en zich pas over een lange periode terugverdienen, waarvoor de huidige MIRT-systematiek niet (altijd) geschikt is?
2.	Welke alternatieve financieringsmogelijkheden, anders dan subsidie vanuit de Rijksoverheid, kunnen bijdragen aan de betaalbaarheid van het openbaar vervoer?
3.	Welke verduurzamingsmogelijkheden van het spoor zijn er naast elektrificatie van spoorlijnen?
4.	Waarop hebben de omvangrijke verplichtingenmutaties door actualisering van de programma's op de verschillende artikelen concreet betrekking? Is bij de verplichtingenmutaties op de artikelen 12, 13 en 17 door actualisering van de programma's sprake van vertragingen, versnelling, kostenstijging of budgetverlaging?
5.	Waarom worden de verplichtingenmutaties slechts summier en algemeen toegelicht, terwijl deze betrekking hebben op omvangrijke meerjarige uitgaven? Kunt u in het vervolg de verplichtingenmutaties en met name de mutaties door actualisering van de programma's concreet toelichten, zodat duidelijk is wat de Kamer autoriseert?
6.	Wat is de budgettaire ruimte op de eerste supplementaire begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds?
7.	Welke middelen zijn juridisch verplicht, welke zijn bestuurlijk gebonden, welke zijn beleidsmatig belegd en hoeveel middelen zijn nog vrij te besteden?
8.	Kunt u voor de vrij besteedbare ruimte op de begroting aangeven binnen het artikel waar deze gelden voor bestemd zijn?
9.	Wat zijn de effecten van het uitblijven van volledige indexering op het Mobiliteitsfonds?
10.	Hoeveel bedraagt naar verwachting de onderuitputting in 2025 en hoeveel bedragen naar verwachting de kasschuiven van 2025 naar latere begrotingsjaren?
11.	Hoeveel extra middelen zijn er nodig om én aan de onderhoudsopgave te voldoen én de mobiliteitsambities uit het regeerakkoord te realiseren?
12.	Kan in een overzichtelijke schema voor alle openbaar vervoer (OV) infrastructurele projecten worden aangegeven wat de financiële tekorten op dit moment zijn? En kan daarbij aangegeven worden of er, en zo ja hoeveel, vertraging op dit moment geprognostiseerd wordt?
13.	Hoe wordt de verhoging van het projectbudget met € 1.005 miljoen binnen het Mobiliteitsfonds voor de ViA15, waarvoor vrijwel gelijktijdig met de eerste suppletoire begroting een aanvullend verzoek is gekomen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), gedekt?
14.	Kan in een tabel over de jaren 2025 t/m 2038 worden getoond en gespecificeerd hoe de € 2,5 miljard uit het hoofdlijnenakkoord voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties in het kader van «realistisch ramen» wordt verschoven vanuit welke jaren naar welke jaren, inclusief specificatie per artikel (onderdeel) en per projectactualisatie?
15.	Welk deel van de € 2,5 miljard aan hoofdlijnenakkoordmiddelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties komt deze kabinetsperiode (2025–2028) tot besteding, welk deel in de periode die in het hoofdlijnenakkoord werd genoemd (2025–2029), en welk deel vanaf 2030?
16.	Wat was de planning van de fasering over de begrotingsjaren van de inzet van de € 2,5 miljard aan hoofdlijnenakkoordmiddelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties ten tijde van (1) het sluiten van het hoofdlijnenakkoord, (2) de behandeling van de begroting 2025 (najaar 2024) en (3) de Voorjaarsnota 2025, en (4) hoe zijn de verschillen te verklaren?
17.	Wanneer worden de verplichtingen voor de Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) gelden (€ 2,5 miljard) aangegaan, wat is de planning voor het aangaan van alle verplichtingen die uit deze post betaald gaan worden?
18.	Waarom wordt wederom boekhoudkundig meer overprogrammering gecreëerd door budgetten te verlagen in plaats van de programmering te verruimen? Hoe brengt dit de oplossing van de grote infrastructurele opgaven, zoals de instandhoudingsopgave, dichterbij?
19.	Waarom wordt de overprogrammering vanaf 2028 afgebouwd? In hoeverre is de evaluatie van de lopende pilot met overprogrammering hierop nog van invloed?
20.	Wat zijn de gevolgen voor het Mobiliteitsfonds van het afkomen van het voordelig saldo ten behoeve van de Hersteloperatie Toeslagen? Is al duidelijk op welke artikelen en projecten dit betrekking heeft?
21.	In hoeverre leiden de nieuwe excessieve prijsstijgingen van meerjarig € 1,4 miljard, die grotendeels moeten worden gedekt uit reeds bestaande begrotingsmiddelen, alsnog tot een herbezinning op de indexeringssystematiek?
22.	Hoe verhouden de excessieve prijsstijgingen van € 1,4 miljard zich tot de verlaging van de (loon- en) prijsbijstelling?
23.	In hoeverre bedreigt de verlaging van artikel 11 voor excessieve prijsstijgingen de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI)?
24.	Gaan de excessieve prijsstijgingen de komende jaren weer ten koste van investeringsruimte en reserveringen op artikel 11?

25. Is bij de herprioritering van de planflexibele budgetten van een aantal aanlegprojecten (onder andere A7/A8 Amsterdam–Hoorn) sprake van uitstel of van afstel?
26. Wat zijn de gevolgen van de herprioritering van de planflexibele budgetten van een aantal aanlegprojecten (onder andere A7/A8 Amsterdam–Hoorn)?
27. Waarvoor zijn de middelen uit de herprioritering van de planflexibele budgetten van de aanlegprojecten bestemd?
28. Kunt u de herprioritering van de planflexibele budgetten van een vijftal aanlegprojecten nader toelichten? Wat betekent deze herprioritering precies voor deze aanlegprojecten? Is er geen sprake van afstel?
29. Waarom is sprake van volledige herprioritering van de planflexibele budgetten van de genoemde aanlegprojecten, terwijl ook wordt aangegeven dat een deel van deze middelen beschikbaar blijft voor Woningbouw en Mobiliteit (Reservering bereikbaarheid WoMo HWN)?
30. Wordt samen met de betrokken regio's bekeken hoe het deel van de middelen die in verband met de herprioritering van de planflexibele budgetten voor de genoemde aanlegprojecten gereserveerd blijven voor Woningbouw en Mobiliteit ingezet kunnen worden voor het oplossen van (infrastructurele) deelopgaven in deze regio's?
31. Wordt er, net als bij andere projecten die u pauzeerde, met de betrokken regio's een pakket mitigerende maatregelen opgesteld, gefinancierd uit het restbudget dat beschikbaar blijft voor de gepauzeerde aanlegprojecten?
32. Wat zijn de gevolgen van de herprioritering van de planflexibele budgetten van de genoemde aanlegprojecten (graag aangeven per project: A7/A8, A4-N14, A6 Almere–Lelystad, A16 v Brienenoordbrug, A50 Ewijk–Bankhoef–Paalgraven)?
33. Waarom is voor deze projecten gekozen en niet voor andere? Welke afwegingen zijn hierbij gemaakt en welk afwegingskader is hiervoor gehanteerd?
34. Zijn de regio's van de betreffende projecten op de hoogte van de herprioritering van de planflexibele budgetten en zo ja, op welke wijze?
35. Houden regio's zicht op de realisatie van de projecten?
36. Blijft het mogelijk om specifieke deelopgaven uit te voeren?
37. Hoe verhoudt de herprioritering zich tot de toevoeging die we tegelijkertijd zien van een bedrag van € 357 miljoen aan de reservering voor Woningbouw en Mobiliteit in afwachting van nadere afspraken over de bestemming?
38. Worden deze middelen ingezet in de regio waar het project dat nu wordt geherprioriteerd zich bevindt?
39. Kunnen deze middelen ingezet worden voor ander soort maatregelen die een deel van de opgave van de projecten oplossen?
40. Kunt u de kaderruil van € 372 miljoen tussen artikel 13 en artikel 12 inhoudelijk toelichten? Gaat het hier om vertragingen in artikel 13?
41. Kunnen de kaderruilen tussen artikelen voortaan ook worden opgenomen in de tabel met belangrijkste mutaties?
42. Waarop hebben de mutaties op de post «actualisaties van de programma's» betrekking? Gaat dit om een versnelling van de projecten of een kostenstijging?
43. Welke projecten worden belemmerd door het gebruik van € 152,7 miljoen van het Mobiliteitsfonds voor Herstel Toeslagen?