

Vergaderjaar 2023–2024

36 550 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 mei 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 17 mei 2024 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 29 mei 2024 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Schukkink

1

Vraag:

Heeft u alternatieve opties binnen de begroting overwogen voor de dekking van de aanpak van de flessenhals Meppel en de OV-hub bij station Ede-Wageningen, in plaats van de reservering voor de Lelylijn, of bent u bereid dit alsnog te doen?

Antwoord:

Door de Tweede Kamer zijn vorig najaar amendementen ingediend om geld vrij te maken voor de aanpak van het spoor bij Meppel en de aanleg van een OV-hub bij station Ede. Er zijn destijds door de Tweede Kamer meerdere amendementen voor meerdere begrotingen ingediend. Vervolgens is door het kabinet gekeken naar een ordentelijke dekking voor alle amendementen. Dat heeft geleid tot het genomen besluit tot dekking van deze twee projecten.

2

Vraag:

Wat is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting?

Antwoord:

In lijn met de Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) wordt voor de beleidsartikelen van de Hoofdstuk XII begroting de geschatte budgetflexibiliteit gepresenteerd voor het uitvoeringsjaar. Dit betreft een actualisatie ten opzichte van de begroting 2024.

Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Juridisch verplicht: dit betreffen uitgaven die juridisch afdwingbaar zijn door een o.a. een verdrag, een wet, een koninklijk besluit, een ministeriële regeling of een vastgelegde afspraak.
- Bestuurlijk gebonden: dit zijn uitgaven die volgen uit bestuursovereenkomsten, convenanten met bijvoorbeeld decentrale overheden dan wel politieke toezeggingen.
- Beleidsmatig gereserveerd: dit houdt in dat deze budgetten benodigd zijn voor de voortzetting van het beleid, maar nog niet zijn vastgelegd in definitieve overeenkomsten. Het anders aanwenden van deze middelen zal wel consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen waarvoor de middelen nu zijn gereserveerd.
- Nog niet bestemd: deze middelen zijn nog niet concreet bestemd binnen het betreffende beleidsterrein. Deze middelen zijn wel gereserveerd voor de beleidsdoelen van het artikel. Het anders aanwenden van deze middelen zal consequenties hebben voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen.

Op HXII is € 2,0 miljard aan programmabudget beschikbaar in de 1^e suppletoire begroting 2024. Hiervan is een bedrag van € 1,7 miljard reeds juridisch verplicht, € 293,0 miljoen bestuurlijk gebonden en € 16,4 miljoen beleidsmatig gereserveerd. Hiermee is de volledig vrij besteedbare ruimte op deze begroting € 0 miljoen («nog niet bestemd»). In de, aan het eind als bijlage bijgevoegde tabel is per beleidsartikel de budgetflexibiliteit inzichtelijk gemaakt.

3

Vraag:

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

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 2.

4

Vraag:

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

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 2.

5

Vraag:

Op welke begrotingsartikelen zijn bedragen bestuurlijk vastgelegd?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 2.

6

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van wijze waarop de motie-Bikker c.s. voor het verbeteren van de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer in de provincies en vervoersregio's (Kamerstuk 36 410, nr. 29) structureel is verwerkt in de Rijksbegroting?

Antwoord:

De extra rijksmiddelen voor het regionale OV (conform motie Bikker c.s.) zijn dit voorjaar voor 2024 naar het Provinciefonds overgeheveld. Via twee gelabelde Decentralisatie Uitkeringen (DU) worden de rijksmiddelen vervolgens overgeheveld naar de provincies: één DU om prijsstijgingen in het ov tegen te gaan en één DU om het ov op peil te houden dan wel te verbeteren.

Voor de twee vervoerregio's (MRDH en VRA) is vanwege boekhoudkundige redenen gekozen voor het vormgeven van een Specifieke Uitkering voor de middelen voor 2024. Het voornemen is om deze middelen vanaf 2025 structureel via de BDU uit te keren. Het kabinet is ook voornemens de extra rijksmiddelen voor regionaal OV via het Provinciefonds structureel over te hevelen naar de provincies.

7

Vraag:

Zijn er voor de jaren 2025 tot en met 2030 middelen gereserveerd voor het Schone Lucht Akkoord, via SPUKS of anderszins? Zo ja, hoeveel geld is er gereserveerd? Zo nee, volgt deze reservering op een later moment en wanneer zal dat dan zijn?

Antwoord:

Vanaf 2026 zijn er geen middelen gereserveerd voor het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het SLA heeft als doel 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016.

Voor de uitvoering is voor de jaren 2024 en 2025 € 10 miljoen gereserveerd via HXII, artikel 20. Daarvan is jaarlijks € 5 miljoen gereserveerd voor 50% cofinanciering van nieuwe SLA-projecten van decentrale overheden via SpUK's. De resterende € 5 miljoen wordt onder andere ingezet voor evaluatie en monitoring van het akkoord en de inzet van de uitvoeringsdienst Rijkswaterstaat ter ondersteuning van gemeenten voor de uitvoering van luchtkwaliteitsmaatregelen.

Voor de afwikkeling van de SpUK's over 2021 tot en met 2024 is € 5,4 miljoen (2025–2027) gereserveerd. De afspraken met gemeenten lopen t/m 2030. Al dan niet reservering van gelden voor uitvoering van het SLA van 2026 t/m 2030 zal mee dienen te lopen in de begrotingsvoorbereiding 2026.

Voor 2024 en 2025 is cumulatief € 7 miljoen gereserveerd via Hoofdstuk XII van de begroting (artikel 14) voor uitbreiding met een projectcategorie gericht op het opstellen van inruilregelingen van brom- en snorfietzen.

8

Vraag:

Kunt u per departement aangeven welke middelen er beschikbaar zijn voor de Rijksrederij en het vlootvervangingsprogramma?

Antwoord:

Voor de Rijksrederij is in totaal 116,7 miljoen euro beschikbaar in 2024, waarvan 68,5 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld vanuit het Ministerie van IenW. Het overige deel 48,2 miljoen euro komt vanuit de overige departementen. Hiervan komt 3,4 miljoen euro van het Ministerie van Financiën (Douane), 14,0 miljoen euro van het Ministerie van LNV en 30,8 miljoen euro vanuit de Kustwacht. De Kustwacht wordt op haar beurt gefinancierd door zeven departementen.

In de brief (Kamerstukken 36 410 XII, nr. 83) die de Kamer op 16 mei jl. heeft ontvangen over de beschikbare middelen voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij (motie Flach (Kamerstuk 31 409, nr. 444)), heeft het Ministerie van IenW inzicht gegeven in de dekking van het vlootvervangingsprogramma. De totale vervangingsopgave is geraamd op meer dan 1 miljard euro en beslaat een tijdsperiode van minimaal 15 jaar. Er wordt geen informatie verstrekt over de hoogte van de gereserveerde middelen per project, omdat het marktgevoelige informatie betreft en sommige projecten nog uitgewerkt worden.

9

Vraag:

Op verschillende plekken in de 1^e suppletoire begrotingen zien we extra uitgaven als gevolg van stijgende tarieven; wie bepaalt dat sprake is van stijging van de tarieven, op basis waarvan wordt deze stijging bepaald en hoe wordt overleg gevoerd met de opdrachtnemers die stijgende tarieven voorstellen?

Antwoord:

Uitvoeringsorganisaties werken in beginsel met kostendekkende tarieven. Kostenstijgingen, door loon- en prijsontwikkelingen, worden doorerekend aan de opdrachtgever. De ontwerpbegroting 2024 is in 2023 opgesteld rekening houdend met de tarieven op basis van het prijspeil 2023. Jaarlijks worden door de opdrachtnemende organisaties de tarieven geïndexeerd naar het lopende prijspeil. De begroting van IenW is bij 1ste suppletoire begroting door de Minister van Financiën geïndexeerd op het prijspeil 2024, waardoor de tariefstijgingen kunnen worden ingepast in de begroting. Over de indexatie van de tarieven door de opdrachtnemende organisaties vindt altijd het gesprek plaats.

De vraag doelt mogelijk ook op de tariefstijgingen bij RIVM. De eigenaar van het RIVM (de Minister van VWS) stelt formeel het tarief voor het nieuwe jaar vast. Dit nadat de coördinerend opdrachtgevers hebben gereageerd op het gedane tariefvoorstel in het opdrachtgever-eigenaarberaad.

10

Vraag:

Kunnen we een overzicht krijgen van alle herschikkingen/mutaties 1^e suppletoire begroting die betrekking hebben op het KNMI?

Antwoord:

Het gaat om de volgende mutaties in hoofdstuk XII, artikel 23 van de IenW begroting:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Space Weather (EZK)	368	368	368	368	368	368
WaU 2 ^e tranche	600	600	600	600	600	600
Loon- en prijsbijstelling	2.498	2.067	2.150	2.119	2.231	2.231
Kostenstijging HGIS (Contributies WMO en ECMWF)	187	218	892	734	1.125	1.172
Kostenstijging EUMETSAT (Europese satellieten)	3.200	7.225	11.768	8.604	2.554	0
Overige (kleinere) mutaties	95	- 27	- 27	- 27	- 27	- 27
Totaal	6.948	10.451	15.751	12.398	6.851	4.344

Bedragen x 1000

Toelichting:

Space Weather: Dit betreft de verlenging van de bijdrage van EZK aan de kosten van het leveren van diensten op het gebied van Space Weather.

WaU: Dit betreft een toevoeging in het kader van het rijksbrede programma Werken aan Uitvoering.

Loon- en prijsbijstelling: Dit betreft het aandeel KNMI in de loon- en prijsbijstelling 2024.

Kostenstijging HGIS (Contributies WMO en ECMWF): Dit betreft verhoging van de contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie en de Europese Centrum voor Middellange termijn Weer Verwachtingen. Dit is het gevolg van met name koersverschillen, toename van de omvang van de Nederlandse economie en het en het daaraan gelieerde Nederlandse deelname percentage, verhuizing van het hoofdkwartier van ECMWF, vernieuwing van de supercomputer van ECMWF en implementatie van open data beleid in lidstaten waardoor inkomsten uit data afnemen.

Kostenstijging EUMETSAT: Dit betreft verhoging van de contributie aan de Europese Organisatie voor Meteorologische Satellieten. Dit is het gevolg van met name ontwikkelingen op de wereldmarkt (inflatie, energiekosten) en het wegvallen van de mogelijkheid om gebruik te maken van Russische lanceerraketten en de afhankelijkheid van duurdere alternatieven.

Interne herschikkingen binnen artikel 23 zijn in dit overzicht niet opgenomen.

11

Vraag:

Zijn actuele inzichten beschikbaar over de financiële aspecten van de omvorming van ProRail?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 13. Met de Minister van Financiën is overeengekomen dat de fiscale effecten worden gecompenseerd en budgettair neutraal in de Rijksbegroting worden verwerkt (onder de streep saldo nul). Dat is mogelijk doordat overal waar de kosten stijgen of dalen, even grote stijgingen of dalingen ontstaan in de belastingopbrengsten. De financiële aspecten van de omvorming van ProRail worden geactualiseerd wanneer er meer duidelijkheid is over het moment van inwerkingtreding van de omvorming van ProRail. Zodra het moment van inwerkingtreding bekend is, zullen de middelen op basis van actuele inzichten weer aan de

begroting worden toegevoegd. Bij de omvorming van ProRail blijft de randvoorwaarde behouden dat de omvorming budgettair neutraal wordt uitgevoerd.

12

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de middelen voor de omvorming van ProRail, die de afgelopen jaren op de begroting bleven staan, nu verwijderd worden? Wat is het verschil met eerdere jaren?

Antwoord:

Het afboeken van de begroting is puur een technische verwerking. De Tweede Kamer heeft het onderwerp controversieel verklaard in afwachting op besluitvorming door een nieuw kabinet. Het is daarom op dit moment niet duidelijk wanneer de inwerkingtreding exact zal plaatsvinden. Zodra het moment van inwerkingtreding bekend is, zullen de middelen op basis van actuele inzichten weer aan de begroting worden toegevoegd.

13

Vraag:

Zijn actuele inzichten beschikbaar over de financiële aspecten van de omvorming van ProRail? Zou de voorgestelde omvorming nog steeds budgettair neutraal zijn?

Antwoord:

Met de Minister van Financiën is overeengekomen dat de fiscale effecten worden gecompenseerd en budgettair neutraal in de Rijksbegroting worden verwerkt (onder de streep saldo nul). Dat is mogelijk doordat overal waar de kosten stijgen of dalen, even grote stijgingen of dalingen ontstaan in de belastingopbrengsten. De financiële aspecten van de omvorming van ProRail worden geactualiseerd wanneer er meer duidelijkheid is over het moment van inwerkingtreding van de omvorming van ProRail. Zodra het moment van inwerkingtreding bekend is, zullen de middelen op basis van actuele inzichten weer aan de begroting worden toegevoegd. Bij de omvorming van ProRail blijft de randvoorwaarde behouden dat de omvorming budgettair neutraal wordt uitgevoerd.

14

Vraag:

Voor het project Luchtvaart in Transitie wordt in totaal 73,3 miljoen euro beschikbaar gesteld vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) om de Nederlandse luchtvaartsector te verduurzamen. Voor welke partijen binnen de luchtvaartsector wordt dit geld ter beschikking gesteld?

Antwoord:

Voor het project Luchtvaart in Transitie is vanuit het Groeifonds in totaal 383 mln euro ter beschikking gesteld waarvan 264 mln euro onvoorwaardelijk en 119 mln euro voorwaardelijk voor drie projecten. De Minister van EZK heeft op 22 december 2023 de Kamer geïnformeerd over de omzetting van de voorwaardelijke toekenning voor het deelproject Hydrogen Aircraft Powertrain and Storage System (HAPSS) in een onvoorwaardelijke toekenning, omdat aan de gestelde voorwaarden is voldaan. De daarvoor gereserveerde € 73,3 miljoen is daarom bij Voorjaarsnota van de EZK begroting overgeheveld naar de IenW begroting.

Het deelproject HAPSS zal worden uitgevoerd door een consortium geleid door het Nederlandse bedrijf Conscious Aerospace. Het consortium wordt nog gevormd en zal naast Conscious Aerospace bestaan uit kennisinstellingen en private partijen uit de vliegtuig maakindustrie.

15

Vraag:

Voor welk bedrag heeft de Belgische federale overheid financieel commitment verzekerd voor Rail Gent Terneuzen? Heeft de Belgische federale overheid hierbij de eerder afgesproken 50-50 verhouding aangehouden? Kunt u de Kamer de brief doen toekomen waarin dit is vastgelegd?

Antwoord:

Het kabinet van de Belgische Minister van Mobiliteit heeft per brief haar financieringscommitment bevestigd. Beide landen hebben middelen gereserveerd om gestand te kunnen doen aan de 50/50%-kostenverdeling zoals opgenomen in de intentieovereenkomst uit 2021. In België is een bedrag van € 99,2 miljoen (exclusief btw) gereserveerd vanuit het (Strategisch) Meerjarig InvesteringsPlan. De Nederlandse bijdrage is inclusief btw gereserveerd en bedraagt € 118,3 miljoen. De brief van België is als aparte bijlage bij deze beantwoording gevoegd.

16

Vraag:

Welke resultaten verwacht u van de extra middelen vanuit het Nationaal Groeifonds voor Luchtvaart in Transitie?

Antwoord:

De aanvullende middelen vanuit het Nationaal Groeifonds waren initieel voorwaardelijk toegekend aan het deelproject HAPSS. Deze zijn nu toegekend en bij voorjaarsnota opgenomen in de lenW begroting, omdat aan de voorwaarden is voldaan. Deze middelen worden ingezet om een demonstratievlucht met een waterstof-elektrisch aandrijfsysteem in 2027 te realiseren. Dit deelproject draagt zodoende bij aan kennisontwikkeling, aan technologische innovaties en aan het duurzaam verdienvermogen van Nederland.

17

Vraag:

Kunt u voortaan in de memorie van toelichting bij begrotingsvoorstellen verwijzingen opnemen naar relevante documenten bij begrotingen waarvan middelen worden overgeheveld, zoals het Nationaal Groeifonds en het Klimaatfonds op de begroting van Economische Zaken en Klimaat, zodat de betreffende Kamercommissies deze overhevelingen beter kunnen beoordelen?

Antwoord:

In het vervolg zal waar mogelijk de relevante documentatie opgenomen worden in de begroting van lenW. De informatie voor de overhevelingen van het Nationaal Groeifonds opgenomen in de 1ste suppletoire begroting 2024 staat beschreven in de Kamerbrief over tussentijdse evaluatie Nationaal Groeifonds (Kamerstukken 36 410-L, nr. 7).

18

Vraag:

Kunt u voor de projecten genoemd onder tabel 6 (Klimaatfonds) de concrete opbrengsten beschrijven?

Antwoord:

De aan het einde bijgevoegde tabel laat de opbrengsten per maatregel zien. Veel maatregelen zijn noodzakelijk voor de verdere uitbreiding van de laad- en waterstoftankinfrastructuur in Nederland of zijn noodzakelijk voor de transitie naar onze circulaire economie. Het is van belang dat de randvoorwaarden op orde zijn om de klimaatdoelen te kunnen behalen en

dat burgers en bedrijven handelingsperspectief hebben om de overstap naar een emissievrij voertuig te maken. Deze maatregelen leveren op zichzelf geen directe CO₂-reductie op.

19

Vraag:

In tabel 10 (budgettaire gevolgen van beleid, art. 14) staat bij «Opdrachten verkeersveiligheid» voor de jaren 2025–2029 een mutatie van achtereenvolgens –225, –225, –287, –225, zou er een toelichting gegeven kunnen worden op deze mutatie en waarom dit zo is opgenomen?

Antwoord:

Dit betreft twee zaken. Een overheveling van € 62.000 naar het instrument subsidies in 2027 voor een subsidie aan VeiligheidNL voor een onderzoek naar middelengebruik bij verkeersslachtoffers. En een bijdrage voor Slachtofferhulp aan de Ministerie van JenV. Dit is een ongewijzigde jaarlijkse bijdrage van € 225.000. Slachtofferhulp Nederland levert ondersteuning aan verkeersslachtoffers, ook als daarbij geen misdrijf in het spel is.

20

Vraag:

Voor het verminderen van stikstof staan er twee subsidies (SSEB en TSL). Omdat er in 2023 meer kasbudget vanuit 2024 naar 2023 is gehaald om de subsidieverhogingen te kunnen financieren is er een relatief groot tekort op het kasbudget ontstaan in 2024 wat nu uit toekomstige jaren wordt teruggehaald (12,7 miljoen euro). Hoe wordt verwacht dit kasbudget aan te vullen, rekening houdend met de verwachting dat de subsidies alleen nog maar hoger gaan uitvallen?

Antwoord:

Voor de SSEB is er budget gereserveerd tot en met 2030. Er is nu in totaal 360 miljoen euro beschikbaar voor deze regeling. Er zijn in 2023 middelen naar voren gehaald, er was namelijk meer vraag in de markt dan aanvankelijk gedacht. Er is besloten om, binnen de 360 miljoen euro, in 2023 33 miljoen naar voren te halen waardoor een aanzienlijk deel van de ontvangen aanvragen kon worden gehonoreerd. Hiermee is een versnelling gerealiseerd doordat er een groter aanbod aan emissieloos materieel op de bouwplaats is gekomen. Dit reduceert stikstof en helpt bij de voortgang van bouwprojecten. In deze voorjaarsnota is de kasraming van begin 2024 van RVO opgenomen. De ramingen worden drie keer per jaar door RVO aangeleverd. De raming van januari sluit aan bij de prognose van de SSEB. De TSL-subsidie wordt dit jaar verplicht conform de regeling en betaald.

21

Vraag:

Kan aangegeven worden wat op dit moment de te verwachten kosten voor de Lelylijn zijn? Hoeveel hiervan is inmiddels gereserveerd en hoeveel moet nog gevonden worden?

Antwoord:

De kosten worden op dit moment in nauwe samenwerking met de regio gevalideerd. Als dit is afgerond, kan de balans worden opgemaakt. Naar verwachting zijn de resultaten van het MIRT-onderzoek dit najaar bekend.

22

Vraag:

Kan aangegeven worden wat op dit moment de te verwachten kosten voor de Nedersaksenlijn ongeveer zijn? Hoeveel hiervan is inmiddels gereserveerd en hoeveel moet nog gevonden worden?

Antwoord:

De kosten worden op dit moment in nauwe samenwerking met de regio gevalideerd. Naar verwachting zijn de resultaten van het MIRT-onderzoek dit najaar bekend. Voor de Nedersaksenlijn is voor de eerste fase (Veendam–Stadskanaal) een reservering van 90 miljoen euro gemaakt vanuit het Rijk en 65 miljoen euro (exclusief btw) vanuit de regio.

23

Vraag:

Kan in een overzichtelijk schema voor de Hoofdrailnetconcessie en voor het regionale openbaar vervoer weergegeven worden hoe de rijksbijdragen hiervoor de komende vijf jaar zijn?

Antwoord:

Vanaf 2025 start de nieuwe hoofdrailnetconcessie (2025–2033). Voor de uitvoering van de hoofdrailnetconcessie ontvangt NS een jaarlijkse subsidie van 5,5 miljoen euro. Daar bovenop ontvangt NS jaarlijks een bedrag van 7,5 miljoen euro voor onder andere het beheer van het landelijke reisinformatiesysteem. En als laatste ontvangt NS jaarlijks een bedrag van maximaal 4,5 miljoen euro voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de provincie Zeeland, in lijn met het advies compensatiepakket Vlissingen en Zeeland «Wind in de Zeilen». De komende vijf jaar ontvangt NS – zoals het nu beschreven staat in artikel 74 van de hoofdrailnetconcessie – een bijdrage van maximaal 17,5 miljoen euro per jaar.

Het regionaal openbaar vervoer wordt voor wat betreft de provincies bekostigd via het Provinciefonds. provinciale staten van iedere provincie gaan zelf over welk deel van het aan de provincie ter beschikking gestelde deel aan het OV wordt uitgegeven. Voor wat betreft de vervoerregio's maakt de bijdrage aan het OV onderdeel uit van de middelen die de beide vervoerregio's via de Brede Doeluitkering (BDU) uitgekeerd krijgen.

24

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar een OV Nederland-ticket? Wanneer wordt het onderzoeksresultaat verwacht?

Antwoord:

Naar aanleiding van een motie¹ van lid Van der Graaf (CU) eind vorig jaar, is in NOVB-verband een werkgroep gestart. In de werkgroep zitten decentrale overheden, vervoerders, vertegenwoordigers van reizigers en het Ministerie van IenW. De werkgroep brengt in kaart wat er nodig is om verschillende vormen van goedkoop en/of gratis ov tot stand te brengen. De resultaten van de werkgroep worden voor de behandeling van de IenW-begroting 2025 verwacht.

25

Vraag:

Kan een inschatting gegeven worden van de te verwachten tariefstijgingen voor 2025 voor de hoofdrailnetconcessie en het regionale openbaar vervoer bij ongewijzigd beleid?

Antwoord:

¹ Kamerstukken 29 984, nr. 1153

Met de middelen die het kabinet heeft vrijgemaakt naar aanleiding van de motie Bikker c.s. is de tariefstijging voor 2024 voor het regionaal openbaar vervoer structureel voorkomen. Voor de hoofdrailnetconcessie betrof het een incidentele compensatie voor het jaar 2024. Dat betekent voor het regionaal OV dat indexatie voor de vervolgjaren op de normale wijze plaatsvindt via het landelijk kader voor indexatie van de tarieven (LTI). Voor de hoofdrailnetconcessie zal de voorkomen tariefstijging van ongeveer 8,7% per 1 januari 2025 alsnog worden doorgevoerd bovenop de reguliere indexatie op dat moment.

In het commissiedebat Spoor van 7 maart jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 1200) is in reactie op de vraag van het lid Olger van Dijk (NSC) toegezegd om voor de zomer verschillende scenario's uit te werken gericht op voor het voorkomen van grote stijgingen van de ticketprijzen voor NS-reizigers.

26

Vraag:

In tabel 17 staan verschillende subsidies genoemd; kan worden toegelicht voor elke van deze subsidies welk doel het dient, hoe de regeling wordt uitgerold, wie daar gebruik van kan maken en hoe de regeling wordt geëvalueerd?

Antwoord:

In tabel 17 zijn drie specifieke subsidies genoemd: Circulair doen en gedrag; DEI+ CE en de Plastic hub. Hieronder is het doel, de uitvoering, doelgroep en evaluatie toegelicht.

Circulair Doen en Gedrag:

- Doel: bevorderen van duurzaam en circulair handelen, door kennis en vaardigheden aan te reiken en het gewenste gedrag te stimuleren.
- Uitvoering: Maatregelen omvatten een brede gedragsaanpak gericht op burgers, leermodules voor werkenden en een subsidieregeling voor het onderwijs.
- Doelgroep: de doelgroep verschilt per onderdeel:
 - Onderwijs: Nederlandse onderwijsinstellingen uit het primair onderwijs, speciaal onderwijs, voortgezet onderwijs en middelbaar-beroepsonderwijs, die kennis en vaardigheden aanreiken aan hun leerlingen/studenten.
 - Gedrag: inwoners van Nederland.
 - Arbeidsmarkt: werkenden en beroepsopleidingen.
- Evaluatie: conform geldend beleid zal de regeling na 5 jaar worden geëvalueerd.

DEI+ CE:

- Doel: Het ondersteunen van de opschaling van circulaire innovaties, door het financieren van pilotprojecten.
- Uitvoering: Als onderdeel van de bredere subsidieregeling DEI+, die wordt opengesteld door EZK. Uitvoering is belegd bij RVO.
- Doelgroep: ondernemers met een innovatie circulair product, dienst of procedé.
- Evaluatie: Als onderdeel van de bredere DEI+-regeling. Die regeling is voor het laatst geëvalueerd in 2022. Evaluatie wordt gecoördineerd door het Ministerie van EZK.

Plastic hub

- Doel: in 2030 bestaat circa 25–30% van het plastic dat in Nederland wordt verwerkt voor binnenlandse consumptie uit duurzame grondstoffen. Hiermee kan in 2030 circa 700 kton CO₂-reductie per jaar gerealiseerd worden. Om bedrijven te ondersteunen bij deze versnelde transitie naar een circulaire plasticketen wordt in totaal 267 miljoen

euro uit het Klimaatfonds beschikbaar gesteld, deels in de vorm van een reservering. Met deze gelden worden bedrijven ondersteund bij de transitie naar een circulaire plastic en het (meer) toepassen van plasticrecyclaat en biogebaseerd plastic in de producten.

- Uitvoering: De maatregel wordt uitgevoerd door de RVO
- Doelgroep: De maatregel is gericht op plasticverwerkers in Nederland.
- Evaluatie: De maatregel wordt in 2029 geëvalueerd.

27

Vraag:

Kunt u in een overzicht weergeven hoe, waaraan en wanneer de 267 miljoen euro uit het Klimaatfonds ingezet wordt voor een versnelde transitie van de circulaire plastic en welke concrete stimuleringsmaatregelen er voor 2024 en verder voorzien zijn?

Antwoord:

In combinatie met de nationale plasticnorm willen we bedrijven ondersteunen bij de versnelde transitie naar een circulaire plastic. Hiervoor wordt in totaal 267 miljoen euro uit het Klimaatfonds beschikbaar gesteld, waarvan op dit moment 137,9 miljoen euro in de vorm van een reservering. Met de gelden uit het Klimaatfonds worden bedrijven ondersteund bij de transitie naar een circulaire plastic en het (meer) toepassen van plasticrecyclaat en biogebaseerd plastic in de producten. De stimulering zal gericht zijn op innovatie, samenwerking en kennisdeling en opschaling van de productiecapaciteit. Dit is zowel een aanvulling op als intensivering van al bestaande (deels ook generieke) financiële instrumenten, zoals subsidieregeling Circulaire Economie, DEI+, DEI-CE, VEKI en de WBSO.

De verdeling van de middelen en het kasritme zijn als bijlage bijgevoegd.

28

Vraag:

Kan er een nadere toelichting worden gegeven bij mutatie «VTH» (–11.331) onder 22.3 van tabel 18 (budgettaire gevolgen van beleid, art. 22)?

Antwoord:

De mutatie «VTH» (–11.331.000 euro) betreft voornamelijk een herschikking van 7.600.000 euro om tegenvallers in de uitvoering van het lenW brede beleid en in de bedrijfsvoering in te kunnen passen binnen de budgettaire kaders van HXII. Hiervoor wordt verwezen naar tabel 2, post 17.

Daarnaast is sprake van een overheveling naar het lenW apparaat voor externe inhuur VTH. Het gaat hierbij om een bedrag van 2.200.000 euro. Dit geld wordt ingezet voor de inhuur van de benodigde bemensing van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH). In het IBP VTH werken Rijk, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten samen aan de opvolging van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen om het VTH-stelsel te versterken. Het IBP VTH loopt tot 1 oktober 2024. Ook een overheveling naar het lenW apparaat voor externe inhuur voor ICT van 1.600.000 euro betreft de inhuur van de benodigde mensen voor de uitvoering van het IBP VTH. Het betreft dan meer specifiek inhuur voor pijler 3 van het IBP VTH die ziet op informatievoorziening.

29

Vraag:

Kan er een nadere toelichting worden gegeven voor «Omgevingsveiligheid» (–3.499) en «Asbest» (–3.916)?

Antwoord:

Dit is onder te verdelen in vier punten voor Omgevingsveiligheid en asbest:

Omgevingsveiligheid:

- € 2,2 miljoen wordt gebruikt voor de jaaropdrachten aan RWS en RIVM in het kader van omgevingsveiligheid.
- € 1,0 miljoen is een overheveling naar artikel 21 voor de opdrachtverlening aan het aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) voor normontwikkeling op het terrein van Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS), transportleidingen en vuurwerk.
- € 0,4 miljoen wordt gebruikt voor een bijdrage aan lenW brede problematiek (–€ 0,4 miljoen) (zie pagina 8, bullet 17 behorende bij tabel 2): Binnen de HXII begroting zijn verschillende interne herschikkingen doorgevoerd om tegenvallers in de uitvoering van het beleid en in de bedrijfsvoering in te kunnen passen binnen de budgettaire kaders van HXII. Het gaat hierbij om tegenvallers als gevolg van hogere kosten op het gebied van de Omgevingswet, de contributie EUMET-SAT en het regeringsvliegtuig. Daarnaast gaat het om de implementatie van gewijzigde regelgeving op het gebied van Ruimtevaart en NIS/CER2. Dit is een eenmalige kasschuif.
- Het resterende bedrag van € 0,1 betreft verschillende kleinere overhevelingen.

Asbest:

- Een herschikking van –€ 1,8 miljoen naar het instrument bijdrage aan agentschappen voor de jaaropdrachten aan RWS en RIVM in het kader van onder andere asbestdaken en het beheer van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS).
- Een herschikking van –€ 1,0 miljoen voor de opstartkosten volgend uit de kabinetsreactie op het rapport van «Industrie en Omwonenden» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV).
- Een herschikking van –€ 1,3 miljoen binnen het opdrachtenbudget Bedrijven voor verschillende kleinere opdrachten. Het betreft herschikkingen omtrent opdrachten in het kader van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), het impulsprogramma en een bijdrage aan het college voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden.
- Een saldo van € 0,2 miljoen voor verschillende kleinere overhevelingen.

30

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de middelen voor de ontmanteling van kerncentrale Dodewaard in de Voorjaarsnota (p. 163) voor het jaar 2024 als uitgaven zijn opgenomen en niet als verplichting, terwijl deze middelen in de suppletoire begroting worden geboekt als verplichtingsruimte voor uitgaven vanaf 2040?

Antwoord:

Als onderdeel van de voorjaarsbesluitvorming 2024 is door het demissionaire kabinet € 185,0 mln. aan kas- en verplichtingenruimte vrijgemaakt voor de ontmanteling van de kerncentrale in Dodewaard.

In de Voorjaarsnota is dit inderdaad zichtbaar op p. 163. Echter, daarnaast is het uitgavenbudget 2024 ook met een zogeheten neerwaartse plafondcorrectie doorgeschoven naar 2040 (p.167). Deze begrotingstechnische correctie is nodig, omdat de verwachte uitgaven pas buiten de begrotingshorizon t+4 (i.c. 2029) plaatsvinden. Resultaat is dat het verplichtingenbudget daarmee in 2024 blijft staan en het kasbudget doorschuift naar 2040.

In de 1^e suppletoire begroting van lenW is het verplichtingenbudget geheel in 2024 opgenomen. De kasmiddelen voor de ontmanteling zijn voorzien vanaf 2040 en daarmee nu nog niet zichtbaar in de lenW begroting. De begrotingshorizon staat het niet toe om uitgaven verder dan jaar t+4 (2029) te presenteren. In de achterliggende boekhoudingen van het Rijk is dit wel goed vastgelegd. Ook hier is het resultaat dat het verplichtingenbudget in 2024 staat en het kasbudget in 2040.

31

Vraag:

Heeft het kabinet voorwaarden gesteld waaronder de structurele reservering van 300 miljoen euro met decentralisatie-uitkeringen voor het regionale openbaar vervoer wordt overgeboekt naar het Provinciefonds? Zo ja, welke voorwaarden gelden er voor deze structurele overboeking? Wanneer wordt de overboeking van deze structurele middelen gerealiseerd?

Antwoord:

De middelen voor 2024 zijn dit voorjaar naar het Provinciefonds overgeheveld. De Decentralisatie Uitkeringen (binnen het Provinciefonds) zijn gelabeld; een deel tariefstijging en een deel voor het op peil houden van de dienstregeling en/of verbetering van het ov.

Aan een Decentralisatie Uitkering kunnen geen voorwaarden worden gesteld. Wel zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt in het NOVB over de inzet van de middelen, de monitoring van de effectiviteit van de inzet van de middelen en het opzetten van een permanente monitoring ten aanzien van de kwaliteit van het ov, afgezet tegen de opbrengsten en de kosten. Het kabinet is voornemens de middelen structureel over te hevelen.

Tabel behorend bij antwoord 2

Art.	Naam artikel	Budget 2024	Juridisch verplicht	Bestuurlijk gebonden	Beleidsmatig gereserveerd	Nog niet bestemd
11	Integraal Waterbeleid	85.533	61%	31%	9%	0%
13	Bodem en Ondergrond	144.063	96%	0%	4%	0%
14	Wegen en Verkeersveiligheid	572.609	62%	38%	0%	0%
16	Openbaar Vervoer en Spoor	446.317	100%	0%	0%	0%
17	Luchtvaart	99.326	98%	0%	2%	0%
18	Scheepvaart en Havens	154.723	95%	4%	0%	0%
19	Internationaal Beleid	11.080	94%	6%	0%	0%
20	Lucht en Geluid	68.212	96%	4%	0%	0%
21	Circulaire Economie	83.806	71%	29%	0%	0%
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	77.725	82%	18%	0%	0%
23	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	73.842	100%	0%	0%	0%
24	Inspectie Leefomgeving en Transport	219.622	100%	0%	0%	0%
	Totaal	2.036.858	85%	14%	1%	0%

Tabel behorend bij antwoord 18

Maatregel	CO ₂ -reductie in 2030 cumulatief (Mton)	CO ₂ -reductie jaarlijks structureel vanaf 2030 (Mton)	Toelichting
(slimme) laadinfra	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Om te zorgen dat burgers en bedrijven hun elektrische voertuigen snel en gemakkelijk kunnen opladen, investeren we in de uitrol van slimme laadinfrastructuur over heel Nederland. De maatregel draagt bij aan het realiseren van een landelijk dekkend laadnetwerk voor personenvervoer, logistiek (bestel- en vrachtvervoer) en specifieke doelgroepen zoals OV, taxi's en doelgroepenvervoer door: • De brede toepassing van slim laden. Dit maakt vraagsturing en tijdelijke opslag via de batterijen van elektrische voertuigen mogelijk en draagt daarmee bij aan het bestrijden van netcongestie. Het vermindert de piekbelasting van het elektriciteitsnet met 20% wat leidt tot een besparing van € 1,4 miljard aan netverzwaring. • Het financieel en met informatie ondersteunen van bedrijven bij het realiseren van private laadinfrastructuur. • Het ondersteunen van provincies, gemeenten en laadpaalexploitanten bij het realiseren van slimme laadinfrastructuur voor de verschillende vervoersmodaliteiten. Zo ontstaat er een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Dit zorgt er tevens voor dat Nederland de Europese doelen van de Alternative Fuels and Infrastructure Regulation (AFIR) voor het realiseren van laadinfrastructuur haalt. Laadinfra is randvoorwaardelijk voor het behalen van de emissiereductiedoelen onder Schoon en Emissieloos Bouwen. Inzet van emissieloos materieel met bijbehorende laadinfrastructuur is belangrijk voor de vergunningverlening en daarmee voor perspectief bij bouwprojecten, zoals voor huisvesting, bereikbaarheid of klimaatadaptatie. Ten aanzien van laadinfra in de bouw worden bijvoorbeeld batterijcontainers, wisselpakketten, en nieuwe oplossingen zoals inzet van een vliegwiel in de bouw voor het opvangen van piekvermogens ondersteund. Dit gebeurt via de bestaande SEB-instrumenten: • De Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) gericht op aanschaf en innovatie. • De middelen voor het ambitieniveau voor aanbestedende Rijksdiensten gericht op inzet. • Specifieke Uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen (SPUK SEB) gericht op inzet. De eerste middelen (€ 1,6 miljoen) zijn in 2024 meegegaan met de SSEB. Voor de aanbestedende Rijksdiensten wordt dit meegenomen in de eerstvolgende bestedingsplannen, via ProRail wordt in 2024–2025 € 7,7 miljoen ingezet. Er wordt onderzocht hoe de laadinframiddelen eveneens ingezet kunnen worden via de SPUK.
Laadinfra bouw	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Laadinfra is randvoorwaardelijk voor het behalen van de emissiereductiedoelen onder Schoon en Emissieloos Bouwen. Inzet van emissieloos materieel met bijbehorende laadinfrastructuur is belangrijk voor de vergunningverlening en daarmee voor perspectief bij bouwprojecten, zoals voor huisvesting, bereikbaarheid of klimaatadaptatie. Ten aanzien van laadinfra in de bouw worden bijvoorbeeld batterijcontainers, wisselpakketten, en nieuwe oplossingen zoals inzet van een vliegwiel in de bouw voor het opvangen van piekvermogens ondersteund. Dit gebeurt via de bestaande SEB-instrumenten: • De Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) gericht op aanschaf en innovatie. • De middelen voor het ambitieniveau voor aanbestedende Rijksdiensten gericht op inzet. • Specifieke Uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen (SPUK SEB) gericht op inzet. De eerste middelen (€ 1,6 miljoen) zijn in 2024 meegegaan met de SSEB. Voor de aanbestedende Rijksdiensten wordt dit meegenomen in de eerstvolgende bestedingsplannen, via ProRail wordt in 2024–2025 € 7,7 miljoen ingezet. Er wordt onderzocht hoe de laadinframiddelen eveneens ingezet kunnen worden via de SPUK.

Maatregel	CO ₂ -reductie in 2030 cumulatief (Mton)	CO ₂ -reductie jaarlijks structureel vanaf 2030 (Mton)	Toelichting
SWIM	0,3	0,1	De subsidieregeling zorgt voor het doorbreken van de kip-ei-situatie tussen vraag naar en aanbod van waterstof in (zwaar) wegvervoer. De subsidieregeling zal zich richten op consortia van tankstations (aanbod) en vervoerders (vraag). Door deze aanpak kunnen vervoerders rekenen op voldoende stations om te tanken en tankstationhouders op voldoende afname van waterstof. Waterstof kan zich zo ontwikkelen tot een volwaardig zero-emissie alternatief voor batterij-elektrisch vervoer. Dit is vooral interessant voor zwaar langeafstand vrachtvervoer, scheepvaart en luchtvaart. De regeling draagt ook bij aan het voldaan aan AFIR-verplichtingen (landelijk dekkend netwerk van waterstoftankstations). Met de SWiM is subsidie beschikbaar voor ca. 40 waterstoftankstations en 1.000–1.500 trucks.
Duurzame luchtvaartbrandstoffen (E-Fuels)	0,4	0,2	De middelen worden ingezet voor een innovatiesubsidie voor verschillende onderdelen van de e-fuelstechnologie die nog verdere ontwikkeling behoeven. Hieronder vallen de omzetting van CO ₂ naar CO, het afvangen van CO ₂ en het uitvoeren van het Fischer-Tropschproces op kleine schaal. Hiervoor wordt een budget van € 60 miljoen gereserveerd, zodat twee grotere (€ 30 miljoen) of vier kleinere (€ 15 miljoen) kunnen worden ondersteund. Omdat het innovatieve projecten betreft, zal kennisdeling onderdeel zijn van de maatregel. Nog onderzocht wordt op welke manier hier het best uitvoering aan kan worden gegeven. Tevens is een reservering opgenomen voor investeringssubsidie (€ 150 miljoen) voor het stimuleren van 2 pre-commerciële fabrieken. Het CO ₂ -effect is inclusief realisatie van deze investeringssubsidie.
Alcohol-to-jet	0,9	0,3	De maatregel betreft een innovatiesubsidie voor de productie van Alcohol-to-jet-brandstoffen (ATJ) voor de luchtvaart op basis van laagwaardige reststromen. Doel is om minimaal 3 projecten te stimuleren, met een maximum steunbedrag van € 30 miljoen per project. Daarnaast is kennisdeling ook onderdeel van de maatregel.
Emissielabel binnenvaart	–	–	Deze maatregel betreft o.a. het aanpassen van wet- en regelgeving gericht op een internationaal geharmoniseerd emissielabel voor de binnenvaart. Aanvankelijk was de maatregel erop gericht om op nationaal niveau een wettelijke basis voor het emissielabel te creëren. Dit was een voorwaarde voor het uitkeren van een deel van de middelen die bijdragen aan het verduurzamen van de binnenvaart met waterstof. Gebleken is dat het juridisch niet haalbaar is om op nationaal niveau het emissielabel verplicht te stellen. In de voorjaarsbesluitvorming van 2024 is daarom besloten dat deze verplichting niet langer een voorwaarde is voor de genoemde middelen uit het Klimaatfonds. In plaats daarvan is de binnenvaart in het kader van de REDIII verantwoordelijk voor 14,5% CO ₂ -reductie in de keten in 2030.

Maatregel	CO ₂ -reductie in 2030 cumulatief (Mton)	CO ₂ -reductie jaarlijks structureel vanaf 2030 (Mton)	Toelichting
Verduurzaming zeevaart	0,45	0,11	De maatregel draagt bij aan vroege fase van opschaling van duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart en betreft een CAPEX-tegemoetkoming bij: • Aanschaf en inbouw van aandrijftechnieken voor varen op waterstof of methanol, eventueel aan te vullen met aanschaf van de energiebesparende techniek Wind Assisted Ship Propulsion (WASP) of een andere energiebesparende techniek. • Aanschaf en installatie van een batterijpakket inclusief aanvullende benodigde aanpassingen aan boord om via de walstroomaansluiting emissieloos de (Nederlandse) haven in- en uit te kunnen varen. Met het bedrag kunnen ongeveer 36 zeeschepen worden verduurzaamd. De CO ₂ -reductie die in de periode 2026 t/m 2030 behaald kan worden bedraagt 0,45 Mton, de structurele CO ₂ -reductie vanaf 2030 bedraagt 0,11 Mton.
Walstroom	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Zorgt voor realisatie van walstroomprojecten waarmee we aan de AFIR-verplichting kunnen voldoen om in 2030 walstroom aan te bieden aan grotere containerschepen, ferryschepen en cruiseschepen. De middelen uit het Klimaatfonds komen bovenop de € 140 miljoen die al beschikbaar was. Met deze extra middelen kunnen de benodigde projecten worden gerealiseerd.
Biobased bouwen	1,5 verdringing 2,9 vastlegging	0,5 verdringing 1,0 vastlegging	Biobased bouwen – oftewel, het bouwen met materialen die door fotosynthese steeds weer aangroeien – is een belangrijke strategie om de milieu-impact van de bouwsector te verlagen. Het zorgt niet alleen voor minder CO ₂ -emissies tijdens het productieproces (verdringing), maar ook voor de vastlegging van CO ₂ in bouwwerken.
Circulair doen en gedrag	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	De maatregel «Circulair Doen door kennis, vaardigheden en gedrag» is randvoorwaardelijk om de transitie naar een circulaire economie en klimaatneutrale samenleving te kunnen realiseren en versnellen.
DEI+ circulaire economie	CO ₂ -reductie onbekend; Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie	CO ₂ -reductie onbekend; Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie	Flankerend bij het doorontwikkelen van het circulaire klimaatbeleid. Projecten hebben een van de volgende thema's: recycling van afval, hergebruik van producten (geen afvalstoffen), biobased grondstoffen. Aangemoedigd wordt: recycling, refurbishment en hergebruik van kunststoffen; textiel; meubels en/of matrassen.
Plastics norm	4,2 mondiaal 1,8 nationaal	1,2 mondiaal 0,7 nationaal	Projecten komen alleen in aanmerking als de technologie nieuw is en aantoonbaar tot minder CO ₂ leidt. De maatregel draagt bij aan een versnelde circulaire plasticketen en bevat twee onderdelen: • Programmatische design voor recycleren, gemeenschappelijk onderzoek • Thema duurzame kunststoffen (recycalaat en biogebaseerd) De maatregel is erop gericht primair fossiel plastic te vervangen door recycalaat en biogebaseerd plastic, en zo CO ₂ -reductie in Nederland te realiseren.
Nucleaire veiligheid	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Randvoorwaardelijk voor realiseren CO ₂ -reductie, maar geen CO ₂ -effect op zichzelf	Randvoorwaardelijk voor het behoud van de kernreactor in Borssele, en voor de ontwikkeling van twee nieuwe kernreactoren. Ook draagt het bij aan de uitvoeringscapaciteit van IenW en ANVS.

Tabel behorend bij antwoord 27

Verdeling over Klimaatgeld fondsen kasritme	Totaal	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Waarvan reservering
Subsidieregeling ondersteu- ningsprojecten	49,1	6,9	13,8	11,7	6,3	3,0	3,0	4,5	
Kennisprogramma gemeen- schappelijk onderzoek	37,9	5,0	10,0	12,9	5,0	5,0			17,9
Thema duurzame kunststoffen (recycalaat en biogebaseerd) in DEI+	120,0		8,0	22,0	34,0	30,0	18,0	8,0	80,0
Thema duurzame kunststoffen (recycalaat en biogebaseerd) in VEKI	60,0		4,0	11,0	17,0	15,0	9,0	4,0	40,0
Totaal in EUR miljoen	267,0								137,9