

Vergaderjaar 2017–2018

34 960 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2018 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 juni 2018

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 zij op 12 juni 2018 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 25 juni 2018 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Kan er uit de Klimaatvelop een fonds worden vrijgemaakt waarmee bijvoorbeeld het ontwikkelen van regelgeving ten behoeve van «meten aan de pijp» bij de binnenvaart daadwerkelijk toegepast kan worden? Of kunnen bijvoorbeeld R&D-gelden vrijgemaakt worden, zodat breed-schalige praktijkontwikkeling gefinancierd kan worden voor het innoveren en toepassen van elektrische en methanolaandrijftechnieken?

Antwoord 1

Het meten aan de pijp is een belangrijke stap om de daadwerkelijke emissies van schepen in de praktijk te meten. De evaluatie van de hierover afgesloten green deal (COBALD) start medio dit jaar en na de evaluatie kan een uitspraak worden gedaan over de technische haalbaarheid van meten aan de pijp. Indien de evaluatie positief uitvalt zal ik me inzetten om daarvoor middelen uit de Klimaatveloppe vrij te maken, maar garanties kan ik niet geven, want het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is één van de vele partijen die voorstellen kan doen voor financiering vanuit de Klimaatveloppe. Financiering is afhankelijk van de verdere beoordeling.

R&D is primair een proces dat binnen een particulier bedrijf plaatsvindt en dat zich richt op het onderzoeken en ontwikkelen van nieuwe producten en technologische oplossingen. Particuliere initiatieven op het gebied van R&D kunnen voor ondersteuning in aanmerking komen via de daarvoor beschikbare subsidiemogelijkheden, zoals de Innovatieregeling Duurzame Binnenvaart die momenteel in voorbereiding is.

De vragen 2, 3, 4, 18, 19, 24 en 25 worden gebundeld beantwoord.

Vraag 2

Waarom wordt er een structurele onderuitputting van 20 miljoen euro ingeboekt?

Antwoord 2

Dit voorjaar zijn er extra middelen vrijgemaakt voor onder andere het gasbesluit, de inrichting van LNV en de Brexit-voorbereiding. Hiervoor is dekking gevonden in de structurele onderuitputting op de verschillende departementale begrotingen. Op de beleidsbegroting van IenW is een structurele onderuitputting van 20 mln. oplopend naar € 23 mln. vanaf 2021 afgeboekt. In het uitvoeringsjaar wordt bezien waar onderuitputting optreedt die kan worden ingezet ter dekking van deze afboeking. De afboeking gaat daarmee in een uitvoeringsjaar niet ten koste van projecten of andere beleidsinstrumenten. Er is de afgelopen jaren sprake geweest van onderuitputting op de beleidsbegroting HXII. Verwacht wordt dat dit in de toekomst ook zal gebeuren. Uw Kamer wordt gedurende het jaar via de budgettaire wetsvoorstellen geïnformeerd over de precieze invulling van deze onderuitputting.

Vraag 3

Waarop is de afboeking van een structurele onderuitputting van jaarlijks 20 miljoen euro gebaseerd?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Ten koste van welke projecten of andere beleidsinstrumenten zullen deze structurele afboekingen gaan? Welke prestaties worden met deze afboekingen niet meer gerealiseerd?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Uit welk specifiek artikel wordt het beleid op circulaire economie betaald?

Antwoord 5

Het beleid van lenW op circulaire economie wordt betaald uit artikel 21.

Vraag 6

Hoeveel geld is er per jaar, binnen deze kabinetsperiode, beschikbaar voor circulaire economie?

Antwoord 6

De hoeveelheid geld die voor de jaren 2018, 2019, 2020 en 2021 op de begroting van lenW beschikbaar is voor circulaire economie, is opgenomen in de begroting bij artikel 21 Duurzaamheid en specifiek bij de onderdelen 21.04 t/m 21.06. De bij onderdeel 21.05.01 opgenomen middelen voor afvalbeheer Caribisch Nederland maken geen deel uit van de middelen voor circulaire economie. Per jaar zijn voor circulaire economie op artikel 21 de volgende middelen beschikbaar:

bedragen x € 1.000	2018	2019	2020	2021	Totaal 2018 t/m 2021
Artikel 21 Duurzaamheid, exclusief Caribisch NL	28.044	15.916	16.228	16.270	76.458

Vraag 7

Waar is het resterende bedrag aan besteed van de mutatie in artikel 13 onder het Meerjarenprogramma Bodem à -19.696 (x € 1.000), waarover in de beschrijving staat dat in het kader van afspraken uit het Convenant bodem en ondergrond 8,3 miljoen euro wordt overgeboekt naar het gemeentefonds en 6,7 miljoen euro naar het Provinciefonds?

Antwoord 7

Naast de overboeking van € 15 miljoen naar het gemeentefonds en het provinciefonds heeft een mutatie van € -1,556 miljoen plaatsgevonden ten gevolge van een budgetschuif met Caribisch Nederland tussen 2017 en 2018, een mutatie van € -1,050 miljoen als gevolg van een gewijzigde wijze van uitfinanciering naar het financieel instrument opdrachten voor uitvoering van de sanering van het terrein EMK/ Stormpolderdijk en een mutatie van € -2,090 miljoen naar het financieel instrument opdrachten voor uitvoering van kennis- en innovatieontwikkeling bodembeleid

Vraag 8

Kan de 7.207 (x € 1.000) van artikel 19 uitgesplitst en toegelicht worden, waarover beschreven staat dat vanuit artikel 20, 21, en 22 middelen naar dit artikel worden overgeheveld vanwege de gecoördineerde opdrachtverlening aan de RVO en het RIVM?

Antwoord 8

De € 7,2 miljoen waar u op doelt betreffen middelen voor opdrachten aan de uitvoeringsorganisaties RIVM, RVO en RWS. De verdeling is respectievelijk € 4,2 miljoen, € 2,9 miljoen en € 0,1 miljoen.

Vraag 9

Is het mogelijk om met een «opruimactie» de boeggolf aan projecten, kasschuiven en uitgesteld onderhoud met elkaar te verrekenen?

Antwoord 9

Het ontstaan van onderuitputting op het infrastructuurfonds is over het algemeen het gevolg van autonome vertragingen bij infrastructurele projecten. De middelen die het lopende jaar niet worden uitgegeven blijven volledig beschikbaar in het Infrastructuurfonds om de programmering in latere jaren alsnog te kunnen realiseren. Om onderuitputting te voorkomen breng ik de programmering van de fondsen zoveel mogelijk in overeenstemming met het beschikbare kasbudget rekening houdend met de overprogrammering. Hierbij kijk ik naar de mogelijkheden om middels kasschuiven projecten en instandhoudingsbudgetten te versnellen in het lopende jaar. Via onder andere de verdiepingsbijlage in de begroting wordt u geïnformeerd over de overprogrammering en de kasschuiven die benodigd zijn voor de actualisering van de programmering.

Vraag 10

Waarom is er, tegen de achtergrond dat het luchtkwaliteitsbeleid grotendeels is mislukt, geen enkele EU-deadline is gehaald, we nog steeds niet aan de normen uit 2010 voldoen en de beleidsdoelen niet zijn aangepast aan de nieuwste wetenschappelijke inzichten, techniek of gezondheidsinzichten, zo weinig lerend vermogen toegepast op het luchtkwaliteitsbeleid?

Antwoord 10

Om de luchtkwaliteit te verbeteren en infrastructurele projecten mogelijk te maken is in 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet. Dit betreft een samenwerkingsprogramma van rijksoverheid en medeoverheden en bevat een totaalpakket van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Conform die afspraken wordt jaarlijks de ontwikkeling van luchtkwaliteit en de voortgang van maatregelen en projecten gevolgd en heeft continue bijsturing plaatsgevonden. Sinds de start van het NSL is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. In het grootste deel van Nederland wordt inmiddels aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10) voldaan. Tegelijkertijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen, zoals wegen en bedrijventerreinen doorgang kunnen vinden. Voor de komende jaren tot 2020 wordt een verdere daling van de NO₂ concentraties verwacht, de dalende trend voor PM10 is op dit moment minder zeker. Om de resterende knelpunten, waar de Europese grenswaarden nog worden overschreden, zo spoedig mogelijk weg te nemen heb ik een extra pakket aan maatregelen opgesteld. Hiertoe is een aanpassing van het NSL in voorbereiding en waarover uw Kamer op een later moment zal informeren. Daarnaast werk ik met een groot aantal partijen aan het opstellen van het Schone Lucht Akkoord, dat in 2019 gereed is en waarin gezondheidswinst centraal staat.

De aanbevelingen van de Gezondheidsraad zullen, evenals recente aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer en de uitkomsten van de nu lopende beleidsdoorlichting van het NSL, hierin worden meegenomen.

Vraag 11

Waarom is voor het luchtkwaliteitsbeleid niet vooraf gekeken naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid voor het behalen van de normen enerzijds en de gezondheidswinst anderzijds? Gaat dit in toekomst wel gebeuren?

Antwoord 11

De doelstelling van het NSL is voldoen aan de Europese grenswaarden voor NO₂ en PM10 en om ervoor te zorgen, dat ruimtelijke projecten zoals wegen en bouwprojecten voortgang kunnen vinden. De voortgang van het NSL wordt jaarlijks gemonitord door het RIVM. Op dit moment wordt

een beleidsdoorlichting van het NSL uitgevoerd, waarin wordt gekeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de genomen maatregelen. De resultaten van de beleidsdoorlichting zullen in 2019 aan uw Kamer worden aangeboden. In het Schone Lucht Akkoord, waaraan ik met een groot aantal partijen werk, zal gezondheidswinst centraal staan en zal bij de keuze van maatregelen rekening worden gehouden met doeltreffendheid en doelmatigheid daarvan. Ik zal hierbij de aanbevelingen van de Gezondheidsraad, evenals recente aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer hierin meenemen.

Vraag 12

Kunt u helder uitleggen hoe en waarom het Infrastructuurfonds en Deltafonds als EMU-reserve worden gebruikt?

Antwoord 12

Het Infrastructuurfonds en Deltafonds worden niet gebruikt als EMU-reserve. Wanneer er sprake is van over- of onderbesteding op het Infrastructuurfonds of Deltafonds, heeft dit wel effect op het EMU-saldo in enig jaar. De Minister van IenW stuurt actief op het tot besteding komen van de budgetten in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Hierbij maakt de Minister van IenW onder andere gebruik van het instrument overprogramming.

Vraag 13

Welke geplande activiteiten zullen in 2018 door de korting van 39,9 miljoen euro op het artikelonderdeel voor de uitvoering van het programma Beter Benutten niet uitgevoerd worden?

Antwoord 13

Er is geen sprake van een korting van € 39,9 miljoen op het programma van Beter Benutten. Het gaat hier om (begrotingstechnische) overboekingen vanuit het budget voor Beter Benutten naar regionale partijen voor de uitvoering en bekostiging van de Beter Benutten-maatregelen.

Vraag 14

Kunt u uiteenzetten welke activiteiten vallen onder de Brede doeluitkering?

Antwoord 14

De Brede Doeluitkering (BDU) wordt alleen verstrekt aan de vervoerregio's. Dit zijn de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam. Zij dienen de BDU-middelen in te zetten voor verkeers- en vervoersdoeleinden. De beide regio's bepalen binnen deze doeleinden zelf aan welke activiteiten zij dit uitgeven.

Vraag 15

Welke verklaringen zijn er voor lagere uitgaves in 2017 op verschillende artikelonderdelen, zoals ERTMS, PPS en beheer en onderhoud?

Antwoord 15

De lagere ERTMS-uitgaven zijn veroorzaakt doordat, als gevolg van de uitgestelde programmabeslissing (Kamerstukken II, 2017/2018, 33 652, nr. 62.), diverse werkzaamheden later plaatsvinden dan was voorzien. De lagere uitgaven voor PPS bestaan uit twee delen. Het betreft een kasschuif van € 14,2 miljoen, omdat de diverse nog af te rekenen posten met het consortium infraspeed zijn doorgeschoven van 2017 naar 2018. De overige € 3 miljoen betreft het uit artikel 17 overgehevelde budget voor zettingenproblematiek op de HSL-zuid.

Vraag 16

Hoe kan worden voorkomen dat de hoeveelheid uitgesteld en achterstallig onderhoud aan onze infrastructuur, en de hiermee samenhangende problemen, leiden tot extra kosten in de toekomst of zelfs tot risico's voor de veiligheid?

Antwoord 16

Uitgesteld onderhoud is onderdeel van de werkwijze om het onderhoud tegen zo laag mogelijke kosten (efficiënt) en met zo min mogelijk hinder uit te kunnen voeren, waarbij de veiligheid wordt geborgd. De instandhoudingsstrategie houdt rekening met al deze aspecten, op korte en lange termijn. Er wordt onder andere gekeken of er werk-met-werk kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door verschillende onderhoudswerkzaamheden te combineren of door onderhoudswerk te combineren met een aanleg- of groot renovatieproject. Hierdoor kan ook de hinder worden beperkt.

Wanneer achterstallig onderhoud wordt geconstateerd, dan worden de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de achterstalligheid op te heffen zo snel mogelijk in de onderhoudsprogrammering van Rijkswaterstaat opgenomen en uitgevoerd.

Daar waar de veiligheid voor het verkeer of gebruikers in het geding kan zijn, worden bovendien extra beheersmaatregelen genomen zoals tijdelijke afscherming, gebruiksbepalingen of snelheidsverlaging.

Vraag 17

Zijn er nu wel voldoende middelen beschikbaar om het achterstallig onderhoud op korte termijn weg te werken en uitgesteld onderhoud zo in planningen op te nemen dat er geen achterstanden ontstaan?

Antwoord 17

Voor de korte termijn (SLA-periode 2018–2021) wordt voor de onderhoudsbudgetten voor de door Rijkswaterstaat beheerde netwerken uitgegaan van een concrete programmering (op basis van o.a. inspecties), hierbij wordt ook het uitgestelde en eventueel achterstallig onderhoud betrokken.

Voor de langere termijn wordt de onderhoudsbehoefte bepaald op basis van standaardwerkwijzen en normkosten. In de instandhoudingsbijlage bij de ontwerpbegroting 2018 is aangegeven dat voor de periode na 2022 sprake is van spanning voor de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken. Voor het verschil tussen budget en voorziene budgetbehoefte is een reservering van 50% getroffen binnen de Investeringsruimte van de desbetreffende modaliteiten. En er worden maatregelen uitgewerkt om het restant terug te brengen. Naast het reguliere beheer en onderhoud zorg ik er ook met Vervangings- en Renovatieprogramma's voor dat onze netwerken van goede kwaliteit blijven. De komende jaren is voorzien dat de budgetten daarvoor toenemen van circa € 150 miljoen naar gemiddeld € 350 miljoen per jaar voor de periode vanaf 2020.

Vraag 18

Van welke artikelen is te verwachten dat er dit jaar sprake zal zijn van onderuitputting?

Antwoord 18

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 19

Wanneer en op basis van welke criteria wordt besloten bij welke artikelen de invulling van de structurele onderuitputting terecht komt?

Antwoord 19

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 20

Waarom wordt er subsidie verleend aan luchthaven Twente?

Antwoord 20

Er is besloten onder voorwaarden € 900.000 beschikbaar te stellen aan de luchthaven Twente. Hier zijn verschillende redenen voor, namelijk: het gezamenlijk commitment in de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente, de unieke situatie dat luchthaven Twente omgebouwd moet worden van militaire luchthaven naar burgerluchthaven en dat Twente een goede locatie is om allerlei vormen van innovatie in de luchtvaart te testen (zoals drones en remote tower luchtverkeersleiding). Een verdere toelichting hierop is opgenomen in de brief aan uw Kamer van 14 september 2017 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, kamerstuk 31 936 nr. 396).

Vraag 21

Welk budget is er beschikbaar voor asbestdakensanering na 2018 (dus in 2019, 2020, 2021 en indien relevant verder), tegen de achtergrond van het feit dat bij artikel 22 staat beschreven dat een kasschuif heeft plaatsgevonden om de voortgang op het beleid van asbestdakensanering te versnellen?

Antwoord 21

Voor de subsidieregeling sanering asbestdaken is in totaal € 75 miljoen beschikbaar. Om de voortgang van het beleid te versnellen is het subsidieplafond voor 2018 opgehoogd door een kasschuif toe te passen; dat wil zeggen middelen uit de jaren 2019 en 2020 zijn naar voren gehaald. Voor de subsidieregeling sanering asbestdaken is in 2019 € 7,583 miljoen beschikbaar, in 2020 € 1,926 miljoen en in 2021 € 1,291 miljoen. Hiermee is de beschikbare € 75 miljoen belegd. De subsidieregeling sanering asbestdaken vormt een onderdeel van de in de begroting onder de reeks «Asbest en safety deals» opgenomen budgetten.

Vraag 22

Hoe groot is de saneringsopgave voor geluidshinder bij wegen en spoorwegen? Wanneer voldoen alle locaties aan de normen? Hoeveel ernstige getroffen zijn er dan nog over?

Antwoord 22

In onderstaande tabel is de omvang van de lopende sanering zoals bekostigd uit Hoofdstuk XII (begrotingsartikel 20) weergegeven:

Aantal woningen	t.g.v. Rijksinfrastructuur		t.g.v. andere infrastructuur		Totaal
	Rijkswegen inclusief betreffende A-lijst woningen	Spoorwegen	A-lijst	Overig	
Totaal	109.800	70.650	77.355	335.800	593.605
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	40.000	7.450	40.000	87.450	
Uitgevoerd 1990–2011	58.302	16.238	48.650	36.721	159.911
Uitgevoerd 2012	–	549	3.031	1.125	4.705
Uitgevoerd 2013	–	831	3.000	2.784	6.615
Uitgevoerd 2014	56	704	3.000	397	4.157
Uitgevoerd 2015	22	2.311	2.000	434	4.767
Uitgevoerd 2016		740	1.600	1832	4.172
Uitgevoerd 2017		868	200	1.253	2.321
Planning 2017	–	600	200	1.675	2.475
<i>Gepland restant per eind 2017</i>	<i>11.420</i>	<i>41.227</i>	<i>15.874</i>	<i>250.832</i>	<i>319.353</i>

De aanpak van de resterende saneringsopgave langs de rijkinfrastructuur (weg en spoor) is na inwerkingtreding van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (introduktie geluidproductieplafonds) in 2012 ondergebracht in het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG; MIRT). De maatregelen hierin zullen grotendeels voor 2030 zijn uitgevoerd.

Vraag 23

Kunnen (chemische of energie-) bedrijven verplicht worden om een financiële buffer aan te leggen voor mogelijke saneringsopgaven na sluiting of verplaatsing van het bedrijf?

Antwoord 23

Op dit moment bestaan er geen middelen waarmee bedrijven, die een groot risico voor de fysieke leefomgeving vormen, verplicht kunnen worden om een financiële buffer aan te leggen voor saneringskosten na sluiting of verplaatsing. Deze kosten komen in de huidige situatie vaak voor rekening van de overheid. Om deze onwenselijke situatie te veranderen is in het Omgevingsbesluit (onder de Omgevingswet) het instrument financiële zekerheid opgenomen. Met behulp van dit instrument kan het bevoegd gezag (de provincie) bij de vergunning van majeure risico bedrijven, waaronder chemische bedrijven vallen, een financiële zekerheid eisen. Naar aanleiding van de overgenomen moties (Kamerstukken II, 2017–2018, 28 089, nr. 78) Von Martels /Van Eijs (CDA/D66) en Ziengs (VVD) ga ik in dit verband met betrokken partijen een analyse maken voor welke gevallen (situaties of omstandigheden) het risico van hoge saneringskosten voor rekening van de overheid het grootste is en zal ik zo nodig voorstellen voor verbetering doen zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid voor een verplichting van de financiële zekerheidsstelling.

Wat betreft kernreactors dient een vergunninghouder van een kernreactor op grond van de Kernenergiewet (Kew, art. 15f) financiële zekerheid te stellen voor de kosten van het buiten gebruik stellen en ontmantelen van de inrichting. Deze verplichting ziet op de vergunninghouders van vijf

reactoren: Kerncentrale Borssele (KCB), Kerncentrale Dodewaard (KCD), Hoge Flux Reactor Petten (HFR) en de reactor van Reactorinstituut Delft (RID).

Vraag 24

Waarom is gekozen voor afroaming van de I&W-begroting via de «minregel» en niet voor behoud van de als gevolg van onderbenutting vrijkomende middelen voor de I&W-begroting, waardoor de facto sprake is van een bezuiniging?

Antwoord 24

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 25

Waarop is de verwachting dat structureel sprake zal zijn van 20 miljoen euro onderbenutting gebaseerd?

Antwoord 25

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 26

Kan nader worden toegelicht waarom de subsidies van 2019 en 2020 in artikel 18.01 voor de topsector logistiek naar voren worden gehaald?

Antwoord 26

In het najaar 2017 is het programma Topsector Logistiek geactualiseerd. De verdeling van de programmering tussen de uitvoeringspartners is hierdoor gewijzigd. Voor de uitvoeringspartner »Topconsortia voor Kennis en Innovatie« (TKI) wordt de verhoging in 2018 voornamelijk veroorzaakt door de actielijn Stadslogistiek. Dit heeft geleid tot een gewijzigde kasreeks in de programmering voor de Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI). Teneinde aansluiting te houden met het geactualiseerde programma is een mutatie tussen financiële instrumenten noodzakelijk. Deze middelen worden namelijk via een subsidie aan NWO/TKI verstrekt.

Vraag 27

Wat is na toepassing van de kasschuif het beschikbare budget voor «Asbest en Safety Deals» in de jaren 2019–2023?

Antwoord 27

Dit budget is bestemd voor asbestbeleid. Het beschikbare budget is in 2019 € 7,583 miljoen, in 2020 € 2,894 miljoen en in 2021 € 13,094 miljoen. In 2022 en 2023 staat € 19,594 miljoen in de begroting. De budgetten voor de subsidieregeling sanering asbestdaken maken onderdeel van deze reeks uit. Het budget voor safety deals is opgenomen onder «Overige subsidies». Daarvoor is € 2 miljoen per jaar beschikbaar.

Vraag 28

Hoe (en via welk artikel) wordt de kasschuif voor het ophogen van het subsidieplafond van de asbestdakensanering in 2018 gedekt in 2019 en 2020?

Antwoord 28

De kasschuif wordt gedekt via artikel 97. In 2018 is € 27,7 miljoen via een incidentele suppletore begroting toegevoegd aan de I&W-begroting in verband met de sanering van Thermphos. Het gewenste kasritme voor de sanering van Thermphos ligt echter verspreid over drie jaren: in 2018 € 16 miljoen, in 2019 € 5 miljoen en in 2020 € 6,7 miljoen. Naar aanleiding daarvan is besloten om de in 2018 voor Thermphos nog niet benodigde € 11,7 miljoen toe te voegen aan artikel 22 ten behoeve van

het ophogen van het subsidieplafond van de regeling sanering asbestdaken. Dit bedrag wordt in het gewenste kasritme vanuit artikel 22 in 2019 en 2020 teruggegeven aan artikel 97 Sanering Thermphos.