Vraagnummer	Vraag en Antwoord
1	**Vraag:** Wat is de stand van zaken ten aanzien van de personele en financiële tekorten bij de NS? **Antwoord:** In 2022 heeft NS een integrale aanpak opgesteld om het personeelstekort en de impact daarvan voor de reizigers zoveel mogelijk te verkleinen. NS geeft aan dat de ontwikkeling van de capaciteit bij conducteurs en machinisten goed is. De capaciteit van conducteurs en machinisten is op dit moment voldoende om de dienstregeling te kunnen rijden. Bij machinisten ziet NS voor de komende jaren wel een grote opleidingsbehoefte voor onder andere de introductie van ERTMS en de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). Bij medewerkers Veiligheid en Service en bij monteurs ziet NS nog tekorten. NS blijft zich met de integrale aanpak personeelstekorten continu inzetten om ook de capaciteit van deze specifieke groepen te vergroten. Het meest recente overzicht van de financiële situatie van NS is te lezen bij de halfjaarcijfers over 2023, zoals door NS gepubliceerd op 10 augustus 2023. In de Kamerbrief van 17 november 2023[1] is de Staatssecretaris van IenW uitgebreider ingegaan op de financiële positie van de vervoerders in het Nederlandse ov-stelsel, waaronder NS. Voor 2023 heeft het kabinet een gezamenlijk transitievangnet met de decentrale overheden afgesproken, waarvan ook een deel voor NS is bestemd. Hiermee wordt beoogd de reiziger een voldoende, veilig en betrouwbaar ov te bieden en de ov-sector de noodzakelijke transitie te laten maken naar het ‘nieuwe normaal’ na de coronacrisis, uiterlijk in 2024. In 2024 verstrekt het kabinet een eenmalige vergoeding aan NS om eenmalig een tariefstijging te voorkomen en de herijking van het studentenreisproduct te compenseren. Het is de verantwoordelijkheid van NS om de bedrijfsvoering zo optimaal mogelijk in te richten, gegeven de nieuwe reizigersontwikkelingen en de afspraken die tussen NS en het kabinet zijn gemaakt. [1] Kamerstuk 23 645, nr. 811
2	**Vraag:** Welk financieel risico voorziet u bij de uitvoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)? **Antwoord:** Met de achttiende voortgangsrapportage ERTMS van 3 april 2023 is aangegeven dat de herijking van de kostenraming laat zien dat de kosten tot 2031 afgerond €1,5 miljard (prijspeil 2022) hoger liggen dan het in deze periode beschikbare programmabudget[1]. Daarnaast worden in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages ERTMS de belangrijkste financiële risico’s en onzekerheden (met een waarde van meer dan € 10 mln) benoemd en toegelicht. In de meest recente 19e voortgangsrapportage ERTMS van 9 november 2023[2] zijn als grootste financiële risico’s benoemd en toegelicht: extra programmakosten, extra kosten voor de werkzaamheden rondom emplacement Venlo, onzekerheden rond de ombouw van aannemersmaterieel en risico's op het vlak van systeemintegratie.

[1] Kamerstuk 33652, nr. 88
[2] Kamerstuk 33652, nr. 90, paragraaf 8.3

3 **Vraag:**
Hoe verklaart u de relatief korte periode waarin het tekort binnen het ERTMS-project enorm is toegenomen?

Antwoord:
In de afgelopen jaren is meer inzicht ontstaan in de omvang van de opgave. Sinds het Kabinetsbesluit ERTMS in 2019 zijn tientallen projectplannen nader uitgewerkt en waar relevant aanbesteed. De daarbij ontstane voortschrijdende inzichten ten aanzien van de implementatieopgave, planning, risico's en kosten zijn met de herijking verwerkt. Aanvullend kunnen de voorziene meerkosten worden verklaard door gewijzigde omstandigheden (zoals problemen op de leveranciersmarkt, significante krapte op de arbeidsmarkt, gevolgen van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne) en doordat de complexiteit van de implementatieopgave nu groter wordt ingeschat dan ten tijde van de Programmabeslissing in 2019[1].

Er wordt toegewerkt naar een robuustere en efficiëntere aanpak om de financiële problematiek tegen te gaan. Hiermee kan naar verwachting bij elke toekomstige tranche worden ingezet op een snellere uitrol, mede op basis van nuttige innovaties, waarbij tempo en budget op elkaar worden afgestemd. Dit draagt bij aan de implementatie én beheersing van ERTMS. De herijking die nu plaatsvindt is daarbij een belangrijke stap. Zoals aangegeven in, onder andere, de 19e Voortgangsrapportage ERTMS[2] is het streven om alle voorbereidingen hiervoor in 2024 af te ronden zodat een volgend kabinet hierover kan besluiten.

[1] Kamerstukken II 2018/19, 33652, nr. 65
[2] Kamerstuk 33652, nr. 90

4 **Vraag:**
Welk budgetplafond hanteert u inzake ERTMS?

Antwoord:
Voor het programma ERTMS is in de begroting 2024 van het Mobiliteitsfonds op artikel 17.07 het beschikbare programmabudget opgenomen. In tabel 59 is opgenomen dat er momenteel €2.834 mln voor Aanleg en €93 mln voor Planning en studies beschikbaar is inzake ERTMS (prijspeil 2023).

5 **Vraag:**
Welke maatregelen treft u om de budgetspanning op het ERTMS-project te verkleinen?

Antwoord:
In de brief bij de 19e voortgangsrapportage[1] is aangegeven dat er in 2024 voorstellen zullen worden gedaan op welke wijze de implementatie én beheersing van ERTMS verbeterd kan worden door te komen tot een aanpak die het meest kostenefficiënt en doelmatig is voor Nederland. De eerste gedachtegangen zijn in genoemde voortgangsrapportage opgenomen.

Zoals in deze brief aangegeven, is de verwachting dat er op korte termijn geen

aanzienlijke besparingen gerealiseerd kunnen worden. De druk op de mijlpalen, de aanzienlijke budgetspanning tot 2031 en het stijgende risicoprofiel geven aan dat bijstelling van de aanpak nodig is. Er wordt daarom op dit moment onderzocht wat het opbrengt als de sector zich concentreert op de ingebruikname van de eerste paar baanvakken en de voorbereidingen van de laatste baanvakken van het programma later oppakt. Hierdoor kan niet alleen budget, maar vooral ook tijd, capaciteit en aandacht worden vrijgespeeld voor het hier en nu.

[1] Kamerstuk 33652, nr. 90

6 **Vraag:**
Wat is er concreet, zowel financieel als beleidsmatig, voor nodig om de maximumsnelheid op de autosnelwegen terug te verhogen naar 130 kilometer per uur, ook in relatie tot stikstof? Graag een gedetailleerd antwoord.

Antwoord:
Samenvattend is nodig dat de bebording langs de betreffende trajecten wordt aangepast. Daaraan voorafgaand moet een verkeersbesluit zijn genomen waarin onder andere wordt getoetst op de geluidproductieplafonds, moeten de effecten van toename van stikstofuitstoot op natuur worden getoetst en zal een natuurvergunning verkregen moet zijn. Daarvoor zal nodig zijn om overeenkomsten te sluiten met ondernemers die vrijwillig hun activiteiten beëindigen om de depositie van stikstof te reduceren. Deze besluiten staan voor belanghebbenden open voor bezwaar en beroep bij de rechter.

Om een natuurvergunning te verkrijgen, zal het naar verwachting noodzakelijk zijn om extern te salderen: overeenkomsten sluiten met (naar verwachting vele tientallen) ondernemers verspreid over het land die vrijwillig hun activiteiten wijzigen of beëindigen om depositie van stikstof te reduceren. Het is niet bekend of er voldoende ‘saldogevers’ gevonden kunnen worden.

Snelheidsverhoging leidt tot een aantal effecten die raken aan het (al dan niet) kunnen behalen van vigerende beleidsdoelen, waarbij een afweging nodig is over het al dan niet mitigeren van die effecten. Deze effecten zijn stijging van het aantal verkeersslachtoffers, alsmede stijging van de uitstoot van geluid, fijnstof, stikstof en CO2. Daarnaast staat tegenover het effect van een kortere reistijd bij rustige omstandigheden. Bij drukke omstandigheden kan juist sprake zijn van meer reistijdverlies door congestie en afname van de reistijdzekerheid omdat bij een verhoging van de maximumsnelheid (een beperkte) capaciteitsreductie ontstaat.

De kosten voor snelheidsaanpassing zouden nader in beeld moeten worden gebracht en bestaan uit aanpassen van bebording, geluidsmaatregelen, mitigerende maatregelen met betrekking tot stikstof, procedurele kosten (onderzoeken, procedures voor besluiten, rechtszaken, communicatie) en, indien gewenst, mitigerende maatregelen voor verkeersveiligheid. Binnen de huidige reguliere budgetten van IenW op het Mobiliteitsfonds en begrotingshoofdstuk XII is momenteel geen ruimte om deze kosten te dekken.

Naar aanleiding van uw verzoek om een gedetailleerd antwoord, is een

uitgebreider antwoord opgenomen in de bijlage.

7 **Vraag:**
Kunt u het bestedingsplan voor het programma voor vergroening van het reisgedrag (totaal 265 miljoen euro) aan de Kamer sturen? Kunt u toelichten hoe hiermee 0,3 tot 0,5 Mton CO2-reductie wordt gerealiseerd? Wat is uw reactie op het feit dat het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de Klimaat- en Energieverkenning geen effect aan het programma kan toekennen, omdat het nog onvoldoende concreet is?

Antwoord:
Voor het programma "vergroening van het reisgedrag" is de komende jaren 114,7 mln. beschikbaar. De resterende middelen staan nog op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën, deze zijn nodig om de volledige reductie te bereiken. Het bestedingsplan vindt u in de bijlage. De middelen worden ingezet om verschillende manieren van duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren, zoals het promoten van deelmobiliteit, de elektrificatie van de snorfiets, de verduurzaming van touringcars en het aanleggen van fietspaden [1]. Op moment van de doorrekening van de KEV 2023 waren de maatregelen nog niet concreet uitgewerkt. Onze verwachting is dat dit voor de doorrekening van de KEV 2024 wel het geval zal zijn.

[1] Kamerstuk 31305, nr. 414

8 **Vraag:**
Kunt u een overzicht sturen van alle rijksuitgaven voor schoon en emissieloos bouwmaterieel (bijvoorbeeld in de vorm van een bestedingsplan) en het deel hiervan dat via de IenW-begroting (en het Mobiliteitsfonds) loopt? Kunt u daarbij toelichten hoe deze uitgaven zich verhouden tot de 1 miljard euro die het Rijk in het 'Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen' aan de sector heeft toegezegd? Kunt u aangeven welke meetbare doelstellingen aan het programma zijn gekoppeld? Kunt u een uitsplitsing geven van de 403,8 miljoen euro voor laadinfrastructuur naar de diverse doelgroepen? Zijn extra uitgaven voor schoon en emissieloos bouwmateriaal al verwerkt in de projectbudgetten van Rijkswaterstaat en ProRail?

Antwoord:
Via het convenant en de instrumenten uit het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), wordt voor werk-, voer- en vaartuigen in de bouw invulling gegeven aan de volgende emissiereductiedoelstellingen en ambities voor 2030:
- 60% NOx-reductie in de bouw ten opzichte van 2018 (Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering);
- 0,4 Mton CO2-reductie t.o.v. 2019 (Klimaatakkoord);
- 75% minder gezondheidsschade t.o.v. 2016 (Schone Luchtakkoord).

Daarnaast geeft SEB perspectief bij vergunningaanvragen van bouwprojecten, in het bijzonder voor wat betreft stikstof. Daarmee draagt het programma bij aan de opgaves voor woningbouw, bereikbaarheid en energie. De aan uw Kamer toegestuurde onderzoeken laten zien dat de uitgewerkte routekaart SEB deze doelen bereikbaar maakt [1]. In totaal is er 1.045 mln. beschikbaar gemaakt voor SEB:

1. 900 miljoen aan stikstofmiddelen [2] zijn als volgt verdeeld [3]:
A) €360 miljoen voor de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB),
B) €275 miljoen voor de aanbestedende rijksdiensten (Rijkswaterstaat, Prorail, Rijksvastgoedbedrijf),
C) €85 miljoen voor het Kennis- en Innovatieprogramma / Kennis, Opschaling, Praktijkervaringsprogramma en
D) €180 miljoen voor de Specifieke Uitkering medeoverheden (SPUK SEB).

2. In het Klimaat en transitiefonds is €120 miljoen vrijgemaakt voor laadinfrastructuur op de bouwplaats [4]. Deze zullen eveneens via de hierboven genoemde instrumenten (A, B en D) worden ingezet, maar zijn niet aan de voorkant verdeeld over de instrumenten.

3. 25 miljoen euro is toegekend aan pilots [5]. Dit bedrag wordt in 2024 uitgeput.

In totaal staat er 998 miljoen op de begroting van IenW. Op 360 miljoen voor de SSEB (instrument A) na staat alles op het mobiliteitsfonds. De SSEB staat op H.XII. Tot slot staat 57 miljoen op de begroting van Binnenlandse Zaken ten behoeve van twee kennisprogramma's (instrument C).

De middelen voor de aanbestedende Rijksdiensten (instrument D) gelden alleen voor de invulling van het ambitieuze niveau uit de routekaart SEB. Op dat niveau hebben de Rijkspartijen het convenant ook getekend. De kosten die SEB met zich meebrengt voor het basisniveau worden ingepast in de reguliere budgetten voor Prorail en RWS [6] voor instandhouding en lopende verkenningen. Daarnaast worden de kosten van het basisniveau, nu het convenant getekend is, aan de voorkant meegenomen in de kostenraming en de vaststelling van het nieuwe projectenbudget [7]. Dit geldt ook voor nieuw op te starten projecten (inclusief de projecten die recent vanwege stikstof zijn stilgelegd).

Voor wat betreft de uitsplitsing van de 403,8 miljoen euro voor laadinfrastructuur voor wegvervoer kan het volgende worden gemeld. Deze middelen zijn géén direct onderdeel van SEB. Bouwlogistieke voertuigen kunnen wel gebruik maken van deze middelen als zij tot een van de hieronder genoemde doelgroepen behoren waar deze middelen voor zijn toegekend. De middelen die in 2023 vanuit het Klimaat en transitiefonds voor laadinfrastructuur voor het wegvervoer zijn toegekend voor de periode 2023-2030 worden als volgt over de verschillende doelgroepen verdeeld:
- Laadinfrastructuur voor personen- en bestelauto's (voertuigcategorie M1 en N1) incl. taxi- en doelgroepenvervoer: € 192,3 miljoen;
- Laadinfrastructuur voor vrachtvervoer (voertuigcategorieën N2 en N3): €123,4 miljoen;
- Laadinfrastructuur voor OV-bussen (voertuigcategorie M2 en M3): €49,4 miljoen;
- Randvoorwaarden op orde (o.a. slim laden en laadprognoses): €38,7 miljoen.

[1] Kamerstuk 31209, nr. 244
[2] Kamerstuk 35334, nr. 133 en 34682/34335, nr. 108
[3] Kamerstuk 31209, nr. 244
[4] Kamerstuk 32813, nr. 1230

[5] Kamerstuk 32813, nr. 572
[6] Kamerstuk 31209, nr. 244
[7] Kamerstuk 31209, nr. 244

9 **Vraag:**
Kunt u toelichten waarom op artikel 12 Hoofdwegennet in 2028 800 miljoen euro wordt doorgeschoven naar 2029 in het kader van een kaderaanpassing? Welke concrete ontwikkelingen en inzichten liggen hieraan ten grondslag? Is dit al toe te rekenen aan specifieke projecten?

Antwoord:
De kaderaanpassing in 2028 is het gevolg van de actualisatie van wegenprojectramingen, de verwerking van de herprioritering op het Mobiliteitsfonds en de actualisatie van ramingen op de netwerken spoor en vaarwegen. Deze aanpassingen leiden tot verschuivingen in de tijd, waardoor er op het totaal van artikel 12 € 800 miljoen minder betalingen worden verwacht in 2028. De grootste verschuivingen worden puntsgewijs toegelicht:

Er is € 364 miljoen uit 2028 op artikel 11 voor wegenprojecten naar achteren geschoven. Het gaat om € 152 miljoen voor de A2 Den Bosch-Deil, € 101 miljoen voor de A15 Papendrecht-Gorinchem, € 51 miljoen voor de oeververbinding Rotterdam, € 42 miljoen voor het gebiedsprogramma Amsterdam, € 10 miljoen voor de A58 Breda Tilburg en € 7 miljoen voor A50 Bankhoef-Paalgraven. Een deel van deze projecten is vervolgens als dekking ingezet in de herprioritering.

Vanuit de herprioritering is meer ingezet op instandhouding van de RWS-netwerken. Er zijn middelen die bestemd waren voor aanleg nu ingezet op instandhouding. Er zijn ook middelen voor vervanging en renovatie in de tijd verschoven om zoveel mogelijk de programmering aan te vullen tot het maakbare niveau. In 2028 gaat het om een verhoging van € 128 miljoen.

Er zijn kaderruilen doorgevoerd tussen verschillende netwerken. Na het aanpassen van projectramingen wordt er eerst binnen het Mobiliteitsfonds geïnventariseerd of de kasoverschotten in bepaalde jaren op bijvoorbeeld artikel 13 Spoor ingezet kunnen worden voor kastekorten in dezelfde jaren op bijvoorbeeld artikel 12 Wegen.
In het geval van 2028 is gebleken dat er een kasoverschot is op alle netwerken en was het overschot bij spoorwegen en vaarwegen € 610 miljoen. Dit is overgeboekt naar wegen, zodat er alleen op dit artikel met een kaderaanpassing een schuif naar 2029 nodig was.

10 Vraag:
Kunt u toelichten waarom de middelen voor instandhouding uit het coalitieakkoord en de herprioritering pas vanaf 2026 kunnen worden ingezet?

Antwoord:
Met de middelen uit het coalitieakkoord is al vanaf 2022 extra geld beschikbaar gesteld voor instandhouding van de netwerken. Met de middelen uit het coalitieakkoord, de herprioritering en het basiskwaliteitsniveau wordt een groei van het productievolume van € 2 mld. naar € 3 mld. per jaar mogelijk gemaakt in

de periode tot 2030 voor de instandhouding van de RWS-netwerken. Een dergelijke productiegroei is niet van vandaag op morgen gerealiseerd. De eerstkomende jaren moet het basiskwaliteitsniveau nog worden geïmplementeerd in de programmering en contracten. Daarom is sprake van een stapsgewijze groei vanaf 2024. Zodra de daadwerkelijke programmering opgesteld is (waarbij rekening gehouden wordt met de nieuwe budgettaire kaders zoals opgenomen in de ontwerpbegroting 2024) en alle noodzakelijke contracten hiervoor zijn aangegaan, kan de daadwerkelijke uitvoering starten.

11 **Vraag:**
Kunt u toelichten welke gevolgen het onttrekken van circa 2 miljard euro aan het Mobiliteitsfonds voor de rijksbrede opgave heeft voor de bereikbaarheid, de infrastructuur en de verkeersveiligheid?

Antwoord:
De Rijksbrede opgave van circa € 2 mld. is ingepast via de reservering voor de MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (€ 1.350 mln.), een efficiëntiedoelstelling op het basiskwaliteitsniveau van de netwerken van Rijkswaterstaat (€ 250 mln.) en inzet van een deel van de extrapolatieruimte 2037 (€ 400 mln.).

De MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer heeft als doel om de bereikbaarheid in brede zin te verbeteren. Meer specifiek gaat het om het vergroten van de capaciteit en veiligheid van de Schipholtunnel met positieve uitstralingseffecten voor intensivering van het internationaal en landelijk spoornetwerk, het verminderen van de transferproblematiek op de stations Schiphol Airport en Amsterdam-Zuid en het zo optimaal mogelijk ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties met OV. Nut en noodzaak van de Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer staan niet ter discussie en daarom wordt de Verkenning doorgezet om - rekening houdend met de MIRT-spelregels - te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025.

De verwachting is dat met het vaststellen van basiskwaliteitsniveau van de netwerken van RWS efficiëntiewinsten te behalen zijn vanwege de langere planningshorizon en omvangrijkere contracten. Het vastgestelde basiskwaliteitsniveau blijft overeind. Naar verwachting leidt de efficiëntiedoelstelling dus evenmin tot directe gevolgen voor de bereikbaarheid, infrastructuur en de verkeersveiligheid.

De inzet van de extrapolatieruimte 2037 leidt ertoe dat er nauwelijks meer ruimte is voor het opvangen van tegenvallers, laat staan voor de aanpak van opgaven, tenzij tot extra herprioritering van lopende projecten en programma's wordt overgegaan. De Kamer zal over eventuele aanvullende budgettaire opgaven en de inpassing hiervan worden betrokken via de reguliere begrotingscyclus.

12 **Vraag:**
Kunt u een reactie geven op de factsheet brede welvaart van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), met name voor die indicatoren waarbij de brede welvaart in Nederland is gedaald en/of Nederland in internationaal opzicht minder goed scoort?

Antwoord:
In de factsheet brede welvaart van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) wordt brede welvaart gedefinieerd als “de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld”. De factsheet bevat 43 indicatoren die passend zijn bij de beleidsthema’s van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij meer context nodig is voor een passende duiding op de specifieke scores. De indicatoren tonen echter wel de uitdagingen aan waar Nederland voor staat, waarbij een hoge bevolkingsdichtheid, ruimtegebruik, water- en bodembeleid, ambities op duurzaamheid en mobiliteitsbeleid bij een aantal indicatoren op gespannen voet met elkaar staan. Deze spanningen komen dankzij discussies rondom het thema brede welvaart steeds meer naar de voorgrond, waardoor de noodzaak tot het maken van integrale beleidsafwegingen over de verschillende beleidsthema’s heen steeds belangrijker wordt. Het ministerie heeft het factsheet laten opstellen om inzicht te geven, maar ook te krijgen, op waar het ministerie haar beleid nog moet versterken of verbeteren. Met behulp van brede welvaartsindicatoren kan de beleidsvorming en -advisering op een transparantere manier plaatsvinden, met meer oog voor de gevolgen van sectoraal beleid op de kwaliteit van leven hier en nu, van latere generaties of van mensen elders in de wereld.

13 **Vraag:**
In hoeverre kunnen midden- en lagere-inkomensgroepen meeprofiteren van de Subsidie Elektrische Personenauto’s Particulieren (SEPP)? Hoeveel andere regelingen bieden ondersteuning om de overstap te maken naar zero-emissievervoer die aansluiten bij de behoeften van deze doelgroepen en welke zijn dat? Wanneer komen er middelen voor de subsidie voor elektrische snor- en bromfietsen beschikbaar, waarover u schreef in de Kamerbrief over ‘Voortgang duurzaam vervoer’ van afgelopen augustus (Kamerstuk 31305, nr. 414)? En waarom is de uitwerking van deze regeling vertraagd?

Antwoord:
De midden- en lagere-inkomensgroepen kunnen profiteren van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto’s Particulieren (SEPP). Ten eerste omdat de regeling uitsluitend is bedoeld voor particulieren en niet voor bedrijven. Ten tweede komen alleen kleine en compacte middenklasse auto’s met een maximumprijs van (oorspronkelijk) €45.000,- in aanmerking voor de subsidie. Dat zijn auto’s die juist in trek zijn bij lagere- en middeninkomensgroepen. Ten derde, omdat er ook subsidie wordt gegeven voor gebruikte elektrische auto’s. Daardoor blijven er meer gebruikte auto’s in Nederland en kunnen particulieren op dit moment al vanaf ca. €6.000 een tweedehands elektrische auto rijden. Ten slotte wordt ook private lease van een nieuwe of gebruikte auto gesubsidieerd, waardoor het niet nodig is om de volledige aanschafwaarde bij aankoop te betalen om elektrisch te kunnen gaan rijden.
In de Kamerbrief ‘Voortgang duurzaam vervoer’ van afgelopen augustus [1] wordt een verkenning naar een regeling aangekondigd om mensen met een laag inkomen te ondersteunen bij de aankoop van een elektrische snor- of bromfiets. Uw Kamer zou afgelopen november geïnformeerd worden over deze verkenning. In de praktijk blijkt er meer tijd nodig om de contouren van de te verkennen maatregel vorm te geven. Aankomend voorjaar wordt u geïnformeerd over de

pilot die in dit kader gestart gaat worden. De uitkomsten worden dan in samenhang met andere te treffen maatregelen voor het verduurzamen van de brom- en snorfiets gepresenteerd [2]. Voor deze maatregelen, waaronder (met name) de pilot voor ondersteuning van lage inkomens voor de aankoop van elektrische brom- en snorfietsen, is 4 miljoen euro gereserveerd op de begroting van 2024. Er zijn geen andere regelingen voor deze doelgroep.

[1] Kamerstuk 31305, nr. 414
[2] Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 381

14 **Vraag:**
Kunt u voortaan bij álle suppletoire begrotingen, ook bij de Miljoenennota, de meerjarige doorwerking van mutaties laten zien en toelichten, zodat de Kamer deze (geïnformeerd) kan autoriseren?

Antwoord:
De begrotingsstukken worden opgesteld in lijn met de comptabiliteitwet en de daaruit volgende voorschriften die door het Ministerie van Financiën als kadersteller worden uitgedragen. Dit betekent dat bij de Miljoenennota inclusief bijbehorende ontwerpbegroting en de Voorjaarsnota en de daarmee samenhangende 1e suppletoire begroting meerjarige mutaties worden opgenomen en toegelicht.

Dit gebeurt in de vorm van een overzichtstabel per begroting met de belangrijkste meerjarige mutaties en meerjarige tabellen met de budgettaire gevolgen van beleid per begrotingsartikel. Voor de fondsen is een meerjarige verdiepingsbijlage opgenomen om meer inzicht te geven in de mutaties over de gehele looptijd van het fonds (veertien jaar), aangezien de budgettaire gevolgen tabellen zich beperken tot de eerste zes jaar.

Voor wat betreft de Najaarsnota inclusief 2e suppletoire begroting (hierna Najaarsnota) en het jaarverslag inclusief de Slotwet (hierna jaarverslag) geldt dat de wijzigingen in de begroting zich enkel richten op het uitvoeringsjaar, waarbij er in de regel geen sprake is van meerjarige effecten.

In aanvulling op het reguliere begrotingsproces is dit jaar voor het eerst op Prinsjesdag een aanvullende incidentele suppletoire begroting aangeboden naar aanleiding van de toezegging van de Minister van Financiën om op meerdere momenten in het begrotingsjaar integrale begrotingsaanpassingen te doen naast de huidige twee wettelijke momenten, te weten de eerste en tweede suppletoire begrotingen. Ook de wijzigingen in de suppletoire begroting die met Prinsjesdag wordt aangeboden richten zich enkel op het uitvoeringsjaar en kennen in de regel dus geen meerjarige effecten.

Tot slot, op 22 november jl. bent u geïnformeerd over de evaluatie van de comptabiliteitswet 2016. In deze brief wordt aangekondigd dat u in de eerste helft van volgend jaar specifiek wordt geïnformeerd over de verdere verbeteringen in het begrotingsproces. Indien hieruit wijzigingen volgen in de voorschriften zal IenW deze volgen.

Beantwoording feitelijke vragen begroting 2024 Mobiliteitsfonds