

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons Kenmerk

IENW/BSK-2021/173731

Datum 23 juni 2021
Betreft Lijst van vragen en antwoorden van de begrotingsstaten
van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het
Infrastructuur- en Deltafonds voor het jaar 2021
(Voorjaarsnota)

Geachte voorzitter,

U treft hierbij de antwoorden aan op de vragen met betrekking tot de voorstellen van wet tot wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Infrastructuur- en het Deltafonds voor het jaar 2021 (Wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota; Kamerstukken II, 35850-XII, respectievelijk 35850-A en 35850-J).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

**35850-XII Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021
(wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)**

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Vraag 1

Is er zicht op verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding na 2022?

Antwoord vraag 1

Op 9 april heb ik uw Kamer geïnformeerd over de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding tot eind 2021¹. Daarbij heb ik ook aangegeven dat we richting de zomer uitwerking geven aan een vorm van een regeling voor de periode na 2021. De gesprekken lopen hierover met de sector en deze zijn constructief. Als er meer duidelijk is, zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 2

Kunt u de meerjarige mutaties in de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en het Deltafonds voor de jaren 2022 en verder inhoudelijk toelichten? Op welke concrete werkzaamheden heeft dit betrekking?

Antwoord vraag 2

Er liggen verschillende mutaties ten grondslag aan de meerjarige mutaties van de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Deze mutaties zijn meerjarig inzichtelijk gemaakt in de verdiepingsbijlage bij de fondsen, artikel 19 voor het Infrastructuurfonds en artikel 6 voor het Deltafonds. De grootste aanpassingen op beide fondsen zijn gevolg van de generale kasschuif.

Vraag 3

Welke vertraging is er opgetreden in het uitvoeringsprogramma van het Noordzeeakkoord? Welke kasschuif vindt er plaats?

Antwoord vraag 3

Op de begroting van IenW staan als onderdeel van het Noordzeeakkoord de middelen voor het onderzoeksprogramma MONS. Dit is een omvangrijk onderzoeksprogramma a 55 mln. euro tot en met 2030. De eerste fase ervan is besteed aan het programmeren; daarin wordt bepaald welke onderzoeksprojecten in welke volgorde dienen plaats te vinden om de ambities van het Noordzeeakkoord te verwezenlijken. Deze werkwijze om met alle partijen een gezamenlijk onderzoekprogramma op te stellen heeft meer tijd gekost dan was voorzien bij de start van de uitvoering van het Noordzeeakkoord. In de periode tot eind 2021 wordt een aantal kortlopende projecten uitgevoerd die de basis moeten leggen voor de uitvoering van grotere en veelal langer lopende projecten. Na de in de voorjaarsnota gepresenteerde kasschuif (van 3 miljoen van 2021 naar 2025) is € 0,5 mln. in 2021 beschikbaar voor deze kortlopende projecten en zijn de totaal beschikbare middelen voor het onderzoeksprogramma in lijn gebracht met de programmering van projecten en onderzoeken.

¹ Kamerstuk 23 645, 2020-2021, nr. 749

Vraag 4

Welke juridische en financiële verplichtingen zijn reeds aangegaan voor de verplaatsing van het testcentrum Lelystad?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Antwoord vraag 4

IenW heeft garantstellingen afgegeven voor twee nog aan te gane leningen. Deze leningen betreffen € 21,0 miljoen voor de aankoop van grond en € 37,8 miljoen voor investeringen in testfaciliteiten. Onder deze garantstellingen zijn nog geen financiële en juridische verplichtingen aangegaan.

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Vraag 5

Kunt u de mutatie van -41,8 miljoen euro voor de reservering Klimaatakkoord op art. 12 voor 2022 toelichten? Waarvoor worden deze middelen ingezet?

Antwoord vraag 5

De klimaatmiddelen staan meerjarig gereserveerd op HXII artikel 14 onder het financieel instrument Opdrachten in afwachting van de nadere uitwerking van de bestedingsplannen. De middelen worden vervolgens overgeboekt naar het desbetreffende artikel c.q. financieel instrument waar de uitgaven worden verantwoord.

Het gaat hier om de volgende overboekingen in het kader van de Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport (€ -12,52 mln.), de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's (€ -5.5 mln.) en een kasschuif voor de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren naar latere jaren om de verwachte kasuitgaven in het gewenste kasritme te zetten (€ -22 mln.). Daarnaast is er nog een aantal kleine mutaties van in totaal € 1,8 mln. ten behoeve van de uitvoeringskosten van de subsidieregelingen.

Vraag 6

Klopt het dat maar 35 procent van de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (hierna: beschikbaarheidsvergoeding OV) 2020 is uitbetaald? Zo ja, wat is hiervan de reden? Zo nee, hoeveel is tot op heden uitbetaald?

Antwoord vraag 6

Het totale aangevraagde bedrag voor BVOV 2020 is circa € 1,2 miljard. Hiervan is 80% uitgekeerd, deze 80% betreft het percentage van het voorschot zoals opgenomen in de regeling. Er zijn geen signalen ontvangen dat dit nadelige gevolgen heeft voor de vervoerbedrijven of reizigers.

Vraag 7

Waar wordt het extra uitbetaalde bedrag aan de provincie Groningen inzake Wunderline precies aan besteed?

Antwoord vraag 7

Begin 2019 is de reservering van 17 miljoen als Rijksbijdrage aan de investeringen in bouwstappen 1 en 2 van de Wunderline definitief gemaakt. De in de Voorjaarsnota genoemde overboeking is gedaan in

het kader van de eerste uitbetaling van deze Rijksbijdrage aan de provincie Groningen voor de investeringen in bouwstap 1. Met de uitvoering van deze bouwstap 1 en het herstel van de Friesenbrücke door DB Netz zal per eind 2024 de stoptrein Groningen-Leer met ongeveer een kwartier versneld worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Vraag 8

Wanneer zal het resterende deel van de beschikbaarheidsvergoeding OV worden uitbetaald?

Antwoord vraag 8

Vervoerders hebben in 2020 een voorschot gekregen van 80%. Wat betreft het resterende deel kunnen zij in 2021 op basis van de jaarrekening een tweede voorschot krijgen tot 100%. De eindafrekening vindt plaats uiterlijk op 31 december 2022 vanwege formele verantwoordingstermijnen.

Vraag 9

Wat betekent het uitblijven van de uitbetaling van de beschikbaarheidsvergoeding OV voor inschrijvingen op aanbestedingen?

Antwoord vraag 9

De betaling is niet uitgebleven. Vervoerders hebben in 2020 een voorschot gekregen van 80% en kunnen in 2021 op basis van de jaarrekening een tweede voorschot krijgen tot 100%.

Vraag 10

Heeft verrekening en uitbetaling van de beschikbaarheidsvergoeding OV 2020 in 2021 nadelige gevolgen voor vervoerbedrijven of reizigers? Zo ja, welke nadelige gevolgen heeft dit?

Antwoord vraag 10

Vervoerders hebben in 2020 een voorschot gekregen van 80% en kunnen in 2021 op basis van de jaarrekening een tweede voorschot krijgen tot 100%. Ik heb geen signalen gekregen dat dit nadelige gevolgen heeft voor de vervoerbedrijven of reizigers. De eindafrekening vindt plaats uiterlijk op 31 december 2022 vanwege formele verantwoordingstermijnen.

Vraag 11

Hoeveel extra medewerkers/fte's zullen naar verwachting worden aangenomen van de extra middelen voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)?

Antwoord vraag 11

De ILT verwacht met de extra middelen haar capaciteit met circa 47 fte (personeelskosten circa € 4,5 miljoen) te kunnen uitbreiden, dit gaat om inspecteurs en ondersteunende functies.

Vraag 12

Waarom schommelen de verwachtingen over de uitgaven op het Infrastructuurfonds zo sterk dat het budget het ene jaar fors wordt verlaagd en het andere jaar fors wordt verhoogd?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Antwoord vraag 12

Voor dit antwoord verwijs ik u naar het antwoord op vraag 5 Infrastructuurfonds.

Vraag 13

Kunt u de sterke schommelingen van de verwachtingen over de uitgaven op het Infrastructuurfonds verklaren, waardoor het budget het ene jaar wordt verlaagd en het andere jaar verhoogd?

Antwoord vraag 13

Voor dit antwoord verwijs ik u naar het antwoord op vraag 5 Infrastructuurfonds.

Vraag 14

Wat is er sinds de Voorjaarsnota 2020 veranderd bij de uitvoeringscapaciteit en de planvorming dat er een forse verhoging van het infrastructuurbudget voor 2021 mogelijk is?

Antwoord vraag 14

De verhoging van het infrastructuurbudget voor 2021 betreft grotendeels versnellingen voor investeringen in beheer en onderhoud. De planvorming van dergelijke investeringen kent een beduidend kortere doorlooptijd dan de planvorming van aanlegprojecten. Deze investeringen kunnen dus snel worden gerealiseerd. Het capaciteitsplafond van Rijkswaterstaat heb ik tot 9.250 fte verhoogd om ervoor te zorgen dat de opgaven aangepakt kunnen worden. Met een Human Capital Agenda (Kamerstuk 2020D25071) zet RWS erop in dat de juiste mensen beschikbaar zijn om plannen te maken en uit te voeren.

Vraag 15

In hoeverre hangen de budgetverlagingen en -verhogingen van het Infrastructuurfonds samen met de Rijksbrede budgetbehoefte?

Antwoord vraag 15

Budgetverlagingen en -verhogingen worden opgevangen binnen het Infrastructuurfonds/Mobiliteitsfonds, maar hebben directe gevolgen voor de Rijksbrede uitgaven. De Minister van Financiën bewaakt het Rijksbrede uitgavenkader. Budgetverlagingen en -verhogingen binnen het Infrastructuurfonds/Mobiliteitsfonds worden dan ook vooraf afgestemd.

Vraag 16

Waarom werd de bijdrage aan het Infrastructuurfonds (art. 26) bij de Voorjaarsnota 2020 verlaagd met € 546 miljoen en wordt deze bij Voorjaarsnota 2021 weer verhoogd met € 753 miljoen?

Antwoord vraag 16

Bij voorjaarsnota 2020 zijn de middelen voor het Infrastructuurfonds naar achteren geschoven om meer spanning op de budgetten te zetten. Deze spanning is nodig om tot volledige uitputting van de budgetten te komen. Dit mede naar aanleiding van het plan voor overprogrammering dat naar uw Kamer is gestuurd. De actuele inzichten laten zien dat er meer uitputting wordt verwacht bij voorjaarsnota 2021 op het totale programma in 2021 en 2022. Derhalve is hiervoor budget naar voren geschoven. Dit komt onder andere door versnellingen op beheer en onderhoud, intensiveringen BO MIRT 2020 en tegenvallers op aanlegprojecten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Vraag 17

Wat is momenteel de verhouding tussen medewerkers in vaste dienst enerzijds en externe inhuur van personeel anderzijds?

Antwoord vraag 17

Op basis van de apparaatsbudgetten is de verhouding tussen uitgaven voor externe inhuur en voor de totale personele inzet circa 10%.

Vraag 18

In hoeverre zijn de hogere kosten van beheer en onderhoud op de agentschapsbegroting van Rijkswaterstaat (+238,1 miljoen euro) een invulling van de 700 miljoen euro die extra beschikbaar zou komen voor beheer en onderhoud? Op wat voor manier is dit verwerkt op de infrastructuurfondsbegroting?

Antwoord vraag 18

De in de voorjaarsnota 2021 gemelde hogere kosten Beheer en Onderhoud ten opzichte van de begroting 2021 (€ 238,1 mln.) worden met name veroorzaakt door het saldo van versnellingen en vertragingen van onderhoudswerkzaamheden ten opzichte van wat was begroot in 2021. Deze hogere kosten zijn geen invulling van de € 700 mln. die vanuit een kasschuif uit latere jaren beschikbaar is gekomen voor de jaren 2022 en 2023.

**35850-A Wijziging van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2021 (wijziging
samenhangende met de Voorjaarsnota)**

Vraag 1

Waarom gaat u de toegevoegde middelen van € 197,3 miljoen op artikel 13.03 precies uitgeven?

Antwoord vraag 1

In de artikelsgewijze toelichting (paragraaf 3, blz. 14/15) zijn alle mutatieclusters die optellen tot de 197,3 mln. op het niveau van het artikelonderdeel zichtbaar gemaakt en toegelicht. Meer in detail zijn in de verdiepingsbijlage (paragraaf 4.2, blz. 57-61) van het wetsvoorstel de MIRT-projecttabellen van artikel 13.03 met de realisatieprojecten en de verkenningen en planuitwerking programma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt en toegelicht.

Vraag 2

Waarom worden de hogere uitgaven op artikel 17 voor het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in 2021 uitgegeven?

Antwoord vraag 2

De programmering en aanwending van de middelen is in lijn met de voortgang op deze programma's zoals u ook via de voortgangsrapportages bent geïnformeerd. Bij de MIRT tabellen op blz. 65/66 kan worden afgelezen dat de verhoging van het begrotingsbedrag voor 2021 vooral nodig is om de (te hoge) overprogrammering voor het uitvoeringsjaar op een meer realistisch niveau te brengen om volledige uitputting mogelijk te maken. Dit is voor het uitvoeringsjaar dus vooral een begrotingstechnische mutatie die los staat van de voortgang van de beide projecten.

Vraag 3

Waarom zijn deze middelen voor ERTMS en PHS eerder nodig dan geraamd, terwijl uit de voortgangsrapportages blijkt dat er juist vertragingen dreigen?

Antwoord vraag 3

Voor dit antwoord verwijs ik u naar het antwoord op vraag 2 Infrastructuurfonds.

Vraag 4

Waarom wordt niet gespecificeerd aan welke projecten de intensiveringen als gevolg van kasschuiven worden uitgegeven, maar wordt verwezen naar het terugbrengen van de overprogrammering in 2021 tot een beheersbaar niveau van € 442 miljoen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Antwoord vraag 4

- De kasschuif is gebaseerd op de actualisatie van de gehele programmering. Omdat deze een groot aantal projecten omvat is de kasschuif niet direct te herleiden naar specifieke projecten.
- Met de kasschuif staat het in 2021 beschikbare budget weer in verhouding met de programmering na actualisatie en verwerking van de uitvoeringsplanning, mijlpaalbetalingen en tegenvallers.

Vraag 5

Wat is de reden dat in deze 1e suppletoire begroting 2021 middelen en uitgaven vanuit 2023-2026 naar voren worden gehaald naar 2021 (768 miljoen euro) en 2022 (284 miljoen euro) terwijl bij de vorige Voorjaarsnota 2020 de middelen voor 2021 en 2022 juist met respectievelijk 546 miljoen euro en 526 miljoen euro werden verlaagd? En hoe staat dit in verhouding met elkaar?

Antwoord vraag 5

Bij voorjaarsnota 2020 zijn de middelen voor het Infrastructuurfonds naar achteren geschoven om meer spanning op de budgetten te zetten. Deze spanning is nodig om tot volledige uitputting van de budgetten te komen. Dit mede naar aanleiding van het plan voor overprogrammering dat naar uw Kamer is gestuurd. De actuele inzichten laten zien dat er meer uitputting wordt verwacht bij voorjaarsnota 2021 op het totale programma in 2021 en 2022. Derhalve is hiervoor budget naar voren geschoven. Dit komt onder andere door versnellingen op beheer en onderhoud, intensiveringen BO MIRT 2020 en tegenvallers op aanlegprojecten.

Vraag 6

Welk niveau van overprogrammering voor het Infrastructuurfonds wordt beschouwd als beheersbaar?

Antwoord vraag 6

Voor de huidige begrotingen wordt als uitgangspunt een overprogrammering van 15% van het aanlegprogramma in het uitvoeringsjaar en over de gehele meerjarenperiode als beheersbaar beschouwd. Dit is in lijn met de opgetreden vertragingen in de afgelopen jaren. Bij het bepalen van de maximale hoogte van de overprogrammering wordt echter, naast de hoogte van het aanlegprogramma, ook gekeken worden naar de samenstelling van de projectenportefeuille/het programma.

Vraag 7

Waarom worden de toegevoegde middelen van 197,3 miljoen euro op artikel 13.03 precies uitgegeven?

Antwoord vraag 7

Voor dit antwoord verwijs ik u naar het antwoord op vraag 1 Infrastructuurfonds.

Vraag 8

Waarom wordt niet toegelicht waaraan de toegevoegde middelen op artikel 13.03 worden uitgeven?

Antwoord vraag 8

Voor dit antwoord verwijs ik u naar het antwoord op vraag 1 Infrastructuurfonds.

Vraag 9

Hoe verhoudt de toelichting op de actualisatie van het programma aanleg op artikel 13, dat optelt tot - 51,2 miljoen euro, zich tot de toegevoegde middelen van 197,3 miljoen euro?

Antwoord vraag 9

De verhoging van dit artikelonderdeel in 2021 met per saldo € 197,3 miljoen wordt voornamelijk veroorzaakt door de kasschuif met het rijksbrede budgettaire beeld (€ 324,6 miljoen). Daarnaast wordt het verschil veroorzaakt door de verwerking van de overige op blz. 14/15 genoemde mutatieclusters, waaronder de actualisatie van het programma aanleg (- € 51,2 miljoen), maar bijvoorbeeld ook de technische verwerking van het saldo over 2020 (- € 147,8 miljoen). Het totaal van € 197,3 miljoen bestaat dus uit meerdere mutatieclusters waarvan de actualisatie van het programma aanleg er één is.

Vraag 10

In hoeverre zijn de hogere kosten van beheer en onderhoud op de agentschapsbegroting van Rijkswaterstaat (+ 238,1 miljoen euro) een invulling van de 700 miljoen euro die extra beschikbaar zou komen voor beheer en onderhoud? Hoe is dit verwerkt op de begroting van het Infrastructuurfonds?

Antwoord vraag 10

De in de voorjaarsnota 2021 gemelde hogere kosten Beheer en Onderhoud ten opzichte van de begroting 2021 (€ 238,1 mln.) worden met name veroorzaakt door het saldo van versnellingen en vertragingen van onderhoudswerkzaamheden ten opzichte van wat was begroot in 2021. Deze hogere kosten zijn geen invulling van de € 700 mln. die vanuit een kasschuif uit latere jaren beschikbaar is gekomen voor de jaren 2022 en 2023.

Vraag 11

Hoe is de begrotingstechnische ophanging van de infrastructurele projecten in het Nationaal Groeifonds geregeld?

Antwoord vraag 11

Na eventuele definitieve toekenning door het kabinet worden de projecten op de begroting van het Mobiliteitsfonds toegevoegd. Dit zal

via een suppletoire begroting gebeuren en de NGF projecten blijven apart inzichtelijk op het Mobiliteitsfonds.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 12

Wanneer en in welke fase van de besluitvorming komen deze infrastructurale projecten uit het Nationaal Groeifonds op de Infrastructuurfonds-/Mobiliteitsfondsbegroting?

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Antwoord vraag 12

- In de eerste ronde van het Nationaal Groeifonds zijn drie reserveringen voor Infrastructurale projecten getroffen.
- Het gaat om 1 miljard euro voor het voorstel Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad, 1,5 miljard voor het voorstel Schaalsprong Metropolitaan OV-systeem MRA en verstedelijking en 30 miljoen euro voor het voorstel Brainportlijn Eindhoven.
- De reserveringen zijn gedaan in afwachting van nadere onderbouwing. Na aanlevering van deze onderbouwing volgt een nieuwe toetsing door de commissie.

Mochten de aangepaste voorstellen positief beoordeeld worden door de adviescommissie en leiden tot een toekenning, dan zal worden overgegaan tot uitkering van de middelen, waarbij budgetoverhevelingen worden verwerkt op de begroting van het Nationaal Groeifonds en op de begroting van IenW. De suppletoire begrotingen waarin deze verwerking plaatsvindt, worden uiteraard ter autorisatie aan uw Kamer voorgelegd.

Vraag 13

Waarom wordt niet gespecificeerd aan welke projecten de intensiveringen als gevolg van afschuivingen worden uitgegeven?

Antwoord vraag 13

Voor dit antwoord verwijst ik u naar het antwoord op vraag 4 Infrastructuurfonds.

Vraag 14

Welk niveau van overprogrammering beschouwt u voor het Infrastructuurfonds als beheersbaar?

Antwoord vraag 14

Voor dit antwoord verwijst ik u naar het antwoord op vraag 6 Infrastructuurfonds.

Vraag 15

Welk niveau van overprogrammering beschouwt u op artikelniveau als beheersbaar?

Antwoord vraag 15

De beheersbaarheid van de overprogrammering op artikelniveau wordt bepaald door de samenstelling van de programmering binnen het artikel. Er wordt hiervoor geen vast uitgangspunt gehanteerd. Op fondsniveau wordt als uitgangspunt een overprogrammering van 15% van het aanlegprogramma in het uitvoeringsjaar en over de gehele

meerjarenperiode als beheersbaar beschouwd. Ik verwijs u ook naar het antwoord bij vraag 6 Infrastructuurfonds.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 16

Wordt met de kasschuiven op artikel 12 invulling gegeven aan de intensivering van 700 miljoen euro voor beheer, onderhoud en vervanging?

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Antwoord vraag 16

Met de kasschuif op artikel 12 wordt gedeeltelijk invulling gegeven aan de kasschuif beheer en onderhoud op de RWS-netwerken. Op artikel 12 wordt in totaal € 382 miljoen verschoven naar de jaren 2022 en 2023. Het overige deel van deze kasschuiven vindt plaats op art. 15.02 Beheer en onderhoud vaarwegen en op art. 3.02 beheer en onderhoud waterveiligheid en zoetwatervoorziening op het Deltafonds. In totaal wordt er € 350 miljoen naar 2022 en € 350 miljoen naar 2023 verschoven.

Het gaat in dit geval niet om een intensivering, maar om een kasschuif. Dit betekent dat de middelen voor beheer en onderhoud na deze schuif over de gehele looptijd van de fondsen gelijk blijft.

Vraag 17

Hoe ziet de komende jaren de verhouding tussen beheer, onderhoud en vervanging enerzijds en aanleg anderzijds eruit? Wordt daar een andere verhouding in gehanteerd?

Antwoord vraag 17

In het Mobiliteitsfonds wordt niet gewerkt met een vaste verdeelsleutel of verhouding tussen instandhouding en aanleg. Er is sprake van een toenemende instandhoudingsopgave. Tegelijkertijd is sprake van extra groei van mobiliteit en behoefte aan nieuwe aanleg.

Vraag 18

Kunt u de Kamer informeren over de meest recente afspraken die u heeft gemaakt met de vervoerssector over het eventuele voortzetten van de beschikbaarheidsvergoeding?

Antwoord vraag 18

Op 9 april heb ik uw Kamer geïnformeerd over de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding tot eind 2021². Daarbij heb ik ook aangegeven dat we richting de zomer uitwerking geven aan een vorm van een regeling voor de periode na 2021. De gesprekken lopen hierover met de sector en deze zijn constructief. Als er meer duidelijk is, zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 19

Waaruit bestaan de kosten voor de financiering van het virtuele World Circular Economy Forum?

Antwoord vraag 19

² Kamerstuk 23 645, 2020-2021, nr. 749

De grootste kostenposten waren huur van de locatie, inrichting studio's, techniek (personeel en huur apparatuur), daadwerkelijke uitzending en communicatie (inhuur externen). Verder zijn er nog kosten van beveiliging (zowel fysiek als virtueel), digitaal platform, regie, moderatoren en ontwikkeling en productie van animaties en videomateriaal.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Vraag 20

Wat is de reden voor de vermindering van het budget voor inkomensoverdrachten aan mesotheliomslachtoffers?

Antwoord vraag 20

Het budget voor inkomensoverdrachten aan mesotheliomslachtoffers is niet verminderd maar juist verhoogd met € 0,9 mln van € 3,1 tot € 4 miljoen. Om deze verhoging mogelijk te maken is het budget voor overige opdrachten op ditzelfde artikelonderdeel met € 0,9 mln. verminderd. Elk asbestslachtoffer dat recht heeft op een tegemoetkoming volgens de Regeling tegemoetkoming niet-loondienstgerelateerde slachtoffers van mesotheliom en asbestose (TNS) ontvangt deze tegemoetkoming. Het budget wordt vastgesteld aan de hand van een inschatting vooraf en naderhand verrekend aan de hand van het werkelijke aantal. Het budget is nu verhoogd omdat de afgelopen jaren sprake was van een onderschatting vooraf, de tegemoetkoming jaarlijks wordt geïndexeerd en ook de uitvoeringskosten aan prijsstijging onderhevig zijn.

35850-J Wijziging van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2021 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Vraag 1

Kunt u een meer inhoudelijke toelichting geven op de naar voren geschoven 169 miljoen euro? Op welke projecten verwacht u de extra uitgaven te kunnen doen?

Ons Kenmerk
IENW/BSK-2020/103999

Antwoord vraag 1

Het naar voren schuiven van € 169 miljoen is naar aanleiding van het actualiseren van het totale programma op het Deltafonds, waarbij bleek dat meer middelen tot uitputting komen dit jaar. Dit wordt mede veroorzaakt door de problematiek met de hydraulische randvoorwaarden op project Afsluitdijk. Door het naar voren halen van € 169 miljoen naar 2021 komt het budget naar verwachting overeen met de realisatie van het programma.

Vraag 2

Waar heeft de intensivering voor beheer en onderhoud van circa 32 miljoen euro vooral betrekking op? Op welke reparaties? Betekent dit dat er nog geen begin is gemaakt met het inlopen van uitgesteld onderhoud aan het hoofdwatersysteem?

Antwoord vraag 2

De intensivering van 32 miljoen in 2021 betreft een saldo van versnellingen en vertragingen en heeft voornamelijk betrekking op beheer en onderhoudswerkzaamheden voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening. Met deze middelen kan het uitgesteld onderhoud echter niet worden ingelopen.

Vraag 3

Kunt u nader specificeren waaruit de extra kosten voor het project Afsluitdijk bestaan?

Antwoord vraag 3

Van de in de voorjaarsnota genoemde € 120 mln. is een bedrag van ca. € 85 miljoen. bestemd voor de opdrachtnemer. Het betreft een vergoeding voor extra kosten die de opdrachtnemer heeft moeten maken en nog gaat maken die samenhangen met aanpassingen als gevolg van de gewijzigde hydraulische randvoorwaarden. De overige € 35 mln. van de genoemde € 120 mln. is bestemd voor een actualisatie van de algehele risicoreservering die Rijkswaterstaat in dit project aanhoudt en versterking van de projectorganisatie aan de kant van opdrachtgever (Rijkswaterstaat).