

2021023ds



Kabinet Minister-President  
Ministerie van Algemene Zaken

> Retouradres Postbus 20001 2500 EA Den Haag

p/a: Tweede Kamer der Staten Generaal  
T.a.v. de informateurs dhr. J.W. Remkes en drs. W. Koolmees  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Kabinet Minister-President**

Binnenhof 19  
2513 AA Den Haag  
Postbus 20001  
2500 EA Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

**Onze referentie**


4232726

Datum 29 oktober 2021

Geachte heer Remkes en heer Koolmees,

Bijgaand treft u aan de beantwoording van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van uw verzoek d.d. 18 oktober 2021, kenmerk 202102288.

DE MINISTER-PRESIDENT,  
Minister van Algemene Zaken,  
namens deze,  
De Secretaris-Generaal,

  
drs. G.J. Buitendijk



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bureau Kabinetsformatie  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

Aan de minister-president  
minister van Algemene Zaken  
drs. M. Rutte  
Binnenhof 19  
2513 AA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

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

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2021/278471

**Uw kenmerk**

4230953

Datum 22 oktober 2021  
Betreft Beantwoording vragen formatie 20 oktober 2021

Geachte heer Rutte,

Op 20 oktober heeft u mij gevraagd om ten behoeve van de werkzaamheden van de informateur enkele vragen te beantwoorden. Met deze brief beantwoord ik de vragen en verzoek ik deze u deze door te geleiden aan de informateur. Uiteraard ben ik bereid dit vanuit mijn departement nader toe te laten lichten.

In overleg met de ondersteuning van de informateur is afgesproken het antwoord op de vraag m.b.t. luchtvaart na te zenden. U ontvangt deze zo spoedig mogelijk.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser

## Beantwoording vragen formatie 19 oktober 2021

### Financiële middelen MIRT

**Vraag 1: Hoeveel geld is er incidenteel nodig voor wegwerken achterstand in onderhoud; onderbouwd en uitgesplitst per modaliteit.**

**Antwoord:**

In onderstaande tabel ziet u de stand van het uitgesteld onderhoud bij RWS ultimo 2020 zoals gemeld in het meest recente jaarverslag IenW. In totaal gaat het om circa 1,2 mld. euro. Ter indicatie: in 2020 werd circa 1,7 mld. weggezet voor beheer en onderhoud van de RWS-netwerken. Cijfers voor ultimo 2021 zijn nog niet beschikbaar. De verwachting is dat het volume eind van dit jaar verder is opgelopen met tenminste indicatief 200 mln. Van het uitgesteld onderhoud eind 2020 was €22 mln achterstallig onderhoud (waarbij de assets niet meer voldoen aan de normen).

Volume uitgesteld onderhoud RWS ultimo 2020 (bedragen x C1 mln.)	
Hoofdwegennet	544
Hoofdvaarwegen	487
Hoofdwatersysteem	159
<b>Totaal</b>	<b>1.190</b>

Bron: jaarverslag IenW 2020

Voorwaarde voor het wegwerken van uitgesteld onderhoud is dat de structurele budgetten op orde is gebracht. Anders blijft het uitgestelde onderhoud oplopen. Hierdoor neemt het risico op storingen en stremmingen in de infrastructuur toe. Zie ook de recente publicatie van de AR waarin aandacht wordt gevraagd voor de potentiële oploop van het uitgesteld onderhoud: [Aandachtspunten bij de ontwerpbegroting 2022 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | Kamerstuk | Algemene Rekenkamer.](#)

**Vraag 2: Hoeveel geld is er structureel extra nodig voor beheer en onderhoud; onderbouwd en uitgesplitst per modaliteit.**

**Antwoord:**

RWS

Voor instandhouding van de RWS-netwerken is op basis van de externe toets door PwC in 2020 vanaf 2024 sprake van een tekort van gemiddeld € 1 mld. per jaar (prijspeil 2019). Dit betreft zowel het beheer en onderhoud als de opgave op het gebied van vervanging en renovatie. Ter indicatie: het budget voor beheer en onderhoud is in 2024 circa € 1,1 mld.

Het verschil tussen het beschikbare budget en de budgetbehoefte van gemiddeld € 1 mld. per jaar bij RWS (prijspeil 2019) is gemeld aan de Kamer in december 2020 en juni 2021. Rondom dit bedrag zijn er nog onzekerheden die dit bedrag mogelijk zullen doen toenemen. Het benodigd budget voor cybersecurity, duurzaamheid en klimaatadaptatie maakt geen onderdeel uit van het tekort van € 1 mld. en bedraagt voor RWS naar huidige inzichten € 200 mln. per jaar. Deze posten worden verder gevalideerd.

Actuele inzichten van RWS laten zien dat er ten opzichte van de externe toets door PwC voor de 'boeggolf' aan vervanging en renovatie werkzaamheden meer

nodig is na 2025. Deze nieuwe inzichten zijn nog niet extern gevalideerd. Huidig inzicht is dat het om gemiddeld ca € 200 - 400 mln. tekort per jaar gaat. PwC geeft in haar rapport over RWS geen gevalideerde uitsplitsing per modaliteit. Op basis van realisatiecijfers kan voor beheer en onderhoud bij RWS grofweg uitgegaan worden van:

- o 55% hoofdwegennet;
- o 25% hoofdvaarwegennet;
- o 20% hoofdwatersysteem.

#### ProRail

Voor instandhouding van de netwerken van ProRail is op basis van de externe toets door PwC vanaf 2026 sprake van een tekort van gemiddeld € 200 mln per jaar (prijspeil 2019).

Het benodigd budget voor cybersecurity, duurzaamheid en klimaatadaptatie bedraagt naar huidige inzichten voor ProRail € 180 mln. per jaar. Deze posten worden nader gevalideerd.

Voor ProRail is er sinds december 2020 sprake van actuele inzichten die blijken uit de subsidieaanvraag 2022 voor instandhouding van het spoor.

De instandhoudingskosten nemen onder meer toe als gevolg van toegenomen intensiteit waarmee het spoor wordt bereiden, hogere beheerkosten ICT, en de uitvoering van extra handelingen na aanrijdingen met een persoon en hogere kosten voor het op orde brengen van spoorse infrastructuur in het Rotterdamse havengebied. Hierdoor stijgen de in onderstaande tabel genoemde bedragen met ca. € 165 mln. per jaar voor de periode tot en met 2023 en voor de periode vanaf 2024 structureel met ca. € 110 mln. per jaar. Deze posten worden nader gevalideerd.

#### Toelichting tabel

In onderstaande tabel treft u – naar huidige inzichten - de benodigde bedragen aan. In de tabel wordt onderscheid gemaakt tussen (1) bedragen die zijn gebaseerd op de externe toetsen die zowel voor RWS als ProRail door PwC zijn uitgevoerd en waarover de Kamer eind 2020 is geïnformeerd en (2) de nieuwe nog niet gevalideerde nieuwe inzichten.

Bedragen x € 1 miljoen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	struc
Instandhouding RWS   validatie PWC	250	250	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Instandhouding ProRail   validatie PWC					200	200	200
RWS   Aanvullend: duurzaamheid, klimaatbuust uitvoeren en cyberveiligheid.			200	200	200	200	200
RWS Inlopen uitgesteld onderhoud	200	300	300	300	300		
RWS VenR-prognose <sup>1</sup>				300	300	300	300
ProRail   Aanvullend: duurzaamheid, klimaatbuust uitvoeren en cyberveiligheid.	35	80	115	130	180	180	180
ProRail actuele inzichten	165	165	110	110	110	110	110
<b>Totaal<sup>2</sup></b>	<b>650</b>	<b>795</b>	<b>1725</b>	<b>2040</b>	<b>2290</b>	<b>1990</b>	<b>1990</b>

<sup>1</sup> Bandbreedte € 200-400 mln.

<sup>2</sup> Voor zowel Rijkswaterstaat en ProRail geldt dat in de bovenstaande reeksen (nog) niet is voorzien voor aanvullende productiecapaciteit. De maakbaarheid is daarnaast een belangrijk aandachtspunt.

**Vraag 3: Welke structurele intensivering in het MIRT / MF is nodig om nader omschreven ambities ten aanzien van bereikbaarheid en infrastructuur (bijv. ten aanzien van lightrail; internationale spoorverbindingen; bereikbaarheid nieuwe woningbouwlocaties; etc.) te kunnen realiseren?**

**Antwoord:**

Voor een structurele investering zijn onderstaande bedragen nodig:

Bedragen x C 1 miljoen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	struc
Aanleg (prioritaire mobiliteitsopgaven)	0	500	1.000	1.500	1.500	1.500	1.500

*Toelichting tabel*

De mobiliteit neemt op veel plekken in Nederland toe, tot zo'n 30% meer verkeer richting 2040. In de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA-2021) is op basis van o.a. de groei van economie en demografie een beeld geschetst van de opgave in het mobiliteitsdomein na uitvoering van het huidige weg, spoor en vaarwegprogramma. Het beeld laat zien dat zowel ten aanzien van bereikbaarheid en veiligheid grote knelpunten worden verwacht als het Rijk niet bereid is om extra te investeren. Een belangrijke voorwaarde is dat stikstof geen belemmering meer vormt voor deze opgave.

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021)<sup>3</sup> voorspelt dat op alle netwerken knelpunten bestaan en ontstaan. Daarbij dient per gebied en corridor de inzet nader te worden bepaald, net als op het internationale spoornetwerk<sup>4</sup>. De maatregelen variëren daarin van slimme technische oplossingen tot oplossingen, zoals een infra-uitbreiding om resterende bottlenecks weg te nemen. Maatregelen hebben direct impact op de reiziger en goederenvervoerders door focus op de majeure opgaven. Uitwerking vindt plaats in gebiedsprogramma's met als doel het vergroten van bereikbaarheid, veiligheid en robuustheid. Dit is maatwerk per gebied (ruraal en stedelijk). Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn:

- Verbeteren van veiligheid van hoofd- en onderliggende infrastructuur: maatregelen veilig inrichting berm N-wegen, overwegenaanpak spoor. Voorbeelden: de N65 tussen Vught en Berkel-Enschot; N44 tussen Wassenaar en Den Haag; N14 tussen noordkant van Den Haag en de A4 bij Leidschendam; N3 tussen A15 Papendrecht en A16 Dordrecht; de N9 tussen Alkmaar en Den Helder; en de N35 tussen Zwolle en Wierden.
- Versterken stedelijk netwerk Nederland: oplossen grootste bottlenecks weg en spoor. Voorbeelden: doorgroei hoogfrequent spoorvervoer op de trajecten vanuit Oost- en Zuid-Nederland naar de Randstad (en extra treinen tussen G4). En daarnaast de samenhangende wegproblematiek op de netwerkdereidelen: IJmond-Schiphol-Amstelveen (A9-corridor), Ring Amsterdam (A10), Almere 't Gooi (A6/A27), Randweg Eindhoven (A2), en 's-Hertogenbosch-Nijmegen (A50).
- Versterken bereikbaarheid minder stedelijk gebied: inzet vraaggeoriënteerd aanbod. Voorbeelden: Strecken van buslijnen (minder vaak stoppen, wel hoge frequentie) in combinatie met hubs en stapelen van voorzieningen. Hier is in Noord-Nederland al ervaring mee opgedaan.

<sup>3</sup> Zie ook: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/06/29/integrale-mobiliteitsanalyse-2021>

<sup>4</sup> Zie ook toekomstbeeld OV 2040: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst>

Daarnaast vraaggeoriënteerd aanbod, zoals de zorgtaxi of de belbus. En tot slot snelfietsroutes in het landelijke gebied.

- Doorzetten aanpak slim en duurzaam. Voorbeelden: inrichten mobiliteitshubs en maatregelen fiets.
- Impuls goederenvervoer: vaarwegen, knelpuntenaanpak en transitie naar CO2-neutraal. Voorbeelden: Aanpak goederencorridor Zuid/Oost (bijv. weg: A15-corrider, spoor: goederenroute Rotterdam - Noord-Oost Europa, vaarweg: bodemerrosie Waal en sluis Grave), digitalisering van het goederenvervoer, wegnemen sluisknelpunten vaarwegen, waarborgen van de bevaarbaarheid van de rivieren, reduceren van emissies door de binnenvaart en binnenhavens, faciliteren 740m goederentreinen en buisleidingen van Rotterdam naar Chemelot.

Desgewenst kan hier nadere toelichting op gegeven worden.

Met de verhoging van de aanlegbudgetten met de bedragen in voorgaande tabel kunnen niet alle hierboven genoemde mobiliteitsopgaven aangepakt worden, prioritering met behulp van de MIRT spelregels blijft noodzakelijk. Daarbij is hierin ook niet voorzien in de langjarige kosten voor instandhouding van de infrastructuur. Met deze bedragen kunnen grote schaa sprongen, zoals ook ingediend voor de eerste tranche Nationaal Groeifonds (NGF), nog niet worden bekostigd. Met de bestaande reservering in het Nationaal Groeifonds en mogelijkheden van cofinanciering kunnen dus ook de projecten in regio Amsterdam en Rotterdam-Den Haag niet uitgevoerd worden. Er is geen ruimte in de regulier begroting van IenW (Mobiliteitsfonds). De benodigde aanvullende middelen zijn opgenomen bij paragraaf 2.2 (woningbouw en mobiliteit) – zie onder.

Tot slot ziet IenW zich geconfronteerd met budgettaire risico's waarvoor mogelijk nog dekking nodig is, waaronder de kosten die gemoeid zijn met het opvangen van tegenvallers bij lopende projecten (oa Zuidas), mede als gevolg van de stikstofproblematiek. Desgewenst kan dit nader worden toegelicht.

#### *Aanpak klimaatverandering/ waterkwaliteit*

De benodigde structurele reeks van € 1,5 mld. is exclusief de opgave op het gebied van klimaatverandering en waterkwaliteit. Voor de noodzakelijke aanpak van de gevolgen van klimaatverandering (zoals de droogte van de afgelopen drie jaren en de overstromingen in Limburg dit jaar) en de aanpak van waterkwaliteit/KRW kan de volgende cumulatieve reeks worden gegeven.<sup>5</sup>

Bedragen x € 1 miljoen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	struc
Aanpak klimaatverandering/ waterkwaliteit	100-150	250-300	450-500	600-650	600-650	600-650	300-350

#### *Woningbouw*

Binnen het IMA is er rekening gehouden met de demografische groei. De kosten van bereikbaarheid zijn echter afhankelijk van de locatie van de grootschalige woningbouwlocaties. Binnen het IMA zijn er ook geen grote schaa sprongen op het gebied van infra opgenomen. Afhankelijk van de ambities op het gebied van woningbouw (14 grootschalige locaties, met op deze locaties 440.000 nieuwe woningen tot en met 2040), kunnen er daarom extra pakketten gemaakt worden waar ook de kosten voor de bereikbaarheid van deze nieuwe woningbouwlocaties onderdeel van uitmaken.

<sup>5</sup> Deze aanpak richten zich op het hoofdwatersysteem. In het stikstof-fiche (LNV) zijn de kosten opgevoerd van grootschalig herstel van beekdalen op zandgronden, wat nodig is om daar de doelen van de Kaderrichtlijn Water te realiseren en een bijdrage te leveren aan de doelen Natura 2000.

- Om de woningen in de veertien grootschalige woningbouwgebieden (200.000 woningen tot 2030) te realiseren zijn infrastructuurinvesteringen in OV-schaalsprongen en regionale en lokale infrastructuurmaatregelen essentieel (Pakket A). Ook zijn er investeringen nodig voor het dekken van de onrendabele toppen van deze gebieden (uitplaatsing bedrijven, klimaatadaptatie, groen, openbare voorzieningen etc.). Zonder de ontsluiting en de investeringen in de onrendabele toppen komt de woningbouw in deze gebieden niet of veel beperkter tot stand.
- Om versnelling van de woningbouwopgave (Pakket B) buiten de 14 gebieden op gang te brengen zijn middelen (Woningbouwimpuls) nodig om de realisatie van woningbouw op kortere termijn op tempo te brengen en te houden. Hierbij wordt gestreefd zoveel mogelijk betaalbare woningen te bouwen. De publieke middelen zijn nodig voor onrendabele toppen die niet gedekt worden uit de grondexploitatie en middelen voor kleine maatregelen aan de Rijksinfrastructuur zoals afritten, fietsenstallingen en stations.

Bedragen x C 1 miljoen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	struc
Pakket woningbouw A) Grootschalige infrastructuur tbv stedelijke regio's	0	250	500	700	700	700	700
Pakket woningbouw B) Kleine en tijdelijke maatregelen infrastructuur	0	50	150	200	200	200	200

*NB De in de tabel genoemde bedragen betreffen het IenW deel exclusief de benodigde bedragen voor woningbouw BZK en ophoging BDU, gemeentefonds en provinciefonds tgv. investeringen in lokale en regionale infrastructuur. Deze investeringen moeten dan ook in samenhang met de investeringen voor woningbouw worden gezien.*

*NB Financiën geeft hierbij mee dat de exacte omvang van de benodigde woningbouw (circa 1 miljoen woningen) nog in beweging is en daarmee ook de benodigde bedragen voor de bijbehorende infrastructuur.*

#### **Samenwerking Rijk-regio op het terrein van infrastructuur**

**Vraag 4: Is het in het MIRT-proces voor regio's mogelijk om (op basis van veranderende politieke inzichten of nieuwe ontwikkelingen) alternatieve oplossingen in discussie te brengen, zonder dat zij hun toezeggingen uit het MIRT verliezen? Is de systematiek aan te passen zodat dat wel kan? (Aanleiding is de discussie rond de A27 bij Utrecht)**

#### **Antwoord:**

In algemene zin wel. Een voorkeursvariant wordt altijd samen met de regio opgesteld. Of het voor regio's vervolgens mogelijk is om nog alternatieve oplossingen in te brengen, is afhankelijk van de MIRT-fase waarin de opgave of het project zich bevindt en de bijbehorende juridische status. Algemeen geldt dat naarmate projecten verder zijn uitgewerkt er steeds minder de mogelijkheid is om alternatieve oplossingen in discussie te brengen:

- Voor Tracébesluiten die al zijn vastgesteld is dit juridisch gezien niet mogelijk. Deze zijn onherroepelijk en in realisatie of ze liggen nog voor bij de rechter. Indien alternatieven onderzocht worden, ondermijnt dat de procespositie bij de Raad van State. Als daartoe aanleiding is, dan zal teruggedaan moeten worden naar een eerdere MIRT-fase en moet eerdere bestuurlijke besluitvorming worden heroverwogen. Dit zal onvermijdelijk leiden tot vertraging, extra kosten, gevolgen voor woningbouw,

geluidsmaatregelen, etc. Dit is zowel in juridische als bestuurlijke zin een verregaand traject.

- Voor projecten waarvoor nog geen Tracébesluit is vastgesteld, kan een nieuwe bestuurlijke afspraak worden gemaakt over de voorkeursbeslissing met gebruik van de middelen uit de bestaande reservering die met de nieuwe afspraak wordt aangepast. Hoewel dit juridisch minder verregaande gevolgen heeft, zal dit in ieder geval in bestuurlijke zin als ingrijpend ervaren worden.

Voor specifiek A27/A12 Ring Utrecht geldt dat de planuitwerkingsfase is afgerond en het Tracébesluit is genomen. Er is nog geen onherroepelijk Tracébesluit, deze ligt nu voor bij de rechter.

**Achtergrond:**

- Het MIRT proces doorloopt een aantal fasen in samenwerking tussen Rijk en regio:
  - o Ten eerste (optioneel) de voorbereidingsfase (onderzoek naar opgave, uitmondend in startbeslissing). Na de voorbereidingsfase neemt het bevoegd gezag de Startbeslissing, waarna de verkenningsfase begint.
  - o In de verkenningsfase wordt middels trechtering van alternatieven toegewerkt naar een bestuurlijke Voorkeursbeslissing waarin wordt besloten één voorkeursalternatief verder uit te werken in de planuitwerkingsfase.
  - o In de planuitwerkingsfase wordt de bestuurlijke voorkeursbeslissing verder uitgewerkt tot een Projectbeslissing waarin de scope van het project, de realisatieperiode, de bekostiging, de verdeling tussen partijen en de marktbenadering vastgesteld worden.
  - o In de realisatiefase wordt het project uitgewerkt en wordt toegewerkt naar de Opleverbeslissing.
- A12/A27 Ring Utrecht heeft de planuitwerkingsfase afgerond en wacht alleen op een uitspraak van de Raad van State over het Tracébesluit.
- Een belangrijk aandachtspunt in het realiseren van projecten en programma's in het MIRT is de samenhang tussen de bestuurlijke en juridische dimensie van de besluitvorming. De MIRT-spelregels faciliteren bestuurders om tot *bestuurlijke* afstemming over de besluitvorming te komen. De bevoegde overheid neemt vervolgens, in lijn met de toepasselijke wettelijk verplichtingen, het besluit in juridische zin.
- Het besluit in juridische zin is in het geval van de A12/A27 Ring Utrecht (waar de verbreding A27 onderdeel van is) het door het Rijk genomen Tracébesluit (december 2020).

**Luchtvaart**

**Vraag 5: Wat is stand van zaken t.a.v. vergunningen Schiphol en Lelystad? Welke procedures, handhavingsverzoeken en sommaties lopen er? Wat zijn mogelijke consequenties van deze procedures? Welke juridische handelingsperspectieven zijn er voor de overheid?**

**Antwoord:**

PM ANTWOORD VOLGT LATER



## Omvorming ProRail

**Vraag 6: Wat is stand van zaken t.a.v. omvorming ProRail tot ZBO? Wat zijn de consequenties van doorzetten van de omvorming en wat zijn de consequenties van het stopzetten ervan.**

**Antwoord:**

### *Stand van zaken*

Het wetsvoorstel waarmee ProRail wordt omgevormd tot publiekrechtelijk ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid is in de Tweede Kamer aangemeld voor plenair debat. Na het aftreden van het kabinet Rutte III is het wetsvoorstel controversieel verklaard. De lagere uitvoeringsregelgeving is gereed en kan na accordering van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer (voor zover noodzakelijk) ter advisering aan de Raad van State worden voorgelegd.

Parallel aan de wetsbehandeling zijn ProRail en IenW gestart zich voor te bereiden op de implementatie. Voor zover mogelijk hebben ProRail en IenW deze voorbereidingen tijdens de demissionaire status van het kabinet in nauwe samenwerking voortgezet (uitwerken van samenwerkingsvisie, planning- & controlcyclus, governance, publieke regelgeving die op ProRail van toepassing wordt etc.).

De financiële verwerking van de omvorming was reeds in de begroting opgenomen met het oog op de beoogde inwerkingtreding per 1-1-22. In de begroting 2022 wordt dit doorgeschoven. Er is aan de randvoorwaarde voldaan dat de omvorming niet leidt tot extra kosten voor derden en niet ten koste gaat van investeringen in het spoor.

### *Consequenties doorzetten*

Conform huidig kabinetsbeleid wordt met de omvorming van ProRail gerealiseerd dat de publieke taak van de spoorwegbeheerder, die met ca. 2 mld. publiek geld per jaar gefinancierd wordt, publiekrechtelijk geborgd en aangestuurd wordt. Afronding van de omvorming van ProRail BV tot ZBO is randvoorwaardelijk om gesteld te staan voor de toekomstige opgaven binnen de vitale spoorsector. Het huidige complexe sturingsmodel maakt met de omvorming tot zbo plaats voor een eenduidiger, scherper, integraler en eenvoudiger sturings- en verantwoordingsarrangement.

De informatiepositie van de verantwoordelijk bewindspersoon verbetert en daarmee ook die van de Kamer. Anders dan het vennootschapsrecht kent de Kaderwet ZBO's namelijk geen belemmeringen om informatie met de minister en Tweede Kamer te delen.

Al sinds 2016 wordt er door IenW en ProRail aan de omvorming gewerkt, sinds 2018 in een gezamenlijk programma. De afgelopen jaren zijn flinke stappen gezet in verbetering van de samenwerking en het beter betrekken van de kennis en ervaring van de uitvoering bij beleidsontwikkeling. Alleen met afronding van de omvorming wordt dit in de structuur verankerd.

Bij doorzetten van de omvorming wordt gebruik gemaakt van het huidige momentum: juist nu de prestaties goed zijn en ProRail samen met IenW op constructieve wijze invulling geeft aan de omvorming, is het mogelijk om de structurele veranderingen door te voeren waarmee toekomstige mobiliteitsopgaven gezamenlijk het hoofd kunnen worden geboden.

#### *Consequenties stopzetten*

ProRail niet omvormen betekent een keuze voor handhaving van de privaatrechtelijke BV-vorm en de grotere afstand tussen uitvoering en beleid. Daardoor blijft ProRail vanuit het vennootschapsrecht gehouden besluiten te toetsen aan het belang van de vennootschap. Dit belang kan wringen met de publieke belangen.

Het publieke belang blijft dan onvoldoende geborgd. Zo is het aandeelhouderschap, wat van origine meer bedoeld is om te sturen op rendement, een moeilijk construct om een goede samenwerking en grip op het functioneren van de organisatie mee te realiseren. Er wordt bij stopzetten van de omvorming dus niet in een volwaardige sturingsdriehoek gewerkt en veel blijft dan afhankelijk van goede persoonlijke relaties.

Het positioneringsvraagstuk van ProRail is de laatste jaren meermaals opgekomen. Indien de omvorming wordt stopgezet, is de verwachting dat dit positioneringsvraagstuk op een later moment opnieuw opkomt.

### Vraag DGLM: Deel 1 Schiphol

1. Wat is stand van zaken t.a.v. vergunning Schiphol?
2. Welke procedures, handhavingsverzoeken en sommaties lopen er?
3. Wat zijn mogelijke consequenties van deze procedures?
4. Welke juridische handelingsperspectieven zijn er voor de overheid?

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IenW/BSK-2021/284300

### LVB NNHS en natuurvergunning

1. Op 19 april 2021<sup>1</sup> is de Kamer geïnformeerd over de consequenties van het controversieel verklaren van het wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (hierna: LVB) en het (vervolg)proces. Met deze wijziging van het LVB wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven van de regels van het zogenaamde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Het NNHS is het systeem waarbij vliegtuigen de banen gebruiken op Schiphol die per saldo zo min mogelijk mensen hinder geven van het vliegtuiggeluid ('strikt preferentieel baangebruik'). De uitgangspunten van dit nieuwe stelsel zijn sinds 2015 in de wet luchtvaart opgenomen maar het LVB dat dit stelsel in zijn volledigheid legaliseert is nog niet verankerd.

Kort na 2015 ontstond vertraging in het proces om tot een LVB te komen omdat gekozen werd om de geluidseffecten te berekenen met een nieuwe Europese en meer verfijnde rekenmethode dan tot die tijd werd gebruikt. In 2019 is door het wegvallen van de PAS verdere vertraging ontstaan. Na een handhavingsverzoek heeft de minister van LNV aan Schiphol opgedragen een natuurvergunning aan te vragen. Dit heeft een direct relatie met het LVB omdat daarin ook een beoordeling moet worden gegeven over de effecten op de natuur.

De verankering van het LVB is belangrijk omdat anders sprake blijft van een rechtsvacuüm. Op dit moment wordt namelijk op Schiphol al wel gevlogen volgens de regels van het NNHS inclusief de maximale capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen. Dit in combinatie met het hierboven genoemde anticiperend handhaven door ILT. De handhaving is zo ingericht omdat het NNHS per saldo minder hinder veroorzaakt voor omwonenden. Uit het oogpunt van rechtszekerheid is het echter wel nodig om dit stelsel via wet- en regelgeving te legaliseren. Ook door de Kamer is hierop aangedrongen.

In de brief van 19 april is toegezegd dat de Kamer rond de zomer de Nota van Antwoord toegezonden zou krijgen met daarin de beantwoording van de zienswijzen en de verwerking van het advies van de Commissie voor de m.e.r., zodat deze stukken betrokken kunnen worden bij de voorhangprocedure. Het is nog steeds het doel om op zo kort mogelijke termijn het LVB NNHS te verankeren. Er is echter samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning die door Schiphol als initiatiefnemer is aangevraagd - waarvoor de minister van LNV het bevoegd gezag is - en het LVB.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 406

Omdat dit een complexe vergunningprocedure betreft, mede in relatie tot stikstof, en het feit dat er nog beroep en hoger beroep open staat tegen de vergunningverlening is de verwachting dat het nog lange tijd kan duren voordat een vergunning onherroepelijk is. Het is én belangrijk dat de rechtsgang zijn eigen traject en zorgvuldigheid kent maar er wordt ook gehecht aan de rechtsbescherming voor omwonenden en rechtszekerheid voor Schiphol. Daarom wordt parallel aan het natuurvergunningstraject een aantal juridische alternatieven onderzocht.

2. In algemene zin geldt dat er altijd een aantal procedures loopt rondom de luchthaven Schiphol. In het licht van bovenstaande worden de volgende procedures onder de aandacht gebracht:
  - (a) De Nederlandse Staat heeft op 30 augustus jl. namens de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder ("RBV") een sommatiebrief ontvangen. In de sommatiebrief eist RBV namens omwonenden dat de Nederlandse overheid maatregelen treft om overlast, uitstoot en gevaren van vliegverkeer op Schiphol drastisch terug te brengen. Volgens RBV is dat alleen mogelijk door het aantal vliegtuigbewegingen terug te brengen. Als de Nederlandse overheid daar niet toe bereid is, is RBV voornemens om de kwestie voor te leggen aan de civiele rechter. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft toegezegd uiterlijk 9 november a.s. inhoudelijk te reageren op de sommatiebrief.
  - (b) Een aantal bewoners heeft in 2020 bij het ministerie van IenW schade geclaimd als gevolg van het anticiperend handhaven. Deze procedure loopt nog.
  - (c) Er is zeer recent een beroepsprocedure gestart bij de rechtbank tegen een besluit van de ILT om niet handhavend op te treden tegen Schiphol bij de overschrijding van geluidsnormen. De ILT heeft dit handhavingsverzoek afgewezen.
3. Totdat er duidelijkheid is over de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning kunnen geen stappen worden gezet in het proces richting een definitief LVB. Dit komt omdat de Nota van Antwoord tot die tijd niet definitief kan worden afgerond omdat de stukken onderbouwend aan de vergunningprocedure ook onderdeel uitmaken van het MER en de Nota van Antwoord. De voorhangprocedure in de Kamer loopt nog.
4. Er wordt parallel aan het natuurvergunningstraject (waarin de minister van LNV een onafhankelijke rol heeft) een aantal alternatieven onderzocht die kunnen leiden tot vaststelling van het LVB en bijbehorende juridische zekerheid geven.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IenW/BSK-2021/284300

**Toelichting**

Nvt.

**Financiële consequenties**

Nvt.

**Tijdsaspecten**

Nvt.

### Vraag DGLM: Deel 2 Lelystad

1. Wat is stand van zaken t.a.v. vergunning Lelystad?
2. Welke procedures, handhavingsverzoeken en sommaties lopen er?
3. Wat zijn mogelijke consequenties van deze procedures?
4. Welke juridische handelingsperspectieven zijn er voor de overheid?

1. Voor **45.000 vliegtuigbewegingen** loopt het legalisatietraject van de in het kader van het PAS ingediende melding door Lelystad Airport ('PAS-melding'). Momenteel vindt de verificatie van de PAS-melding plaats door het bevoegd gezag LNV, zoals aangegeven in de kamerbrief van 24 april 2020<sup>2</sup>. De PAS-melding voor Lelystad Airport voldoet aan de criteria om in aanmerking te komen voor legalisatie, zie hiertoe de Kamerbrief van 13 november 2019<sup>3</sup>. In de Kamerbrief van 16 december 2019<sup>4</sup> heeft het kabinet aangegeven dat - alle meldingen die hieraan voldoen - door de overheid gelegaliseerd worden. Dit om zo initiatiefnemers zekerheid te bieden. Met de PAS melding (conform stikstofberekeningen actualisatie van het MER 2018) werd voldaan aan de vereisten van de Wet natuurbescherming. Het Kabinet heeft toegezegd dat ten tijde van het PAS gemelde activiteiten niet worden belemmerd in de voortgang.

Ten behoeve van de afronding van de voorhang van het wijzigingsbesluit voor 45.000 vliegtuigbewegingen in de Eerste en Tweede Kamer is zekerheid nodig over de vergunbaarheid. Dit betekent dat op korte termijn duidelijkheid nodig is over de legalisatie van de melding. Met het huidig beschikbare bronmaatregelenpakket kan naar verwachting niet eerder dan in 2023/2024, via dit legaliseringstraject, tot een vergunbare situatie voor Lelystad Airport worden gekomen voor 45.000 vliegtuigbewegingen. Om sneller tot zekerheid te komen is kan ervoor gekozen worden om ruimte toe te kennen uit het nationale bronmaatregelenpakket.

Omdat niet duidelijk is wanneer een definitieve natuurvergunning kan worden afgegeven voor 45.000 vliegtuigbewegingen, heeft Lelystad Airport als tussenoplossing een natuurvergunning aangevraagd voor **10.000 vliegtuigbewegingen** gebruik makend van de stikstofruimte van Schiphol. Hierover is de Kamer per brief geïnformeerd<sup>5</sup>. Deze ruimte van Schiphol is nog niet zeker gesteld aangezien ook het vergunning proces voor Schiphol nog loopt. Een alternatieve oplossing is dat, vooruitlopend op een natuurvergunning voor 45.000 vliegtuigbewegingen, voor 10.000 vliegtuigbewegingen een garantie wordt geregeld via het legalisatietraject of het nationale bronmaatregelenpakket. Dit vraagt op dit moment minder depositieruimte uit het bronmaatregelenpakket en is op korte termijn eenvoudiger te realiseren.

2. In algemene zin geldt dat er altijd een aantal procedures loopt rondom de luchthaven Lelystad. In het licht van bovenstaande worden de volgende procedures onder de aandacht gebracht: (a) Mobilisation for the Environment (MOB) heeft in september 2019 voor Lelystad airport een handhavingsverzoek ingediend vanwege het ontbreken van de

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IenW/BSK-2021/284300

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 334, nr. 82

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 334, nr. 1

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 334, nr. 25

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 31 936, nr. 839

<p>natuurvergunning; (2) Stichting Red de Veluwe heeft ook een handhavingsverzoek voor Lelystad airport ingediend; (3) Er zijn duizenden stuitingsbrieven ingediend om het recht te behouden om later eventuele schade als gevolg van de wijziging van het luchthavenbesluit te kunnen verhalen.</p> <p>3. Beide handhavingsverzoeken zijn door de minister van LNV afgewezen. Wel is Lelystad Airport aangezegd een natuurvergunning aan te vragen. In februari 2021 is door de Minister van LNV een ontwerp-natuurvergunning afgegeven voor 10.000 vliegtuigbewegingen gebruikmakend van de stikstofruimte van Schiphol.</p> <p>4. Er is duidelijkheid (en zekerstelling) vereist over een oplossing voor de stikstofdepositie die samenhangt met een luchthavenbesluit voor 45.000 vliegtuigbewegingen. Alternatief kan zijn om eerst voor 10.000 vliegtuigbewegingen stikstofruimte zeker te stellen voor de natuurvergunning via het legalisatietraject of het nationale bronmaatregelenpakket als tussenstap met zekerheid over een natuurvergunning voor 45.000 vliegtuigbewegingen.</p> <p>Er is een politiek besluit nodig om de luchthaven voor groot commercieel verkeer te openen. Dit politieke besluit is niet mogelijk zonder duidelijkheid over een stikstofoplossing.</p>	<p><b>Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</b></p> <p><b>Ons kenmerk</b> IenW/BSK-2021/284300</p>
<p><b>Toelichting</b> Nvt.</p>	
<p><b>Financiële consequenties</b> Nvt.</p>	
<p><b>Tijdsaspecten</b> Nvt.</p>	