

Vergaderjaar 2023-2024

36 410 XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024

F **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**
Ontvangen 25 maart 2024

Op 19 maart 2024 heeft uw Kamer vragen gesteld in het Wetsverslag Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2024 (36 410-XII, E).

Hierbij doen wij u de antwoorden op de gestelde vragen toekomen.

Vraag en Antwoord

1. **Vraag: Waar de NS eerst dreigde haar tarieven met 8,7% te verhogen en de Kamer eenmalig geld heeft gevonden om dit te voorkomen, ligt er nu een voorstel van 10% verhoging op tafel. Wat gaat de regering hier op de lange termijn mee doen? Wordt het openbaar vervoer in Nederland niet steeds meer een luxeproduct waar grote delen van de bevolking geen gebruik meer van kunnen maken? Graag ontvangen deze leden de reflectie van de regering hierop.**

Antwoord: De voorziene tariefstijging per 1 januari 2024 van 8,7% is niet doorgestaan als gevolg van de motie-Bikker c.s. Deze motie voorzag echter slechts in incidentele dekking voor 2024. Daarom moet deze tariefstijging een jaar later (per 1 januari 2025) alsnog worden doorgevoerd, bovenop de reguliere tariefverhoging op dat moment. Het ministerie is zich bewust van de impact die deze extra prijsstijgingen voor de reiziger kunnen hebben. Er zijn nu geen middelen voorzien op de begroting om deze extra tariefstijging te schrappen. Dat is ook aan de Tweede Kamer aangegeven (Kamerstukken II, 2023/2024, 23 645, nr. 811). Wel werkt de staatssecretaris, naar aanleiding van een toezegging in het commissiedebat Spoor in de Tweede Kamer van 7 maart jl., scenario's uit voor de tariefontwikkeling voor NS-reizigers in 2025 en verder. Hierover wordt de Tweede Kamer voor de zomer van 2024 geïnformeerd.

2. **Vraag: Welke afspraken zijn er in de zojuist gegeven concessie aan de NS gemaakt over betaalbaarheid?**

Antwoord: De betaalbaarheid van de treintickets op het hoofdrailnet wordt geborgd door de tariefkaders in de nieuwe concessie. Deze zijn vastgelegd in artikel 30. Er zijn daarin onder meer beschermde kaartsoorten aangewezen, zoals de enkele reis tweede klas. De prijsontwikkeling van deze beschermde kaartsoorten wordt gereguleerd, zodat de prijsontwikkeling meeloopt met de inflatieontwikkeling. Ook is vastgelegd dat kinderen onder de 12 jaar en senioren korting moeten krijgen.

3. **Vraag: Al eerder stelden deze leden u een vraag over het salaris van de topman van de NS. In hoeverre is er een link tussen de prestaties van NS en het salaris van de topman gemaakt in de nieuwe concessie? Bent u bereid hierover in gesprek te gaan?**

Antwoord: Er is geen link tussen de prestaties van NS en het salaris van de topman. Gestuurd wordt op de naleving van concessie-afspraken en op prestaties via de instrumenten in de vervoersconcessie, zoals de verantwoordingverplichtingen, de jaarlijkse beleidsprioriteiten die de staatssecretaris aan NS meegeeft, en via de bonus-malus op de afgesproken prestatie-indicatoren.

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over het beloningsbeleid van Staatsdeelnemingen. Staatsdeelnemingen vallen niet onder de Wet Normering Topinkomens (WNT). De WNT is primair gericht op publieke instellingen, maar Staatsdeelnemingen combineren publieke verantwoordelijkheid met commerciële doelen. Het beloningsbeleid moet een deelneming in staat stellen om gekwalificeerde en deskundige bestuurders en commissarissen aan te trekken (Kamerstukken I, 2023/2024, 29 984, D).

4. **Vraag: Nabij stikstofgevoelige gebieden is de aanleg van nieuwe wegen vrijwel onmogelijk geworden. Welke gevolgen heeft stikstof gehad voor de uitvoering van de versterking van het viaduct over de A7?**

Antwoord: Stikstof heeft geen gevolgen voor de uitvoering van de werkzaamheden. Voor onderhoudswerkzaamheden die niet leiden tot capaciteitsuitbreiding of extra ruimtebeslag, zoals die aan de brug in de A7 nabij Purmerend, geldt geen vergunningplicht in het kader van Natura 2000.

5. **Vraag: Kunt u een indicatie geven van het percentage wegherstelwerkzaamheden dat langer duurt als gevolg van de stikstofregels? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.**

Antwoord: Voor wegherstelwerkzaamheden als een nieuwe laag asfalt, conservering of versterking van viaducten of vervanging van onderdelen (bijvoorbeeld de geleiderails), die niet leiden tot capaciteitsuitbreiding of extra ruimtebeslag, geldt geen vergunningplicht in het kader van Natura 2000. Het gaat om vele tientallen werkzaamheden per jaar, die vaak zijn ondergebracht in een groter contract met een aannemer. Stikstof zal dus niet de oorzaak zijn voor het niet conform plannen uitvoeren van deze werkzaamheden.

Voor grotere renovatieprojecten ligt dat anders. Eind 2022 is een twintigtal van dergelijke lopende projecten geraakt door het vervallen van de bouwvrijstelling. Voor deze projecten was alsnog stikstofonderzoek nodig, waardoor zij vertraging hebben opgelopen. Sindsdien is stikstofonderzoek weer standaard onderdeel van de planning. Per jaar gaat het om ongeveer vijf nieuwe projecten waarvoor dit stikstofonderzoek wordt gedaan. Dat onderzoek is overigens in beginsel beperkter dan voor aanlegprojecten, omdat het gaat om projecten met enkel tijdelijke depositiebijdrage tijdens de uitvoering.

6. **Vraag: Er komen jaarlijks 180.000 auto's bij. Kan de regering een indicatie geven van de groei van het aantal vrachtauto's?**

Antwoord: Volgens de statistieken van het CBS (<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/vrachtvoertuigen>) stonden er begin 2024 bijna 148 duizend zware vrachtoertuigen in Nederland geregistreerd, waarvan circa 61,5 duizend vrachtauto's (42 procent) en circa 86,5 duizend trekkers voor oplegger (58 procent).

- In 2023 circa 146,5 duizend zware vrachtoertuigen
- In 2022 circa 143,3 duizend zware vrachtoertuigen
- In 2021 circa 140,7 duizend zware vrachtoertuigen
- In 2020 circa 141,8 duizend zware vrachtoertuigen
- In 2019 circa 140,5 duizend zware vrachtoertuigen.

Gemiddeld (periode 2019-2024) komen er dus jaarlijks 1,5 duizend zware vrachtoertuigen bij, ofwel circa 1% per jaar.

7. **Vraag: Waar groeit het aantal auto's sneller, in de steden of in het landelijk gebied?**

Antwoord: Ervan uitgaande dat de vraag zich richt op particulier autobezit: de ontwikkeling van het particulier autobezit vertoont over de afgelopen decennia een verschillend patroon in stedelijk en landelijk gebied. In de grote steden was in de periode 2007-2018 een ontwikkeling zichtbaar richting een daling van het autobezit, in landelijk gebied was overall een toename van het particuliere autobezit zichtbaar. De cijfers uit de periode 2019-2021 laten een lichte stijging van het autobezit zien voor zowel stedelijk als niet-stedelijk gebied. Autobezit in niet-stedelijk gebied groeit iets harder dan in stedelijk gebied.

Meer informatie over autobezit is te vinden in de brochure van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid "Het wijdverbreide autobezit in Nederland" (m.n. kaart op p.7): <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland>.

In de eerste helft van 2024 zal de Auto-Atlas beschikbaar komen. Deze maakt gebruik van data van het CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2023/25/auto-s-kilometers-en-fiscale-bijtelling-per-pc4>.

8. **Vraag: Hoeveel procent van de begroting wordt uitgegeven binnen de Randstad en hoeveel procent daarbuiten? Wat is de verklaring voor deze percentages?**

Antwoord: Het jaarlijkse MIRT-overzicht geeft inzicht in de achtergrond, financiën, stand van zaken en planning van alle MIRT-projecten en programma's. Het MIRT-overzicht geeft ook inzicht in de spreiding van investeringen over Nederland. Om verschillende redenen is het niet zomaar mogelijk een percentage te bepalen van de hoeveelheid investeringen binnen de Randstad en daarbuiten. Er is bijvoorbeeld geen eenduidige definitie van wat 'de Randstad' is. Daarnaast doorsnijden veel investeringen meerdere regio's. Ook bevat het MIRT diverse landelijke programma's.

Voorop staat dat de bereikbaarheid van alle regio's in Nederland de aandacht heeft. Op het vlak van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur is voor de RWS-netwerken vorig jaar een uniform basiskwaliteitsniveau voor het gehele land vastgesteld. Met de Mobiliteitsvisie en de te formuleren bereikbaarheidsdoelen wordt de bereikbaarheid van vitale maatschappelijk-economische functies in kaart gebracht, waarmee ook andersoortige opgaven van bijvoorbeeld landelijke regio's en grensgebieden beter in beeld komen.

9. **Vraag: De regering heeft ervoor gekozen budget te reserveren voor wegenbeheer in plaats van voor uitbreiding van het wegennet. In hoeverre is Nederland hierin uniek binnen Europa?**

Antwoord: Onze buurlanden maken ook onderscheid tussen wegbuitbreiding en beheer. De infrastructuur in West-Europa dateert van ongeveer dezelfde periode en daarmee hebben onze buurlanden ook een grote opgave door veroudering van de infrastructuur. Een wijziging in prioriteitstelling is ook in onze buurlanden waarneembaar. Nederland is daarin dus niet uniek. In het rapport 'Internationale vergelijking mobiliteitsvisie' wordt een korte schets gegeven van beleidskeuzes in andere landen. (Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2022-2023, 36200-A, nr. 65). Daarnaast spelen in Nederland ook nog de beperkingen qua stikstof, die hebben geleid tot prioritering. Dat speelt niet in alle landen een even grote rol als in Nederland.

10.

Vraag: Wanneer kan er weer worden geïnvesteerd in uitbreiding van het wegennet? Wat is daarvoor nodig?

Antwoord: Een combinatie van factoren (schaarse financiële middelen, stikstofruimte en beperkte uitvoeringscapaciteit) vormde vorig jaar aanleiding om te herprioriteren en zeventien MIRT-projecten te pauzeren. Dit is gedaan om financiële tekorten af te dekken en in te zetten op wat wel kan (vanwege stikstofbeperkingen) om de bereikbaarheid in Nederland op peil te houden. Door het verschuiven van deze middelen kan doorgewerkt worden aan grote onderhoudsopgaven op de RWS-netwerken en verder gewerkt worden aan aanlegprojecten die (in nadere) realisatie zijn.

Het kabinet werkt – ondanks deze combinatie van factoren – nog steeds aan uitbreiding van het wegennet. Zo is er in de Begroting 2024 een budget van € 768 mln. beschikbaar voor investeringen in de ontwikkelingen van het Hoofdwegennet en € 1.086 mln. voor grote DBFM-projecten, zoals de A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding. Daarnaast zijn de voorbereidingen voor realisatie van de verbreding van de A2 Het Vonderen-Kerensheide en A27 Houten-Hooipolder gestart.

Ondanks de herprioritering van vorig jaar, zijn er verschillende redenen die tot (financiële) onzekerheden leiden. Er is nog steeds sprake van een krapte op de arbeidsmarkt, gebrek aan bouwmaterialen en stikstofbelemmeringen. Deze ontwikkelingen leiden tot kostenstijgingen en vertragingen en daarmee tot onzekerheden. Naast gestegen kosten voor grondstoffen, energie en personeel zijn er indicaties dat marktpartijen bij complexe infrastructuurprojecten de afgelopen jaren meer risico-avers zijn geworden. ProRail en RWS hebben in het afgelopen jaar geconstateerd dat biedingen vanuit de markt hoger uitpakken dan waar in de ramingen mee was gehouden. Al deze ontwikkelingen leiden tot het maken van keuzes omdat niet alles tegelijk kan.

Specifiek voor de gepauzeerde MIRT-projecten geldt dat IenW in afstemming met de regio toewerkt naar een aanpak voor het op termijn kunnen hervatten van de projecten. Over de stand van zaken hiervan zal de Kamer nog voor het zomerreces worden geïnformeerd.

De gepauzeerde projecten kunnen gefaseerd herstart worden als er op drie fronten (financieel, stikstof en capaciteit) voldoende ruimte is.

11.

Vraag: De provincies hebben voor wat betreft het openbaar vervoer last van de gestegen prijzen, de ingewikkelde aanbestedingen en de juridificering van de grote contracten met de vervoersmaatschappijen. Er zijn provincies die overwegen om zelf weer openbaar vervoer uit te gaan voeren in plaats van dit uit te besteden aan externe marktpartijen. In hoeverre is de regering bereid om deze provincies hierbij te ondersteunen?

Antwoord: Op basis van de Wet personenvervoer 2000 kunnen de provincies hun vervoerconcessies niet inbesteden aan een eigen provinciaal vervoersbedrijf. Daarvoor moet de wet gewijzigd worden. Op 9 januari jl. is de Tweede Kamer per brief hierover geïnformeerd naar aanleiding van door de fracties van de SP, GroenLinks-PvdA, CDA en CU ingediende moties (Kamerstukken 23 645, nr. 816).

Op dit moment staan de decentrale overheden voor lastige keuzes om hun concessies weer in balans te brengen als gevolg van veranderde reizigerspatronen na corona, inflatie en personeelstekorten. Dit is breed te zien voor zowel aanbestede als inbestede vervoerconcessies. Het kabinet ondersteunt hen hierbij met de middelen die vanwege de motie-Bikker aanvullend beschikbaar zijn gekomen voor het regionaal openbaar vervoer.

Ik zie om die reden niet direct aanleiding om aan te nemen dat een andere organisatiewijze zal leiden tot beter en betaalbaar openbaar vervoer. Hierbij

moet ook in ogenschouw genomen worden dat het oprichten van een provinciaal vervoersbedrijf een ingrijpende en kostbare organisatorische verandering is. Ten slotte zijn er tot op heden geen signalen van provincies ontvangen dat zij dit zouden wensen.

12. **Vraag: Het openbaar vervoer in de provincies wordt duurder en de dienstverlening veelal minder en slechter. De aanbieders zijn veelal buitenlandse grote spelers. Zo werd recent een vervoersbedrijf opgekocht door een buitenlandse durfinvesteerder. Dit vinden de leden van de BBB-fractie een onwenselijke ontwikkeling. Wat vindt de regering hiervan?**

Antwoord: Op dit moment staan de decentrale overheden voor lastige keuzes om hun vervoerconcessies weer in balans te brengen als gevolg van veranderde reizigerspatronen na corona, inflatie en personeelstekorten bij hun concessiehouders. Dit is breed bij de provincies te zien en niet afhankelijk van het feit of een concessiehouder een buitenlandse dan wel een Nederlandse moedermaatschappij heeft.

In antwoord op vragen van Tweede Kamerleden Dijk en Beckerman (SP) en De Hoop (GroenLinks-PvdA) over de verkoop van Arriva is door de staatssecretaris aangegeven dat zij, vanuit haar rol als stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer, volgt hoe Arriva zich gaat opstellen als gevolg van haar nieuwe eigenaar I Squared Capital en dat zij daarover in gesprek blijft met de concessieverlenende provincies. Op basis van openbare informatie blijkt dat I Squared Capital met name investeert in bedrijven in de energiesector, in nutsvoorzieningen en in de telecom- en transportsector. De strategie van het bedrijf is vooral gericht op de transitie naar duurzame, moderne openbare nutsvoorzieningen als bijdrage aan de energietransitie. Het bedrijf heeft aangekondigd €2 miljard te willen investeren in de elektrificatie van de vloot van Arriva in heel Europa.

Voor IenW staat het belang van stabiel en betrouwbaar openbaar vervoer voor de reiziger voorop. Tegelijkertijd geldt voor elke vervoerder die inschrijft op een openbare aanbesteding dat zij rendement (en dus winst) willen maken op hun OV-concessies. Dat geldt ook voor vervoerders die in publieke handen zijn, zoals NS, GVB, RET en HTM. Door de concessiesystematiek kan een overheid contractueel borgen dat het openbaar vervoer ook op de minder rendabele trajecten gewaarborgd blijft naast de winstgevendende verbindingen. Overheden leggen een minimaal aanbod vast in het Programma van Eisen zodat vervoerders lijnen en stations met minder reizigers ook blijven bedienen. Verder begrenzen overheden de tarieven die reizigers moeten betalen. Bij uitval, lage punctualiteit of andere tekortkomingen kunnen overheden bovendien boetes opleggen. Vervoerders kunnen niet eenzijdig tarieven verhogen of minder rendabele verbindingen schrappen als dit in strijd is met de concessieafspraken en zonder toestemming van de concessieverlenende overheid. In veel concessies hebben vervoerders opbrengstverantwoordelijkheid, waardoor zij de reizigersopbrengsten zelf ontvangen. Hierdoor profiteert een concessiehouder direct van extra reizigersgroei als gevolg van goede prestaties. Op deze manier brengen overheden het winstbelang van vervoerders in lijn met het belang van hun reizigers.

13. **Vraag: Lokaal zijn er vele onveilige situaties op rijkswegen die niet MIRT-waardig zijn. Vanuit provincies komt in gezamenlijkheid met gemeenten steeds vaker de vraag op om bijvoorbeeld een gebiedsfonds verbeteringen rijkswegen op te richten. Binnen een dergelijk gebiedsfonds kan Rijkswaterstaat in samenwerking met gemeenten bekijken of onveilige situaties op rijkswegen uit een dergelijk fonds kunnen worden gefinancierd en weer veilig kunnen worden gemaakt. Is de regering bereid in samenwerking met het IPO en de VNG de mogelijkheden van een dergelijk gebiedsfonds te bekijken en daarover terug te koppelen?**

Antwoord: Verkeersveiligheid is belangrijk en via diverse programma's investeert IenW in het verbeteren daarvan. Zo heeft dit kabinet € 200 mln. vanuit het Mobiliteitsfonds beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren van de Rijks-N-wegen. En met het programma Meer Veilig investeert IenW ook in verkeersveiligheidsmaatregelen op Rijkswegen. Daarnaast investeert het kabinet vanuit het Mobiliteitsfonds in het in stand houden en verbeteren van het bestaande areaal waardoor zowel de bereikbaarheid als ook veiligheid verbetert. Hiernaast steunt IenW medeoverheden financieel om verkeersonveilige situaties op de lokale en regionale netwerken op te lossen. Met de investeringsimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid heeft IenW in totaal € 500 mln. vanuit het Mobiliteitsfonds beschikbaar gesteld als cofinanciering voor medeoverheden. Gemeenten, provincies en waterschappen kunnen aanvragen indienen om fietspaden en wegen verkeersveiliger te maken. Deze inzet is mogelijk binnen de huidige financiële kaders en met inachtneming van de taakverdeling tussen Rijk en medeoverheden. Een gebiedsfonds zou aanvullend moeten zijn op het bestaande instrumenten zoals reguliere begrotingen en andere fondsen (zoals het Mobiliteitsfonds). Een gebiedsfonds is daarom niet nodig voor de verkeersveiligheid op Rijks N-wegen.

14. **Vraag: Het zuurstofgehalte van de Nederlandse meren neemt met het jaar zienderogen af. Het Grevelingenmeer staat om die reden al jaren op de MIRT-planning, echter nog steeds zonder significante vorderingen. Er is zelfs een risico dat het project van de MIRT-planning afgehaald gaat worden. Hoe beschouwt de regering de situatie rondom de Nederlandse meren en wat hebben we daarover al in beeld? En wil de regering een reflectie geven op de situatie rondom het Grevelingenmeer in relatie tot de MIRT-planning?**

Antwoord: Het zuurstofgehalte neemt de laatste decennia in de meeste Nederlandse meren toe. In het Nationaal Waterprogramma zijn de stroomgebiedbeheerplannen opgenomen waarin de toestand van de waterkwaliteit is weergegeven. Daaruit blijkt een gestage verbetering, ook voor het zuurstofgehalte van de Nederlandse meren. Zie pagina 37 van dat programma voor de situatie van de stroomgebieden Rijn en Maas waar een groot deel van de meren onder vallen.

In het Grevelingenmeer neemt in de zomer het zuurstofgehalte wel af. Met het project Getij Grevelingen kan dat worden gekeerd. Echter, voor het project Getij Grevelingen zijn substantieel meer middelen nodig dan momenteel op de begroting beschikbaar zijn. Het huidige kabinet neemt daar nu geen besluit over. Het project blijft in elk geval op de MIRT-planning staan totdat verdere besluitvorming heeft plaatsgevonden.

15. **Vraag: Kan de regering aangeven hoe het gesteld is met de personeelsbezetting op toezicht en handhaving (Inspectie Leefomgeving en Transport, RIVM)? Welke tekorten zijn er en welke invloed heeft dit op het uitvoeren van inspecties? Zijn er bijvoorbeeld achterstanden als het gaat om het uitvoeren van inspecties? Zo ja, welke?**

Antwoord: Na eerdere bezuinigingen vanwege taakstelling is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de afgelopen jaren gegroeid. Dit houdt mede verband met de toename van het aantal taken waarop de inspectie inzet, vaak als gevolg van nieuwe of gewijzigde Europese of nationale wet- en regelgeving. Het personeelsbestand is uitgebreid tot op dit moment ruim 1500 personen. De organisatie-uitbreiding is gepaard gegaan met een uitbreiding van taken en laat onverlet dat de ILT binnen alle werkvelden scherpe keuzes moet maken. De ILT gaat als onafhankelijk toezichthouder zelf over de prioritering en keuzes in het toezicht. In sommige gevallen kiest de ILT ervoor om risico-gestuurd taken (tijdelijk) niet of in mindere mate uit te voeren, om ruimte te maken voor inzet op ander vlak. Dit kan betekenen dat bepaalde inspecties niet, minder of later uitgevoerd worden. IenW deelt jaarlijks met de Kamer de taakuitvoering die de ILT het jaar daarop voor zich ziet en welke

keuzes daarbij worden maakt. Het meest recente plan was het Meerjarenplan 2024-2028 (publicatie op Prinsjesdag 2023). Bij het aantrekken van nieuwe medewerkers merkt de ILT dat door de gespannen arbeidsmarkt het voor sommige specifieke taken lastig is om nieuwe collega's te werven, vanwege bijzondere kennisvereisten. In het algemeen lukt het de ILT goed om vacatures te vervullen.

16. **Vraag: Kan de regering aangeven of nieuwe milieuvergunningen voor Zeer Zorgwekkende Stoffen en/of Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen, op grond van de huidige wetgeving kunnen worden geweigerd?**

Antwoord: Een aanvraag om een omgevingsvergunning kan worden geweigerd als niet wordt voldaan aan de eisen voor verlening. In de Omgevingswet en onderliggende regelgeving is bepaald dat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning alleen kan verlenen als wordt voldaan aan een aantal limitatief opgesomde criteria. Voor ZZS en pZZS is het belangrijkste dat geen significante milieuverontreiniging wordt veroorzaakt door de milieubelastende activiteit.

Daarnaast kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning weigeren als naar zijn oordeel sprake is van bijzondere omstandigheden waardoor het verlenen van de vergunning zou leiden tot ernstige nadelige of mogelijk ernstige nadelige gevolgen voor de gezondheid.

Het is aan het bevoegd gezag om in het concrete geval te bepalen of een aanvraag om een nieuwe milieuvergunning voor ZZS en/of pZZS op een van die gronden geweigerd kan en moet worden. Het bevoegd gezag dient bij deze overweging alle relevante feiten en af te wegen belangen te betrekken. Daarbij moet in overweging worden genomen dat potentieel zeer zorgwekkende stoffen wettelijk niet zijn gelijkgesteld aan zeer zorgwekkende stoffen.

17. **Vraag: Kan de regering aangeven of het mogelijk is, binnen de huidige wetgeving, bestaande milieuvergunningen open te breken en aan te passen als er nieuwe regels gaan gelden voor de gevaarlijke stoffen die volgens de bestaande vergunning nog wel mogen worden uitgestoten of geloosd?**

Antwoord: In de Omgevingswet en onderliggende regelgeving is bepaald op welke limitatieve gronden het bevoegd gezag voorschriften die zijn verbonden aan omgevingsvergunningen kan of moet wijzigen. Daarbij is een onderscheid gemaakt wanneer het bevoegd gezag een vergunning moet wijzigen en wanneer het bevoegd gezag dit kan doen. Alleen op deze gronden moet of kan een omgevingsvergunning worden gewijzigd.

De wet kent bovendien een periodieke actualiseringsplicht voor de omgevingsvergunningen voor milieubelastende activiteiten. Het bevoegd gezag behoort regelmatig te bezien of de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden nog toereikend zijn gezien de ontwikkelingen van de technische mogelijkheden tot het beschermen van het milieu en de ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het milieu. Dit moet bijvoorbeeld gebeuren als nieuwe of herziene conclusies over beste beschikbare technieken zijn vastgesteld.

Indien bij dat bezien blijkt dat de vergunningvoorschriften niet langer toereikend zijn gezien de ontwikkelingen van de technische mogelijkheden tot het beschermen van het milieu en de ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het milieu, is er op basis van artikel 8.99 van het Besluit kwaliteit leefomgeving een verplichting voor het bevoegd gezag om ambtshalve de vergunningvoorschriften te wijzigen. Dit is onder andere het geval als de in de omgevingsvergunning opgenomen emissiegrenswaarden niet meer toereikend zijn en er nieuwe emissiegrenswaarden aan de omgevingsvergunning moeten worden verbonden.

Het is aan het bevoegd gezag om in het concrete geval te bepalen of de omgevingsvergunning aangepast dient te worden. Het is ook aan het bevoegd gezag om bij de herziening van de vergunning alle relevante feiten en omstandigheden mee te nemen. Tegen een besluit tot het ambtshalve wijzigen van een vergunning staan rechtsmiddelen open. Het is uiteindelijk aan de rechter om te bepalen of een dergelijke aanpassing binnen de huidige wettelijke kaders noodzakelijk en toegestaan is.

18. **Vraag: Is de regering bereid om te onderzoeken of het mogelijk kan worden gemaakt om bij revisie van een milieuvergunning de betreffende vergunning aan te scherpen en de uitstoot van gevaarlijke stoffen te verminderen?**

Antwoord: Ja, dit wordt onderzocht in het kader van de uitvoering van de actieagenda Industrie en Omwonenden en daarnaast ook in het kader van het Impulsprogramma Chemische Stoffen wat betreft de uitstoot van gevaarlijke chemische stoffen.

Van belang is dat de milieuvoorschriften van de vergunning toereikend en passend zijn waarbij de ontwikkelingen van de technische mogelijkheden voor het beschermen van het milieu en de ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het milieu worden meegenomen. Zoals al aangegeven bij de vorige vraag zijn hiervoor onder het bestaande stelsel mogelijkheden. Nagegaan wordt of er daarbij nog knelpunten zijn waarbij het gewenst is om de regelgeving aan te passen.

19. **Vraag: Kan de regering aangeven op welke wijze Nederland in de Europese Unie aandringt op het terugbrengen van de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen of Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen?**

Antwoord: Zoals aan de Tweede Kamer¹ gemeld in het BNC-fiche voor de herziening van de richtlijn industriële emissies heeft Nederland zich in Europa actief ingezet om de richtlijn te versterken op het gebied van Zeer Zorgwekkende Stoffen. In de herziene richtlijn is mede naar aanleiding hiervan een koppeling opgenomen tussen gevaarlijke stoffeigenschappen en het voorkomen of verminderen van het gebruik en de emissies van deze stoffen. Nederland blijft zich inzetten in Europa om de wettelijke verankering in deze richtlijn verder te versterken.

20. **Vraag: Welke extra maatschappelijke kosten of overheidskosten vloeien er voort uit de vergunde uitstoot van schadelijke stoffen? Deze leden denken aan hogere kosten voor drinkwater, milieumaatregelen etc.**

Antwoord: Er zijn veel verschillende methoden voor het bepalen van maatschappelijke kosten. Er bestaat op dit moment geen totaaloverzicht van alle in Nederland vergunde uitstoot van schadelijke stoffen.

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft in 2018 becijferd dat de milieuschade die Nederland oploopt door de uitstoot van schadelijke stoffen naar bodem, water en lucht jaarlijks 31 miljard euro bedraagt. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om de productie van drinkwater. Dit welvaartsverlies voor de Nederlandse samenleving staat gelijk aan 4,5% van het bruto binnenlands product (bbp). Zie ook:

<https://www.pbl.nl/actueel/nieuws/milieuschade-kost-samenleving-jaarlijks-31-miljard-euro>.

IenW heeft opdracht gegeven voor het herzien van het handboek milieuprijzen, waarmee voor 3000 milieubezwaarlijke stoffen de gemiddelde schade per kg uitstoot is bepaald. Voor deze stoffen kan dus, daar waar de daadwerkelijke emissies bekend zijn, ook de financiële schade worden

¹ Kamerstukken 22 112, nr. 3419

berekend. Dit rapport van CE Delft is begin 2023 verschenen:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/02/28/handboek-milieuprijzen-2023>

Voor de afweging voor extra maatregelen bij watervergunningen bestaat het "Handboek kosteneffectiviteit van maatregelen van wateremissies" dat gebruikt wordt bij het bepalen van de Best Beschikbare Techniek (BBT). Dat is een methode om uit te rekenen welke technieken kosteneffectief zijn.

21. **Vraag: Op welke wijze gaat de regering uitvoering geven aan de wens van de Tweede Kamer om provincies weer zelf de mogelijkheid te geven een eigen vervoersbedrijf op te zetten en is de regering bereid hier middelen voor vrij te maken en in te zetten?**

Antwoord: In de in antwoord 11 aangehaalde brief aan de Tweede Kamer van 9 januari 2024 is aangegeven dat de Wet personenvervoer 2000 gewijzigd moet worden om mogelijk te maken dat de provincies hun vervoerconcessies kunnen inbesteden aan een eigen provinciaal vervoersbedrijf.

In die brief is ook aangegeven dat er meerdere redenen te geven waarom aanpassing van de Wp2000 mogelijk minder voor de hand ligt.

De verplichting tot openbaar aanbesteden is – naast decentralisatie van regionaal ov – in 2006 geïntroduceerd om een kwaliteitsverbetering in het ov te bereiken. Het gebruik van openbaar vervoer bleef toen achter ten opzichte van de auto en de leefbaarheid en bereikbaarheid stonden daarmee onder druk. Vanwege de toenemende kosten van het stad- en streekvervoer en de beperkte mogelijkheden van de overheid om te sturen op een goed vervoersaanbod is destijds de verplichting tot openbaar aanbesteden voor regionale concessies ingevoerd. Doel was om te komen tot meer efficiëntie en kostenbesparingen met een beter op de reiziger afgestemd aanbod tegen een lagere concessieprijs voor de overheid. Onderzoek uit 2020 laat zien dat de prestaties in het openbaarvervoer sindsdien zijn toegenomen en de reiziger een beduidend beter ov-aanbod heeft dan voor de invoering van de Wp2000.

Op dit moment staan de decentrale overheden voor lastige keuzes om hun concessies weer in balans te brengen als gevolg van veranderde reizigerspatronen na corona, inflatie en personeelstekorten. Dit is breed te zien voor zowel aanbestede als inbestede concessies. Hierbij moet ook in ogenschouw genomen worden dat het oprichten van een provinciaal vervoersbedrijf een ingrijpende en kostbare organisatorische verandering is.

Een duidelijke behoefte vanuit de provincies wordt gezien als een belangrijke overweging voor wijziging van de Wp2000. Opgemerkt wordt dat er IenW geen signalen zijn ontvangen dat de provincies de wens hebben om een eigen vervoersbedrijf op te richten.

Daarnaast ondersteunt het kabinet de decentrale overheden reeds met de middelen die vanwege de motie-Bikker vanaf 2024 aanvullend beschikbaar zijn gekomen voor het regionaal openbaar vervoer.

22. **Vraag: Hoe beziet de regering de overheidskosten of maatschappelijke kosten voor CO₂-reductie, stikstof etc. in relatie tot beleidskeuzes die vooral zijn gericht op autogebruik?**

Antwoord: Ten aanzien van het bepalen van de overheidskosten en maatschappelijke kosten voor CO₂-reductie en stikstof maakt de regering in haar beleidskeuzes onder andere gebruik van maatschappelijke kosten-batenanalyses in relatie tot brede welvaart van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)². Ook hanteert het PBL het

² https://www.pbl.nl/uploads/default/downloads/cpb-pbl-2022_notitie-mkba-en-brede-welvaart-een-aanvulling-op-de-algemene-mkba-leidraad_4928_1.pdf

zogenaamde "nationale kostenperspectief" om een beeld te schetsen van de kosten en baten van klimaatbeleid voor de Nederlandse samenleving³. Beleid over duurzame mobiliteit richt zich niet alleen op de elektrische auto, dit is onderdeel van een brede set aan beleidsmaatregelen.

In opdracht van het ministerie van Financiën en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in 2021 de kosteneffectiviteit van het stimuleringsbeleid van emissievrije auto's onderzocht.⁴

Uit deze studie blijkt onder andere dat vanuit het nationale kostenperspectief er netto baten zijn voor de Nederlandse samenleving. Het versnellen van de transitie naar emissievrij autogebruik leidt naast CO₂-reductie immers ook tot vele andere maatschappelijke baten zoals stikstofreductie, verbetering van de luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, gezondheidswinst⁵ en innovatieve kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven⁶.

23. **Vraag: Het rapport 'Elke regio telt!' geeft duidelijk aan wat van de gevolgen zijn wanneer de begroting primair is afgestemd op het aantal vervoersstromen en reizigers. Is de regering het met deze leden eens dat een begroting op basis van vervoersstromen en reizigers deze neerwaartse spiraal alleen maar verder in de hand werkt?**

Antwoord: Vanuit het ministerie van IenW wordt met de Mobiliteitsvisie 2050 de bereikbaarheid van vitale maatschappelijk-economische functies centraal gesteld. Hiertoe worden de komende periode in verschillende stappen naar mogelijke bereikbaarheidsdoelen toegewerkt. Dit heeft mogelijk ook gevolgen voor toekomstige investeringsbeslissingen, maar ook nu al wordt er breder gekeken naar mobiliteit dan alleen vervoersstromen en reizigers en is er oog voor toegankelijkheid, betaalbaarheid en veiligheid.

In toenemende mate zullen de budgetten voor mobiliteit van het ministerie van IenW nodig zijn voor instandhouding van de bestaande hoofdnetwerken. Daarmee zal de noodzaak om in een breder perspectief aan bereikbaarheid te werken ook groter worden.

De neerwaartse spiraal die het rapport 'Elke regio telt!' constateert, is immers nadrukkelijk een samengesteld effect van verschillende ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening, voorzieningen en mobiliteit. Bereikbaarheid van voorzieningen is uiteindelijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid van verschillende ministeries, medeoverheden en andere instanties die gaan over de locatiekeuze van voorzieningen en het ruimtelijk beleid. In het kader van 'Elke regio telt!' wordt daarom onder andere met verschillende departementen de investeringslogica op deze domeinen tegen het licht gehouden.

24. **Vraag: Kan de regering toezeggen dat niet het aantal vervoersstromen en reizigers centraal staat in de begrotingswijze en in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, maar dat wordt gekeken naar een brede facilitering van openbaar vervoer, zodat de bereikbaarheid van heel Nederland, en dus ook in de plattelandsregio's, wordt verbeterd?**

Antwoord: Het beleid van IenW is erop gericht om alle delen van ons land goed bereikbaarheid te houden en kijkt zowel nationaal als regiogericht naar de inzet die hiervoor nodig is. Het breed faciliteren van openbaar vervoer in heel Nederland gaat hand in hand met het kijken naar vervoersstromen en reizigersaantallen. Zoals beschreven in de brief aan de Tweede Kamer over de uitkomsten van de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 december (Kamerstukken 23 645, nr. 817), blijven de in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer samenwerkende overheden, vervoerders en

³ <https://www.pbl.nl/publicaties/nationale-kosten-klimaat-en-energietransitie-in-2030-update-2018>

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/15/kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

⁵ <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/01/23/gezondheidswinst-door-schonere-lucht>

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/10/31/economische-betekenis-sector-elektrisch-vervoer-nederland-2020-2022>

belangenbehartigers zich gezamenlijk inzetten voor goede bereikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Zij kiezen hierbij juist nadrukkelijk voor een gebiedsgerichte aanpak, bijvoorbeeld door in gebieden met een lagere vervoerskwantiteit nadrukkelijk aandacht te hebben voor experimenten met vernieuwende vervoersconcepten zoals publiek vervoer of Bus Rapid Transit. Daarmee kan de bereikbaarheid in die gebieden worden verbeterd.

25. **Vraag: Sinds corona en door inflatie zijn de kosten van het openbaar vervoer flink gestegen. Ter compensatie is het Rijk de afgelopen jaren bijgesprongen met incidentele regelingen, zoals Beschikbaarheidsvergoeding en Transitievergoeding Openbaar Vervoer. Kan de regering aangeven hoe zij in de toekomst van plan is de bereikbaarheid van de regio structureel op peil te houden?**

Antwoord: Op de begroting van IenW is geld vrijgemaakt voor het uitvoeren van de unaniem door de Tweede Kamer gesteunde motie van het lid Bikker (ingediend bij de algemene politieke beschouwingen 2023). Bij brief van 17 november 2023 van de staatssecretaris is aangegeven dat het kabinet heeft besloten de motie Bikker uit te voeren en voor het regionaal openbaar vervoer structureel 300 mln. ter beschikking te stellen (Kamerstukken 23 645, nr. 811).

Van deze 300 mln. is ongeveer de helft nodig om de prijsstijging in het regionaal ov voor 2024 structureel op te vangen en de andere helft om het ov op peil te houden dan wel te verbeteren. Met de regio zijn in NOVB-verband afspraken gemaakt over het verkrijgen van inzicht in de maatregelen die in het kader van deze extra middelen genomen worden door provincies en vervoerregio's. Naast een meer structureel inzicht in de kwaliteit van het openbaar vervoer. De komende periode wordt daaraan gewerkt. Op deze manier kan het parlement ook inzicht krijgen in de besteding van de middelen in relatie tot de kwaliteit van het ov en de bereikbaarheid van de regio. Hiermee wordt teruggegaan naar de normale bestuurlijke en financiële verhoudingen tussen Rijk en decentrale overheden."

26. **Vraag: In maart 2023 gaf de staatssecretaris tijdens de conferentie 'bereikbaarheid voor iedereen' aan dat het recht op bereikbaarheid een basisrecht hoort te zijn, net zoals iedereen in Nederland recht heeft op bijvoorbeeld onderwijs. Er zijn evenwel tal van signalen dat er in de regio, bijvoorbeeld in Zeeland, sprake is van verdere verschraving van het openbaar vervoer. Dat heeft grote maatschappelijke gevolgen voor bereikbaarheid van middelbare scholen, ziekenhuizen en andere voorzieningen. Is de regering het met deze leden eens dat bijvoorbeeld een situatie als in Zeeland niet voldoet aan het 'recht op bereikbaarheid'? En dat verkeersarmoede uiteindelijk leidt tot sociale uitsluiting voor mensen met een beperking en tot een verslechtering van opleidings- en stagemogelijkheden van studenten?**

Antwoord: Het spreekwoordelijke recht op bereikbaarheid is voor IenW belangrijk. Dat heeft de staatssecretaris uitgesproken op het congres 'Bereikbaarheid voor iedereen'. Vorig jaar is dit principe ook door het kabinet tot uitdrukking gebracht in de Mobiliteitsvisie. Specifiek voor Zeeland zijn tijdens het BO MIRT afspraken gemaakt over een pilot om met 'publiek vervoer' een betere bereikbaarheid voor de bewoners te organiseren. Hieraan wordt momenteel gewerkt, samen met Zeeland.

IenW werkt eraan om dit principe in te vullen door het formuleren van bereikbaarheidsdoelen. Een eerste uitwerking van varianten is afgelopen december aan de Tweede Kamer gestuurd. Om de uitvoerbaarheid van het werken met bereikbaarheidsdoelstellingen te toetsen wordt gewerkt met een gebiedsgerichte uitwerking van doelen. In drie casussen bezien we de interactie van opgaven in mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en

voorzieningenbeleid, samen met medeoverheden en relevante collega-departementen. Op basis van uitwerkingsstappen kan een volgend kabinet een afweging maken over de invulling van integrale bereikbaarheidsdoelen.

Daarnaast heeft de Kamer met de motie Bikker circa €150 mln beschikbaar gesteld om het regionale OV te versterken en verschraving tegen te gaan. Vervoersarmoede is een complexe problematiek, waarbij verschillende factoren een rol spelen. Bijvoorbeeld persoonlijke factoren (inkomen, wel/niet kunnen fietsen of autorijden, het hebben van een baan, gezondheid etc.) en factoren in het ruimtelijke en het mobiliteitssysteem. Vaak is het een samenspel tussen deze factoren. Om deze reden en omdat niet iedereen die risico loopt op vervoersarmoede dit ook daadwerkelijk zo ervaart, is het lastig om hierover algemene uitspraken te doen. Daarom werken we de komende tijd aan de verdere agendering van het onderwerp vervoersarmoede. Belangrijk daarbij zijn de opbouw en uitwisseling van kennis, het verder verdiepen en oppakken van goede voorbeelden.

27. **Vraag: Hogesnelheidstreinen kunnen een goed alternatief voor korte afstandsvluchten zijn als beide eerlijk zijn geprijsd en het boekingssysteem wordt vergemakkelijkt. Welke investeringen en steunmaatregelen zal de regering aan kunnen bieden om het nu stroperige systeem vlot te trekken?**

Antwoord: Met het werkprogramma Internationaal Spoor wordt hard gewerkt aan het bevorderen van internationale treinverbindingen voor reizigers. De actieagenda AirRail is hier een belangrijk onderdeel van, net als het verbeteren van de mogelijkheden voor integrale ticketing via onder meer de Mobility as a Service (MaaS)-pilot in Limburg. Tevens worden op dit moment aanvullende mogelijkheden verkend om internationale verbindingen te verbeteren, waar een nieuw kabinet keuzes in kan maken. Het verbeteren van internationale spoorverbindingen voor reizigers is alleen mogelijk als dit gebeurt in afstemming met buitenlandse overheden en infrabeheerders en met vervoerders. We werken daarom nauw samen met omliggende landen, de Europese Commissie en de sector in onder meer het platform on International Rail Passenger Transport (IRP) en langs specifieke corridors. Internationaal spoorvervoer is een open markt, en de tarieven en producten worden bepaald door de markt.

28. **Vraag: Welke overlegresultaten verwacht de regering met name met Duitsland te bereiken op dit vlak?**

Antwoord: Momenteel wordt in het kader van het Werkprogramma Internationaal Spoor op verschillende dossiers nauw samengewerkt met de Duitse partners. Het gaat daarbij om de verbetering van concrete verbindingen zoals de Drielandentrein en de IC Berlijn en om voor de reiziger bijvoorbeeld ticketing over de grens te verbeteren. Ook rond de Lelylijn vindt overleg plaats, wat onder meer geleid heeft tot opname van deze verbinding in het TEN-T netwerk.

29. **Vraag: Is de regering voornemens initiatieven te ontplooiën of te ondersteunen die een internationaal ticketsysteem mogelijk maken?**

Antwoord: Wij volgen actief de ontwikkelingen van een internationaal ticketsysteem om het internationaal spoorvervoer te bevorderen. Daarbij is sprake van een open markt waarbij het vaststellen van tarieven niet aan ons is. Het is een Europees vraagstuk en we werken daarom samen met andere landen en binnen het International Platform Rail. We stimuleren reeds initiatieven in lijn met de in de vraag geuite wens, zoals de CER ticketing roadmap en de MaaS-pilot Limburg. In deze laatste hebben we afspraken gemaakt over een open ticketing systeem dat via een gebruiksvriendelijke app werkt met de mogelijkheid van opschaling naar meer verbindingen en landen.

30. **Vraag: Het NS-traject Brussel-Amsterdam heeft ongeveer tien stations. Is het niet mogelijk om op deze stations een in- en uitchecksysteem te hebben dat zowel Nederlandse als Belgische kaarthouders in staat stelt met hun openbaarvervoerkaart gemakkelijk te reizen, zoals dat nu al met een app kan?**
- Antwoord:** De wens om grensoverschrijdend met een nationale OV-kaart te reizen is begrijpelijk, maar lastig te implementeren. Stap voor stap wordt daar wel aan gewerkt. Zo bestaat de mogelijkheid al een tijd op een aantal stations in Duitsland om in en uit te checken met de OV-chipkaart. Met België is inmiddels ook een afspraak gemaakt voor de verbinding tussen Maastricht en Luik, waarbij per juni, als de Drielandentrein gaat rijden, zowel op de Nederlandse als op de Belgische stations met de OV-chipkaart kan worden in- en uitgecheckt. Op de verbinding Amsterdam-Brussel bestaat die mogelijkheid nu niet. Dat zou vragen om afspraken tussen de betrokken vervoerders en tussen de lidstaten.
31. **Vraag: Overweegt de regering gezamenlijke aanbestedingstrajecten met de Belgische en Duitse burens voor grens overstijgende spoorverbindingen?**
- Antwoord:** Internationale verbindingen kunnen op verschillende manieren worden vormgegeven, via een concessie (bijv. Brussel-Amsterdam), via open toegang (bijv. Berlijn-Amsterdam) of via een aanbesteding (bijv. Düsseldorf-Eindhoven). Het doel is in alle gevallen om reizigers een goede betrouwbare dienstverlening aan te bieden. In overleg met de buurlanden bekijken we telkens wat de meest passende vorm is.
32. **Vraag: Er is een aantal beperkingen vanwege het onderhands gunnen van toegang tot het spoornetwerk. Hoe reflecteert de regering op de kritiek vanuit de Europese Commissie? Is er een mogelijkheid dat een voor Nederland negatieve uitspraak van het Europees Hof van Justitie financiële of operationele gevolgen heeft voor het treinverkeer in Nederland? Welke rol zal meer concurrentie op het spoor kunnen spelen?**
- Antwoord:** Onlangs is de Tweede Kamer geïnformeerd dat de Europese Commissie op 13 maart 2024 Nederland een aanvullende aanmaningsbrief bij de lopende ingebrekestellingsprocedure over de nieuwe HRN-concessie heeft gestuurd (Kamerstukken II, 2023/2024, 29 984, nr. 1183). De staatssecretaris heeft de Tweede Kamer eerder geïnformeerd over het verschil van inzicht tussen de Europese Commissie en het kabinet (onder andere via Kamerstukken II 2022/23, 29 984, nr. 1003). De Tweede Kamer is tevens eerder geïnformeerd over de mogelijke financiële en operationele gevolgen van een voor Nederland negatieve uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (Kamerstukken II, 2023/2024, 29 984, nr. 1170). Overigens heeft het recente besluit van de Europese Commissie tot een aanvulling bij de lopende ingebrekestellingsprocedure geen opschortende werking voor de nieuwe HRN-concessie en is onderdeel van de zogenaamde administratieve fase van de procedure.
33. **Vraag: Hoe kijkt de regering aan tegen verdere grens overstijgende samenwerking op het gebied van fietssnelwegen? Welke samenwerking heeft de regering met provinciale overheden op dit vlak? Welke rol kunnen grens overstijgende aanbestedingen op dit vlak spelen?**
- Antwoord:** Op landelijk niveau wordt er in Tour de Force-verband samengewerkt om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het Rijk draagt vanaf 2024 structureel financieel bij om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes.

Met de Tour de Force is er ook een samenwerking die grensoverschrijdend kan zijn. Het Rijk beschikt niet over financiële middelen om grensoverschrijdende doorfietsroutes te cofinancieren.

In beginsel is het aan de decentrale overheden om te bezien waar de behoefte is aan doorfietsroutes. Dit geldt ook voor de grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van doorfietsroutes. De aanleg en wijze van aanbesteden is ook aan de decentrale overheden. Op verzoek van decentrale overheden kan IenW daar een rol in spelen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Mark Harbers

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

drs. V.L.W.A Heijnen