

Bijlage 3 - Beantwoording vragen bij 1^e suppletoire begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

36 725-XII

Vraag en antwoord

1 Vraag:

Kunt u een totaalkostenplaatje schetsen ten aanzien van de vangrail op de N36? Kunt u daar ingaan op de kwesties, maar niet uitsluitend hoeveel geld er ontbreekt en hoeveel geld er nodig is?

Antwoord:

De vraag spreekt over "vangrail". Bij de beantwoording van de vragen wordt er vanuit gegaan dat met de vangrail, fysieke rijbaanscheiding wordt bedoeld.

De huidige raming komt uit op €375 miljoen (inclusief BTW, bandbreedte +/- 40%), exclusief het traject bij Almelo. Dit bedrag overschrijdt het beschikbare budget (€125 miljoen) ruimschoots. Daarnaast is bij Voorjaarsnota €115 miljoen extra beschikbaar gesteld. De komende tijd zal opnieuw gekeken moeten worden hoe met de beschikbare middelen de verkeersveiligheid op het gehele tracé van de N36 kan worden verbeterd, conform de motie Pierik (29 398, Nr. 1168). Daarvoor wordt gekeken naar versoeringen in het ontwerp of andere maatregelen. Het al dan niet opnemen van de volgende uitgangspunten speelt een rol in de kosten:

- De mate waarin de richtlijnen volledig worden toegepast, of dat er op onderdelen afgeweken kan worden.
- De hinder tijdens de realisatie en de uitvoeringskosten hiervan.
- De vastgoedkosten van het aankopen van gronden ten behoeve van wegverbreding, afhankelijk van de mate van wegverbreding.
- De mate waarin alle kunstwerken worden aangepast of dat er maatwerk wordt toegepast.

Bovenstaande uitgangspunten werken bij het huidige project kostenverhogend. De komende tijd worden deze issues geadresseerd en zal het ontwerp worden aangepast om binnen het beschikbare budget de verkeersveiligheid op de gehele N36 zoveel mogelijk te verbeteren.

2 Vraag:

Indien u daadwerkelijk besluit andere maatregelen op de N36 toe te passen, zoals een focusflitser of een snelheidsverlaging, betekent dit dan dat een vangrail definitief niet meer aan de orde is of zijn dit slechts tijdelijke mitigerende maatregelen?

Antwoord:

Maatregelen zoals een focusflitser, die binnenkort geplaatst zal worden op de N36, zijn bedoeld om de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren. De fysieke rijbaanscheiding is nog steeds onderdeel van de uitwerking om te komen tot een verkeersveilige N36. Van snelheidsverlaging is op dit moment geen sprake, maar dat kan onderdeel uitmaken van de nadere technische studie naar versoeringen of voor die delen waar door het ontbreken van voldoende financiële middelen of ruimtegebrek (op dit moment) geen infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden die de verkeersveiligheid verbeteren. Wanneer er op de N36 bijvoorbeeld 80 km/uur gereden wordt, is er een minder breed wegprofiel nodig waarmee kosten kunnen eventueel worden bespaard.

3 Vraag:

Kunt u ten aanzien van alle potentiële maatregelen op de N36 een kostenplaatje maken en deze in een vergelijkende tabel aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord:

Het toepassen van fysieke rijbaanscheiding op de N36 is in de huidige situatie de enige uitwerking van het verkeersveiliger maken van de N36, omdat dit de meest effectieve maatregel is tegen het voorkomen van frontale ongevallen. Er zijn nog geen andere maatregelen geraamd, wel zijn door de regionale partijen meekoppelkansen ingebracht. Nu blijkt dat de kosten van de fysieke rijbaanscheiding het beschikbare budget ver overschrijden, zal de komende periode ook gekeken worden naar andersoortige maatregelen die de verkeersveiligheid over het hele tracé verbeteren, conform de motie

Pierik (Kamerstukken 29 398, nr. 1168). Hierbij kan worden gedacht aan een soberder vorm van rijbaanscheiding, aan maatwerk op de kunstwerken of aan het niet toepassen van fysieke rijbaanscheiding op minder risicovolle onderdelen van de N36. De komende tijd zal dit soort maatregelen verder onderzocht worden en van een raming worden voorzien. De Kamer wordt hierover zo spoedig mogelijk via de reguliere informatievoorziening geïnformeerd wanneer hier meer zicht op is.

4 Vraag:

Kunt u delen wat de te verwachten kosten zijn van de twee oversteekplaatsen die u op verzoek van provincie Overijssel aan het onderzoeken bent?

Antwoord:

Het delen van de verwachten kosten is op dit moment nog niet mogelijk. Voor de twee zgn. koude oversteken is op dit moment nog geen raming opgesteld.

5 Vraag:

Is het ook een optie om met het huidige budget te starten met het aanleggen van de vangrail en op een later moment verder te gaan, zodra er meer middelen beschikbaar zijn?

Antwoord:

Ja, er zou eventueel ook geprioriteerd kunnen worden, waarbij het traject in logische deeltrajecten wordt ingedeeld en waarbij gestart wordt met de meest prioritaire deeltrajecten. Op die manier zou als eerste gestart kunnen worden met de trajecten waar het meeste verkeersveiligheidswinst behaald kan worden met de beschikbare middelen. Er kan echter niet vanuit worden gegaan dat er in de toekomst meer middelen beschikbaar worden gesteld voor de overige trajecten. Een mogelijk uit te werken optie is dat met het huidige taakstellende budget wordt gezien hoe (in lijn met de motie van het lid Pierik) de gehele rijbaan veiliger wordt gemaakt, waarbij ook gekeken wordt naar andere maatregelen dan fysieke rijbaanscheiding die de verkeersveiligheid verbeteren op plekken waar geen fysieke rijbaanscheiding mogelijk wordt geacht. Als op een later moment additionele middelen beschikbaar worden gesteld, kan verder gegaan worden met de realisatie van rijbaanscheiding op delen waar die nog ontbreken, binnen het dan aanwezige taakstellend budget. Op dit moment zijn deze additionele middelen niet beschikbaar (zie ook beantwoording Feitelijke Vraag 6).

6 Vraag:

Zijn er nog andere middelen die in potentie in te zetten zijn voor de N36 en bent u van plan aanspraak te maken op deze gelden?

Antwoord:

Er zijn binnen het Mobiliteitsfonds geen vrije middelen beschikbaar en ook elders binnen de begroting niet. Inzet van extra middelen voor de N36 betekent herprioritering en gaat ten koste van andere belangrijke projecten die anders stilgelegd zouden moeten worden. Daar kiest het kabinet niet voor.

7 Vraag:

Wat zijn de te verwachten gevolgen van het opheffen van het heffingsplafond op de belasting op leidingwater (BoL) en wat houdt de versmalling van de heffingsgrondslag precies in? Kunt u dit specificeren voor zowel de lasten aan burgers en bedrijven als de opbrengsten en de gevolgen voor de prijs en kosten van leidingwater, waterverbruik en definitieverschillen van leidingwater en drinkwater?

Antwoord:

Via de belasting op leidingwater wordt er momenteel belasting geheven over de levering van leidingwater, al dan niet van drinkwaterkwaliteit. De belasting kent op dit moment een heffingsplafond van 300 kubieke meter. Dit plafond zorgt ervoor dat gebruikers van leidingwater alleen belasting betalen over de eerste 300 kubieke meter geleverd leidingwater per jaar per aansluiting. Op deze manier werd bij invoering van de belasting bewerkstelligd dat de belasting vooral zou neerslaan bij huishoudens. Voorgesteld wordt om het heffingsplafond stapsgewijs te af te schaffen, door dit plafond in 2026 te verhogen, en in 2027 af te schaffen in combinatie met een versmalling van de heffingsgrondslag naar water van drinkwaterkwaliteit. Dit levert structureel € 90 miljoen per jaar op. Het schrappen van het heffingsplafond zorgt ervoor dat belasting wordt geheven over het volledige waterverbruik. Dit heeft voor huishoudens nagenoeg geen gevolgen in de

vorm van lastenverzwaring, aangezien huishoudens gemiddeld ongeveer 100 kubieke meter drinkwater per jaar gebruiken.

Voor bedrijven die jaarlijks meer dan 300 kubieke meter water van drinkwaterkwaliteit verbruiken leidt dit wel tot een lastenverzwaring. Het betreft een heffing van € 0,425 per kubieke meter per jaar waterverbruik boven de 300 kubieke meter waterverbruik. Voor zakelijke gebruikers vormt de kostprijs van leidingwater in bijna alle gevallen een zeer klein deel van de totale kosten.

Met het versmallen van de belastinggrondslag wordt uitsluitend hoogwaardig gezuiverd water in de heffing betrokken, gedefinieerd als water van drinkwaterkwaliteit wat voldoet aan de kwaliteitseisen die volgen uit artikel 21 van de Drinkwaterwet. Hiermee wordt bewerkstelligd dat water van mindere kwaliteit dat wel via leidingen wordt geleverd, zoals rivierwater dat al eens is gebruikt voor bijvoorbeeld koeling en gezuiverd rioolwater, een aantrekkelijkere mogelijkheid wordt voor bedrijven. De stapsgewijze afschaffing van het heffingsplafond geeft grootverbruikers tevens ruimte om tijdig waterbesparende maatregelen te treffen en daarmee lastenverzwaring te verminderen of te voorkomen. Deze maatregel geeft zakelijke gebruikers namelijk een prikkel om zo mogelijk te besparen en/of over te stappen op water van een andere bron. Deze maatregel levert naar verwachting een hoeveelheid waterbesparing op van 0 tot 25 miljoen kubieke meter water per jaar. (bron: Witteveen+Bos, *Verkenning beprijzen waterverbruik*, 2024. Bijlage bij Kamerstukken 27 625, nr. 691).

Het beprijzen van uitsluitend hoogwaardig gezuiverd water, hier gericht op water van drinkwaterkwaliteit, draagt bij aan de inzet voor het kabinetsuitgangspunt 'het juiste water voor het juiste gebruik'. Tot slot leidt de afschaffing het heffingsplafond in combinatie met het versmallen van de grondslag tot een vereenvoudiging van de belasting op leidingwater.

8 Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de taakstelling in het kader van de 22 procent besparing op apparaatskosten voor de komende vijf jaar?

Antwoord:

De apparaatstaakstelling van € 22,8 miljoen in 2025 loopt op tot € 90,3 miljoen structureel vanaf 2029. De verdeling in de jaren is als volgt:

- 2025: € - 22,8 miljoen
- 2026: € - 21,4 miljoen
- 2027: € - 39,6 miljoen
- 2028: € - 58,6 miljoen
- 2029: € - 67,5 miljoen
- 2030 en verder: € - 90,3 miljoen

9 Vraag:

Wat is de realisatie van deze taakstelling voor het jaar 2024 en wat is de voortgang voor 2025?

Antwoord:

De taakstelling loopt vanaf 2025 tot 2029; derhalve is er geen sprake van een te melden realisatie voor het jaar 2024. De taakstelling voor 2025 loopt op schema.

10 Vraag:

Welk deel van die taakstelling wordt ingevuld vanuit apparaatsgelden en welk deel vanuit andere middelen en welke zijn dat?

Antwoord:

De taakstelling is in zijn geheel verwerkt op de apparaatsbudgetten.

11 Vraag:

Welke ICT-vernieuwingen zullen niet of later plaatsvinden als gevolg van de taakstelling op apparaatskosten?

Antwoord:

IenW heeft de ambitie zich te ontwikkelen tot een innovatieve speler op het gebied van digitalisering. Daarom zet het ministerie in op het binnen wet- en regelgeving ontwikkelen van datagedreven werken en de inzet van AI. IenW heeft de intentie om meer in te zetten op deze ontwikkelingen, onder andere om negatieve gevolgen van de taakstelling en krapte

op de arbeidsmarkt te mitigeren. Digitale soevereiniteit (zie het antwoord op vraag 52) speelt ook hierbij een rol. Middelen vinden om platformen voor deze ICT-vernieuwingen te creëren is door de taakstelling een uitdaging. Of de IenW ambitie als gevolg van de taakstelling vertraging ondervindt zal pas later duidelijk worden. De taakstelling kan mogelijk de komende jaren wel leiden tot een beperking in omvang van lopende en voorgenomen trajecten.

12 Vraag:

Welk deel van deze taakstelling valt neer bij uitvoeringsorganisaties en wat zijn hier de operationele gevolgen van?

Antwoord:

In de Voorjaarsnota 2025 is, na een uitgebreide verkenning, de verdeling van de apparaatstaakstelling binnen het ministerie verwerkt. Voor alle IenW-onderdelen, ook de uitvoeringsorganisaties, geldt een taakstelling van gemiddeld 0,5% per jaar die door efficiency en slimmer werken ingevuld kan worden. De rest van de taakstelling - en daarmee relatief het grootste aandeel - wordt gerealiseerd door het kerndepartement. Hoe dit verder wordt ingevuld, wordt op dit moment in overleg met de medezeggenschapsorganen van de dienstonderdelen uitgewerkt.

13 Vraag:

Welke kaders hanteert u voor het realiseren van de taakstelling op de apparaatsuitgaven?

Antwoord:

Als kader voor de invulling van de apparaatstaakstelling geldt de verdeling die is verwerkt in de budgetten van de onderdelen bij de Voorjaarsnota. Daarnaast gelden uitgangspunten bij de invulling, zoals:

- dragen bij aan het Regeerprogramma;
- verminderen regels en administratieve lasten/ verbetert publieke dienstverlening;
- maken duidelijke keuzes en voorstellen zijn toekomstgericht;
- zoeken naar synergie, integraliteit en effecten in de keten;
- zorgen dat IenW een aantrekkelijke werkgever blijft;
- behouden de doorontwikkeling naar een participerende overheid;
- sturen vanuit vertrouwen en efficiency.

14 Vraag:

Kunt u een overzicht geven in de ontwikkeling van externe inhuur in de afgelopen vijf jaar en de doelstelling voor de komende vijf jaar?

Antwoord:

De afgelopen 5 jaar is de externe inhuur uitgekomen op de reeks zoals opgenomen in de bijgevoegde tabel. Ook voor de komende vijf jaar is de doelstelling voor externe inhuur exclusief de niet-kerntaken van RWS om binnen de Roemernorm van 10% te blijven. De niet-kerntaken zijn taken die RWS van de markt betreft, welke worden gefinancierd uit de programmamiddelen.

Inhuurpercentage per jaar	2020	2021	2022	2023	2024
Inhuurpercentage kerntaken	10,2	9,2	8,7	9,8	9,1
Inhuurpercentage inclusief niet-kerntaken RWS (programma)	17,6	16,9	16,6	17,3	16,6

15 Vraag:

Wat is de budgettaire ruimte op de eerste suppletoire begroting 2025 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII)?

Antwoord:

De budgettaire ruimte op de 1e suppletoire begroting van IenW is voor H.XII 14,2 miljard aan totaal geraamde uitgaven voor zowel het programma als het apparaat van IenW. Hiervan is 8,9 miljard bestemd voor het Mobiliteitsfonds en 1,6 miljard bestemd voor het

Deltafonds.

16 **Vraag:**

Welke middelen zijn juridisch verplicht, welke zijn bestuurlijk gebonden, welke zijn beleidsmatig belegd en hoeveel middelen zijn nog vrij te besteden?

Antwoord:

Op de beleidsbegroting H.XII is voor het jaar 2025 € 1,6 miljard aan programmabudget beschikbaar (stand 1e suppletoire begroting 2025). Hiervan is een bedrag van € 1,5 miljard reeds juridisch verplicht, € 37,3 miljoen bestuurlijk gebonden en € 16,9 miljoen beleidsmatig gereserveerd. Hiermee resteert er geen vrij besteedbare ruimte op de beleidsbegroting HXII.

In lijn met de rijksbegrotingsvoorschriften wordt bij de Ontwerpbegroting 2026 weer een inschatting gegeven van de budgetflexibiliteit voor het jaar 2026.

17 **Vraag:**

Kunt u voor de vrij besteedbare ruimte op de begroting aangeven binnen het artikel waar deze gelden voor bestemd zijn?

Antwoord:

Er is geen vrij besteedbare ruimte op de beleidsbegroting H.XII in 2025 en daarmee ook geen te melden bestemming.

18 **Vraag:**

Hoeveel bedraagt naar verwachting de onderuitputting in 2025 en hoeveel bedragen naar verwachting de kasschuiven van 2025 naar latere begrotingsjaren?

Antwoord:

Op dit moment is de verwachting dat het budget op Hoofdstuk XII volledig wordt uitgeput. In de 2e suppletoire begroting 2025 wordt de Kamer geïnformeerd met een geactualiseerd beeld van de uitputting. In de 1e suppletoire begroting 2025 van Hoofdstuk XII is € 297 miljoen uit 2025 naar latere jaren geschoven. Op dit moment is nog niet bekend wat de omvang is van eventuele aanvullende kasschuiven. Hierover wordt de Kamer geïnformeerd in de suppletoire begroting september 2025 en de ontwerpbegroting 2026 die op Prinsjesdag aan de Kamer worden aangeboden.

19 **Vraag:**

Hoe groot is de financiële opgave indien besloten zou worden om de tariefstijging voor NS te beperken tot 10 procent, met en zonder bijdrage van de NS?

Antwoord:

Zonder maatregelen zullen de NS-tarieven in 2026 naar verwachting met ongeveer 12% stijgen (zie Kamerstuk 29 984, nr. 1242). Om deze stijging te beperken tot 10% moet voor het afwenden van ongeveer 2% tariefstijging financiële dekking worden gevonden. Als hiervoor een Rijksbijdrage zou worden ingezet, is de financiële opgave (gebaseerd op de Businesscase ten tijde van de gunning van hooftrailnetconcessie 2025-2033) een structurele reeks van ongeveer € 28 miljoen per jaar die oploopt in verband met indexatie. Met een bijdrage van NS kan deze opgave worden verkleind, al zal NS voor het leveren van deze bijdrage naar verwachting besparingsmaatregelen moeten nemen die ook impact hebben op de reiziger. Het Ministerie van IenW is op dit moment nog in gesprek met NS of en welke bijdrage NS kan leveren aan het dempen van tariefstijgingen, welke maatregelen daarvoor nodig zijn en wat de consequentie voor de reiziger zou zijn. De staatssecretaris van IenW heeft toegezegd de Kamer hier voor de zomer van 2025 over te informeren (TZ202505-051).

20 **Vraag:**

Kunt u aangeven of de circulaireplasticheffing uit de budgettaire bijlage van het Hoofdlijnenakkoord nog steeds voorzien is in te gaan vanaf 2028? Indien nee, kunt u aangeven waar de opgave om deze heffing te schrappen zal landen en hoe de budgettaire derving van het schrappen opgevangen zal worden?

Antwoord:

Het kabinet heeft besloten om de plasticheffing zoals die is aangekondigd in de financiële bijlage van het Hoofdlijnenakkoord niet door te laten gaan. In plaats daarvan is besloten om

de afvalstoffenbelasting te hervormen en de budgettaire terugsluis naar het klimaatfonds voor de CO₂-heffing AVI's in te trekken. Daarmee is een deel van de € 567 mln. (prijsspeil 2025) aan inkomsten gedekt. Voor het resterende deel van de budgettaire opgave is als technische invulling besloten tot een generieke tariefsverhoging van de afvalstoffenbelasting in combinatie met een verhoging van de CO₂-heffing voor AVI's. Voor dit deel van de budgettaire opgave - oplopend van 33 miljoen tot 167 miljoen – kunnen aan de Plastictafel alternatieven worden aangedragen. Aan de Plastictafel die onder leiding staat van de SRCE nemen sectorvertegenwoordigers en maatschappelijke organisaties deel. De technische invulling wordt opgenomen in het pakket Belastingplan 2026, tenzij de Plastictafel voor aanvang van de augustusbesluitvorming van dit jaar met een uitvoerbaar en gedragen alternatief komt.

21 Vraag:

Wanneer wordt duidelijk wat de precieze gevolgen zijn van het niet of slechts deels indexeren voor de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat?

Antwoord:

Het niet of gedeeltelijk indexeren van de begroting heeft direct een gevolg voor het kunnen realiseren van de ambities. Doordat prijzen wel stijgen zal bij een gelijk blijvend of een beperkt toegenomen budget keuzes gemaakt moeten worden op het gebied van tijd, volume en/of kwaliteit. Dit raakt de gehele begroting en vergt per vraagstuk een afweging wanneer offertes worden opgevraagd of opdrachten worden verstrekt.

22 Vraag:

Wat betekent de beperkte indexering voor reeds geplande rijksprojecten op het gebied van infrastructuur? Ontstaat er daardoor niet ongemerkt een tekort?

Antwoord:

Dit voorjaar is besloten om de helft van de prijsbijstelling uit te keren en de rest apart te houden voor Rijksbrede problematiek (€ 2,1 miljard). Het inhouden van de prijsbijstelling is een korting op infrastructuur omdat de kosten van investeringen en instandhouding met het prijspeil meegroeien. Het ontvangen van minder prijsbijstelling betekent dat minder gerealiseerd kan worden. De exacte effecten van de korting op de prijsbijstelling worden in kaart gebracht richting de Ontwerpbegroting 2026.

23 Vraag:

Hoeveel inkomensderving wordt er verwacht voor provincies en vervoerregio's in de komende zeven jaar door (1) de taakstelling op de brede doeluitkering (BDU), en (2) de lagere vergoeding voor het Studenten OV-reisproduct (zoals in Kamerstuk 23645, nr. 837)?

Antwoord:

De beide vervoerregio's hebben door de korting op de BDU een structurele inkomstenderving van € 110 miljoen per jaar ten opzichte van de vergoeding in 2025. Voor het studentenreisproduct geldt dat de voorlopige vergoeding (voorschotbetaling) voor het studentenreisproduct voor 2024 € 207,5 miljoen lager zou komen te liggen op grond van de herijkingsmeting over juli 2022-juni 2023 dan wanneer niet zou zijn herijkt. Uit de herijkingsmeting over juli 2023-juni 2024 blijkt dat het gemiddelde aantal gereisde kilometers door studenten zeer beperkt verder is gedaald. Hierdoor is de voorlopige vergoeding voor 2025 additioneel met € 0,4 miljoen verminderd. In totaal is de voorlopige vergoeding bij het studentenreisproduct vanwege de twee meest recente herijkingsonderzoeken gedaald met € 207,9 miljoen.

De verminderde inkomsten wil overigens niet zeggen dat dit ook rechtstreeks de inkomstenderving voor vervoerders betreft. Provincies kunnen schuiven met hun provinciale budgetten ten gunste van het ov waardoor de derving niet bij de vervoerder komt te liggen. Ook kan het zijn dat een vervoerder de dienstregeling afschaalt in overleg met de betreffende ov-autoriteit waardoor er ook minder uitgaven zijn voor een vervoerder. Dit kan per ov-autoriteit verschillen.

24 Vraag:

Klopt het dat provincies en vervoerregio's – ondanks die taakstellingen – een deel van de Onderwegpas zelf moeten betalen? Zo ja, om welk bedrag gaat het?

Antwoord:

Provincies en vervoerregio's hebben aangegeven een bijdrage te willen leveren aan het mogelijk maken van de Onderwegpas via cofinanciering van € 103,33 miljoen. In het Nationaal OV Beraad is afgesproken dat de manier waarop zij dat invullen per ov-autoriteit verschillend kan zijn. Het kabinet zal € 152,5 miljoen aanvragen via het Nederlandse plan voor het SCF en € 157,5 miljoen zelf bijdragen vanuit het Klimaatfonds op het moment dat de EU deze aanvraag honoreert. In totaal is er ca. € 413 miljoen budget om de Onderwegpas t/m 2029 te financieren.

25 Vraag:

Wat zijn de verwachten effecten van die taakstellingen op de tarieven van het regionaal openbaar vervoer in 2026?

Antwoord:

In 2026 wordt er, net als dit jaar, een reguliere prijsverhoging verwacht in het regionaal OV. De hoogte van deze prijsstijging wordt vastgesteld in het laatste kwartaal van dit jaar op basis van het convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart, waarin de indexatiesystematiek is vastgelegd.

Het besluit over de tariefverhoging wordt genomen door de decentrale overheid die de concessie verleent. De decentrale overheden maken daarbij de afweging tussen de hoogte van de tarieven, de omvang van het OV-aanbod en andere regionale opgaven.

26 Vraag:

Wat zijn de gevolgen voor de beschikbaarheid en diensturen van het regionaal OV in 2026?

Antwoord:

De BDU-korting vanaf het jaar 2026 voor de twee vervoersregio's Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de lagere inkomsten voor vervoerders uit het contract met OCW voor het studentenreisproduct vanaf het jaar 2025 kunnen ertoe leiden dat het ambitieniveau voor het regionaal OV door de decentrale ov-autoriteiten naar beneden moet worden bijgesteld. Dat hangt ook af van de middelen die de decentrale overheden uit hun eigen begrotingen willen en kunnen reserveren voor de exploitatie van het OV. In het najaar zal daarvan een beeld kunnen worden gegeven.

Op basis van de besprekingen in het NOVB is het beeld dat bij een deel van de decentrale overheden de ambities zoals die eerder mogelijk waren gemaakt door de aanvullende middelen voor het openbaar vervoer (€ 300 miljoen structureel voor het regionaal OV vanaf 2024, waarvan de helft voor verbetering van het OV en de andere helft voor het niet-indexeren van de tarieven in 2024) moeten worden herzien, omdat de beschikbare middelen nodig zijn om de huidige beschikbaarheid te handhaven. Omdat de situatie per decentrale overheid verschilt, zullen zij ook andere afwegingen moeten worden gemaakt tussen het afschalen van het vervoersaanbod, het (extra) verhogen van de tarieven of het meer inzetten van eigen budgettaire middelen.

27 Vraag:

Waarom is de meevaller van € 65 miljoen voor de beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies (BVOV) niet ingezet om de eerdere bezuinigingen op het OV deels terug te draaien?

Antwoord:

Deze middelen zijn door een vorig kabinet ter beschikking gesteld om het OV gedurende corona beschikbaar te houden. Dit waren incidentele, generale middelen. Op grond van de begrotingsregels vloeien dergelijke meevallers terug naar de schatkist.

28 Vraag:

Kan zo nauwkeurig mogelijk aangegeven worden wat de gevolgen zijn van de korting op de BDU-middelen die de regering wil inboeken vanaf 2026? Hoeveel minder krijgen de verschillende vervoersregio's en wat betekent dit voor de exploitatie van het OV en voor de tarieven?

Antwoord:

Het kabinet heeft de vervoerregio's gevraagd nader in beeld te brengen wat de gevolgen zijn van de BDU-korting voor de exploitatie en de tarieven. Hierover is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd op 1 april jl. (Kamerstuk 23645 nr. 837). De BDU-korting voor de

vervoerregio Metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt € 58,6 miljoen en voor de Vervoerregio Amsterdam gaat het om € 51,3 miljoen.

29 **Vraag:**

Kan per provincie en vervoerregio in een schema worden gezet wat de financiële gevolgen zijn van de lagere bijdrage voor de OV-studentenkaart?

Antwoord:

In de brief van 1 april jl. (Kamerstuk 23645, nr. 837) is aangegeven hoe de verdeling van de lagere vergoeding voor de SOV-kaart op grond van de meest recente herijkingsmeting 2023-2024 uitpakt per ov-autoriteit ten opzichte van 2019. Er is geen reden om aan te nemen dat deze verdeling anders uitpakt voor 2025 en daarna. In het CD Spoor van 15 mei jl. heeft de Staatssecretaris van IenW aangegeven de feitelijke gevolgen in kaart te gaan brengen (Toezegging TZ202505-052).

30 **Vraag:**

Wat is de inhoudelijke ratio achter de korting op de BDU-middelen? Op welke manier kan het OV efficiënter worden georganiseerd?

Antwoord:

Om de autonomie van gemeenten te vergroten en administratieve- en controlelasten te verminderen, worden specifieke uitkeringen voor 2026 omgezet in fondsuitkeringen. In het Hoofdlijnenakkoord is hiermee samenhangend een korting van 10% opgenomen op specifieke uitkeringen die na 2026 doorlopen. De BDU is een aparte specifieke uitkering die in tegenstelling tot een 'reguliere' specifieke uitkering niet wordt verstrekt aan een gemeente of provincie, maar wordt verstrekt aan de vervoerregio's als zelfstandige entiteiten. Eind vorig jaar is in het kabinet besloten de BDU uit te zonderen en voort te laten bestaan als specifieke uitkering. Dit besluit staat echter los van de reeds ingeboekte korting. De vervoerregio's geven aan dat alle efficiencyverbeteringen zijn benut om eerdere bezuinigingen en de coronacrisis (mede) op te vangen. Besparingen zullen daarom moeten worden opgevangen door aanpassing van de dienstregeling.

31 **Vraag:**

Kan worden aangegeven welke uitvragen er vanuit de coalitie zijn gedaan aan ambtelijk IenW tijdens de onderhandelingen over de Voorjaarsnota? Indien er uitvragen geweest zijn, kunnen de vragen en antwoorden met de Kamer worden gedeeld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Er zijn geen uitvragen vanuit de coalitie gedaan aan het ministerie van IenW tijdens de onderhandelingen over de Voorjaarsnota.

32 **Vraag:**

Hoeveel zou het kosten om de btw op het openbaar vervoer af te schaffen?

Antwoord:

Deze kosten worden ingeschat op circa € 337 miljoen.

33 **Vraag:**

Hoeveel zou het kosten om de prijzen in het openbaar vervoer met 10 procent te verlagen?

Antwoord:

Op basis van het globale beeld zoals geschetst in het antwoord op vraag 36, wordt dit ingeschat op circa € 360 miljoen (10% van de reizigersinkomsten)

34 **Vraag:**

Hoeveel zou het kosten om de prijzen in het openbaar vervoer met 25 procent te verlagen?

Antwoord:

Op basis van het globale beeld zoals geschetst in het antwoord op vraag 36, wordt dit ingeschat op circa € 0,9 miljard (25% van de reizigersinkomsten).

35 **Vraag:**

Hoeveel zou het kosten om de prijzen in het openbaar vervoer met 50 procent te verlagen?

Antwoord:

Op basis van het globale beeld zoals geschetst in het antwoord op vraag 36, wordt dit ingeschat op circa € 1,8 miljard (halvering reizigersinkomsten).

36 Vraag:

Hoeveel zou het kosten om het openbaar vervoer gratis te maken?

Antwoord:

Vanwege bedrijfsgevoelige informatie kan slechts een globaal beeld worden geschetst: de totale vervoerskosten voor 2024 worden geschat op circa € 5,7 miljard per jaar. Dit bedrag wordt bekostigd door reizigersinkomsten (circa € 3,6 miljard), door de OV-studentenkaart (OCW-begroting, circa € 1 miljard) en door exploitatiesubsidies (onder andere via Provinciefonds en IenW-begroting (BDU Verkeer en Vervoer), circa € 1,1 miljard). De totale kosten voor het gratis maken van het openbaar vervoer vallen naar verwachting hoger uit, omdat er in deze kostenraming geen rekening mee is gehouden dat bij gratis openbaar vervoer de vraag naar openbaar vervoer stijgt en de kosten voor (bijvoorbeeld) OV-personeel en materieel zal toenemen.

37 Vraag:

Hoe zijn de minister en staatssecretaris betrokken geweest bij de totstandkoming van de Voorjaarsnota?

Antwoord:

Zoals gebruikelijk is in aanloop naar de vaststelling van de Voorjaarsnota op 5 maart door de minister en staatssecretaris een brief gestuurd aan de minister van Financiën met de financiële wensen vanuit het ministerie van IenW t.a.v. de Voorjaarsnota.

Aanvullend op deze brief is op 20 maart een addendum verzonden met de financiële vraagstukken rond drie OV-projecten: OV-verkenning Amsterdam-Haarlemmermeer, Nedersaksenlijn en Lelylijn.

De minister en staatssecretaris zijn verder volgens de reguliere procedure betrokken bij de vaststelling van de Voorjaarsnota in de ministerraad.

38 Vraag:

Wat is de stand van zaken van het Europees verbod op PFAS-uitstoot? Op welke manier is Nederland hierbij betrokken?

Antwoord:

Er is geen Europees verbod in voorbereiding dat gaat over uitstoot van PFAS. Wel is er sprake van een voorstel voor een brede PFAS-restrictie (verbod voor het op de markt brengen en gebruik van producten met PFAS) wordt op dit moment beoordeeld door het EU-agentschap voor chemische stoffen, ECHA. Nederland heeft via inbreng vanuit het RIVM met de deskundigen van de 4 andere indienende lidstaten ECHA ondersteund door het verwerken van de ruim 5600 inspraakreacties. Dit werk is nu vrijwel afgerond waarna de wetenschappelijke comités van ECHA hun opinies kunnen gaan vaststellen. Verder voert Nederland op beleidsniveau informele gesprekken met de andere betrokken lidstaten, ECHA en de Europese Commissie over hoe elk van deze partijen bij kan dragen aan het zo spoedig mogelijk tot stand komen van deze restrictie.

39 Vraag:

Kunt u een overzicht geven van alle bekende locaties waar staalslakken als bouwstoffen zijn toegepast?

Antwoord:

Zoals bekend was er geen verplichting om een toepassing te delen met het bevoegd gezag en bestaat er ook geen verplichting om toepassingen met staalslakken te registreren. Een totaalbeeld bestaat dus niet en alle toepassingen zijn ook niet meer te achterhalen. In de Kambrief van 11 april 2024 is met de Kamer een overzicht gedeeld toepassingslocaties met staalslakken door Rijkswaterstaat (Kamerstuk 30015, nr 121).

40 Vraag:

Kunt u een overzicht geven van alle bekende locaties waar staalslakken worden opgeslagen?

Antwoord:

Het is aan bevoegd gezag, meestal gemeenten en provincies om milieuvergunningen af te geven voor het opslaan van staalslakken. Een eventueel beeld van toepassingslocaties en locaties waar staalslakken liggen opgeslagen kan alleen door de gemeentes en provincies worden gegeven.

41 Vraag:

Welke maatregelen worden genomen om verder in kaart te brengen op welke locaties staalslakken als bouwstof zijn gebruikt of worden opgeslagen?

Antwoord:

Het is aan bevoegd gezag, meestal gemeenten en provincies, om toe te zien op de juiste toepassingen en om milieuvergunningen af te geven voor het opslaan van staalslakken. Een eventueel beeld van toepassingslocaties en locaties waar staalslakken liggen opgeslagen kan alleen door de gemeentes en provincies worden gegeven. Daarom werkt IenW aan een handreiking voor verschillende type toepassingen van verschillende typen staalslakken om bevoegde gezagen handvatten te bieden hoe hier mee om te gaan.

42 Vraag:

Kunt u een overzicht geven van alle gesprekken die in de laatste tien jaar zijn gevoerd tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Tata Steel en/of een leverancier van staalslakken? Waar gingen deze gesprekken over en wat was de uitkomst?

Antwoord:

In de Kamerbrief van 27 mei 2025 (Kamerstuk 30015, nr. 132) is aangegeven dat er grondig onderzoek wordt gedaan naar de communicatie van de afgelopen jaren naar aanleiding van berichtgeving van berichtgeving van de NOS en Nieuwsuur op 16 mei jl. over de toepassing van LD-staalslakken (TZ202505-115). Het LD-staalslakkendossier is een langlopend dossier. De berichtgeving in de media beslaat een periode van ruim 15 jaar. Dat betekent dat er veel documentatie is om op een rij te zetten. Daarbij staat zorgvuldigheid voorop en daarom zal het opstellen van een tijdlijn en beschikbaar stellen van relevante documenten enige tijd in beslag nemen. Over de voortgang en de uitkomsten van het onderzoek wordt de Kamer geïnformeerd.

Vooruitlopend daarop zijn in de Kamerbrief van 27 mei 2025 de links gedeeld van de voor dit moment beschikbare documenten die reeds openbaar zijn gemaakt in het kader van verschillende Woo-verzoeken rondom LD-staalslakken. Hierbij zit ook een Woo-verzoek over alle correspondentie tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en externe partijen die op enige wijze gaat over (mogelijke) wijzigingen in de regulering van staalslakken en het gebruik ervan (tussen 2019 en medio 2024).

43 Vraag:

Wat is het proces als Nederland vraagt om een bilaterale luchtvaartovereenkomsten te herzien?

Antwoord:

Luchtvaartverdragen zorgen voor internationale verbondenheid, omdat ze landen de mogelijkheid geven om elkaars luchtruim te betreden en om afgesproken routes te opereren. Als Nederland een bilaterale luchtvaartovereenkomst wil herzien, kan via een artikel in het verdrag een consultatie worden aangevraagd om zorgen te delen, of het verdrag te herzien. Via deze consultaties kan een herziening worden geïnitieerd. Daarop zullen onderhandelingen volgen, om in gezamenlijkheid tot een hernieuwd akkoord te komen.

44 Vraag:

Zijn alle luchtvaartovereenkomsten er primair op gericht om de gewenste mate van wederzijdse markttoegang te verankeren of is dat een politieke keuze?

Antwoord:

Luchtvaartovereenkomsten zijn primair gericht op wederzijdse markttoegang. Vanuit dat principe kunnen ook eisen gesteld worden. Denk daarbij aan eerlijke concurrentie, duurzaamheid en arbeidsomstandigheden. Nederland zet zich bij modernisering van luchtvaartovereenkomsten in om steeds verdergaande voorwaarden op dergelijke aspecten

te stellen aan deze wederzijdse markttoegang.

45 Vraag:

Op basis waarvan worden slottoewijzingen van de luchtvaart bepaald? En kan je daar ook milieu- of sociale eisen aan stellen?

Antwoord:

Slots en markttoegang uit luchtvaartverdragen zijn twee losse processen. Luchtvaartverdragen worden afgesloten tussen Staten. Slots worden toegewezen door de onafhankelijke slotcoördinator ACNL, conform de Europese slotverordening. Bij slottoewijzing wordt primair gekeken naar historische slots. Als een luchtvaartmaatschappij gedurende een seizoen meer dan 80% van de toegewezen serie slots daadwerkelijk gevlogen heeft, zal de slotcoördinator een aanvraag voor dezelfde serie in het volgende equivalente seizoen toewijzen. Als er meer slotaanvragen zijn dan slots, zal de slotcoördinator voorrang geven aan luchtvaartmaatschappijen die volgens een dienstregeling vliegen. Ten slotte krijgen 'year-round' operaties voorrang op seizoensvluchten. Aan de toewijzing van slots kunnen geen sociale eisen verbonden worden. Wel krijgen bij gelijke geschiktheid stillere vliegtuigen voorrang boven lawaaiige toestellen.

Als de Europese Commissie de herziening van de Slotverordening oppakt, zal Nederland pleiten voor meer nationale beleidsruimte in de toekenning van slots

46 Vraag:

Worden er brede kosten-baten-analyses gemaakt van de impact van luchtvaartverdragen?

Antwoord:

Een MKBA is een instrument om welvaartseffecten van beleidsmaatregelen en investeringen in te schatten. Daarmee biedt een MKBA ondersteunende informatie voor de besluitvorming over beleidsmaatregelen en investeringen. Luchtvaartmaatschappijen die op basis van de luchtvaartovereenkomsten in Nederland opereren, moeten binnen de geldende regels van de luchthavens opereren. Er is geen sprake van nieuwe besluitvorming en investeringen. Vandaar dat er geen kosten-baten-analyse gemaakt wordt bij luchtvaartverdragen.

47 Vraag:

Hoeveel financiële middelen zijn er nodig om probleemweg N50 verkeersveiliger te maken? Kan dit uitgefilterd worden naar de verschillende trajecten op de N50, waaronder het traject Ramspolbrug - Kampen Zuid en Kampen - Kampen Zuid?

Antwoord:

Dit is feitelijk nog niet bepaald. Voor de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid is op dit moment €17 miljoen beschikbaar. Wanneer de planuitwerking wordt herstart, zal opnieuw een kostenraming moeten worden opgesteld.

Voor de fysieke rijbaanscheiding tussen Kampen en Ramspol is op dit moment €21 miljoen beschikbaar. De raming bedraagt in deze vroege fase van het ontwerp €69 miljoen (inclusief BTW, bandbreedte +/- 40%). Ook voor dit traject geldt, net als voor de N36, dat het ontwerp nog verder uitgewerkt moet worden en er ook gekeken zal worden naar versoberingen.

Behalve de in vraag benoemde tracés is in 2022 gekeken naar maatregelen op het tracé Hattermerbroek-Kampen Zuid. De globaal bepaalde kosten voor het realiseren van een ideaal wegprofiel met 2x2 rijstroken tussen Hattermerbroek en Kampen-Zuid komen uit op circa €83 miljoen tot € 119 miljoen (inclusief BTW, +/- 30%). Voor dit traject zijn op dit moment geen middelen beschikbaar. Bovendien is dit een globale raming, van voor de forse prijsstijgingen van de afgelopen jaren. Naar verwachting liggen de daadwerkelijke investeringskosten hoger. Uit de studie in 2022 bleek dat dit traject minder verkeersveiligheidsrisico's kent dan Kampen-Kampen Zuid of Kampen-Ramspol.

48 Vraag:

Hoeveel financiële middelen zijn er nodig om probleemweg N50 toekomstbestendiger te maken voor meer verkeer?

Antwoord:

Voor het voornaamste knelpunt op het gebied van doorstroming, de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid, zijn reeds middelen gereserveerd (zie beantwoording vraag 47). De inzet van

IenW is om de projecten waar momenteel geld voor is gereserveerd (€15 miljoen voor Kampen-Kampen Zuid en €21 miljoen voor de verkeersveiligheid Kampen Ramspol), tot uitvoering te brengen. Dan beschikt de gehele N50 over rijbaanscheiding en is het meest prioritaire knelpunt voor de doorstroming aangepakt.

49 **Vraag:**

Kunnen luchtvaartverdragen juridisch eventuele krimp van de luchtvaart ingewikkeld maken?

Antwoord:

Eventuele krimp van de luchtvaart als gevolg van geluidsproblematiek moet volgens Europees recht gebeuren door middel van een Balanced Approach procedure. Nederland moet vanwege de Europese verordening in ieder geval deze procedure volgen. De vereisten voor de procedure staan ook in bepaalde EU-luchtvaartovereenkomsten, zoals de EU-VS, opgenomen. Door dit ook in het verdrag op te nemen, wordt gegarandeerd dat ook het andere land zich moet houden aan deze procedure. De luchtvaartverdragen zelf maken zodoende krimp van luchtvaart niet ingewikkeld. Nederland is namelijk al gehouden aan de Europese Balanced Approach procedure. Wel is gebleken dat sommige landen wijzen op een luchtvaartverdrag om toegang tot de luchthaven middels slots te eisen. Echter, markttoegang uit het luchtvaartverdrag biedt geen garantie op het verkrijgen van slots. Dit zijn twee losse processen, waarbij luchtvaartmaatschappijen zowel moeten beschikken over markttoegang uit een verdrag, als slots op een luchthaven.

50 **Vraag:**

Welke gesprekken hebben plaatsgevonden tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met vervoersbedrijven en/of decentrale overheden over de bezuiniging op de BDU? Wat waren de uitkomsten van deze gesprekken?

Antwoord:

De afgelopen periode zijn met vervoerregio's, provincies, vervoerders en consumentenorganisaties intensieve gesprekken gevoerd over de impact van de maatregelen op het ov, waaronder de BDU-korting. Dit heeft onder andere geleid tot de brief aan de Tweede Kamer van 1 april jl. (Kamerstuk 23645, nr. 837) waarin de gevolgen van de BDU-korting in beeld zijn gebracht. De gesprekken hebben ook de zorgen over zowel de betaalbaarheid als de beschikbaarheid van het openbaar vervoer bevestigd.

51 **Vraag:**

Welke gesprekken hebben plaatsgevonden tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de NS over de financiële tekorten bij het vervoersbedrijf? Wat waren de uitkomsten hiervan?

Antwoord:

In de relatie concessieverlener-concessiehouder spreekt het Ministerie van IenW regelmatig met NS. Bij deze gesprekken komt de financiële positie van NS ook geregeld ter sprake. Een financieel gezond NS is immers een belangrijke randvoorwaarde voor een gedegen uitvoering van de hoofdrailnetconcessie en daarmee voor continuïteit in het leveren van een kwalitatief goed vervoersproduct voor de reiziger. Het Ministerie van IenW heeft kwaliteitsafspraken met NS gemaakt en rekent NS af op het leveren van prestaties. De wijze waarop de prestaties gehaald worden en hoe de bedrijfsvoering daartoe ingericht dient te worden is aan NS zelf, in afstemming met haar aandeelhouder (het Ministerie van Financiën).

52 **Vraag:**

Hoeveel middelen zijn er in totaal vrijgemaakt in de Voorjaarsnota voor het bevorderen van de digitale soevereiniteit van uw departement en de relevante zelfstandige bestuursorganen (zbo's) en agentschappen?

Antwoord:

Digitale soevereiniteit van IenW en de relevante zelfstandige bestuursorganen (zbo's) en agentschappen is belangrijk, ook voor de vitale sectoren. Er is op dit moment geen wijziging in het beschikbare budget voor digitale soevereiniteit, maar de taakstelling heeft wel geleid tot een teruggang van het innovatiebudget voor de bedrijfsvoering. Dit heeft bijvoorbeeld zijn weerslag op de ontwikkeling van on-premise AI- en Data platformen, wat om reden van

soevereiniteit wel een wens is. IenW sluit hier aan op de rijksbrede ontwikkelingen.

53 **Vraag:**

Is de dekking van de Hersteloperatie Toeslagen uit de indexatie begroting 2025 eenmalig of meerjarig?

Antwoord:

De dekking van de Hersteloperatie Toeslagen uit de indexatie 2025 is meerjarig. Het gaat om de jaren 2025, 2026 en 2027.

54 **Vraag:**

Welke (jaarlijkse) bedragen zijn gemoeid met de dekking van de Hersteloperatie Toeslagen vanuit de indexatie begroting 2025?

Antwoord:

Het betreft in totaal, inclusief het Deltafonds en Mobiliteitsfonds, € 61,4 miljoen in 2025, € 106,0 miljoen in 2026, en € 67,3 miljoen in 2027.

55 **Vraag:**

Wordt de dekking van het terugdraaien van onderwijsbezuinigingen (amendement-Bontenbal) eenmalig uit de prijsbijstelling 2025 gedekt of is dit een structurele dekking voor meerdere jaren? Zo ja, om welk bedrag gaat dit per jaar?

Antwoord:

De dekking van het terugdraaien van de onderwijsbezuinigingen (amendement Bontenbal) is structureel. Het gaat in totaal om € 19,0 miljoen per jaar voor Hoofdstuk XII, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

56 **Vraag:**

Zijn de dekkingen voor de Hersteloperatie Toeslagen en de terugdraaiing van de onderwijsbezuinigingen eenmalig of meerjarig?

Antwoord:

De dekking van het terugdraaien van de onderwijsbezuinigingen (amendement Bontenbal) is structureel. De dekking voor de Hersteloperatie Toeslagen is meerjarig voor de jaren 2025, 2026 en 2027.

57 **Vraag:**

Is de dekking van de Hersteloperatie Toeslagen uit de indexatie begroting 2025 eenmalig of meerjarig?

Antwoord:

De dekking van de Hersteloperatie Toeslagen uit de indexatie 2025 is meerjarig. Het gaat om de jaren 2025, 2026 en 2027.

58 **Vraag:**

Welke (jaarlijkse) bedragen zijn gemoeid met de dekking van de Hersteloperatie Toeslagen vanuit de indexatie begroting 2025?

Antwoord:

Het betreft in totaal, inclusief het Deltafonds en Mobiliteitsfonds, € 61,4 miljoen in 2025, € 106,0 miljoen in 2026, en € 67,3 miljoen in 2027.

59 **Vraag:**

Waarom worden de middelen die met een kasschuif vanuit 2025 naar latere jaren worden geschoven niet in 2025 uitgegeven aan andere doelen?

Antwoord:

Omdat de verplichtingen al zijn aangegaan, moeten de middelen beschikbaar blijven voor de realisatie van deze doelen.

60 **Vraag:**

Waarop heeft de kasschuif van 2026 naar 2027 door de fasering van infrastructuur van € 1 miljard betrekking? Wat is de reden van deze kasschuif? Wat zijn hiervan de gevolgen?

Antwoord:

Het is nog niet bekend welke concrete budgetten van infrastructuur worden gefaseerd van 2026 naar 2027. Zoals de minister van Infrastructuur en Waterstaat eerder aan de Kamer heeft laten weten heeft deze schuif voor de verplichtingenruimte in 2026 geen gevolgen (Kamerstukken 36 725-A, nr. 4). Er zal aan de juridische verplichtingen van projecten en programma's moeten worden voldaan en er wordt nu niet actief door IenW geremd op het tempo van de productie. In de integrale besluitvorming van de Voorjaarsnota is gekozen voor deze fasering. De fasering wordt nog nader uitgewerkt en de Kamer wordt hier bij de Miljoenennota 2026 en Voorjaarsnota 2026 nader over geïnformeerd.

61 **Vraag:**

Welk bedrag resteert op de Aanvullende Post van de reservering van € 3,4 miljard voor de Lelylijn?

Antwoord:

Er resteert nog € 657 miljoen op de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën voor de Lelylijn.

62 **Vraag:**

Wat gebeurt er met de resterende € 0,9 miljard van de € 3,4 miljard die op de Aanvullende Post was gereserveerd voor de Lelylijn?

Antwoord:

Tijdens de Voorjaarsbesluitvorming is er besloten om de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post grotendeels anders in te zetten. Op de Aanvullende Post staat nu nog € 657 miljoen euro gereserveerd. Deze middelen blijven op de Aanvullende Post staan.

63 **Vraag:**

Waarop heeft het 'Anders inzetten reservering Lelylijn' in de Voorjaarsnota van -€ 513 miljoen in de periode 2026-2030 betrekking (naast de projecten Nedersaksenlijn, Kornwerderzand, N36 Almelo-Ommen en flessenhals Meppel)? Vervalt de reservering voor de Lelylijn op de Aanvullende Post of betreft het een kasschuif naar latere jaren?

Antwoord:

Dit heeft naast de infrastructuele projecten (Nedersaksenlijn, Kornwerderzand, N36 Almelo-Ommen en flessenhals Meppel) betrekking op de financiering van de Rijksbrede problematiek (Stikstof). Daarnaast blijft nog € 657 miljoen op Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën staan voor de Lelylijn.

64 **Vraag:**

Welke subsidies voor stimulering van wandelen en fietsen gaat u stoppen of verminderen, gelet op het feit dat de taakstelling meerjarig onder meer is ingeboekt op subsidies voor Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel en diverse subsidies voor stimulering van wandelen en fietsen? Welke initiatieven om mobiliteit verder te verduurzamen gaat u stoppen of verminderen?

Antwoord:

De verduurzaming van mobiliteit wordt geraakt door diverse taakstellingen uit het Hoofdlijnenakkoord. Het gevolg hiervan is dat de subsidie Waterstof in Mobiliteit (SWIM) is verlaagd door de specifieke ombuiging op de rijksbrede klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen en dat de regelingen Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), emissieloze touringcars (STOUR), Fietsplatform, Fietsersbond, Dutch Cycling Embassy en Wandelnet de komende jaren worden verlaagd.

De in 2024 aflopende subsidies (bijvoorbeeld subsidieregelingen Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en bestelauto's (SEBA)) en specifieke uitkeringen (bijvoorbeeld Specifieke Uitkering Zero-Emissiebusen (SPUK-ZEbus)) zijn in de grondslag voor de taakstellingen opgenomen. Aangezien deze subsidies reeds juridisch verplicht waren, is deze taakstelling anders opgelost. Hiervoor zijn eerdergenoemde regelingen extra gekort. Ook is het opdrachtenbudget Duurzame Mobiliteit aangewend om invulling te geven aan de taakstellingen.

Jaarlijks monitort het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) de voortgang voor het behalen van het klimaatdoel in 2030 aan de

hand van bestaand en geagendeerd beleid.

65 **Vraag:**

Hoe groot is de vertraging bij bodemsanering door de langere uitfinanciering van de Bedrijvenregeling?

Antwoord:

Bij de bedrijvenregeling vindt daadwerkelijk uitbetaling plaats aan de hand van vaststellingsverzoeken met een saneringsevaluatie en een overzicht van de gemaakte kosten. Hiervoor dienen de saneringen al te zijn uitgevoerd. Er is dus geen sprake van een vertraging bij de bodemsanering. Wel kunnen in een bepaald jaar veel vaststellingsverzoeken voor de bedrijvenregeling worden ingediend, waarvoor dekking vanuit de bodemmiddelen gevonden moet worden. Als dit nodig blijkt te zijn zou dit tot vertraging bij andere (bodemsanerings-)projecten kunnen leiden, dit is echter op voorhand niet te voorspellen.

66 **Vraag:**

Hoe groot is het risico op hogere kosten op de langere termijn als gevolg van taakstellingen die leiden tot vertraagde realisatie van doelstellingen?

Antwoord:

Een taakstelling hoeft op zichzelf niet te betekenen dat een doelstelling vertraagd (of niet) wordt gerealiseerd. Het realiseren van een beleidsdoelstelling is afhankelijk van meerdere factoren, die niet altijd te isoleren zijn. Uiteraard kan het inboeken van een taakstelling op een beleidsterrein wel effect hebben als ervoor wordt gekozen om ambities bij te stellen en minder geld voor het oorspronkelijke doel uit te trekken. Periodiek wordt het beleid geëvalueerd door middel van beleidsdoorlichtingen. Daaruit volgt of een beleidsdoelstelling wel of niet gehaald wordt (zie ook Handreiking beleidsdoorlichtingen op Rijksfinanciën) en kunnen we ook analyseren of een taakstelling hierop van invloed is geweest. Derhalve is het op dit moment niet mogelijk om aan te geven of en in welke mate er sprake is van het risico's op hogere kosten of vertraagde realisatie op de langere termijn.

67 **Vraag:**

Wat zijn de gevolgen van het temporiseren van de projecten voor afvalwaterzuiveringsinstallaties?

Antwoord:

Het temporiseren van projecten voor afvalwaterzuiveringsinstallaties heeft als gevolg dat pas op een later moment in de tijd de projecten zijn uitgevoerd op de afvalwaterzuiveringsinstallaties. Dat betekent dat bijvoorbeeld een aanvullende zuiveringstrap pas later in gebruik wordt genomen en daardoor de kwaliteit van het gezuiverde rioolwater ook op een later moment verbetert. Het temporiseren hangt samen met zowel interne als externe factoren, zoals gelimiteerde personele capaciteit bij zowel waterschappen als ontwerp- en ingenieursbureaus of netcongestie die vertragend kan werken.

68 **Vraag:**

Wat zijn de concrete effecten van de taakstellingen voor verduurzaming van de mobiliteit?

Antwoord:

De verduurzaming van mobiliteit wordt geraakt door diverse taakstellingen uit het Hoofdlijnenakkoord. Het gevolg hiervan is dat de subsidie Waterstof in Mobiliteit (SWIM) is verlaagd door de specifieke ombuiging op de rijksbrede klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen en dat de regelingen Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), emissieloze touringcars (STOUR), Fietsplatform, Fietzersbond, Dutch Cycling Embassy en Wandelnet de komende jaren worden verlaagd.

De in 2024 aflopende subsidies (bijvoorbeeld subsidieregelingen Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en bestelauto's (SEBA)) en specifieke uitkeringen (bijvoorbeeld Specifieke Uitkering Zero-Emissiebus (SPUK-ZEbus)) zijn in de grondslag voor de taakstellingen opgenomen. Aangezien deze subsidies reeds juridisch verplicht waren, is deze taakstelling anders opgelost. Hiervoor zijn eerdergenoemde regelingen extra gekort. Ook is het opdrachtenbudget Duurzame Mobiliteit aangewend om invulling te geven aan de taakstellingen.

Jaarlijks monitort het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) de voortgang voor het behalen van het klimaatdoel in 2030 aan de hand van bestaand en geagendeerd beleid. Uit de KEV 2024 blijkt dat de kans op het behalen van de doelstellingen erg klein is. De taakstellingen zullen naar verwachting niet bijdragen aan het verhogen van de kans om de klimaatdoelen te halen. Tijdens de voorjaarsbesluitvorming 2025 zijn aanvullende klimaatmaatregelen (Kamerstukken 31305-32813, nr. 497) voor de mobiliteitssector afgesproken. Het effect van de taakstellingen en de aanvullende maatregelen uit afgelopen voorjaarsbesluitvorming wordt duidelijk in de KEV 2025. Deze verschijnt met Prinsjesdag.

69 **Vraag:**

Welke gevolgen heeft de taakstelling op het asbestbudget voor de sanering van asbestdaken?

Antwoord:

Nadat de Eerste Kamer het voorstel voor een verbod op het hebben van asbestdaken heeft verworpen, is er geen dwang om deze daken te vervangen en zijn de inspanningen op dit dossier naar beneden bijgesteld. Wel blijven asbestdaken een relevante bron van asbestvezels in het milieu.

We zetten het huidige beleid voort, met als belangrijke onderdelen inclusief de reeds bestaande inzet het volgende:

- Het leningenfonds voor asbestsanering blijft conform huidige looptijd beschikbaar, zodat eigenaren van gebouwen tegen gunstige condities kunnen blijven lenen om sanering te financieren.
- Er loopt een communicatietraject van drie jaar om onder meer bewustwording te vergroten en informatie over mogelijkheden om te saneren onder de aandacht te brengen.
- De slachtofferregeling voor niet-arbo gerelateerde slachtoffers, dus mensen die via de omgeving of het milieu asbestschade oplopen, blijft bestaan.

De inzet op deze sporen blijft onverminderd gehandhaafd.

70 **Vraag:**

Welke circulaire economie doelen kunnen niet meer behaald worden (door de gelijkmatige verdeling over subsidieregelingen)?

Antwoord:

Het is aannemelijk dat het verlagen van de beschikbare bedragen van een subsidieregeling vertragend werkt op de transitie. Zeker als het een regeling betreft die ieder jaar wordt uitgeput, zoals de subsidieregeling circulaire ketenprojecten. Het is echter lastig aan te tonen hoe groot het precieze effect hiervan is op het realiseren van de doelen.

71 **Vraag:**

Welke projecten voor bodemsanering lopen specifiek vertraging op door de bezuiniging op artikel 13, met als gevolg dat bodems langer verontreinigd blijven?

Antwoord:

Het is waarschijnlijk dat er projecten vertraging zullen oplopen als er minder middelen beschikbaar zijn. Het is niet op voorhand te zeggen welke saneringen mogelijk vertraging oplopen. Vanuit artikel 13 worden onder meer bodemsaneringen betaald die door bevoegde gezagen worden uitgevoerd, waarvoor (nog) geen veroorzaker is aan te spreken, middels een specifieke uitkering. Hoe deze bedragen aan gemeenten en provincies worden uitgekeerd, hangt af van welke aanvragen worden ingediend en bij overtekening worden de beschikbare middelen verdeeld. Bij de verdeling wordt ook rekening gehouden met de concreetheid van het project en de planning.

72 **Vraag:**

Welke gevolgen hebben de taakstellingen naar aanleiding van de 10 procent SPUK-korting (specifieke uitkering) voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuw te bouwen woningen?

Antwoord:

De 10 procent korting heeft geen gevolgen voor de activiteiten gericht op de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen onder de SPUK-regelingen onder het programma Woningbouw en Mobiliteit. Alle beschikkingen voor de specifieke uitkeringen onder het

programma Woningbouw en Mobiliteit waren al afgegeven voordat de korting van kracht werd.

73 **Vraag:**

Kunt u bevestigen dat de bouw van 300.000 woningen dreigt vast te lopen door de bezuinigingen op het openbaar vervoer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam?' Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee. Uit de inventarisatie van de vervoersregio's met betrekking tot de woningbouw komt naar voren dat evenwel de korting niet zal bijdragen aan de versnelling van de verstedelijkingsopgave. Hierover is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd op 1 april jl. (Kamerstuk 23645, nr. 837).

74 **Vraag:**

Wat betekent het niet kunnen halen van de doelen voor de circulaire economie voor het behalen van de klimaatdoelen?

Antwoord:

De transitie naar een circulaire economie is van groot belang voor de aanpak van grote maatschappelijke opgaven, zoals de leveringszekerheid van grondstoffen, strategische autonomie en het klimaat. Voor het bereiken van klimaatneutraliteit in 2050 is het zelfs essentieel dat primair (fossiel) grondstoffengebruik wordt teruggedrongen. Ook bij het realiseren van het tussendoel in 2030 kan het ingezette circulaire beleid fors bijdragen, met 2-4 Mton emissiereductie. Het kabinet houdt er daarbij oog voor dat de opgave ook haalbaar blijft voor ondernemers en consumenten.

75 **Vraag:**

Komt u met nieuwe maatregelen aangezien de doelen voor de circulaire economie niet meer kunnen worden gehaald?

Antwoord:

Na de zomer stuurt het kabinet de actualisatie van het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) aan de Kamer. In deze actualisatie worden de nationale doelen nader uitgewerkt en wordt een aantal nieuwe maatregelen aangekondigd ten opzichte van het NPCE van 2023. Om te bezien of met deze actualisatie de doelen kunnen worden gehaald, is na een vraag van lid Kostić, aan de Kamer toegezegd het PBL te vragen een evaluatie op deze actualisatie uit te voeren. De actualisatie is weer een stap op weg naar de circulaire economie, maar zal naar verwachting niet leiden tot het realiseren van de doelen.

76 **Vraag:**

Voor NS is er geen inflatiecorrectie; wat is hiervan het effect? Gaan hierdoor de prijzen van treinkaartjes stijgen?

Antwoord:

Op grond van de hoofdrailnetconcessie 2025-2033 mag NS de prijs van de beschermde reisrechten één keer per jaar vaststellen waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de geprognosticeerde ontwikkeling van de consumentenprijsindex (CPI). Daarnaast krijgt NS de ruimte om, als de gerealiseerde inflatie gedurende het jaar hoger uitvalt dan de prognose, het verschil hiertussen mee te nemen bij de indexatie voor het eerstvolgende jaar. Andersom geldt dat, als de gerealiseerde inflatie lager uitvalt dan de prognose, NS wordt verplicht om de indexatie voor het jaar daarop met dat verschil te corrigeren. Om de tariefruimte voor het komend jaar te bepalen, wordt gebruik gemaakt van de geprognosticeerde ontwikkeling van de CPI zoals die in de macro-economische verkenningen in september zijn opgenomen, en van de dan bekende stand ten aanzien van de werkelijke inflatieontwikkeling in het jaar zelf voor een eventuele correctie. De vorige hoofdrailnetconcessie 2015-2025 kende deze afspraken rondom het (achteraf) corrigeren van een eventueel verschil tussen de geprognosticeerde en gerealiseerde inflatie niet. In de tarieven voor 2025 is een geprognosticeerde inflatie van 3,2% over 2025 verwerkt. Uit cijfers van CBS blijkt dat de werkelijke inflatie in de eerste maanden van 2025 tot nu toe hoger ligt dan de geprognosticeerde inflatie. Indien deze ontwikkeling zich doorzet dan heeft NS de mogelijkheid om dit verschil te verwerken in de tarieven voor 2026. In

september komt hier duidelijkheid over.

77 Vraag:

In 2025 is € 10,0 miljoen van het verplichtingenbudget van het Klimaatfonds project Duurzame luchtvaartbrandstoffen verschoven naar 2026, omdat het opstellen van de subsidieregeling gecompliceerder is dan verwacht; wat was ingewikkeld?

Antwoord:

In 2024 is een marktconsultatie uitgevoerd om de maatregel goed vorm te kunnen geven. Uit deze marktconsultatie is onder meer gebleken dat de schaalgrootte van projecten groter is tot dan toe het beeld was. De oorspronkelijke inzet om gebruik te maken van bestaande regelingen, zoals de DEI+, lijkt daarmee onvoldoende aan te sluiten op de behoefte in de markt. Dit betekent dat er een specifieke subsidiemaatregel uitgewerkt moet worden. Dit kost meer tijd dan gebruik maken van een bestaande regeling.

78 Vraag:

Wat zijn de effecten van het verlagen van het verplichtingenbudget van de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer met € 45,8 miljoen?

Antwoord:

Volgens de BDU-systematiek worden de verplichtingen aan de vervoersregio's voorafgaand aan het jaar van betaling aangegeven. De beschikking voor het jaar 2025 is eind 2024 afgegeven aan de twee vervoersregio's Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA). Om deze beschikking af te geven is het verplichtingenbudget met € 45,8 miljoen voor het verbeteren van de toegankelijkheid in het regionaal vervoer in 2024 verhoogd, zoals reeds aan de Kamer gemeld bij de Najaarsnota 2024 (Kamerstuk 36 625, nr. 1). Het verplichtingenbudget wordt in 2025 met hetzelfde bedrag verlaagd. Omdat de Najaarsnota zich enkel richt op het uitvoeringsjaar is deze budgetverlaging pas zichtbaar bij de Voorjaarsnota 2025. De verplichtingschuif heeft daarmee geen consequenties voor de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer door de VRA en MRDH.

79 Vraag:

In hoeverre is bij de hogere realisatie van Rijkswaterstaat bij uitbesteed werk (€ 446,6 miljoen) sprake van kostenstijgingen en in hoeverre is sprake van extra productie? Hoe hoog is de extra productie van Rijkswaterstaat bij uitbesteed werk?

Antwoord:

Bij het opstellen van de uitgavenprognose voor 2025 houdt Rijkswaterstaat voor de prijsontwikkeling rekening met de reguliere IBOI. Voor 2025 is die bepaald op 3,3%. Van de €446,6 miljoen wordt daarmee € 77,4 miljoen van de hogere prognose verklaard door reguliere prijsontwikkeling. Bij de jaarverantwoording kan op basis van de feitelijke realisatie een nader inzicht worden gegeven welk deel van de uitgaven wordt veroorzaakt door prijsstijgingen en welk deel extra productie is.

80 Vraag:

Hoe verhoudt het 'op stoom komen' van de productie van Rijkswaterstaat zich tot de fasering van infrastructuur en de verschuiving van € 1 miljard van 2026 naar 2027? Wat zijn de gevolgen van de € 1 miljard kasschuif, concreet per project? Wat betekent dit voor de lopende en reeds geplande projecten en aanbestedingen?

Antwoord:

Zoals eerder aan de Kamer gemeld (Kamerstuk 36725-A, nr. 4), zal aan de juridische verplichtingen van projecten en programma's van Rijkswaterstaat moeten worden voldaan. Er wordt nu niet door IenW geremd op het tempo van de productie. Voor de verplichtingenruimte in 2026 heeft deze schuif geen gevolgen. Het is nog niet bekend welke concrete budgetten van infrastructuur worden gefaseerd van 2026 naar 2027. De situatie die in 2026 door de kasschuif is ontstaan op het Mobiliteitsfonds, zal richting Miljoenennota 2026 en de Voorjaarsnota 2026 zorgvuldig worden gevolgd aan de hand van de actuele uitvoeringsinformatie.