37020 XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2027

Nr. 7 VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 oktober 2026

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

De vragen zijn op 25 september 2026 voorgelegd aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 8 oktober 2026 zijn ze door de minister en 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,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

Beantwoording vragen ontwerpbegroting 2027 - hoofdstuk XII

1 **Vraag:**
Kunt u per vaarwegcorridor inzichtelijk maken op hoeveel dagen in 2025 en 2026 sprake was van diepgangsbeperkingen, schutbeperkingen of andere beperkingen voor de beroepsvaart als gevolg van droogte en laagwater? Kunt u eveneens per gestremde binnenhaven aangeven hoeveel dagen deze onbereikbaar was, en op basis van welk besluit?

Antwoord:
Om inzicht te geven in het aantal dagen met diepgangsbeperkingen, schutbeperkingen of andere beperkingen per vaarwegcorridor in 2025 en 2026, is een nadere analyse nodig van historische scheepvaartberichten en verkeersmaatregelen. De onderliggende informatie is in beginsel openbaar beschikbaar via Vaarweginformatie.nl en de achterliggende Fairway Information Services (FIS)-database. Gelet op het beschikbare tijdsbestek kon deze analyse niet worden uitgevoerd voor deze beantwoording.

Voor binnenhavens geldt dat het ministerie van IenW niet in alle gevallen de beheerder is. Een landelijk overzicht van het aantal dagen waarop afzonderlijke binnenhavens als gevolg van droogte of laagwater onbereikbaar waren, wordt niet standaard bijgehouden of gepubliceerd. Voor zover dergelijke beperkingen hebben plaatsgevonden, zijn de onderliggende besluiten terug te vinden in scheepvaartberichten of verkeersbesluiten van de betreffende vaarweg- of havenbeheerder.

2 **Vraag:**
Kunt u per gestremde binnenhaven aangeven wat de economische schade is voor de door deze stremming getroffen bedrijven?

Antwoord:
IenW heeft geen zicht op de economische schade per binnenhaven. Dit betreft bedrijfsgevoelige informatie over omzet en productie van individuele bedrijven, waarover wij niet beschikken. Op dit moment laat IenW een eerste impactanalyse uitvoeren waarbij wordt gewerkt met geaggregeerde cijfers over de economische gevolgen van de droogte. IenW verwacht de resultaten eind dit jaar. In 2027 zal dit worden vervolgd met een uitgebreider onderzoek.

3 **Vraag:**
Kunt u aangeven wat de maatschappelijke en economische schade is geweest van de periode van droogte deze zomer en daarbij onderscheid maken naar mogelijk hogere transportkosten en verliezen door productieafschaling en -uitval?

Antwoord:
De droogte heeft grote gevolgen voor de bevaarbaarheid. IenW doet

op dit moment een eerste impactanalyse om een beeld te krijgen wat de droogte heeft betekent voor de economie. IenW verwacht de resultaten eind dit jaar. In 2027 zal dit worden vervolgd met een uitgebreider onderzoek.

4 **Vraag:**
Welke concrete infrastructurele maatregelen worden tot en met 2030 getroffen om de bereikbaarheid van binnenhavens tijdens droge zomers te waarborgen?

Antwoord:
Er worden geen specifieke maatregelen getroffen voor binnenhavens om de bereikbaarheid van binnenhavens tijdens droge zomers te waarborgen. Wel worden er vanuit het Rijk diverse algemene maatregelen getroffen op de hoofdvaarwegen en voor de scheepvaart die ook bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de binnenhavens. Algemeen wordt ingezet op behoud van voldoende vaardiepte, tegengaan van rivierbodemdaling en betrouwbaarder waterbeheer via stuwen en sluizen. Specifiek binnen het Programma Ruimte voor de Rivier 2.0 (RvdR 2.0) worden maatregelen voorbereid om de bodemligging van de rivieren te stabiliseren, onder meer door sedimentbeheer en het tegengaan van verdere bodemdaling. Verder worden in RvdR 2.0 maatregelen uitgewerkt om de afvoerverdeling tussen de Rijntakken beter te sturen, zodat belangrijke vaarwegen zoals de IJssel en Waal ook bij lage afvoeren voldoende bevaarbaar blijven.

5 **Vraag:**
Welk deel van de reservering van 516 miljoen euro voor het Deltaplan Zoetwater tot en met 2040 komt direct of indirect ten goede aan de bevaarbaarheid van vaarwegen en de bereikbaarheid van binnenhavens?

Antwoord:
Voor deze reservering is nog geen verdeling gemaakt. Op dit moment wordt besluitvorming over de maatregelen voor fase 3 van het Deltaprogramma Zoetwater (2028-2033) voorbereid. Het tekort op het Deltafonds geeft daarbij nog onzekerheid over de programmering van de middelen.

6 **Vraag:**
Worden de economische gevolgen van droogte, laagwater en zoetwatertekorten voor de binnenvaart, binnenhavens en havengebonden bedrijven afzonderlijk meegewogen bij de selectie van maatregelen voor de derde fase van het Deltaplan Zoetwater? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord:
Bij de selectie van maatregelen voor de derde fase van het Deltaplan Zoetwater worden individuele maatregelen beoordeeld op hun

hydrologische effectiviteit, kosten en maatschappelijke effecten, waaronder de effecten op gebruiksfuncties zoals de scheepvaart. Wanneer een maatregel een relevant effect heeft op de binnenvaart, binnenhavens of havengebonden bedrijven, wordt dat effect in de beoordeling meegenomen.

7 **Vraag:**
Hoe groot is de totale financiële omvang van het uitgestelde en achterstallige onderhoud aan het hoofdvaarwegennet per 1 januari 2027?

Antwoord:
De omvang van het uitgestelde onderhoud op het hoofdvaarwegennet bedroeg in 2025 € 1.015 mln., waarvan € 26 mln. achterstallig. De totale financiële omvang van het uitgestelde en achterstallige onderhoud per 1 januari 2027 zal onderdeel zijn van de instandhoudingsbijlage van de jaarverantwoording IenW over 2026. Deze zal begin 2027 aan uw Kamer worden verzonden.

8 **Vraag:**
Kunt u een overzicht geven van de sluizen, bruggen, oevers en vaarwegtrajecten waarvan het onderhoud of de vernieuwing is uitgesteld, inclusief de oorspronkelijke planning, de actuele planning, de reden van uitstel en de verwachte meerkosten?

Antwoord:
In de Staat van de Infrastructuur 2024 van Rijkswaterstaat zijn de uitgestelde werkzaamheden door middel van kaartmateriaal inzichtelijk gemaakt. De oorspronkelijke planning van deze werkzaamheden is opgenomen in het Meerjarenplan Instandhouding. De actuele planning is afhankelijk van de keuzes die op basis van het afweegkader worden gemaakt. De uitkomsten van het afweegkader worden op korte termijn met de Kamer gedeeld, net als de Staat van de Infrastructuur 2025.

9 **Vraag:**
Hoe worden de bereikbaarheid van binnenhavens, de economische schade voor bedrijven, omvaarafstanden en het risico op een verschuiving van goederenvervoer van water naar de weg meegewogen bij de prioritering van onderhouds- en vernieuwingsprojecten?

Antwoord:
De uitkomsten van de prioritering worden op korte termijn met de Tweede Kamer gedeeld. Daarbij volgen we het afweegkader, zoals voor de zomer met de Tweede Kamer gedeeld en besproken. Het uitgangspunt voor vernieuwing is: levensduurverlenging als het kan en economisch verstandig is en vernieuwing als dat nodig is. Bij de nadere keuzes in de prioritering van vernieuwing wordt ook rekening gehouden met de functies van de objecten in het netwerk en de mate

waarin deze bijdragen aan de doelstellingen van IenW en de ambities van dit kabinet. Na de prioritering is het de verantwoordelijkheid van de uitvoeringsorganisaties om de vernieuwingsprojecten te gaan plannen.

10 **Vraag:**
Welke projecten op het hoofdvaarwegennet kunnen momenteel niet worden uitgevoerd, doordat de maakbare instandhoudingsopgave groter is dan het beschikbare financiële kader?
Antwoord:
Onderhoud dat urgent is en niet langer kan worden uitgesteld, of waarvoor al verplichtingen zijn aangegaan, wordt uitgevoerd. Minder urgent onderhoud of onderhoud waarvoor aanbestedingen nog niet zijn afgerond, wordt uitgesteld in afwachting van de keuzes die op basis van het afweegkader worden gemaakt. De Tweede Kamer is op 19 juni geïnformeerd over de criteria die worden gehanteerd voor de prioritering. De uitkomsten zullen op korte termijn met de Kamer worden gedeeld.

11 **Vraag:**
Welke van de projecten op het hoofdvaarwegennet die momenteel niet worden uitgevoerd kunnen een directe impact hebben op eventueel toekomstige perioden van droogte, omdat bijvoorbeeld schutbeperkingen langer kunnen worden uitgesteld, alternatieve havens makkelijker bereikbaar blijven of stremming van korter duur zal zijn?

Antwoord:
Op basis van de uitkomsten van het afweegkader wordt bepaald welke projecten op het hoofdvaarwegennet doorgang kunnen vinden. Daarbij wordt onder meer de effecten op de bereikbaarheid meegewogen. De mogelijke gevolgen van toekomstige perioden van droogte maken geen onderdeel uit van het afweegkader. Deze gevolgen kunnen pas in samenhang worden beoordeeld wanneer duidelijk is welke projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd.

12 **Vraag:**
Hoeveel extra kosten zijn in de afgelopen vijf jaar ontstaan, doordat gepland onderhoud aan vaarwegen, sluizen en bruggen is uitgesteld en later als correctief of levensduurverlengend onderhoud moest worden uitgevoerd?

Antwoord:
Indicatief wordt geraamd dat onderhoud dat niet LCC-optimaal wordt uitgevoerd, leidt tot circa 10% hogere kosten ten opzichte van LCC-optimaal onderhoud. Deze indicatie loopt mee in de huidige externe validatie van de budgetbehoefte voor de instandhouding van de RWS-netwerken. Over de uitkomsten van de validatie wordt de Kamer in het voorjaar van 2027 geïnformeerd.

13 **Vraag:**
Welk deel van de 1,5 miljard euro aan incidentele middelen voor de herprioriteringsopgave op het Mobiliteitsfonds wordt besteed aan het hoofdvaarwegennet en aan welke concrete projecten wordt dit bedrag besteed?

Antwoord:
De inzet van deze middelen loopt integraal mee in het afweegproces voor het Mobiliteits- en Deltafonds. De Kamer wordt hierover op korte termijn nader geïnformeerd.

14 **Vraag:**
Wanneer wordt besloten voor welke infrastructuurprojecten aanvullend budget wordt toegekend bij de Voorjaarsnota 2027?

Antwoord:
De prioritering op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds loopt. De uitkomsten van de prioritering worden op korte termijn met de Kamer gedeeld. De financiële verwerking daarvan zal plaatsvinden in de Voorjaarsnota 2027.

15 **Vraag:**
Kunt u aangeven wat de status is van de voortgang met betrekking tot het hernieuwen van het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid?

Antwoord:
Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het nieuwe ‘Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2026-2031’ door mijn ministerie, het ministerie van JenV, de 15 decentrale OV-autoriteiten, stads- en streekvervoerders, de politie, ProRail, NS (Stations) en de vakbonden FNV, CNV, VVMC en Boa Acp. Inmiddels zijn partijen tot werkbare afspraken in de vorm van convenantartikelen gekomen en is een aanvullend actieplan opgesteld. Met het convenant en het actieplan wordt de komende periode verder gewerkt aan het versterken van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Momenteel wordt ook gezocht naar een geschikt moment om het vernieuwde convenant later dit jaar gezamenlijk met alle convenantspartijen te ondertekenen.

16 **Vraag:**
Maakt de monitoring van vuurwerkslachtoffers deel uit van de aangekondigde jaarlijkse monitoring en evaluatie van de Wet veilige jaarwisseling?

Antwoord:
Ja, de relevante gegevens uit de jaarlijkse rapportages over vuurwerkslachtoffers worden meegenomen in de monitoring en evaluatie van de Wet veilige jaarwisseling.

17 **Vraag:**
Kan in een schema worden weergegeven hoeveel procent van het budget van IenW gaat naar automobiliteit en hoeveel procent van het budget naar ov en spoor? En hoe heeft deze verdeling zich de afgelopen 10 jaar ontwikkeld?

Antwoord:
Op de IenW beleidsbegroting worden de uitgaven betreffende automobiliteit verantwoord op HXII artikel 14.01. De uitgaven voor OV en spoor worden verantwoord op HXII artikel 16 (t/m 2016 ook artikel 15). Daarnaast wordt er jaarlijks budget overgemaakt naar de vervoerregio's (VRA en MRDH) middels de BDU, op HXII artikel 25. In onderstaande tabel wordt over de periode 2016-2026 per post de procentuele verhouding ten opzichte tot de totale uitgaven binnen IenW gepresenteerd. Naast de beleidsbegroting staat er budget voor MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds.

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Beleidsbegroting HXII	1.864.692	1.985.145	1.863.795	1.994.546	3.116.881	3.532.668
Automobiliteit HXII	1%	2%	2%	4%	4%	2%
OV en Spoor HXII	1%	1%	1%	2%	32%	35%
Brede Doel Uitkering HXII	48%	47%	50%	48%	31%	27%

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Beleidsbegroting HXII	3.513.053	2.976.915	3.510.189	3.381.282	4.100.475
Automobiliteit HXII	1%	1%	1%	1%	1%
OV en Spoor HXII	31%	9%	14%	3%	6%
Brede Doel Uitkering HXII	29%	36%	32%	39%	34%

18 **Vraag:**
Welk bedrag is in 2027 beschikbaar voor dual-use-spoorinfrastructuur voor militaire mobiliteit?

Antwoord:
Het afgelopen jaar heeft IenW een bedrag van € 199 mln. beschikbaar gemaakt voor maatregelen die een dual-use karakter hebben. Dit betreft investeringen om de spoorcapaciteit op de Maasvlakte uit te breiden (€ 130 mln.), Kijfhoek toekomstbestendig te maken (€ 30

mln.) en het 740-meterprogramma uit te breiden (€ 39 mln.). Het betreft structurele maatregelen die op de (middel)lange termijn tot impact moeten leiden. Dit in aanvulling op lopende programma's die zowel bijdragen aan civiel vervoer als aan militair vervoer (zoals BKN Spoor, het PHS-programma, et cetera). Voor deze lopende programma's is geen uitsplitsing beschikbaar van het aandeel van de investeringen dat aan militair vervoer bijdraagt.

19 **Vraag:**
Welke spoorcorridors worden in 2027 aangemerkt als "dual use"-corridor voor militair en civiel vervoer?

Antwoord:
Op EU-niveau zijn er Europese militaire corridors aangewezen, waarvan er ook een aantal door Nederland lopen. Aanvullend zijn er routes die Defensie zelf gebruikt voor eigen verplaatsingen. Welke routes Defensie gebruikt is vertrouwelijke informatie die niet openbaar gemaakt kan worden. In een eerdere besloten en vertrouwelijke technische briefing op 14 januari 2026 is inzicht in de gebruikte routes gegeven.

20 **Vraag:**
Welk bedrag ontvangt IenW in 2027 van andere departementen voor investeringen in militaire mobiliteit?

Antwoord:
Er zijn op moment van beantwoording nog geen concrete afspraken met andere departementen over financiële bijdragen in 2027 voor concrete infrastructurele opgaven. Zoals toegezegd aan de Kamer voert de Staatssecretaris van IenW momenteel gesprekken met Defensie over hoe Defensie eventueel financieel kan bijdragen aan onderhoud en aanleg van infrastructuur.

21 **Vraag:**
Welk bedrag aan Europese cofinanciering verwacht IenW in 2027 te ontvangen voor projecten op het gebied van militaire mobiliteit?

Antwoord:
De 43 mln. euro voor het verbeteren van vijf spoorlocaties om treinen van 740 meter lang te laten rijden en parkeren op de rangeerterreinen betreft een eerder ingediend project voor de begrotingsperiode 2021-2027. Hiervan is een deel al uitgekeerd. Een tweede deel wordt uitgekeerd als het resterende deel van het project is gerealiseerd. We hebben alleen de toegekende gelden genoemd omdat we geen verwachtingen willen wekken die misschien niet gerealiseerd gaan worden. Voor de begrotingsperiode 2028-2034 onderzoeken we de mogelijkheden voor het indienen van nieuwe projecten op het gebied van militaire mobiliteit. Ontvangsten vanuit EC zijn voor de komende jaren onzeker en worden mede bepaald door de herprioritering van het Mobiliteitsfonds, de prioriteringsexercitie

Europese Meerjarig Financieel Kader en de criteria die Europese fondsen stellen aan projectvoorstellen.

22 **Vraag:**
Welk bedrag aan uitgaven op de IenW-begroting voor 2027 wordt momenteel meegerekend bij de Nederlandse invulling van de NAVO-doelstelling van 1,5% bbp voor bredere veiligheidsuitgaven?

Antwoord:
De Kamer is dit voorjaar geïnformeerd over de systematiek voor de toerekening van de uitgaven aan de 1,5%-doelstelling in Kamerstuk 28676, nr. 560.

23 **Vraag:**
Welk bedrag is in 2027 beschikbaar voor de uitvoering van de zeven aanbevelingen uit het rapport ‘Tijd om te handelen’ over militaire mobiliteit op het spoor?

Antwoord:
Het rapport Tijd om te handelen richt zich op de weerbaarheid van het spoornetwerk en het kunnen voldoen aan taken rondom militaire mobiliteit. In antwoord op vraag 18 is aangegeven welke middelen er voor dual-use militaire mobiliteit beschikbaar zijn. Voor weerbaarheid worden in het kader van de herprioritering gesprekken gevoerd over welke middelen beschikbaar gemaakt kunnen worden.

24 **Vraag:**
Welke onderzoeken liggen ten grondslag aan het voorgenomen besluit in 2027 over de principes van de marktordening op het spoor na 2033?

Antwoord:
Het voorgenomen besluit in 2027 wordt voorbereid op basis van het onderzoek van Inno-V en onderzoek van een consortium van Goudappel, Rebel en Appm, die in april 2026 aan de Kamer zijn aangeboden. Daarbij wordt ook de appreciatie van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen betrokken. Deze onderzoeken heeft de Kamer 24 april 2026 ontvangen. Verder heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een literatuuronderzoek verricht naar marktordening op het spoor (zie website KiM).

Naar aanleiding van deze onderzoeken vindt verdere verdieping plaats. Op dit moment lopen er twee onderzoeken van KiM: naar de effecten van overstappen op reizigersgedrag, en naar de transitielessen in netwerksectoren. Hiernaast werkt mijn ministerie aan een verdiepend rapport en loopt er een onderzoek naar de doorlooptijden van implementatie van een besluit.

25 **Vraag:**
Welke juridische toetsing vindt plaats voorafgaand aan het

voorgenomen besluit over de marktordening op het spoor na 2033?

Antwoord:
Voorafgaand aan het voorgenomen besluit in 2027 wordt de juridische haalbaarheid van de verschillende keuzemogelijkheden voor de marktordening na 2033 onderzocht. Daarbij wordt getoetst aan de toepasselijke Europese en nationale regelgeving, waaronder het vierde spoorwegpakket.

26 **Vraag:**
Hoeveel betalen het Rijk, de provincies en gemeenten mee aan Lelystad Airport en de infrastructuur naar Lelystad Airport? Hoe heeft dit bedrag zich sinds 2009 ontwikkeld? Hoeveel geld gaat vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar Lelystad Airport in de komende jaren?

Antwoord:
In de Kamerbrief van 11 mei jl. (Kamerstuk 31936 nr. 1271) is toegelicht hoe de kosten zijn opgebouwd ter voorbereiding van het in gebruik nemen van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer, inclusief die van gemeente en provincie.

Voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport reserveerden Rijk en regio in 2014 ruim €50 miljoen respectievelijk circa € 20 mln. (Kamerstukken II 2013/14, 31 936, nr. 190). De overeengekomen rijksbijdrage voor de A6-aansluiting bedroeg € 19,6 mln. (prijspeil 2015) (Kamerstukken II 2018/19, 35 095 A, nr. 2). Het budget voor de verbreding van de A6 bedroeg in de begroting voor 2022 € 101 mln. (Kamerstukken II 2021/22, 35 925 A, nr. 2). De geplande infrastructuur is gerealiseerd.

Op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staan nu middelen gereserveerd voor eventuele nadeelcompensatie, ondersteuning bij de zienswijzenprocedure bij de wijziging van het luchthavenbesluit, opdrachtverlening voor onder andere tijdelijke werkzaamheden rondom de aanpassing van het luchthavenbesluit en het programma monitoring en evaluatie en andere benodigde onderzoeken, en een subsidie voor de CROLL. Het betreft € 0,6 mln. in 2026, € 0,7 mln. in 2027 en € 0,8 mln. in de jaren 2028 tot en met 2031. Er zijn geen middelen opgenomen die bestemd zijn voor de onderneming Lelystad Airport.

27 **Vraag:**
Hoe heeft de kostendekkingsgraad, het aandeel van het ov dat wordt bekostigd door reizigersinkomsten, zich in de afgelopen 10 jaar ontwikkeld?

Antwoord:
In de Staat van het OV 2025 is een overzicht beschikbaar 2018 tot en met 2025. Daarin wordt het aandeel overheidsbijdrage gehanteerd:

de exploitatiebijdrage als percentage van de totale opbrengsten van de vervoerder. Het regionaal ov laat in 2018 een gemiddeld aandeel zien van circa 35% en in 2025 van circa 41%. Er zijn verschillen tussen de concessies, zo is het aandeel overheidsbijdrage in de vervoerregio's fors lager (en daarmee de kostendekkingsgraad hoger) dan in de regionale concessies. De exploitatiebijdrage voor de concessie op het hoofdrailnet is op de totale omzet verwaarloosbaar.

28 **Vraag:**
Hoe wordt in de begroting geborgd dat investeringen in bereikbaarheid niet alleen terechtkomen in de economische kerngebieden, maar ook bijdragen aan bereikbaarheid van perifere en landelijke regio's?

Antwoord:
Bij bereikbaarheid gaat het niet alleen om economie, maar ook om bereikbaarheid van onder meer scholen, ziekenhuizen en recreatie. Per regio staat de brede opgave centraal, zodat heel Nederland en ook landelijke en perifere regio's worden bediend. De begroting is een weerspiegeling van afspraken die met medeoverheden zijn gemaakt, zoals in de bestuurlijke overleggen MIRT. Daarin is te zien dat een deel van de middelen naar projecten in perifere en landelijke regio's gaat. Ook in de uitkomsten van de prioritering krijgt de spreiding van projecten over het land een plaats. Met de extra middelen voor regionale mobiliteit en ontsluiting is in de begroting specifiek aandacht voor de regio.

29 **Vraag:**
Welke beoogde locaties voor de 100 mobiliteitshubs die van 2027 tot 2035 worden gerealiseerd hebben prioriteit, welk budget is per hub voorzien en uit welk begrotingsartikel wordt dit gefinancierd?

Antwoord:
De 100 hubs worden gefinancierd vanuit programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo), onder begrotingsartikel 14.03.04 (voor de WoKT) en 14.03.05 (voor de mobiliteitspakketen en grootschalige spuks) van het Mobiliteitsfonds.
Een overzicht van welk budget vanuit IenW per gemeente is voorzien, vindt u in de MIRT afsprakenlijst van november 2022 (bijlage 1) en januari 2026 (bijlage 2) en de afsprakenlijst van de BO Leefomgeving van juni 2023 (bijlage 3). Het is aan deze gemeenten om de hubs te realiseren. Over de prioritering van locaties zijn geen afspraken gemaakt binnen het WoMo programma.

30 **Vraag:**
Heeft u overwogen de compensatie van vuurwerkondernemers niet te betalen uit het Mobiliteitsfonds en dat geld te gebruiken om de fout met de Brede Doeluitkering (BDU) in 2027 te herstellen?

Antwoord:

Zoals ook verwoord in de brief van 8 mei jl. over de nadeelcompensatie, is IenW gehouden aan de voorwaarden die het amendement Michon-Derkzen (Kamerstuk 35 386, nr. 16) stelt. Dit door de meerderheid van de Kamer aangenomen amendement stelt dat dekking van een eerlijke en nette compensatieregeling gevonden moet worden binnen de IenW-begroting. Het kabinet heeft dit amendement destijds ontraden, vanwege de risico's op lopende beleidsuitgaven. De beleidsbegroting van IenW is dusdanig beperkt in vrije ruimte, dat daar niet de benodigde € 100 mln. gevonden kon worden. Daarom is noodgedwongen gekeken naar het Mobiliteitsfonds en de resterende klimaatakkoordmiddelen Rutte III op de Aanvullende Post. Specifiek zijn middelen weggehaald bij de KCI-strategie ProRail (Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten). Er is dus bewust naar dekking binnen het totaal van de IenW-begrotingen gezocht voor de nadeelcompensatie. De afweging om dit budget anders aan te wenden, bijvoorbeeld aan de BDU, is daarmee niet aan de orde geweest. Er werd gezocht naar dekking voor de nadeelcompensatie voor vuurwerkondernemers, zoals door de Kamer opgedragen, en niet naar dekking voor de BDU.

31 **Vraag:**
Wat zijn de uitgaven die gepaard gaan met de reiskostenvergoeding voor studenten die in het buitenland studeren? Hoe ziet de budgettaire reeks er de komende jaren voor hen uit?

Antwoord:
Deze vraag is reeds beantwoord namens de minister van Financiën. Zie hiervoor het antwoord op vraag 6 in Kamerstuk 37020-1.

32 **Vraag:**
Hoe verhouden de taakstellingen uit het coalitieakkoord voor ProRail (456 miljoen euro cumulatief tot en met 2040) en Rijkswaterstaat (246 miljoen euro tot en met 2031) zich tot het forse onderhoudstekort op het spoor en de wegen, en op welke termijn krijgt de Kamer inzicht in de concrete gevolgen van deze bezuinigingen voor de capaciteit van de uitvoering en het niveau van voorzieningen voor de reiziger?

Antwoord:
De taakstellingen uit het coalitieakkoord zijn apparaatstaakstellingen: een efficiencytaakstelling en een taakstelling Vernieuwing Rijksdienst/Slagvaardige overheid. Voor ProRail is het budget op artikel 13.02 van het Mobiliteitsfonds hiervoor t/m 2040 met in totaal € 456 mln. verlaagd (€ 143,6 mln. efficiency en € 312,4 mln. Vernieuwing Rijksdienst). Vanaf 2040 gaat het structureel om € 39 mln. per jaar.

De taakstelling is gericht op het apparaat van ProRail en niet op het onderhoud zelf. Daarom is ProRail gevraagd in beeld te brengen hoe de taakstelling kan worden ingevuld en wat de gevolgen zijn voor de

uitvoering. IenW gaat hierover met ProRail in gesprek.

De instandhoudingsopgave waar Rijkswaterstaat voor staat, is met de huidige personele capaciteit niet volledig uitvoerbaar. Daarbij wordt de uitvoerbaarheid niet alleen bepaald door het aantal beschikbare medewerkers, maar ook door de aard van de werkzaamheden, de benodigde specialistische kennis, de beschikbare marktcapaciteit en de mate waarin processen doelmatig kunnen worden ingericht. Rijkswaterstaat werkt actief aan het versterken van de uitvoeringskracht door onder meer digitalisering, processtandaardisatie, assetmanagement en een gerichte inzet van de beschikbare capaciteit.

De beschikbare middelen worden ingezet om de basisuitvoering van Rijkswaterstaat te borgen. Omdat de omvang van de instandhoudingsopgave groter is dan wat op korte termijn volledig gerealiseerd kan worden, zijn keuzes noodzakelijk over welke werkzaamheden prioriteit krijgen. Dit is meegenomen in de prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds, die op korte termijn naar de Kamer wordt gestuurd. Los van deze prioritering wordt in het kader van de Voorjaarsnota 2027 bezien welke keuzes nodig zijn om de beschikbare capaciteit en de omvang van de opgave beter met elkaar in lijn te brengen. Daarbij worden ook de effecten van de apparaatstaakstelling betrokken.

33 **Vraag:**
Aan welke concrete projecten en maatregelen wordt de reservering 'Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur' (tabel 14, p. 24) van € 52 mln. in 2027 besteed? Is de stijging ten opzichte van vorig jaar uitsluitend het gevolg van loon- en prijsbijstelling, en op welke wijze wordt geborgd dat circulaire normen ook verplicht worden toegepast bij regulier beheer en onderhoud?

Antwoord:
Deze middelen zijn bestemd voor de implementatie van de maatregelen uit de Aanpak Asfalt, die op 4 december 2025 aan de markt is gepresenteerd. De Aanpak Asfalt richt zich op verbetering van de kwaliteit en levensduur van asfaltverharding, met positieve effecten op de leveringszekerheid (vanwege schone centrales die minder stikstof, CO_2 en schadelijke stoffen uitstoten), verlaging van de Life Cycle Costs en van de hinder op de weg (doordat asfalt minder vaak hoeft te worden vervangen). Hergebruik van materialen en borging van kwaliteit ervan in de keten (circulair werken) is nadrukkelijk onderdeel van de aanpak. De stijging is inderdaad gevolg van loon- en prijsbijstelling.

34 **Vraag:**
Deelt u de constatering dat de strikte eis van 75% financiering vooraf ook voorbereidend onderzoek met beperkte kosten blokkeert? Bent u bereid deze eis flexibeler toe te passen of grote projecten actief op te

knippen in deelopgaven, wanneer regio en derden alternatieve bekostiging aandragen, zoals bij de IJmeerverbinding?

Antwoord:
Om een MIRT-onderzoek te starten is er geen financieringseis. Dit laat onverlet dat het uitvoeren van dergelijke onderzoeken wel kosten met zich meebrengt die niet passen in tijden van prioritering en scherpe keuzes. De 75%-regel is van toepassing om een MIRT-verkenning te kunnen starten. Financiering van de regio en derden kunnen ook onderdeel zijn van die 75%. De 75%-regel is een middenweg tussen reëel zicht op aanleg en het zoeken naar alternatieve bekostiging en mogelijke versoberingen. Zonder de 75%-spelregel bestaat het risico dat veel meer verkenningen worden gestart dan er kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot maatschappelijke en politieke verwachtingen. Een voorkeursbeslissing dient 100% gedekt te zijn. Opknippen in deelverkenningen kan leiden tot suboptimale oplossingen en minder goed gemotiveerde ruimtelijke ingrepen.

35 **Vraag:**
Welk specifiek tijdpad hanteert u voor de landelijke uitrol van ERTMS op de SAAL-corridor (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad), Almere-Utrecht en Amsterdam-Utrecht, en welke tussentijdse capaciteits- en veiligheidsmaatregelen neemt u om op deze cruciale trajecten in de tussentijd toch capaciteitsstappen te kunnen zetten?

Antwoord:
Met de vaststelling van tranche 1 is een deel van de scope van de programmabeslissing getemporiseerd (Kamerstukken II, 2018/19, 33 652, nr. 65). Dit geldt onder andere voor de SAAL-corridor (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad), die niet in tranche 1 zit. De planning voor de realisatie van ERTMS op deze corridor is nu daarom nog onzeker. Dit geldt ook voor de uitrol van ERTMS op Almere-Utrecht en Amsterdam-Utrecht. De landelijke uitrol van ERTMS wordt stapsgewijs vormgegeven, waarbij de eerste stappen op dit moment voorbereid worden.
Voor de SAAL-corridor worden momenteel alternatieve mogelijkheden uitgewerkt om, vooruitlopend op de realisatie van ERTMS, meer treinen te kunnen rijden. De haalbaarheid en impact van deze varianten worden onderzocht. Daarbij wordt ook de relatie met woningbouw en de ontwikkeling van de reizigersgroei meegenomen. Hierover is IenW in gesprek met de regio. De landelijke uitrol van ERTMS licht de staatssecretaris van IenW graag nader toe per Kamerbrief, nadat uw Kamer is geïnformeerd over prioritering binnen het Mobiliteitsfonds.

36 **Vraag:**
Welke specifieke stations komen aan bod met het resterende budget voor Toegankelijkheid Stations (109 miljoen euro van het totale projectbudget van 530 miljoen, tabel 35), welke criteria bepalen die

prioritering, en op welke wijze worden deze investeringen afgestemd met regionale overheden om koppelkansen bij ov-knooppunten te benutten?

Antwoord:
Het programma Toegankelijkheid Stations heeft als doel om stations zelfstandig toegankelijk te maken voor reizigers met een beperking. Van de circa 400 stations in Nederland zijn momenteel nog vier stations nog niet voorzien van een lift of een hellingbaan. Dat zijn Wolfheze, Blerick, Eindhoven Strijp-S en Arnhem Presikhaaf. Op deze stations kunnen reizigers die gebruik maken van een rolstoel nog niet zelfstandig vanaf de stationsentree het perron bereiken. Deze stations maken onderdeel uit van de huidige uitvoeringsplanning. Het vernieuwde station Wolfheze wordt naar verwachting begin 2027 opgeleverd. Voor Arnhem Presikhaaf is realisatie voorzien in 2028, voor Eindhoven Strijp-S is realisatie voorzien in 2030 en 2031. Voor Blerick is op dit moment nog geen goed realisatiemoment af te geven, omdat hier een groot raakvlak is met de plannen van de gemeente om het stationsgebied en de omliggende wegstructuur sterk te verbeteren.

Op 25 stations dienen nog één of meerdere perrons initieel op 76 centimeter hoogte worden gelegd. Deze werkzaamheden zijn allemaal gepland vóór 2030, behalve voor Amsterdam Centraal, hier staat nog één perron in de planning voor 2032. Op alle stations zijn geleidelijnen aangebracht voor blinde en slechtziende reizigers. Daarmee is álle scope van het Programma bekend, gepland én in uitvoering.

De prioritering van projecten binnen het programma is destijds bepaald op basis van technische haalbaarheid, de complexiteit van de benodigde maatregelen, kosteneffectiviteit, samenloop met vervangings- en vernieuwingsprojecten en de mogelijkheid om werkzaamheden efficiënt te combineren met andere infrastructurele ingrepen.

Daarnaast financiert Programma Toegankelijkheid ook de eerste uitrol van een digitaal navigatiesysteem. De aanbesteding hiervoor start in oktober.
Waar mogelijk worden werkzaamheden afgestemd met provincies, gemeenten en vervoerders. Daarbij wordt actief gezocht naar koppelkansen met regionale investeringen in stationsomgevingen, ketenmobiliteit en OV-knooppunten, zodat werkzaamheden gecombineerd kunnen worden uitgevoerd en hinder voor reizigers wordt beperkt.

37 **Vraag:**
Welke signalen heeft u ontvangen over de verslechterde financiële positie van ov-vervoerders en de afnemende belangstelling bij recente concessieaanbestedingen, en hoe gaat u decentrale overheden

concreet ondersteunen om te voorkomen dat aanbestedingen mislukken en de bereikbaarheid van regio's onder druk komt te staan?

Antwoord:
De algemene signalen vanuit de ov-sector zijn bekend. Momenteel ligt er geen specifieke hupvraag vanuit een bepaalde concessie aan het Rijk. Via het Nationaal OV Beraad (NOVB) is er met enige regelmaat contact met zowel de andere overheden (regionale concessieverleners) als met de regionale OV vervoerders. Vanuit het Rijk zijn in de afgelopen jaren diverse financiële impulsen geweest in de exploitatie van het regionaal ov, om de beschikbaarheid, betaalbaarheid en kwaliteit hiervan te borgen. In het NOVB blijven we daarnaast regelmatig spreken over de financiële situatie in het ov. Op basis van het advies van ABDTOPConsult over de betaalbaarheid van het OV-systeem worden hier stappen in gezet.

38 **Vraag:**
Welke financiële en juridische risico’s ziet u voor de IenW-begroting door het waarschijnlijk niet halen van de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) in december 2027 en bent u bereid om conform het advies van de Algemene Rekenkamer de periodieke rapportage 'Bodem en Ondergrond' (mede in het licht van de maatschappelijke kosten van PFAS-verontreinigingen) expliciet op te nemen in de Strategische Evaluatieagenda (SEA)?

Antwoord:
De Landsadvocaat heeft in 2025 een analyse gedaan van de juridische risico’s van de Kaderrichtlijn Water. Op 18 juli 2025 zijn de hoofdlijnen van deze juridische analyse met de Kamer gedeeld (Kamerstukken 27 625, nr. 716). Het rapport van de Landsadvocaat is vertrouwelijk met de Kamer gedeeld (Kamerstukken 27 625, nr. 731). Financiële risico’s voor de IenW-begroting zijn er niet op korte termijn. Een *eventuele* ingebrekestellingsprocedure met *mogelijke* boetes vanuit Europa neemt vele jaren in beslag.

Ja, ervan uitgaande dat hier wordt bedoeld dat de periodieke rapportage wordt gebaseerd op de strategische evaluatieagenda (SEA). In elke begroting is een strategische evaluatieagenda (SEA) opgenomen. Hierin wordt per samenhangend beleidsthema aangegeven welke evaluaties zijn uitgevoerd en welke evaluaties staan geprogrammeerd. De Algemene Rekenkamer benadrukt in haar advies het belang van een goed gevulde SEA met een breed palet aan evaluaties, omdat dit de basis geeft voor het opstellen van een goede periodieke rapportage. Dat geldt ook voor de periodieke rapportage ‘Bodem en Ondergrond’. Deze zal gebaseerd zijn op een synthese van de bestaande evaluaties van de beleidsinstrumenten rondom bodem en ondergrond, die zijn beschreven in de SEA van de begroting (Artikel 13 van Hoofdstuk XII).

39 **Vraag:**
Kunt u een inschatting maken van de kosten van het verzoeten van het Grevelingermeer? Hoe wordt dit onderzocht?

Antwoord:
Er vindt geen onderzoek plaats naar het verzoeten van het Grevelingenmeer. Het zoet maken en daarna zoet houden van het Grevelingenmeer vraagt een enorme ingreep in ons landelijk waterbeheer en leidt tot een forse extra watervraag aan het hoofdwatersysteem, wat gevolgen kan hebben voor de rest van Nederland. Daarnaast verslechtert de waterkwaliteit en de ecologie en gaat het ten koste van belangen van de schelpdiersector, de watersport, de recreatie en het woon- en leefmilieu.

40 **Vraag:**
Zijn er wat zoetwater betreft ook maatregelen in beeld die het Rijk kan nemen die verder gaan dan beheer, onderhoud en optimalisatie van het bestaande systeem?

Antwoord:
Er worden op dit moment geen maatregelen genomen die verder gaan dan beheer, onderhoud en optimalisatie van het bestaande systeem. Dat is ook omdat met optimalisatie nog stappen gezet kunnen worden binnen het huidige systeem, zoals het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 en het verkennen van het vergroten van de buffer van het IJsselmeer.

Zoals uit de herijking van het Deltaprogramma (Deltaprogramma 2027) blijkt, kan het hoofdwatersysteem de knelpunten in waterbeschikbaarheid niet overal altijd oplossen. Daarom moeten ook juist maatregelen worden genomen in het ruimtelijke domein. Daarvoor moeten provincies, waterschappen en gemeenten de benodigde stappen zetten. Ter ondersteuning hierbij wordt met deze partijen transparant gemaakt wat de opgave in de gebieden is, nu en in de toekomst.

41 **Vraag:**
Welke aanvullende middelen worden in 2027 beschikbaar gesteld voor waterveiligheid en welke stappen zet u om grensoverschrijdende afspraken over wateroverlast en watertekorten te versterken?

Antwoord:
In de voorjaarsnota 2026 heeft het Rijk € 1 mld. extra opgenomen voor het HWBP. Voor *Ruimte voor de Rivier 2.0* is met de ontwerpbegroting € 771 mln. extra opgenomen voor waterveiligheid. Omdat waterveiligheidsprojecten en programma's langjarig zijn worden deze middelen niet enkel in 2027 maar vooral ook in de jaren daarna uitgegeven.
Wat betreft de stappen die het kabinet zet om de grensoverschrijdende afspraken over wateroverlast en watertekorten

te versterken zet Nederland in op een aantal sporen. Ten eerste het intensiveren van de samenwerking met bovenstroomse landen op het gebied van onderzoek en kennisontwikkeling en tevens om te komen tot concrete afspraken en maatregelen voor het beperken van de gevolgen van wateroverlast en watertekorten.
Ten tweede zet Nederland in op het versterken van de bilaterale samenwerking met Noordrijn-Westfalen (NRW) en Vlaanderen. Op regionaal niveau heeft het programma Water en Ruimte Limburg (WRL) de samenwerking in het bovenstroomse Geulstroomgebied met Wallonië versterkt en geformaliseerd.
Ten derde zet Nederland via de internationale rivierencommissies en de Commissie voor de Hydrologie van de Rijn in op gezamenlijke kennisontwikkeling en ambitieuze gezamenlijke doelstellingen en concrete maatregelen voor het stroomgebied als geheel, zoals afspraken over waterprioritering tijdens perioden van extreem laagwater. Nederland richt zich hierbij op het verkrijgen van bestuurlijk draagvlak bij bovenstroomse landen, omdat dit noodzakelijk is om tot gezamenlijke afspraken en concrete maatregelen te komen.

42 **Vraag:**
Kunt u per netwerk - hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem - aangeven welke onderhouds- en vervangingsopgaven in 2027 niet of later worden uitgevoerd door gebrek aan middelen of capaciteit?

Antwoord:
De Staat van de Infrastructuur 2024 RWS heeft de uitgestelde werkzaamheden over de periode 2026-2028 inzichtelijk gemaakt. Herijking van deze werkzaamheden zal plaatsvinden in afwachting van de keuzes die op basis van het afweegkader worden gemaakt. De Kamer wordt hier op korte termijn over geïnformeerd net als de Staat van de Infrastructuur.

43 **Vraag:**
Kunt u aangeven welke bruggen, tunnels, sluizen en waterwerken in 2027 het grootste risico vormen voor beschikbaarheid, veiligheid of economische schade?

Antwoord:
De Staat van de Infrastructuur 2024 van Rijkswaterstaat geeft inzicht in de objecten waarvoor in 2026 een verhoogd inspectieregime geldt. Rijkswaterstaat monitort deze objecten intensiever vanwege de constructieve veiligheid. Deze omstandigheden kunnen gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van de infrastructuur. Een verhoogd inspectieregime draagt er tegelijkertijd aan bij dat eventuele risico’s tijdig worden gesignaleerd en passende beheersmaatregelen kunnen worden getroffen. Indien sprake is van een risico voor de veiligheid, worden aanvullende maatregelen genomen om de veiligheid van de gebruikers te borgen. Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB)

gaat in haar recente rapport, *De kwaliteit van de mobiliteitsinfrastructuur: achterstanden, uitdagingen en beleidsimplicaties* (september 2026), in op de economische effecten van investeringskeuzes in infra. Er is geen economische analyse op objectniveau beschikbaar.

44 **Vraag:**
Hoe zijn de kosten voor het vervangen van het spui- en gemaalcomplex IJmuiden opgebouwd? Zijn er goedkopere alternatieven onderzocht?

Antwoord:
Het spui- en gemaalcomplex IJmuiden is sterk verouderd, waardoor de technische staat van het complex uiterst kwetsbaar is. Daarnaast verdwijnt de afvoermogelijkheid via onder andere het spui door zeespiegelstijging. Het project betreft het één op één vervangen van de bestaande functies, waarbij de spui functie wordt vervangen door pompen. In de planfase zijn drie oplossingsrichtingen en verschillende varianten onderzocht: renovatie, renovatie met uitbreiding en volledige nieuwbouw. Hierbij is ook gekeken naar de kosten voor de verschillende varianten, waarbij het prijsverschil niet doorslaggevend is gebleken. Er is vervolgens ook gekeken naar een gefaseerde uitvoering, dit bleek een duurdere oplossing. In de planfase is geconcludeerd dat nieuwbouw van een gemaal de meest robuuste en doelmatige oplossing is, omdat de kritieke waterafvoer is geborgd tijdens de bouw en de kleinste/minste uitvoeringsrisico's kent, en daarmee het minste risico op vertraging en hogere kosten. De voorkeursoptie is verder uitgewerkt tot een referentieontwerp. Op basis van dit ontwerp is een raming opgesteld voor het realiseren van dit ontwerp en de sloop van het huidige complex. De belangrijkste kostenposten zijn de bouwkosten voor de aanleg van de pompen, beton- en staalwerk, de engineeringkosten (ontwerp en advisering); de kosten voor het bouwrijp maken van het terrein en de kosten voor sloop van het bestaande complex.

45 **Vraag:**
Op welke manier is IenW betrokken geweest bij het opstellen van de extra taakstelling in de Miljoenennota? Kunnen de onderliggende adviezen en stukken hierover met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord:
Binnen het Kabinet is besloten tot de extra taakstelling. IenW is niet betrokken geweest bij het opstellen hiervan.

46 **Vraag:**
Wat gaat het ministerie concreet minder doen, nu deze taakstelling in de begroting is opgenomen?

Antwoord:
De plannen om invulling te geven aan de taakstelling zijn nog in

voorbereiding. Er zullen inhoudelijke keuzes gemaakt moeten worden en processen anders worden ingericht. Dit speelt zowel voor het ministerie als gezamenlijk voor de Rijksoverheid.

47 **Vraag:**
Raakt deze taakstelling ook de uitvoering? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord:
Ja, de taakstelling raakt de apparaatsuitgaven van het gehele ministerie, inclusief de uitvoeringsorganisaties. In onderstaande tabel is de verdeling van de apparaatstaakstelling over de organisatieonderdelen weergegeven. De organisaties werken de invulling van de taakstelling op dit moment uit.

Organisatieonderdeel	**Artikel**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
Kerndepartement (excl. ANVS en PBL)	HXII - 98	0	-595	-4.728	-10.123	-14.143	-17.886
ANVS	HXII - 98	0	-98	-561	-1.304	-2.069	-2.299
PBL	HXII - 98	0	-91	-545	-1.228	-1.830	-2.178
ILT	HXII - 24	0	-668	-3.471	-7.195	-11.146	-13.353
KNMI	HXII - 23	0	-175	-783	-1.636	-2.211	-2.602
RWS	MF - 12, 15 en DF - 5	0	-5.001	-23.119	-51.413	-76.576	-89.740
ProRail	MF - 13	0	-2.613	-5.196	-19.273	-38.992	-38.992
Staf Deltacommissaris	DF - 5	0	-9	-41	-89	-137	-159
Overige organisaties*	HXII – beleids-artikelen	0	-1.179	-3.808	-9.054	-15.909	-17.368
Totaal		0	-10.429	-42.252	-101.315	-163.013	-184.577

*Het betreft bijdragen aan zelfstandige bestuursorganen, rechtspersonen met een wettelijke taak en agentschappen van andere departementen die taken voor IenW uitvoeren.

48 **Vraag:**
Raakt deze taakstelling ook toezicht en handhaving? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord:
Ja, de taakstelling raakt de apparaatsuitgaven van het gehele ministerie, inclusief toezicht en handhaving. In de tabel onder het antwoord op vraag 47 is de verdeling van de apparaatstaakstelling over de organisatieonderdelen weergegeven. De organisaties werken

de invulling van de taakstelling op dit moment uit.

49 **Vraag:**
Welke mogelijke risico's voor de uitvoering en dienstverlening worden voorzien als de opstapelende taakstellingen worden doorgevoerd?

Antwoord:
De invulling van de taakstelling wordt momenteel uitgewerkt. De gevolgen voor de uitvoering en dienstverlening zijn afhankelijk van de uiteindelijke keuzes en de wijze waarop deze worden geïmplementeerd. Om die reden kunnen de concrete risico's op dit moment nog niet worden gekwantificeerd. Bij de verdere uitwerking worden de effecten op de uitvoerbaarheid, de kwaliteit van de dienstverlening en de continuïteit van de uitvoering nadrukkelijk betrokken.

50 **Vraag:**
Welke concrete stappen heeft Nederland sinds het aantreden van dit kabinet ondernomen om de Europese harmonisatie van de vliegbelasting te realiseren dan wel te agenderen?

Antwoord:
In het Coalitieakkoord is de inzet op een Europese vliegbelasting die voor alle EU-lidstaten gelijk is opgenomen. Zoals in het Belastingplan 2027 is aangekondigd, stelt het kabinet voor om het hoge tarief in de vliegbelasting per 2027 te verlagen naar het niveau van de Duitse vliegbelasting. Hiermee beoogt het kabinet een gelijker speelveld te creëren en de kosten voor de luchtvaart in Nederland te verlagen. De verlaging is onderdeel van de inzet van het kabinet op een vliegbelasting die voor alle EU-landen gelijk is. Verder heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd om in gesprek te gaan met België en Duitsland over een gelijk speelveld ten aanzien van de vliegbelasting. Tijdens de Informele transportraad op 20 en 21 september in Dublin heeft Nederland deze gesprekken ook gevoerd en volgt die verder op. Deze gesprekken zijn gaande en de Kamer wordt voor het einde van het jaar geïnformeerd over de uitkomsten.

51 **Vraag:**
Leidt de verhoging van de verkeersboetes tot een hogere verkeersveiligheid? Kunt u dat onderbouwen?

Antwoord:
De Stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzoek gedaan naar de relatie tussen de hoogte van de boetebedragen en het nalevingsgedrag. Gebaseerd op snelheidsverhogingen in Nederland tussen 2008 en 2010 is de schatting dat als de hoogte van de boete met 1% toeneemt, dat het aantal snelheidsovertredingen bij trajectcontroles met 0,23% afneemt, waarbij wordt opgemerkt dat dit mogelijk om beperkte, aan tijd en plek gebonden gedragseffecten gaat die zijn gemeten kort na

de verhoging van boetes op plekken waar de politie verkeersovertredingen intensief controleert.

In hoeverre dit nu nog steeds geldt is niet bekend, omdat sinds 2010 de verkeersboetes harder zijn gestegen dan de inflatie. SWOV geeft verder aan dat boven een bepaald punt verhoging van straffen geen effect meer heeft en dat met name de objectieve en subjectieve pakkans van belang zijn voor de naleving van verkeersregels (en daarmee voor verkeersveiligheid).

52 **Vraag:**
Welk bedrag binnen het projectbudget van circa 940 miljoen euro voor Ruimte voor de Rivier 2.0 is geraamd voor natuur- en ecologiemaatregelen, uitgesplitst per project?

Antwoord:
Het projectbudget van circa € 940 mln. wordt benut voor maatregelen om de rivierbodem te stabiliseren en bodemerosie tegen te gaan zoals de (gefaseerde) aanleg van een meergeulensysteem op de Waal en het te starten met suppleren op de gemeenschappelijke Maas en Rijntakken. Het budget wordt niet benut voor natuur-en ecologiemaatregelen. Wel wordt in de uitwerking gekeken naar meekoppelkansen en hoe het meergeulensysteem kan bijdragen aan natuurdoelstellingen.

53 **Vraag:**
Vanwaar wordt gekozen enkel in Europees verband in te zetten op een PFAS-verbod in gewasbeschermingsmiddelen, nu daar de meeste uitzonderingen op worden gemaakt (TFA's)?

Antwoord:
Nederland richt zich niet alleen op het in Europees verband terugdringen van PFAS in gewasbeschermingsmiddelen. Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voert net zoals Denemarken en Noorwegen een herbeoordeling uit van 46 gewasbeschermingsmiddelen die PFAS bevatten. Hiermee lopen deze landen vooruit op een mogelijk Europese aanpak. De resultaten worden medio 2028 verwacht. Daarnaast wordt parallel hieraan in het convenant gewasbescherming gewerkt aan concrete maatregelen waarbij per type teelt de mogelijkheden in kaart worden gebracht om te komen tot versneld uitfaseren van emissies van persistente stoffen uit gewasbeschermingsmiddelen zoals PFAS/TFA.

54 **Vraag:**
Welke mijlpalen en data hanteert u voor het Europese PFAS-restrictietraject (Commissievoorstel, opinies van het Europees Agentschap voor chemische stoffen (ECHA), Raads- en Parlementsbesluit), en op welke momenten informeert u de Kamer over de voortgang?

Antwoord:
De verwachting is dat de wetenschappelijke opinies over risico en sociaaleconomische aspecten eind dit jaar zijn afgerond en aan de Europese Commissie worden gestuurd. IenW is voornemens om de PFAS restrictie te agenderen voor de Milieuraad van december 2026. De staatssecretaris IenW wil dan met gelijkgestemde landen een Non-paper indienen om bij de Europese Commissie aan te dringen op het spoedig opstellen van een restrictievoorstel dat ambitieus is en zal zorgen voor een zo groot mogelijke reductie van de emissies van PFAS naar het milieu.
Naar verwachting zal de Europese Commissie medio 2027 op basis van het oorspronkelijke voorstel en de wetenschappelijke opinies een voorstel ter discussie en stemming voorleggen aan het betreffende lidstatencomité. Direct volgend op de publicatie van dat voorstel zal IenW een consultatie organiseren om opinies van belanghebbenden vanuit industrie, maatschappelijke organisaties en andere overheden te verzamelen en dit mee te wegen in het Nederlandse standpunt over het voorstel.
Ik zal de Kamer op bovenstaande momenten informeren en zal tevens andere relevante zaken met betrekking tot het komen tot een brede Europese PFAS restrictie aan de Kamer doen toekomen, meest recent bij brief van 28 september jl., referentie 2026Z20275.

55 **Vraag:**
Op welke termijn worden de meetgegevens van Rijkswaterstaat over PFAS in oppervlaktewater en industriële lozingen structureel openbaar gemaakt, zodat burgers, gemeenten en bedrijven zelf de voortgang kunnen volgen?

Antwoord:
De meetgegevens van Rijkswaterstaat over de kwaliteit van het oppervlaktewater, waaronder PFAS, zijn al openbaar beschikbaar via Waterinfo van Rijkswaterstaat. Daar kunnen actuele en historische meetgegevens worden geraadpleegd en gedownload. PFAS-metingen in oppervlaktewater zijn hier sinds 2019 beschikbaar. Via het elektronisch Milieu Jaarverslag (e-MJV) en de bijbehorende ZZS database zijn de gegevens van industriële lozingen beschikbaar die bedrijven zelf verplicht zijn te rapporteren. Voor gegevens over industriële lozingen wordt momenteel gewerkt aan de uitvoering van de motie Kostic om de monitoringsgegevens van de industriële lozingen zo veel mogelijk actief openbaar te maken (Kamerstuk 28 089, nr. 374). Een concrete termijn voor deze bredere openbaarmaking van bedrijfs- en monitoringsgegevens is op dit moment nog niet vastgesteld.

56 **Vraag:**
Hoe organiseert u vroegtijdige signalering van nieuwe PFAS-varianten, en hoe snel worden die meegenomen in vergunningen en normering?

Antwoord:
Vroegtijdige signalering vindt plaats via monitoring en door het volgen van wetenschappelijke en internationale ontwikkelingen, waaronder de Europese aandachtstoffenlijst (watch list) onder de Richtlijn prioritaire stoffen. Deze lijst bevat stoffen waarvoor aanwijzingen bestaan dat zij een risico kunnen vormen voor het aquatisch milieu, maar waarvoor nog onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. De snelheid waarmee een nieuwe PFAS wordt opgenomen in vergunningen of normstelling is afhankelijk van de beschikbare kennis over de stof en van het toepasselijke wettelijke kader. Voor normstelling vindt dit veelal plaats in Europees verband. Zodra een stof aan de aandachtstoffenlijst wordt toegevoegd of hiervoor een norm wordt vastgesteld, wordt deze informatie betrokken bij het beoordelen en, waar nodig, herzien van bestaande vergunningen en bij het verlenen van nieuwe vergunningen.

57 **Vraag:**
Welke financiële middelen zijn vanaf 2027 gereserveerd voor het verder in beeld brengen en voorbereiden van de PFAS-saneringsopgave? Kan daarbij ook worden aangegeven wat de huidige inschatting is van de totale omvang en kosten van deze opgave?

Antwoord:
Op basis van de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond is een gemiddeld jaarlijks bedrag van € 33 mln. gereserveerd voor de buitenproportionele opgaven. Het in beeld brengen en voorbereiden van de PFAS-saneringsopgaven valt hierbinnen, maar ook bijvoorbeeld de aanpak van diffuus lood. De precieze verdeling van het budget binnen de budgetposten van de Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024-2030 wordt per indienronde bepaald op basis van de financieringsbehoefte van de bevoegde overheden op dat moment. De verdeling wordt een aantal maanden voorafgaand aan de indienronde bekend gemaakt. De vorige indienronde was in 2026 met een totaalbudget van € 109 mln. Deze middelen zullen de overheden ook in 2027 besteden. De volgende indienronde is in 2028.

Zoals in de Kamerbrief van 11 mei 2026 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 30 015, nr. 144) is aangeven, is de inventarisatie een stapsgewijs traject. Eerst stellen de bevoegde overheden een groslijst op met potentieel verdachte locaties. Hier heeft potentieel een bodembedreigende activiteit plaatsgevonden. Dan wordt via bureaustudie en historisch onderzoek onderzocht welke locaties daarvan daadwerkelijk potentieel verontreinigde locaties zijn. Deze potentieel verontreinigde locaties komen op een lijst voor nader onderzoek om vast te stellen in welke mate de locatie verontreinigd is met PFAS. Daaruit kan blijken dat het een PFAS-aandachtlocatie betreft. Op dit moment is nog geen inschatting te geven van de uiteindelijke omvang van de saneringsopgave.

58 **Vraag:**
Hoeveel van de ruim 1.700 KRW-maatregelen zijn naar verwachting op 1 januari 2027 afgerond, hoeveel op 22 december 2027, en voor hoeveel waterlichamen wordt bij de beoordeling van doelbereik een uitzonderingsgrond voorzien?

Antwoord:
Waterbeheerders wordt jaarlijks gevraagd te rapporteren over de voortgang van de maatregelen. Op 19 juni jl. is het dashboard voortgang KRW met de Kamer gedeeld. Hierin is opgenomen dat 446 maatregelen per 1 januari 2026 volledig zijn afgerond. Voor 341 maatregelen wordt verwacht dat deze niet volledig zijn gerealiseerd eind 2027. Er is geen inschatting beschikbaar van het aantal gerealiseerde maatregelen op 1 januari 2027. Voor ieder niet-behaald doel zal in de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 een uitzonderingsgrond worden ingeroepen. Naar verwachting zal dat om circa zes- tot zevenduizend doelen gaan.

59 **Vraag:**
Welke opties worden onderzocht om verzilting in de Rijn-Maasmonding te beperken? Wordt het afsluiten van deze monding ook onderzocht?

Antwoord:
Op korte termijn zijn in potentie diverse maatregelen mogelijk waarmee de zoutindringing kan worden beperkt. Op hoofdlijnen zijn deze maatregelen te categoriseren als (1) afsluiten van riviertakken, (2) aanpassen van het dwarsprofiel, (3) beïnvloeden van dwarsstroming, (4) aanpassen van de monding, (5) anders verdelen van rivierwater over de takken en (6) overige maatregelen.

Aanpassing van het doorstroomprofiel kan bijvoorbeeld met een tijdelijke zanddrempel op de rivierbodem. Deze belemmert de instroom van zout water langs de bodem en versterkt de uitstroom van zoetwater langs het wateroppervlak. Een andere mogelijkheid is het verondiepen of versmallen van een hele riviertak. Veel van de maatregelen gaan echter gepaard met hoge kosten en neveneffecten voor scheepvaart of ecologie. In de komende jaren worden de verschillende opties voor de Rijn-Maasmonding onderzocht.

Het overgaan naar een meer afgesloten systeem is één van de strategische opties voor de langere termijn. Daarmee kan de zoutindringing worden beperkt, maar niet structureel worden weggenomen. Ook in een afgesloten systeem blijven onder meer de beschikbaarheid en afvoer van zoetwater en andere bronnen van verzilting een opgave. Bovendien heeft een dergelijke systeemkeuze brede gevolgen, onder meer voor waterveiligheid, natuur, scheepvaart en de zoetwatervoorziening, die in samenhang moeten worden afgewogen in het gebied dat hiervan invloed ondervindt. In het Deltaprogramma bereiden we ons hierop voor, zodat tijdig

besluiten kunnen worden genomen over de langetermijninrichting van het Deltasysteem.

60 **Vraag:**
Kunt u per subsidieregeling en per ontvangerscategorie aangeven hoe de taakstelling van 13,381 miljoen euro per jaar in 2027–2030 en 8,512 miljoen euro in 2031 wordt ingevuld?

Antwoord:
In bijgevoegd overzicht vind u hoe de subsidietaakstelling is ingepast in de begroting van IenW ten tijde van de ontwerpbegroting 2027.

61 **Vraag:**
Kunt u voor de circa zeventig regionale drinkwaterplannen aangeven uit welke bronnen de extra 102 miljoen m³ productiecapaciteit moet komen en welk budget per locatie is geraamd voor natuuronderzoek, mitigatie en compensatie?

Antwoord:
Dergelijke informatie wordt niet systematisch bijgehouden. Een beperkte analyse laat zien dat in de periode tot 2030 het grootste deel van de aanvullende productiecapaciteit gezocht zal worden in grondwaterwinningen, hetzij door nieuwe winningen te realiseren, of bestaande winningen uit te breiden. Voor de periode tussen 2030 – 2040 zijn nu al een aantal grootschalige oppervlaktewaterwinningen in beeld. Het is daarbij aan de drinkwaterbedrijven om als initiatiefnemer zelf hun raming te maken van de benodigde middelen.

62 **Vraag:**
Welke afweging is gemaakt om middelen uit het Mobiliteitsfonds in te zetten voor de nadeelcompensatie van vuurwerkondernemers? Waarom komen deze middelen niet (deels) uit bijvoorbeeld de JenV-begroting?

Antwoord:
Zoals ook staat in het antwoord op vraag 30, riep het aangenomen amendement Michon-Derkzen (Kamerstuk 35 386, nr. 16) op om dekking binnen de IenW-begroting te vinden. Aan dit amendement is gehoor gegeven.

63 **Vraag:**
Hoe wordt voorkomen dat compensatie voor vuurwerkondernemers hoger uitvalt dan geraamd?

Antwoord:
De beleidsregel voor de detailhandel en de overeenkomsten voor importeurs zijn in beginsel open-einde regelingen. Anders dan bij bijvoorbeeld een subsidieregeling is er geen maximumbudget (subsidieplafond). Iedere aanvrager die binnen de voorwaarden van deze regeling valt, heeft immers recht op nadeelcompensatie. Op

basis van het oordeel van een financieel deskundige en de landsadvocaat zijn er kaders opgesteld waarbinnen de nadeelcompensatie kan plaatsvinden. Naar verwachting van de betrokken experts sluiten deze kaders aan bij de tot nu toe geraamde uitgaven, maar dit kan niet met absolute zekerheid gesteld worden.

64 **Vraag:**
Waar is de meevaller, de ontvangst van RVO, van 5,7 miljoen euro aan besteed?

Antwoord:
De 5,7 miljoen gaat om eindafrekeningen van 2025, de budgetten zijn weer toegevoegd aan de jaaropdrachten voor 2026.
Op deze manier blijft het budget voor hetzelfde onderwerp beschikbaar. De grootste meevallers zijn voor de subsidieregeling op het NGF project “Maritiem Masterplan” (€ 3,3 miljoen) en voor opdrachten ten behoeve van circulaire economie (€ 1,6 miljoen).

65 **Vraag:**
Kunt u ten aanzien van de groeiparagraaf – taakstelling kabinet-Jetten – Slagvaardige Overheid aangeven voor de organisatieonderdelen van IenW en andere organisaties waarvoor deze begroting geldt of de taakstellingen disruptieve effecten heeft gehad, en zo ja, welke en hoe die zijn opgelost?

Antwoord:
Het is op dit moment nog te vroeg om te spreken van effecten van de taakstelling. De bezuiniging loopt vanaf 2027.

66 **Vraag:**
Kunt u uitsplitsen hoe de apparaatstaakstelling van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de verschillende organisatieonderdelen wordt verdeeld? Wordt Rijkwaterstaat ook geraakt door de apparaatstaakstelling? Zo ja, welke taken binnen Rijkswaterstaat worden geraakt door deze taakstelling, en welke taken zijn hiervan expliciet uitgezonderd?

Antwoord:
Onderstaande tabel geeft de verdeling van de apparaatstaakstelling van IenW over de organisatieonderdelen weer. De apparaatstaakstelling bestaat uit een efficiencytaakstelling en een taakstelling voor de vernieuwing van de rijksdienst. Beide bestaan uit een deel uit het coalitieakkoord van het kabinet-Jetten I, dat al was verwerkt in de eerste suppletoire begroting 2026, en een deel dat het kabinet bij de besluitvorming over de begroting 2027 heeft toegevoegd. Het toegevoegde deel is vooralsnog verdeeld volgens de rijksbrede verdeelsystematiek en kan binnen IenW nog worden herschikt. De bedragen lopen tot en met 2031, het einde van de begrotingshorizon; na 2031 loopt de taakstelling verder op.
Rijkswaterstaat, en specifieke taken daarbinnen, is niet uitgezonderd

van de taakstelling. Hoe de apparaatstaakstelling neerslaat binnen de organisatie en hoe deze verdeeld wordt over de verschillende organisatie onderdelen, wordt de komende tijd nader uitgewerkt.

Organisatieonderdeel	**Artikel**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
Kerndepartement (excl. ANVS en PBL)	HXII - 98	0	-595	-4.728	-10.123	-14.143	-17.886
ANVS	HXII - 98	0	-98	-561	-1.304	-2.069	-2.299
PBL	HXII - 98	0	-91	-545	-1.228	-1.830	-2.178
ILT	HXII - 24	0	-668	-3.471	-7.195	-11.146	-13.353
KNMI	HXII - 23	0	-175	-783	-1.636	-2.211	-2.602
RWS	MF - 12, 15 en DF - 5	0	-5.001	-23.119	-51.413	-76.576	-89.740
ProRail	MF - 13	0	-2.613	-5.196	-19.273	-38.992	-38.992
Staf Deltacommissaris	DF - 5	0	-9	-41	-89	-137	-159
Overige organisaties*	HXII – beleids-artikelen	0	-1.179	-3.808	-9.054	-15.909	-17.368
Totaal		0	-10.429	-42.252	-101.315	-163.013	-184.577

*Het betreft bijdragen aan zelfstandige bestuursorganen, rechtspersonen met een wettelijke taak en agentschappen van andere departementen die taken voor IenW uitvoeren.

67 **Vraag:**
Kunt u garanderen dat de taakstelling niet leidt tot verminderde capaciteit voor assetmanagement, inspecties, risicobeoordelingen en programmering van onderhouds- en vervangingsprojecten? En omgekeerd: kunt u garanderen dat de capaciteit bij Rijkswaterstaat het komende decennium meegroeit met de omvang van de onderhouds- en vervangingsopgave?

Antwoord:
De capaciteit voor Rijkswaterstaat en de omvang van de onderhouds- en vervangingsopgave zullen in samenhang worden bezien. Rijkswaterstaat werkt actief aan het versterken van de uitvoeringskracht door onder meer digitalisering, processtandaardisatie, assetmanagement en een gerichte inzet van de beschikbare capaciteit.

Het kabinet zet zich binnen de beschikbare middelen in om de basisuitvoering van Rijkswaterstaat te borgen. Omdat de omvang van de instandhoudingsopgave groter is dan wat op korte termijn volledig

gerealiseerd kan worden, zijn keuzes noodzakelijk over welke werkzaamheden prioriteit krijgen. Dit is meegenomen in de prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds die IenW de afgelopen maanden heeft opgesteld en die de minister en de staatsecretaris van IenW dit najaar aan de Kamer zal sturen. Los van deze prioritering wordt in het kader van de Voorjaarsnota 2027 bezien welke keuzes nodig zijn om de beschikbare capaciteit en de omvang van de opgave beter met elkaar in lijn te brengen. Daarbij worden ook de effecten van de apparaatstaakstelling betrokken. Ook het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) Instandhouding zal hier mogelijk beleidsaanbevelingen doen.

68 **Vraag:**
Hoe verhoudt de apparaatstaakstelling zich tot de constatering dat de instandhoudingsopgave groter is dan de beschikbare middelen én capaciteit bij Rijkswaterstaat en de markt?

Antwoord:
De instandhoudingsopgave waar Rijkswaterstaat voor staat, is met de huidige personele capaciteit niet volledig uitvoerbaar. Daarbij wordt de uitvoerbaarheid niet alleen bepaald door het aantal beschikbare medewerkers, maar ook door de aard van de werkzaamheden, de benodigde specialistische kennis, de beschikbare marktcapaciteit en de mate waarin processen doelmatig kunnen worden ingericht.

Rijkswaterstaat werkt actief aan het versterken van de uitvoeringskracht door onder meer digitalisering, processtandaardisatie, assetmanagement en een gerichte inzet van de beschikbare capaciteit.

Het kabinet zet zich binnen de beschikbare middelen in om de basisuitvoering van Rijkswaterstaat te borgen. Omdat de omvang van de instandhoudingsopgave groter is dan wat op korte termijn volledig gerealiseerd kan worden, zijn keuzes noodzakelijk over welke werkzaamheden prioriteit krijgen. Dit is meegenomen in de prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds die IenW de afgelopen maanden heeft opgesteld en die de minister en de staatsecretaris van IenW dit najaar aan de Kamer zal sturen. Los van deze prioritering wordt in het kader van de Voorjaarsnota 2027 bezien welke keuzes nodig zijn om de beschikbare capaciteit en de omvang van de opgave beter met elkaar in lijn te brengen. Daarbij worden ook de effecten van de apparaatstaakstelling betrokken.

69 **Vraag:**
Welke gevolgen heeft de taakstelling voor de capaciteit van Rijkswaterstaat om de staat van bruggen, tunnels, sluizen, wegen en waterwerken in beeld te houden? Kan het gebeuren dat door vermindering van personele capaciteit minder inspecties worden uitgevoerd, minder data worden verzameld of minder analyses worden gemaakt ten behoeve van de instandhoudingsopgave?

Antwoord:
Rijkswaterstaat blijft verantwoordelijk voor het in beeld houden van de staat van de infrastructuur. Inspecties, monitoring, dataverzameling en analyses zijn daarvoor essentieel. Rijkswaterstaat werkt daarnaast actief aan het versterken van de uitvoeringskracht door onder meer digitalisering, processtandaardisatie, assetmanagement en een gerichte inzet van de beschikbare capaciteit. De gevolgen van de apparaatstaakstelling worden nog uitgewerkt.

70 **Vraag:**
Kunt u aangeven of de in de begroting opgenomen budgetten en ramingen voldoende zijn om alle (sub)doelen onder artikel 11 – integraal Waterbeleid in het algemeen en specifieke doelstelling 2 in het bijzonder te halen? Althans, dat het budget en/of de raming geen belemmering vormt om het doel te halen? Zo nee, wat is aanvullend nodig?

Antwoord:
Er is een fors tekort op zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds. Dat heeft gevolgen voor de mate waarin we de problematiek onder artikel 11 kunnen oplossen. Dat geldt ook voor doelstelling 2 ‘Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats’. Tot nu toe was circa €250 mln. beschikbaar voor perioden van 6 jaar op de Deltafondsbegroting voor waterbeschikbaarheid. Als deze budgetten, nu en op de lange termijn, gehandhaafd blijven, kunnen de doelen gehaald worden.

71 **Vraag:**
Kunt u per doelstelling van artikel 11 aangeven welke uitgaven in 2027 beschikbaar zijn en welk deel daarvan reeds juridisch verplicht is?

Antwoord:
Het is niet bekend welke uitgaven in 2027 per doelstelling beschikbaar zijn en welk deel hiervan verplicht is. Meerdere uitgaven dragen namelijk bij aan alle drie de doelstellingen. In tabel 12 van de begroting inzake de Budgetflexibiliteit is wel op artikelniveau en per financieel instrument inzichtelijk gemaakt welk deel juridisch is verplicht.

72 **Vraag:**
Kunt u nader duiden onder welk uitgavedeel in Tabel 8 ‘(zoet)waterbeschikbaarheid’ valt?

Antwoord:
De uitgaven voor (zoet)waterbeschikbaarheid worden verantwoord op Artikel 7 van het Deltafonds.

73 **Vraag:**
Welke projecten op het gebied van waterveiligheid kunnen momenteel niet worden uitgevoerd, doordat er onvoldoende budget beschikbaar is?

Antwoord:
In januari jl. is aan de Kamer een geactualiseerde versie toegestuurd van het overzicht met financiële opgaven dat in juli 2025 met de Kamer was gedeeld (Kamerstuk 36 800 A, nr. 19). Ook is de Kamer geïnformeerd over de grote opgaven binnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds en de noodzaak om scherpe keuzes te maken (Kamerstuk 36800 A, nr. 39). We verwachten de Kamer in het najaar te kunnen informeren over deze keuzes.

74 **Vraag:**
Wat is de reden dat de uitgaven voor Algemeen Waterbeleid afnemen over de tijd? Hoe worden de genoemde doelen op het gebied van water gehaald als de uitgaven afnemen?

Antwoord:
De afname van de uitgaven voor Algemeen Waterbeleid komt vooral door het aflopen van het Partners voor Water 5-programma, het ontbreken van zicht op nieuwe middelen mede als gevolg van de bezuinigingen van het vorige kabinet, tijdelijke middelen voor fase 1 van het National Groeifonds-project NL2120 en taakstellingen. De middelen voor fase 2 van NL2120 zijn nog opgenomen in het National Groeifonds. De afname raakt vooral de internationale inzet (HGIS). Dit betekent met name dat de internationale ambities op het gebied van water/watertechnologie onder druk staan. Promotie en positionering van de watersector in het buitenland zal daardoor fors minder financieel kunnen worden ondersteund en is er geen ruimte voor samenwerkingsprogramma’s op watermanagement of klimaatadaptatie.

75 **Vraag:**
Kunt u per zoetwaterregio aangeven welke knelpunten het meest urgent zijn en welke maatregelen daarvoor in 2027 worden voorbereid?

Antwoord:
De regio’s Zuid, Oost en een deel van Noord vormen de Hoge Zandgronden. Deze regio’s hebben bijna geen beschikbaarheid van water uit het hoofdwatersysteem. Knelpunten in deze regio’s hebben te maken met dalende grondwaterstanden. Daarom zetten ze vooral in op het vasthouden van (regen)water dat valt (bijvoorbeeld in de bodem) en beperken of efficiënter gebruik van water. Maatregelen die hiervoor lopen zijn o.a. het laten hermeanderen van beken, waardoor water de bodem in kan trekken, en het omzetten van naaldbos in loofbos (waardoor minder grondwater verdampt).

In de regio Noord, West en Zuidwestelijke Delta is verzilting een belangrijk knelpunt. Dan gaat het enerzijds om ‘externe verzilting’, die via open waterwegen verder het land in komt, en anderzijds om ‘interne verzilting’ die via het grondwater omhoog komt. Om te zorgen dat er voldoende zoet water beschikbaar blijft wordt er in West Nederland gewerkt aan het verbeteren van het aanvoergemaal bij de Steenen Beer.
In Noord-Nederland wordt gewerkt aan het FRESHEM project, waarbij met behulp van een helikopter de ondergrond in kaart wordt gebracht om locaties te onderzoeken waar zoetwater in de bodem aanwezig is en/of opgeslagen kan worden.
In de Zuidwestelijke Delta loopt het project ‘Verkenning Volkerak-Zoommeer als aanvullende bron voor drinkwaterproductie’. In dit project onderzoekt Evides of deze zoetwaterbron robuust genoeg is voor drinkwaterproductie. De komende drie jaar wordt de waterkwaliteit in het Bathse Spuikanaal intensief gemonitord.

Het Rivierengebied ligt tussen de rivieren, maar ook hier kan in droge periodes de waterbeschikbaarheid afnemen. De regio zet in op het inlaten van water, op het moment dat het wel beschikbaar is. Daarvoor worden enkele stuwen en gemalen aangepast in het gebied en de aanvoerroute langs de Tielerwaard verbeterd.

Ook het hoofdwatersysteem is één van de zoetwaterregio’s. Twee belangrijke knelpunten in dit systeem zijn de verzilting en de aanvoer van water (waar dat nog mogelijk is). Er worden nu maatregelen genomen om de zoutindringing bij Den Oever tegen te gaan en om de capaciteit van de wateraanvoer naar de Noordervaart (Noord-Brabant) te vergroten.

Meer informatie over de huidige stand van zaken van het Deltaprogramma Zoetwater kunt u terugvinden in de Voortgangsrapportage: Deltaprogramma Zoetwater: Voortgangsrapportage 2025.

76 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoe in figuur 6 de biologische oordelen KRW-waterlichamen Nederland eruit zouden zien, als de mate waarin aan doelen wordt voldaan (anders dan ‘one out, all out’) zou worden verdisconteerd?

Antwoord:
In figuur 6 zijn de oordelen weergegeven op het niveau van de biologische parameters fytoplankton, overige waterflora, macrofauna en vis. Met deze weergave wordt – in tegenstelling tot een weergave gebaseerd op ‘one out, all out’ – inzicht gegeven in of er sprake is van verbetering van de (biologische) waterkwaliteit. Figuur 6 laat zien dat het aantal waterlichamen waarin de toestand voor een biologische parameter ‘goed’ is, de afgelopen planperiodes is toegenomen.

77 **Vraag:**
Welk bedrag is in 2027 binnen hoofdstuk XII en het Deltafonds beschikbaar voor onderzoek naar en beheersing van invasieve Amerikaanse rivierkreeften, en op welke artikelen en instrumenten staat dit geraamd?

Antwoord:
Voor 2027 is binnen hoofdstuk XII en het Deltafonds geen afzonderlijk budget geraamd voor onderzoek naar of de beheersing van invasieve Amerikaanse rivierkreeften. De verantwoordelijkheid voor het treffen van beheersmaatregelen tegen uitheemse rivierkreeften ligt bij de minister van LVVN.

78 **Vraag:**
Kunt u aangeven in welke mate effecten van piekbelastingen op zijrivieren, als afvoer op hoofdrivieren en/of kanalen wegens hoge waterstand op die hoofdwaterlichamen niet mogelijk is, zijn meegenomen waar in de begroting bij ‘D. beleidsmatige ontwikkelingen – primaire keringen’ ten aanzien van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) wordt geschreven: “Ook is met de waterschappen de HWBP-opgave geactualiseerd en wordt verwacht dat ca. 1.400 kilometer van de primaire keringen tot 2050 moeten worden versterkt”?

Antwoord:
De hogere waterstanden op het hoofdwatersysteem als gevolg van afvoer vanuit zijrivieren zijn meegenomen in de verwachte HWBP-dijkopgave van ca. 1400 km voor de primaire keringen tot 2050.

79 **Vraag:**
Kunt u een inschatting geven wat het versterken van de primaire keringen gaat kosten?

Antwoord:
In de kamerbrief van 15 januari 2025 is aangegeven dat de geschatte kosten voor het versterken van de primaire waterkeringen van Nederland, zodat deze voor 1 januari 2050 voldoen aan de wettelijke gestelde overstromingskans per jaar, uitkomen op ca. € 14- € 23 mld. (prijspeil 2024). Op basis van de inzichten uit de tweede landelijke beoordelingsronde van de primaire keringen en prijsontwikkelingen wordt de raming voor het programma bijgewerkt. In de kamerbrief voor het WGO dit najaar zal een actuele stand van zaken worden opgenomen.

80 **Vraag:**
Welk deel van de circa 1.400 kilometer primaire keringen die naar verwachting tot 2050 moet worden versterkt, is op dit moment financieel gedekt? Kunt u daarbij onderscheid maken tussen projecten in voorbereiding en projecten in uitvoering?

Antwoord:
Binnen het HWBP wordt gewerkt met programmeerperiodes, om een zo betrouwbaar mogelijk beeld te hebben. De harde koppeling tussen kilometers en budget is daarom alleen beschikbaar voor de huidige programmeerperiode (2027-2038). De waterschappen en het Rijk hebben voor de periode 2030-2036 afspraken gemaakt over een extra inleg voor het HWBP. Waterschappen hebben € 1,25 mld. ingelegd in het programma. Het Rijk staat voor zijn wettelijke verantwoordelijkheid om conform de 50/50 verdeelsleutel bij te dragen en maakt dit onderdeel van het volgende begrotingsmoment.

81 **Vraag:**
Als dit is meegenomen, maakt dit ook deel uit van de set bestuurlijke afspraken om het HWBP te herijken?

Antwoord:
In de bestuurlijke afspraken is vastgelegd dat de alliantie een continu beeld van de opgave tot 2050 maakt, waarbij wijzigingen in de opgave, zoals door de uitvoering van de tweede landelijke beoordelingsronde, jaarlijks verwerkt worden in de programmering (met een doorkijk tot 2050). Daarnaast zijn in de herijking van het HWBP voor middellange termijn 2030-2036 financieringsafspraken gemaakt en zijn er in de bestuurlijke afspraken punten opgenomen om de kostenstijging van het HWBP te beperken.

82 **Vraag:**
Kunt u verduidelijken of de hydrologisch wél maar geografisch niet verbonden Dommel, de Aa en de Dieze deel uitmaken van de scope van de dijktrajecten van de Maasvallei?

Antwoord:
Voor de dijkversterkingsopgaven van de dijktrajecten in de Maasvallei wordt de invloed van afwatering van de zijrivieren op de Maas bij hoogwater meegenomen.

83 **Vraag:**
Zal ‘Ruimte voor de Rivier 2.0” ook zien op zijrivieren?

Antwoord:
De inrichting van de zijrivieren is geen onderdeel van het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 (RvdR 2.0). Wel heeft RvdR 2.0 de interactie tussen de Rijn en de Maas en een aantal belangrijke zijrivieren in Nederland onderzocht. Daarbij is ook ingeschat of veranderingen in het hoofdwatersysteem bij zouden kunnen dragen aan een toe- of afname van de problemen in het regionale watersysteem en andersom. Hieruit kwam naar voren dat haalbare en betaalbare oplossingen voor problemen in het regionaal watersysteem, gezocht moeten worden in het regionale systeem, niet in het hoofdwatersysteem.

84 **Vraag:**
In hoeverre wordt bij de Nationale zoetwaterstrategie qua waterbeschikbaarheid rekening gehouden met kansen en bedreigingen uit het Masterplan Rijnvaart en vice versa?

Antwoord:
De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is in het voorjaar van 2026 begonnen met de ontwikkeling van een Masterplan Rijn om de Rijn als vaarweg en de Europese binnenvaartcorridor beter bestand te maken tegen klimaatverandering. Infrastructuur en vloot moeten daarbij in samenhang verder worden ontwikkeld: alleen zo ontstaat een robuust totaalsysteem. Dit Masterplan bouwt voort op de discussienota „Act now!" waarin praktische maatregelen zijn aangedragen die ervoor gezorgd hebben dat de sector momenteel beter voorbereid is op (extreem) laagwater dan in 2018.

In de Nationale zoetwaterstrategie wordt vanuit waterbeschikbaarheid rekening gehouden met het beter bestand maken van de vaarwegen tegen klimaatverandering. Door fysieke ingrepen, maar bijvoorbeeld ook door transparantie te bieden aan sectoren over de te verwachten watertekorten, zodat zij zich hierop kunnen voorbereiden en eventueel hun bedrijfsvoering/logistiek kunnen aanpassen.

De doelen van de nationale zoetwaterstrategie en van het Masterplan Rijn liggen dus in elkaars verlengde. Als Verdragspartij van zowel de CCR als van de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn, waarin ook samengewerkt wordt op laagwater en aanpassing van ICBR-klimaatadaptatiestrategie, zal Nederland de samenhang tussen het Masterplan en haar nationale zoetwaterstrategie bewaken.

85 **Vraag:**
Waarom eindigen de meeste in de subsidiebijlage opgenomen bijdragen aan natuurorganisaties voor NL2120 na 2029, terwijl het programma tot en met 2030 wordt ondersteund, en welk bedrag is in 2030 nog per ontvanger geraamd?

Antwoord:
De Nationaal Groeifonds Commissie heeft voor NL2120 € 110 mln. toegezegd, waarvan € 40 mln. voorwaardelijk. Bij een positieve NL2120 evaluatie in 2029, komt het resterende bedrag van € 40 mln. beschikbaar voor de NL2120 partners. De NL2120 partners zijn bedrijven, kennisinstellingen, overheden en natuurorganisaties. De looptijd van het programma is van 2023 t/m 2033. Het geraamde beschikbare bedrag voor natuurorganisaties is € 5 mln. voor na een positieve evaluatie van het programma.

86 **Vraag:**
Welk percentage van de programma-uitgaven op artikel 11 is in 2027 juridisch verplicht: 80% zoals in tabel 12 staat, of 41% zoals in de

toelichting staat, en hoe verklaart u dat de percentages in de tabel optellen tot 101%?

Antwoord:
Op artikel 11 is (afgerond) 80% juridisch verplicht. In de toelichting is abusievelijk het percentage voor de uitgavencategorie opdrachten opgenomen, en niet het gemiddelde van alle categorieën. De afzonderlijke onderdelen tellen op 101, omdat de onderliggende percentages zijn afgerond op hele procenten. Het gaat om respectievelijk 79,5% juridisch gebonden, 1,8% bestuurlijk gebonden en 18,7% beleidsmatig gereserveerd.

87 **Vraag:**
Welke projecten en maatregelen binnen het Deltaprogramma Zoetwater verklaren de kasschuif van -19,921 miljoen euro in 2027 en -4,612 miljoen euro in 2028, uitgesplitst per project, regio en jaar?

Antwoord:
Enkele subsidieaanvragen van de zoetwaterregio's Zuidwestelijk Delta en West Nederland worden met vertraging ingediend, waardoor de financiële verplichting pas later wordt aangegaan. De vertraging komt, bijvoorbeeld, doordat enkele voorstudies nog opgeleverd moeten worden. In totaal gaat het om vier maatregelen waarvan de aanvraag nog loopt (1) of binnenkort wordt ingediend (3). Het gaat hierbij bijvoorbeeld om 'Gebruik water Brabantse Wal' om zo veel mogelijk nuttig gebruik te maken van water dat uit de Brabantse Wal stroomt en 'Krekenvisie deel 2' waarin wordt gewerkt aan een robuuster regionaal watersysteem in de Zuidwestelijke Delta. Maatregelen die voor het einde van dit jaar nog aangevraagd worden, zullen vanaf volgend jaar gaan lopen. De middelen hiervoor worden daarom doorgeschoven naar 2027 en later.

88 **Vraag:**
Kunt u aangeven ten aanzien van specifieke doelstelling 2 'voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland' of het onderzoek naar de drinkwaterbehoefte van en -levering aan bedrijven die drinkwaterkwaliteit behoeven eindelijk is afgerond, en zo nee, wanneer dat komt?

Antwoord:
Begin deze maand heeft IenW van de drinkwaterbedrijven een voorstel ontvangen. Dit voorstel is samen met VEMW en VNO-NCW opgesteld. Het voorstel gaat in op de vraag welke grote zakelijk afnemers water van drinkwaterkwaliteit nodig hebben. Daarbij is nu geprobeerd inzichtelijk te maken om hoeveel afnemers en water dit gaat. We zijn dit voorstel aan het bestuderen.

89 **Vraag:**
Kunt u aangeven ten aanzien van specifieke doelstelling 2 'voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch

Nederland’ in hoeverre droogteschade ten gevolge van onttrekkingen en de gerelateerde claimcultuur vanuit landbouwbedrijven, bedreigend is voor de drinkwatersector?

Antwoord:
Op grond van artikel 15.16 van de Omgevingswet kan onderzoek en eventueel een vergoeding voor geleden schade als gevolg van een grondwateronttrekking worden toegekend. Dit leidt geregeld tot claims die wanneer ze onder dit artikel vallen drinkwaterbedrijven verplicht tot betaling van een vergoeding. De drinkwaterbedrijven maken zich met name zorgen over de massaclaim die momenteel tegen een aantal drinkwaterbedrijven loopt. Mocht die worden toegewezen zou dat een extra financiële last voor drinkwaterbedrijven betekenen. IenW wil niet op de mogelijke uitkomsten van deze zaak vooruitlopen.

90 **Vraag:**
Waarom wordt op pagina 64 een verbruik van 134 liter drinkwater per persoon genoemd als op pagina 65 wordt gerefereerd aan het actuelere cijfer van 119 liter per persoon?

Antwoord:
Per abuis is op bladzijde 64 van de begroting een verbruik van 134 liter per persoon per dag genoemd in de referentie naar het moment waarop de ambitie in het Water en Bodem sturend beleid is opgenomen; dat moet zijn 125 liter per persoon per dag zoals ook benoemd in de Kamerbrief Water en Bodem Sturend (2022). De voorlopige cijfers voor 2025 laten zien dat het gemiddelde verbruik inmiddels op 119 liter per persoon per dag zit.

91 **Vraag:**
Wanneer kan de Kamer een geactualiseerde landelijke raming verwachten van de omvang en kosten van de PFAS-saneringsopgave, inclusief de inventarisatie van aandachtslocaties?

Antwoord:
Dit voorjaar heeft de staatssecretaris van IenW u de eerste rapportage over de inventarisatie en aanpak van PFAS-locaties gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 30 015, nr. 144). Dit rapport wordt jaarlijks geactualiseerd. Zoals daarbij ook aangegeven is de inzet om in 2028 een scherper beeld te hebben van het aantal PFAS-aandachtlocaties en de kosten van de aanpak daarvan en de inventarisatie in 2030 af te ronden. Pas dan kan ook iets gezegd worden over de bijbehorende kostenramingen.

92 **Vraag:**
Welke kennisvragen over afbraak- en saneringstechnieken prioriteert het kennis- en innovatieprogramma PFAS in bodem in 2027, en wanneer levert dat concrete, toepasbare technieken op?

Antwoord:
Op basis van een inventarisatie van kennisvragen is de Kennis- en Innovatieagenda PFAS Bodem (KIA) opgesteld met daarin een bundeling van vragen. Voor de call van 2026 zijn vijf onderwerpen uit de KIA geselecteerd:

- PFAS – stofgedrag
- PFAS – uit grondwater in combinatie met waterzuivering
- PFAS – uit grond
- PFAS – afbraak en verwerken van afvalstromen
- Pilots en innovaties – Kennisdeling

Tot en met 1 oktober a.s. kunnen voor deze call projecten worden ingediend om voor subsidie in aanmerking te komen. Medio november vindt de beoordeling plaats. Het is nog niet bekend welke projecten subsidie ontvangen. Als een voorstel aan de gestelde administratieve vereisten voldoet, wordt het beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

1. Past het binnen de prioritering van de Kennis- en Innovatieagenda (KIA)
2. Impact, bijdrage aan het bereiken van de doelen van KIA
3. Kwaliteit van het voorstel
4. Kwaliteit van het consortium

De resultaten van de goedgekeurde projecten worden na twee jaar verwacht. Meer informatie vindt u op: https://www.tkiwatertechnologie.nl/kip-pfas-bodem-innovatie/

93 **Vraag:**
Op welke wijze verkent u, in aanloop naar de uitwerking van de aanpak na 2030, een structuur waarin vervuilers bijdragen aan de saneringskosten, zodat de opgave betaalbaar blijft voor overheden en burgers?

Antwoord:
Het principe van vervuiler betaalt staat voorop in de aanpak van bodemverontreiniging. Dit is overigens ook wettelijk vastgelegd. Op dit moment wordt samen met de koepels van medeoverheden de aanpak van PFAS-aandachtlocaties verder vormgegeven. In deze gesprekken wordt ook bekeken hoe nader invulling kan worden gegeven aan de aansprakelijkheid van vervuilers.

94 **Vraag:**
Kunt u de kasschuif op artikel 7 uitsplitsen naar Stoffen en Waterketen, Deltaplan Agrarisch Waterbeheer en PAGW, per programma en per jaar?

Antwoord:
Zie onderstaande tabel.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Budgetschuif PAGW	10.943	5.010	-4.325	-11.628		
Budgetschuif Stoffen en Waterketen	-10.843	6.362			4.481	
Budgetschuif Waterkwaliteit KRW ecologie	-2.312	2.312				
Budgetschuif Waterkwaliteit KRW ecologie 2027	1.264					-1.264
Kasschuif Deltaplan Agrarisch Waterbeheer Projecten	-983	983				
Verplichtingen en kasschuif Getij Grevelingen	-31			31		
	-1.962	**14.667**	**-4.325**	**-11.597**	**4.481**	**-1.264**

95 **Vraag:**
Waarom is de financiële bijdrage van IenW aan het Natuur- en Milieubeleidsplan (NMBP) 2.0 nog niet herkenbaar opgenomen in de begroting 2027, en wanneer wordt die bijdrage wel bekend?

Antwoord:
Voor de tweede fase van het NMBP zijn op de begroting geen middelen beschikbaar. In antwoord op recente Kamervragen (Aanhangsel Handeling II 2025-2026 nr. 2607 en nr. 2981) is aangegeven dat het kabinet bereid is om te verkennen hoe de financiering voor de bescherming van de BES-eilanden structureel geborgd kan worden en wat daarvoor nodig is. Deze verkenning loopt en de Kamer wordt over de voortgang geïnformeerd.

96 **Vraag:**
Welk bedrag draagt IenW in 2027–2030 bij aan NMBP 2.0, bovenop de 47,5 miljoen euro van LVVN?

Antwoord:
Voor de tweede fase van het NMBP zijn op de begroting geen middelen beschikbaar. In antwoord op recente Kamervragen (Aanhangsel Handeling II 2025-2026 nr. 2607 en nr. 2981) is aangegeven dat het kabinet bereid is om te verkennen hoe de financiering voor de bescherming van de BES-eilanden structureel geborgd kan worden en wat daarvoor nodig is. Deze verkenning loopt en de Kamer wordt over de voortgang geïnformeerd.

97 **Vraag:**
Hoe is het bedrag voor Caribisch Nederland op het relevante IenW-artikel opgebouwd, uitgesplitst naar drinkwater en afvalwater en per eiland? Welk deel hiervan is nieuw geld voor verbetering/uitbreiding

van afvalwaterinzameling en -zuivering?

Antwoord:
In de tabel hieronder is de opbouw per eiland en doeleinde weergegeven. Er is nog geen nieuw geld voor verbetering/uitbreiding van afvalwaterinzameling en -zuivering afgesproken.

Omschrijving / kalenderjaar	**2027**
1. BONAIRE	
1a. Vast gebruikstarief drinkwater of kosten wegtransport drinkwater Bonaire	7.087
1b. Investeringen drinkwater Bonaire	8.000
1c. Exploitatiekosten RWZI Bonaire	1.000
TOTAAL BONAIRE:	**16.087**
2. SABA	
2a. Wegtransport drinkwater of wegtransport reverse osmosis water Saba	864
2b. Investeringen drinkwater Saba	
TOTAAL SABA:	**864**
3. SINT EUSTATIUS	
3a. Vast gebruikstarief drinkwater of kosten wegtransport reverse osmosis water Sint Eustatius	1.662
3b. Investeringen drinkwater Sint Eustatius Extra investering drinkwater Sint Eustatius	1.700
TOTAAL SINT EUSTATIUS	**3.362**
TOTALEN 1,2,3	**20.313**

98 **Vraag:**
Welke afvalwatermaatregelen zijn nodig om de milieu-, natuur- en koraaldoelen van het NMBP te halen, en zijn die volledig financieel gedekt?

Antwoord:
Momenteel worden met de eilanden de maatregelen voor fase 2 van het NMBP geïnventariseerd. Voor het onderdeel afvalwater zullen die o.a. toezien op uitbreiding van de rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire, de aanleg van riolering langs de kuststrook en een afvalwaterzuivering op Sint Eustatius en nadere grondwaterkwaliteitsmetingen voor de onderbouwing van de aanpak op Saba. Voor deze maatregelen is nog geen dekking beschikbaar.

99 **Vraag:**
Als over aanvullende IenW-middelen pas in het najaar wordt besloten: uit welke middelen worden die dan gedekt en hoe wordt de

begroting daarop aangepast?

Antwoord:
Voor de tweede fase van het NMBP zijn op de begroting geen middelen beschikbaar. In antwoord op recente Kamervragen (Aanhangsel Handeling II 2025-2026 nr. 2607 en nr. 2981) is aangegeven dat het kabinet bereid is om te verkennen hoe de financiering voor de bescherming van de BES-eilanden structureel geborgd kan worden en wat daarvoor nodig is. Deze verkenning loopt en de Kamer wordt over de voortgang geïnformeerd.

100 **Vraag:**
Wat verklaart de piek in 2027 van Subsidie Caribisch Nederland die we zien op pagina 69 van de memorie?

Antwoord:
In 2027 wordt een deel (€ 11,2 mln.) van structurele € 30 mln. aan coalitiemiddelen voor bestaanszekerheid ingezet om incidentele tariefsubsidies te verlengen (€ 1,5 mln.) en om enkele investeringen in de drinkwaterinfrastructuur te ondersteunen. Het gaat daarbij concreet om het vernieuwen van de zeewaterinlaat voor de drinkwaterfabriek op Bonaire (€ 8 mln.) en het vervangen van leidingen op Sint Eustatius waar dagelijks tot 40% drinkwater uit weglekt (€ 1,7 mln.). Dit zijn cruciale investeringen om de toegankelijkheid van drinkwater te borgen.

101 **Vraag:**
Hoeveel van de middelen uit het Meerjarenprogramma Bodem en de RIVM-bijdrage zijn in 2026 feitelijk aan PFAS besteed, en wat is de prognose voor 2027?

Antwoord:
In 2026 is tot nu toe circa € 49 mln. besteed aan PFAS en wordt nog € 1,8 mln. besteed t.b.v. de ondersteuning van de decentrale overheden. De prognose voor 2027 is € 9 mln. Dit betreft met name kennis, innovatie en onderzoek. Het verschil tussen 2026 en 2027 wordt voornamelijk veroorzaakt door de Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024-2030 (SPUK Bodem). Om de twee jaar kunnen specifieke uitkeringen voor PFAS worden aangevraagd.

102 **Vraag:**
Waarom is één van de subdoelstellingen op verkeersveiligheid (2; 2) gebaseerd op wat automobilisten zelf aangeven in plaats van een meting?

Antwoord:
De subdoelstelling op verkeersveiligheid (2;2) is gebaseerd op vragenlijstonderzoek, want dit zijn de meest recente metingen. Daarnaast vindt op dit moment een nieuwe meetreeks plaats met de politie op de weg. Als de vernieuwde methodiek geschikt blijkt, kan

deze in de toekomst periodiek worden ingezet en ook bij het monitoren van de doelstellingen gebruikt worden.

103 **Vraag:**
Waarom wordt er in tabel 27 uitgegaan van 7.800 ernstig verkeersgewonden, terwijl de toelichting stelt dat er voor dit jaar nog geen cijfers gepubliceerd zijn?

Antwoord:
In tabel 27 is abusievelijk het aantal ernstig verkeersgewonden over 2024 opgenomen. Het definitieve aantal ernstig verkeersgewonden over 2025 is nog niet bekend. In 2024 vielen 7.800 ernstig verkeersgewonden. De cijfers over 2025 worden naar verwachting aan het einde van het jaar gepubliceerd in het SWOV-rapport De Staat van de Verkeersveiligheid.

104 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoe de gereserveerde Klimaatfondsmiddelen van 103,8 miljoen euro voor laadinfrastructuur wegvervoer en 31,5 miljoen euro voor laadinfrastructuur bouw in 2027 concreet worden uitgegeven?

Antwoord:
De € 103,8 mln. uit het Klimaat- en Energiefonds (KEF) voor laadinfrastructuur wegvervoer is bestemd voor de subsidieregelingen Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa) en Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa). In deze subsidieregelingen kunnen bedrijven subsidies aanvragen voor laadinfrastructuur en hieraan gekoppelde stationaire batterijen. De € 31,5 mln. voor laadinfrastructuur bouw is bestemd voor de subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB). Deze subsidieregeling wordt gefinancierd uit enerzijds stikstofmiddelen van het kabinet Rutte-III en anderzijds het KEF. Hierin kunnen bouw-, verhuur- en leasebedrijven subsidie voor laadinfrastructuur voor de bouw zoals mobiele DC laadstations, batterijpakketten en aggregaten op waterstof, zonne- en windenergie aanvragen.

105 **Vraag:**
Kunt u aangeven waar het geld voor zero-emissie trucks (AanZET) (artikel 15.4) precies voor bestemd is?

Antwoord:
De middelen voor zero-emissie trucks zijn gereserveerd voor de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks, afgekort AanZET. Op grond van deze regeling ontvangen ondernemers subsidie voor de aanschaf van nieuwe emissievrije vrachtwagens. Doel van deze regeling is om de ingroei van emissievrije vrachtwagens te versnellen.

106 **Vraag:**
Hebben de budgettaire keuzes in de begroting bij de uitgaven ov en spoor consequenties voor de treinbediening van station Ede-Wageningen? Zo ja, welke?

Antwoord:
Nee, dat is niet het geval.

107 **Vraag:**
Kan in een overzichtelijke tabel worden weergegeven hoeveel budget provincies en vervoersregio's krijgen vanuit het Rijk voor het regionale ov in de jaren 2025-2030?

Antwoord:
De budgetten voor provincies zijn gedecentraliseerd in het provinciefonds. Deze staan niet op de IenW begroting. Incidentele budgetten zoals deze in voorgaande jaren voor het OV zijn geweest (via de Motie Bikker, de motie Krul en het amendement Grinwis) zijn via een decentralisatie uitkering gestort in het Provincie Fonds. Provinciale Staten gaan over de uiteindelijke hoogte van de inzet van het totaal aan provinciale middelen voor het openbaar vervoer. Provinciale taken omtrent het regionaal OV-beleid betreffen het regulier beheer en onderhoud aan tram- en metrosporen, nieuwe aanleg en exploitatie van het openbaar vervoer in hun verzorgingsgebied.

De vervoerregio’s (de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA)) ontvangen hun middelen hoofdzakelijk via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer die op de IenW begroting is opgenomen. Zij ontvangen de komende jaren de bedragen zoals opgenomen in de tabel onder dit antwoord.

Van het totale budget werd in 2025 ruim € 245 mln. besteed aan exploitatie van het openbaar vervoer in deze beide vervoerregio’s (zie Staat van het OV 2025, p. 122)

Vervoerregio’s en provincies ontvangen daarnaast Rijksbijdragen t.b.v. de aanleg van regionaal OV-projecten. Deze zijn terug te vinden in het MIRT-projectenboek.
Daarnaast ontvangen de vervoerregio’s voor 2026 en 2027 als compensatie voor de herijking van het studenten ov reisproduct een bedrag van € 26.2 mln. in 2026 via een aparte specifieke uitkering en van € 26.6 mln. in 2027 via de BDU, welk bedrag nog niet in onderstaande reeks is verwerkt. Dit is het deel van het Amendement Grinwis dat ten gunste komt van Vervoerregio’s.

2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
€ 1319 mln.	€ 1405 mln.	€ 1291 mln.	€ 1222 mln.	€1222 mln.	€ 1222 mln.

108 **Vraag:**
Hoe groot is de totale financiële omvang van het uitgestelde en achterstallige onderhoud aan het spoor per 1 januari 2027?

Antwoord:
De toestand van het spoorareaal wordt jaarlijks gemonitord via de rapportage Staat van de infrastructuur. Volgens de meest recente rapportage is de technische staat van de spoorinfrastructuur ruim voldoende (Kamerstukken II 2025/26, 36 800 A, nr. 9). Er is, op enkele plekken op de Havenspoorlijn na, geen achterstand bij de instandhouding van de spoorweginfrastructuur die in beheer is bij ProRail. Voor het aanpakken van deze achterstanden is het programma Zee-Zevenaar ingericht (Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025, Kamerstukken II 2025/26, 36 945 A, nr. 1). Daarnaast zijn er als gevolg van constructiefouten achterstanden op de HSL, in beheer bij InfraSpeed, die leiden tot snelheidsbeperkingen. Om deze snelheidsbeperkingen op te heffen moeten de viaducten worden hersteld en gereconstrueerd.
Uit de externe validatie van de instandhoudingskosten voor het spoor door PwC/Rebel in 2020 bleek dat er sprake is van een zekere mate van uitgesteld onderhoud. Het uitgesteld onderhoud ontstaat volgens PwC/Rebel grotendeels weloverwogen en bewust, omdat veel infrastructuur in de praktijk niet op de theoretische levensduur hoeft te worden vervangen (Kamerstukken II 2019/20, 35 300 A, nr. 94). Door deze werkwijze worden de beschikbare middelen efficiënt en doelmatig besteed. Uit de meest recente validatie door PwC blijkt dat de omvang van het uitgesteld onderhoud sindsdien nagenoeg stabiel is (Kamerstukken II 2023/24, 36 410 A, nr. 16).
Wel geeft ProRail aan problemen te ervaren met het klein onderhoud van het spoor. Hierbij wijst ProRail naar het niet goed functioneren van de markt voor het dagelijks onderhoud aan het spoor wat volgens ProRail bijdraagt aan de toename in het aantal techniekstoringen.

109 **Vraag:**
Wat zou het kosten om het NL DalVrij-ticket van afgelopen zomer voor het gehele jaar 2027 in te voeren?

Antwoord:
Op dit moment wordt nog in kaart gebracht wat de exacte kosten van Nederland Dal Vrij Trein in 2026 zijn geweest. De financiële afwikkeling hiervan moet nog plaatsvinden, op basis van onder meer door een accountant gecontroleerde gegevens. We weten nu dat er ongeveer 400.000 reizigers van Nederland Dal Vrij Trein gebruik hebben gemaakt. Het is echter op dit moment niet mogelijk om een berekening te maken van wat Nederland Dal Vrij Trein voor heel 2027 zou kosten. Nederland Dal Vrij Trein was in 2026 immers geldig in de relatief rustige zomerperiode. Wanneer deze actie het

hele jaar zou gelden, moet bij het berekenen van de financiële impact rekening worden gehouden met de extra kosten die vervoerders moeten maken om de toegenomen vervoersvraag (op de reeds drukke momenten) te kunnen accommoderen. Ook moet ook de impact op de bestaande abonnementen van vervoerders worden meegewogen. Deze inzichten zijn nu niet beschikbaar. Naast de financiële impact moet overigens ook goed gekeken worden naar de operationele impact, om te bepalen of een dergelijke maatregel uitvoerbaar is. Temeer omdat regionale treinvervoerders in principe een regionale concessieverlener hebben en het Rijk geen instrument heeft om de beschikbaarheid van Nederland Dal Vrij Trein bij andere vervoerders af te dwingen. Nederland Dal Vrij Trein wordt op dit moment geëvalueerd. De verwachting is dat de resultaten van de evaluatie aan het einde van het eerste kwartaal van 2027 beschikbaar zijn. Deze worden meegenomen bij verdere verkenningen om de daluren beter te benutten.

110 **Vraag:**
Wat zou het kosten om het NL DalVrij-ticket van afgelopen zomer voor het gehele jaar 2027 in te voeren en het ook geldig te laten zijn in het stads- en streekvervoer, wanneer het € 49 kost en wanneer het € 69 kost en wanneer het € 99 kost?

Antwoord:
Er bestaat geen landelijk model met daarin de reisbewegingen van alle reizigers bij alle vervoerders om een goede berekening te maken. Werkelijke kosten vallen uiteen in derving van inkomsten maar bijvoorbeeld ook van (extra) benodigde capaciteit. Deze kosten moet worden berekend met actuele cijfers in de modellen van de vervoerders en concessies afzonderlijk. Vervolgens moet worden gecontroleerd wat de feitelijke verkoop van het ticket is. Ook moet rekening gehouden worden met mogelijke extra exploitatie- of uitvoeringskosten. Een dergelijke modulaire berekening is op dit moment niet mogelijk bij de andere modaliteiten. Dit staat nog los van het feit dat bijvoorbeeld het stadsvervoer geen dalperiodes kent en dalperiodes tussen concessies kunnen verschillen.

111 **Vraag:**
Is er zicht op hoeveel schade er in het ov ongeveer wordt veroorzaakt door vandalisme?

Antwoord:
ProRail registreert in 2025 3.741 meldingen van vandalisme op stations met herstelwerkzaamheden als gevolg. Dat zijn 929 meldingen minder dan in 2024 (4.670). Dit is een daling van 19.9%. ProRail geeft hierbij aan dat de herstelkosten door vernielingen op stations ongeveer € 3 mln. per jaar kosten. Ook NS krijgt te maken met vandalisme, zo verwijderde NS in 2025 107.000 vierkante meter graffiti (ongeveer 15 voetbalvelden) van de treinen.

112 **Vraag:**
Is er zicht op hoe hoog het percentage 'zwartrijders' in het ov ongeveer is?

Antwoord:
Landelijke cijfers over het percentage ‘zwartrijden’ in het openbaar vervoer zijn niet beschikbaar. Een indicatie kan worden verkregen aan de hand van het aantal Uitstellen van Betaling (UvB’s) die door toezichthouders en Boa’s in het OV jaarlijks worden uitgeschreven aan reizigers zonder geldig vervoersbewijs die hun boete niet ter plekke kunnen betalen. In 2024 registreerde NS 352.969 UVB’s en Arriva 53.542.

113 **Vraag:**
Kunt u aangeven, nu eerder duidelijk is geworden dat ov-boa’s incidenten buiten hun bevoegdheid gelegen niet mogen “bevriezen”, of het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid daadwerkelijk gaat voorzien in een borging dat er geen ‘sociaalveiligheidsvacuum’ of ‘-vertraging’ zal optreden, doordat de politie van verder moet komen?

Antwoord:
Het verbeteren van de sociale veiligheid in het OV geschiedt niet alleen door (strafrechtelijke) handhaving, maar wordt voor een belangrijk deel ook bereikt door het inzetten van preventieve maatregelen en een goede samenwerking tussen verschillende betrokken partijen. Met het convenant sociale veiligheid in het OV en het bijbehorende actieplan wordt ingezet op de verbetering van sociale veiligheid in het OV in brede zin.
Wanneer het wel gaat om (strafrechtelijke) handhaving van strafbare feiten kunnen de vervoerders hun boa’s inzetten. Door middel van de herijking van het boa-bestel, waar de minister van Justitie en Veiligheid uw Kamer in oktober 2025 over heeft geïnformeerd, wordt nagestreefd dat (OV-)boa’s hun taken adequaat, efficiënt en effectief kunnen uitvoeren. Onder meer door het verbeteren van de informatiepositie van boa’s, kunnen zij zelfstandiger overlastgevers identificeren. Samen met het ministerie van Justitie en Veiligheid heeft IenW gewerkt aan het openstellen van het rijbewijzenregister (voor pasfoto-check) voor (OV)boa’s. De inwerkingtreding is gerealiseerd sinds oktober van dit jaar. De minister van JenV heeft op 3 juli 2026 aan de Kamer gecommuniceerd dat zijn ministerie werkt aan de eigenstandige toegang voor boa’s tot de strafrechtketendatabank (SKDB) en de Basisvoorziening Vreemdelingen (BVV). Toegang hiervoor is voorzien in 2028, mits juridisch mogelijk. Omdat het ook hier gaat om toegang tot gevoelige informatie, dient het realiseren van de toegang nauwkeurig te worden uitgewerkt. Een solide samenwerking met andere betrokken afdelingen en departementen staat aan de basis van de vereiste voortgang. De minister van JenV zal de Kamer op de hoogte houden over de voortgang via het Halfjaarbericht politie.

Het ministerie van JenV geeft ook aan dat het samenvoegen van de domeinlijsten er daarnaast voor zorgt dat boa's minder handelingsverlegen zijn, aangezien de werkgevers van boa's hen indien gewenst voor de handhaving van meer strafbare feiten kunnen inzetten.
Indien de boa niet via zijn domein is aangewezen voor het gepleegde strafbare feit, mag hij ook geen gebruik maken van zijn strafvorderlijke bevoegdheden of (gewelds)middelen. De boa blijft buitengewoon, en dus niet algemeen, opsporingsbevoegd, hetgeen maakt dat in bepaalde gevallen een beroep op de politie gedaan zal moeten worden.
Voor het afhandelen van incidenten waarbij hulp van de politie nodig is, werkt de meldkamer met drie type meldingen: spoed, nu en later. De melding spoed geldt voor noodgevallen. Nu-meldingen zijn meldingen waarbij de politie direct nodig is, maar niemand is in levensgevaar. Later-meldingen zijn alle meldingen waarbij de hulp van de politie niet direct nodig is en die dus later afgehandeld kunnen worden. De politie hanteert intern de streefwaarde dat ze bij minimaal 90% van de spoed-meldingen binnen 15 minuten ter plaatse willen zijn, dit is de zogenoemde 'reactietijd'. In verreweg de meeste gevallen, maar net niet alle, wordt daaraan door de jaren heen voldaan. Daarbij geldt verder dat de reactietijden onder andere worden beïnvloed door geografische en infrastructurele kenmerken waaronder rivieren, bruggen en spoorlijnen, ook in combinatie met de omvang van het werkgebied.

114 **Vraag:**
Welke concrete afspraken over de inzet en aanrijtijd van de politie bij incidenten in het openbaar vervoer zijn opgenomen in het nieuwe Landelijk Convenant Sociale Veiligheid of het bijbehorende actieplan?

Antwoord:
In het nieuwe Landelijk Convenant Sociale Veiligheid zijn geen concrete afspraken opgenomen over de inzet of aanrijtijd van de politie bij incidenten in het openbaar vervoer.
Wel dient het convenant in brede zin om de samenwerking en inzet in het kader van sociale veiligheid in het OV door en tussen betrokken partijen te bestendigen of waar benodigd te verbeteren.
In algemene zin is het goed om te benadrukken dat het aan het (lokaal) bevoegd gezag om de daadwerkelijke inzet van politiecapaciteit te bepalen. Voor de afhandeling van incidenten waarbij hulp van politie benodigd is wordt verwezen naar de toelichting in vraag 113.

115 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoeveel budgetspanning er op het grote project ERTMS staat?

Antwoord:

Nadat de Kamer is geïnformeerd over de uitkomsten van de lopende prioriteringsopgave op het Mobiliteitsfonds, wordt de Kamer nader geïnformeerd over het Programma ERTMS. Hierbij geeft de 25e voortgangsrapportage de actuele stand van tranche 1. Ook wordt toegelicht hoe de landelijke uitrol van ERTMS kan worden ingevuld, gegeven de uitkomsten van de prioritering.

116 **Vraag:**
Los van budget naar voren halen, hoeveel besparingen kunnen ten aanzien van ERTMS worden gerealiseerd door te standaardiseren en 'nice to have'-elementen te schrappen?

Antwoord:
Voor het vaststellen van tranche 1 in het voorjaar van 2025 is gekeken welke stappen en onderdelen noodzakelijk zijn om ERTMS voor het eerst te implementeren op een druk bereden traject. De scope van tranche 1 bevat daardoor alleen noodzakelijke scope. Nadat de Kamer is geïnformeerd over de uitkomsten van de lopende prioriteringsopgave op het Mobiliteitsfonds, wordt de Kamer nader geïnformeerd over het Programma ERTMS. Hierbij geeft de 25e voortgangsrapportage de actuele stand van tranche 1. Ook wordt toegelicht hoe de landelijke uitrol van ERTMS kan worden ingevuld, gegeven de uitkomsten van de prioritering.

117 **Vraag:**
Kunt u verduidelijken met welke actuele modal split het ministerie werkt, gelet op het feit dat er op internet vele percentageverdelingen over de stand van de modal shift zijn?

Antwoord:
Modal shift en modal split zijn andere begrippen. Modal shift heeft te maken met het aandeel van modaliteiten in de lange afstandstransporten over een bepaalde route. Het modal shift beleid is erop gericht het aandeel van de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer op de belangrijkste en drukste achterlandroutes te vergroten om zo de overbelaste wegen op deze routes te ontlasten, congestie tegen te gaan en de bereikbaarheid te versterken. Modal split gaat over de landelijke of regionale marktverhoudingen tussen de verschillende transportwijzen. De modal split zegt daarmee ook iets over de diversiteit, veerkracht en ontwikkeling van het transportsysteem, maar minder over de verhoudingen op specifieke routes. Naast de geografische verschillen worden in de modal split cijfers ook de lokale en regionale distributie meegenomen die voor het modal shift minder relevant zijn. Voor de actuele modal split baseren wij ons op de cijfers van de vervoersprestaties uit het mobiliteitsbeeld dat het KiM jaarlijks publiceert.

118 **Vraag:**
In welke mate is er schade ondervonden door de

spoorgoederenvervoerssector door ongeplande strekkingen, uit te splitsen door uitval van trajectdelen van technische aard en door protesten? Graag een substantiëring.

Antwoord:
Ongeplande beperkingen op baanvakken die door het spoorgoederenvervoer gebruikt worden leiden vrijwel altijd tot economische schade voor de sector, ongeacht waar de beperkingen door veroorzaakt worden. Vertragingen, omleidingen en uitval van treinen hebben een financiële impact op vervoerders en leiden ook verderop in de logistieke keten tot kosten. De hoogte van de economische schade is door mij en ProRail helaas niet vast te stellen.

Bij een recente demonstratie op Utrecht Centraal is wel een schade-opgave gemaakt door ProRail en heeft NS op basis van declaraties van reizigers inzicht gegeven in de kosten. Deze berekening had echter geen betrekking op de schade voor spoorgoederenvervoerders en kan daarom niet worden gebruikt om de schade voor deze sector te kwantificeren.

119 **Vraag:**
Kunt u de extra subsidie van 100,2 miljoen euro voor de NS-concessie inhoudelijk toelichten? Welke concrete resultaten en afspraken liggen ten grondslag aan de hoogte van deze subsidie?

Antwoord:
De vergoeding van € 100,2 mln. aan NS vloeit voort uit een risicoverdelingsafspraak over de ontwikkeling van reizigersaantallen, die IenW en NS in artikel 77 van de hoofdrailnetconcessie hebben gemaakt. Deze risicoverdelingsafspraak maakt onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen om het financieel kader van de hoofdrailnetconcessie sluitend te krijgen. De Kamer is hierover eerder geïnformeerd. Met het sluiten van deze afspraak kon toentertijd ook worden voorkomen dat de dienstverlening voor de reiziger (bijvoorbeeld het aantal treindiensten) moest worden versoberd.

Deze afspraak houdt in dat als de reizigersaantallen in een bandbreedte rondom die prognose worden gerealiseerd, dit binnen het normale bedrijfsrisico van NS valt. Als de realisatie buiten de bandbreedte valt, verdelen IenW en NS dit opbrengstenrisico. Bij een lagere realisatie betaalt IenW een vergoeding aan NS, bij een hogere realisatie betaalt NS een vergoeding aan IenW. Uit de financiële verantwoordingsinformatie van NS over 2025 blijkt dat het gerealiseerde aantal reizigerskilometers in 2025 beneden de bandbreedte rondom de prognose voor dat jaar lag. De referentiewaarden van die bandbreedte zijn opgenomen in het document ‘Reeksen behorend bij artikel 77 van de Concessie’, dat

IenW en NS vertrouwelijk hebben opgesteld.

De vergoeding van € 100,2 mln. op basis van artikel 77 wordt, naast de in de artikel 74 van de hoofdrailnetconcessie opgenomen concessiesubsidie, aan NS verstrekt voor het uitvoeren van het geheel aan concessieafspraken in 2025. Er is bij deze vergoeding geen sprake van aanvullende bestedingsverplichtingen en/of prestatie-eisen.

120 **Vraag:**
Welk deel van de extra subsidie voor de NS-concessie betreft compensatie voor minder reizigerskilometers, en welk deel hangt samen met andere oorzaken? Kunt u de berekening per oorzaak uitsplitsen?

Antwoord:
Er is sprake van een vergoeding van € 100,2 mln. aan NS, omdat het gerealiseerde aantal reizigerskilometers bij NS over 2025 significant lager lag dan het verwachte aantal reizigerskilometers ten tijde van de gunning van de hoofdrailnetconcessie eind 2023. Deze subsidie hangt dus volledig samen met minder reizigerskilometers en niet met andere oorzaken.

121 **Vraag:**
Welke voorwaarden gelden voor uitbetaling en eventuele terugvordering van de extra subsidie voor de NS-concessie?

Antwoord:
Op deze subsidie zijn de gebruikelijke subsidieregels van IenW van toepassing.

122 **Vraag:**
Op welke periode heeft de subsidie voor de NS-concessie betrekking?

Antwoord:
Deze subsidie heeft betrekking op het jaar 2025.

123 **Vraag:**
Kunt u toelichten waarom de bandbreedtes van reizigerskilometers die in de hoofdrailnetconcessie 2025-2033 zijn afgesproken, reeds in het eerste concessiejaar in deze omvang worden onderschreden?

Antwoord:
Toen de hoofdrailnetconcessie eind 2023 aan NS werd gegund, was het onzeker in hoeverre de reizigersaantallen zich na de coronapandemie zouden herstellen. Dit bemoeilijkte het maken van een goede meerjarige prognose van de reizigersaantallen in de concessieperiode 2025-2033. In het financieel kader van de concessie en de bijbehorende businesscase is eind 2023 een

prognose gemaakt op basis van de toen beschikbare inzichten. Nu is gebleken dat het gerealiseerde aantal reizigerskilometers in 2025 significant achter is gebleven ten opzichte van de prognose die eind 2023 voor dat jaar is gemaakt.

124 **Vraag:**
In hoeverre sluit de omvang van de extra subsidie voor de NS-concessie aan bij de verwachtingen die bij het sluiten van de concessieovereenkomst bestonden?

Antwoord:
Uit de financiële verantwoordingsinformatie van NS over 2025 blijkt dat het gerealiseerde aantal reizigerskilometers in 2025 significant beneden de prognose voor dat jaar lag. De reizigersaantallen bij NS blijven dus achter bij de verwachtingen ten tijde van de gunning van de hoofdrailnetconcessie.

125 **Vraag:**
Hoe verhoudt de extra subsidie voor de NS-concessie zich tot het positieve resultaat dat het NS-concern over 2025 heeft geboekt?

Antwoord:
De vergoeding van € 100,2 mln. is opgenomen in de jaarverantwoording 2025 van NS. Dit is dus verwerkt in het financieel resultaat dat NS met het vervoer op het hoofdrailnet over 2025 heeft geboekt. Overigens is het resultaat van € 11 mln. over 2025 op NS-concernniveau geen weergave van het financieel resultaat van het vervoer op het hoofdrailnet. Dit is nader toegelicht in de beantwoording van vragen van het lid Heutink (Groep Markuszower) over het bericht “NS boekt weer winst – voor het eerst sinds 2019”.

126 **Vraag:**
Welke extra subsidies voor de hoofdrailnetconcessie verwacht u de komende drie jaar?

Antwoord:
Het is in deze fase niet mogelijk om onderbouwde uitspraken te doen over verwachte betalingen in de resterende concessiejaren vanuit de risicoverdelingsafspraak over de ontwikkeling van reizigersaantallen. In het voorjaar van 2027 ontvangt IenW de financiële verantwoordings- en prognose-informatie van NS over het jaar 2026. Op dat moment kan worden vastgesteld in hoeverre over dat jaar een vergoeding op basis van artikel 77 van de hoofdrailnetconcessie aan de orde is.

127 **Vraag:**
Waarom heeft u de omvangrijke mutatie van 100 miljoen euro voor de subsidie NS-concessie niet opgenomen in het overzicht

belangrijkste uitgaven- en ontvangstenmutaties, waarin wel veel kleinere mutaties worden toegelicht?

Antwoord:
In het overzicht belangrijkste uitgaven mutaties worden de grootste mutaties toegelicht die het budget op totaalniveau van IenW wijzigen. Aangezien er € 100,2 mln. herschikt is binnen artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor is er gekozen om dit niet hierin op te nemen. De middelen blijven namelijk beschikbaar voor Openbaar Vervoer en Spoor.

128 **Vraag:**
Bestaat er een kans dat deze ‘bedrijfsgeheime afspraak’ door de Europese Commissie wordt gezien als een (verkapte) bevoordeling van NS, net als de infractieprocedure Hoofdrailnet (HRN) en de recente communicatie over de vermeende capaciteitsbevoordeling bij de capaciteitsverdeling ten behoeve van de NS?

Antwoord:
Het kabinet kan niet namens de Europese Commissie spreken. Zoals in het antwoord op vraag 119 toegelicht gaat het hier om een risicoverdelingsafspraak die onderdeel is van een breder pakket aan maatregelen dat in 2023 is genomen om het financieel kader van de hoofdrailnetconcessie sluitend te krijgen. Over het totaalpakket aan (financiële) afspraken heeft een externe partij onderzocht of de gemaakte afspraken in lijn zijn met de Europese staatssteunregels, zoals opgenomen in de PSO-Verordening en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Deze toets gaf aan dat dat het geval was. Het kabinet heeft deze toets bewust uitgevoerd om voorafgaand aan de gunning van de hoofdrailnetconcessies te borgen dat er geen risico’s op ongeoorloofde staatssteun zouden zijn.

129 **Vraag:**
Wanneer zullen de middelen voor medeoverheden, die als dekking worden gebruikt voor de extra subsidie voor de NS-concessie, worden aangezuiverd? Zal dat nog in 2026 gebeuren? Wat zijn de gevolgen van het wegvallen van deze middelen voor de medeoverheden en voor de uitvoering van het amendement-Grinwis?

Antwoord:
Deze aanzuivering wordt voorzien bij Voorjaarsnota 2027. De mutatie zoals toegelicht in de suppletoire begroting september zorgt ervoor dat de benodigde middelen voor de subsidie (vanwege artikel 77 van de hoofdrailnetconcessie) worden gehaald uit het budget dat in 2026 niet meer kan worden verplicht en uitgegeven in lijn met de doeleinden zoals bedoeld in het amendement-Grinwis. Deze mutatie heeft geen invloed op de middelen die vanuit het amendement-Grinwis in 2026 en 2027 bestemd zijn voor de provincies en

vervoerregio's. Deze middelen voor het regionale openbaar vervoer komen dus onverkort beschikbaar.

130 **Vraag:**
Waar zijn de 'overige bijdragen' onder kopje 16.1 ov en Spoor van Tabel 50 voor bestemd en waarom pieken ze in 2026 en 2027?

Antwoord:
De 'overige bijdragen' onder kopje 16.1 OV en Spoor van Tabel 50 zijn bestemd voor de bijdragen die IenW vanuit Openbaar Vervoer en Spoor doet aan medeoverheden. In 2026 en 2027 betreft het overgrote deel van deze post de bijdragen vanuit de middelen vanuit Amendement Grinwis. Aangezien deze middelen incidenteel zijn toegekend in 2026 en 2027 veroorzaakt dit een piek in deze jaren.

131 **Vraag:**
Welke doelen van de Wet differentiatie vliegbelasting worden met de verlaging naar verwachting niet meer gehaald?

Antwoord:
De doelstelling van de differentiatie in de vliegbelasting is tweeledig: het realiseren van budgettaire opbrengst ten behoeve van de algemene middelen en het in hogere mate internaliseren van de externe kosten van de luchtvaart. De verwachte kwantitatieve beleidseffecten van specifiek de verlaging van het hoge tarief van de vliegbelasting zijn niet onderzocht. Wel is het onderzoek naar de verwachte beleidseffecten van de gedifferentieerde vliegbelasting recent geactualiseerd naar aanleiding van de motie Hoogeveen (Kamerstuk 36 812, nr. 88). Uit dit onderzoek komt naar voren dat de gedifferentieerde vliegbelasting zorgt voor een hogere mate van internalisatie van de externe kosten van met name langeafstandsvluchten. Dit wordt iets lager met de aanpassing van het hoogste tarief naar Duits niveau. Ook met verlaging van het hoge tarief is nog steeds sprake van een verhoging ten opzichte van de huidige situatie en daarmee sprake van een hogere mate van internalisatie van de externe kosten van deze vluchten.

132 **Vraag:**
Kunt u ten behoeve van subdoelstelling 3 – het behouden van toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse Zeehavens - aangeven hoe groot het personeelstekort is van vaarwegbegeleiders van Rijkswaterstaat op de binnenwateren, gezien de recente (pogingen tot) vaarwegbeperkingen? En hoe is dit voor brug- en sluiswachters in den lande? Kunt u het beleid om dit in te lopen toelichten?

Antwoord:
Het personeelstekort bij Rijkswaterstaat is niet eenduidig uit te drukken in een specifiek aantal fte. Dat personele knelpunten zich op specifieke onderdelen kunnen voordoen, blijkt bijvoorbeeld uit de

scheepvaartbegeleiding. Daar is eerder dit jaar een tekort ontstaan door een combinatie van langdurige krapte in de bezetting, een krappe arbeidsmarkt en extra uitval door ziekte. Hoewel actief wordt geworven, duurt het circa twee jaar voordat nieuwe verkeersleiders volledig zijn opgeleid en zelfstandig inzetbaar zijn. Hierdoor kan een capaciteitsprobleem niet direct worden opgelost door extra personeel aan te nemen. Het effect van dergelijke tekorten is dan ook beter zichtbaar in beperkingen in de dienstverlening en operationele flexibiliteit dan in één generiek tekort in fte. Bij brug- en sluiswachters ligt dit anders omdat er inhuurmogelijkheden zijn voor ‘piek en ziek’. Bijvoorbeeld als het gaat om het opvangen van de drukte in het vaarseizoen.

133 **Vraag:**
Hoeveel uren waren bruggen, sluizen of vaarwegtrajecten in 2025 en 2026 beperkt beschikbaar vanwege personeelstekorten bij Rijkswaterstaat? Kunt u dit uitsplitsen naar regio?

Antwoord:
Landelijk liggen de stremmingen wegens geen bedienaar op ongeveer 2000 uur (2026) en 3000 uur (2025). In 2025 kwamen bijna alle uren “stremming wegens geen personeel” voor rekening van de Oranjesluizen (2700 uur). Het gemaal bij IJmuiden moest toen langere tijd lokaal bediend worden en dat is ten koste gegaan van deze sluizen.
Rijkswaterstaat bedient bijna 300 bruggen en sluizencomplexen. 2000 of 3000 uur stremming per jaar wegens geen personeel komt neer op ongeveer 0,1 % van de 24/7 bedientijd.
Hierbij moet worden opgemerkt dat niet alle bruggen en sluizen 24/7 bediend worden, dus het werkelijke percentage ligt iets hoger. Ook bestaat een sluis vaak uit meerdere kolken, waarbij de vaarweg niet direct volledig gestremd is en bedient een operator vaak meerderde bruggen of sluizen.

134 **Vraag:**
Is een blijvende modal shift van 441.000 containers haalbaar? Zo ja, wanneer wordt dat verwacht?

Antwoord:
Voor de modal shift aanpak is voor de periode van 2021 tot en met 2025 een doel geformuleerd van een blijvende modal shift van 441.000 containers per jaar. Dit is gebaseerd op de noodzakelijke shift om langs de belangrijkste en drukste transportroutes de economische kerngebieden en stedelijke agglomeraties bereikbaar te houden. Hierbij wordt gekeken naar modal shift projecten met een structureel karakter, inclusief een aanpassing van de organisatie van de aan- en afvoer op bedrijfsniveau. De laatste toezeggingen van modal shift bijdragen zijn eind 2025 gedaan. Voor de uitvoering van deze projecten is een termijn van 36 maanden toegestaan. Dat betekent dat eind 2028 de laatste modal shift projecten zullen zijn

uitgevoerd. Bij de gehonoreerde projecten gaat het om een modal shift van meer dan 510.000 containers op jaarbasis. Hiervan is tot 2026 een shift gerealiseerd van 213.704 containers. Rekening houdend met eventuele tegenslagen vanuit het niet doorgaan of kleinere uitvoering van projecten wordt een blijvende shift van 441.000 containers op jaarbasis realistisch geacht. Hierbij wordt uitgegaan van gelijkblijvende marktomstandigheden en beschikbaarheid van de modaliteiten.

135 **Vraag:**
Met welk budget en aantal fte zet Nederland in 2027 in op het consulteren van belanghebbenden en het opbouwen van brede EU-steun, en hoe beoordeelt het kabinet of dat toereikend is om de beoogde snelheid te halen?

Antwoord:
Het opbouwen van EU-brede steun kent meerdere trajecten.

<u>Voorstel Europese PFAS-restrictie</u>
Het opbouwen van Europese steun loopt al sinds voor de start van het proces om te komen tot een brede Europese restrictie op PFAS. Zo is op Nederlands initiatief al in juni 2019 een conclusie aangenomen in de Milieuraad met een oproep om te komen tot een verbod op toepassingen van PFAS. Het voorstel voor de restrictie is tussen 2020 en 2025 door het RIVM met experts uit drie andere lidstaten en Noorwegen opgesteld waarna ook de inbreng in de openbare raadpleging is verwerkt. Voor het RIVM zijn hiervoor door IenW de afgelopen jaren ruim € 7 mln. aanvullend vrijgemaakt.

<u>Detachering experts</u>
Daarnaast is sinds september 2026 voor de tweede maal een deskundige van het RIVM gedetacheerd bij de Europese Commissie. Dit ter ondersteuning van de voorbereiding van de Europese besluitvorming over de PFAS-restrictie. Deze inzet is gedekt binnen de bestaande begroting van IenW.

<u>Oproep snelle en ambitieuze besluitvorming</u>
Nu we bij de brede PFAS-restrictie in de besluitvormingsfase komen, wordt intensief samengewerkt met een aantal gelijkgestemde landen. Doel is om in de milieuraad van december een non-paper te agenderen. Hierin zal de Europese Commissie worden opgeroepen om zo snel mogelijk een voorstel ter discussie en stemming te agenderen dat de vervuiling door PFAS snel en effectief vermindert. Er is dus brede ambtelijke inzet vanuit IenW, als vanuit de permanente vertegenwoordiging in Brussel, het RIVM en andere betrokkenen zoals toezichthouders.

<u>Consulteren van Nederlands belangenorganisaties</u>
Het consulteren van belanghebbenden zal vooral in 2027

plaatsvinden, nadat het restrictievoorstel door de Europese Commissie voor besluitvorming is gedeeld. Zoals al eerder is aangegeven zullen hiertoe sessies worden georganiseerd met belangenorganisaties, zowel vanuit industrie als andere overheden en maatschappelijke partners. Op dit moment wordt een plan opgesteld om deze consultaties zo te organiseren dat ze snel kunnen leiden tot informatie die meegenomen kan worden bij vorming van een standpunt over het restrictievoorstel. Deze consultaties zullen met bestaande middelen door IenW in samenwerking met onder andere RIVM worden georganiseerd.
Samenvattend bestaat de inzet vanuit IenW uit meerdere fte uit de bestaande formatie en financiële inzet uit regulier budget en in eerdere fase aanvullend budget voor het opstellen van de restrictie.

136 **Vraag:**
Welke partijen maken deel uit van het consortium van gespecialiseerde partijen die betrokken zijn bij het onderzoek naar een gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod?

Antwoord:
De opdracht is gegund aan een consortium bestaande uit Witteveen + Bos, AT Osborne, CE Delft en TTE.

137 **Vraag:**
Welke specifieke sectoren of activiteiten met een hoge PFAS-uitstoot worden overwogen voor een gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod?

Antwoord:
Deze vraag is onderdeel van het onderzoek dat wordt uitgevoerd. In zijn algemeenheid is bekend welke bedrijfstakken PFAS-emissies met zich meebrengen [Zie bijvoorbeeld het bronnenonderzoek van de ILT uit 2024 https://www.ilent.nl/documenten/stoffen-en-producten/pfas/rapporten/onderzoek-universiteit-utrecht-pfas en onderzoek van Rijkswaterstaat uit 2020 (https://open.rijkswaterstaat.nl/@115797/rws-informatie-bronnen-pfas-nederlandse/)]. In het onderzoek worden daarnaast ook aspecten van haalbaarheid, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid nadrukkelijk meegenomen. Op de uitkomst van dit onderzoek kan niet vooruit worden gelopen. Het onderzoeksrapport met kabinetsreactie wordt in het 4e kwartaal van dit jaar met de Kamer gedeeld.

138 **Vraag:**
Volstaat de eenmalige bijdrage van 1,4 miljoen euro voor een duurzame en definitieve sanering en veiligstelling van de stortplaats Lagun op Bonaire, of is dit enkel bedoeld voor acute brandbestrijding en noodmaatregelen?

Antwoord:
De bedragen van respectievelijk € 1.4 mln. euro voor 2027 en € 2.7

mln. euro voor 2028 (hoofdstuk XII, artikel 20 van de IenW-begroting) zijn financiële middelen begroot in het kader van het programma Afval op Maat, een samenwerkingsprogramma tussen het Openbaar Lichaam Bonaire, Selibon en IenW. Doel van het programma Afval op Maat is een structurele verbetering van het afvalbeheer op Bonaire te bereiken. Deze middelen volstaan niet om een duurzame en definitieve sanering en veiligstelling van de stortplaats Lagun op Bonaire te bereiken.

In de brief aan de Tweede Kamer van 1 september 2026 heeft de staatssecretaris van IenW aangegeven dat de aanpak van de situatie bij Selibon Lagun en de transitie naar een structureel duurzame afvalverwerking de komende jaren om aanzienlijke financiële inspanningen zal vragen. De binnenkort op te richten Uitvoeringsorganisatie Selibon Lagun onder regie van het Openbaar Lichaam Bonaire zal de benodigde investeringen en structurele exploitatiekosten op basis van reeds lopend extern onafhankelijk onderzoek inzichtelijk maken. Het gaat daarbij zowel om beheersmaatregelen bij Selibon Lagun, de voorbereiding , de sluiting en sanering van de stortplaats als ook om de realisatie van het multi-inzetbare overslag en scheidingscentrum en de toekomstige verwerking van afvalstromen. Het Rijk en het Openbaar Lichaam Bonaire zullen gezamenlijk kijken naar de mogelijkheden om deze financieringsbehoefte gerealiseerd te krijgen.

De financiële middelen voor noodmaatregelen op de stortplaats Lagun worden vanuit de begroting van het Openbaar Lichaam Bonaire zelf gefinancierd.

139 **Vraag:**
Aangezien het Early Warning Centre bij het KNMI sinds 2020 in ontwikkeling, en sinds 2025 volledig operationeel is voor Europees Nederland, waarom wordt de geofysische dienstverlening (vulkaan-tsunami- en aardbevingsbewaking) voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba pas in 2027 geïntegreerd?

Antwoord:
Dit berust waarschijnlijk op een misverstand. De waarschuwingen voor de BES eilanden zijn al jaren geïntegreerd in de weerkamer van het KNMI/het Early Warning Center. De tekst in de begroting ging over geothermie. In artikel 23 staat beschreven dat in 2026 het seismisch meetnet verder wordt uitgebreid zodat nieuwe mijnbouwactiviteiten in Nederland, zoals geothermie, gemonitord kunnen worden op het mogelijke ontstaan van aardbevingen. Dit wordt samen met de geofysische dienstverlening voor de BES-eilanden (naast weer en klimaat ook aardbevingen, vulkaanbewaking en tsunamiwaarschuwingen) geïntegreerd in het Early Warning Centre bij het KNMI.

Nieuwe stations voor geothermie worden, zodra zij zijn geïnstalleerd

en de kwaliteitscontrole is gedaan, aangesloten op het KNMI meetnet en op het Early Warning Centre. Er wordt dus niet gewacht tot het hele netwerk voor geothermie klaar is voordat stations op het Early Warning Centre wordt aangesloten. Het installeren en aansluiten van alle nieuwe stations voor geothermie zal overigens niet in 2027 gereed komen maar is een proces van enkele jaren.

140 **Vraag:**
Kan worden toegelicht op welke manier de benodigde investeringen in een Multi Hazard Early Warning System voor Bonaire en de andere Caribische eilanden in de begroting van IenW zijn gereserveerd en welke investeringssom daaraan gekoppeld is?

Antwoord:
In de begroting van IenW zijn budgetten opgenomen voor de reguliere lopende taken voor de Regeling algemeen weerbericht BES 2010, voor de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2010 en voor de seismologie (aardbevingen, vulkaanbewaking en tsunamiwaarschuwingen). Zie ook vraag 141.

Om volwaardige Multi Hazard Early Warning Systemen te realiseren op het niveau van Europees Nederland, is een extra investering nodig. Dit is niet in de ontwerpbegroting 2027 opgenomen. Gedacht moet worden aan modernisering van het waarschuwingssysteem, uitbreiding van het meteorologisch meetnetwerk, een hittewaarschuwingssysteem, uitbreiding van de verwachtingen horizon en voor de communicatie/afstemming stakeholders.

141 **Vraag:**
Hoeveel budget en (lokale) fte zijn gereserveerd om lokale meetnetten en waarschuwingsketens op de Caribische bijzondere gemeenten op een vergelijkbaar niveau als Europees Nederland te brengen?

Antwoord:
De totale lopende uitgaven voor de Regeling algemeen weerbericht BES 2010, de Regeling luchtvaart meteorologische inlichtingen BES 2010 en voor de seismologie (aardbevingen, vulkaanbewaking en tsunamiwaarschuwingen) bedragen € 1.546k in 2027. Het gaat daarbij om 5 fte lokaal en ca. 3,5 fte in De Bilt. De inzet op locatie is vooral (zij het niet uitsluitend) gericht op de luchtvaart (lokaal is 4,7 fte waarnemers op de luchthaven, 0,3 fte voor het meetnet). Overige weerberichten, weerwaarschuwingen en seismische dienstverlening voor de BES worden vanuit het KNMI verzorgd (ca. 3,5 fte).

Hiermee zijn de waarschuwingsketens voor de luchtvaart en voor seismologie op hetzelfde niveau als in Europees Nederland. De weer- en klimaatwaarschuwingsketens zijn hiermee niet op het niveau van Europees Nederland (zie ook vraag 140).

142 **Vraag:**
Kunt u toelichten waarom de BDU-bezuiniging van het vorige kabinet niet wordt hersteld, waardoor er in 2027 73 miljoen en structureel 110 miljoen euro wordt bezuinigd op het stads- en streekvervoer in en om de drie grootste steden van Nederland?

Antwoord:
De bezuiniging op de BDU was onderdeel van de subsidietaakstelling uit het regeerakkoord Schoof I. Het Kabinet Jetten 1 heeft deze bezuiniging niet hersteld. Voor 2026 is de bezuiniging wel hersteld en voor 2027 is de bezuiniging voor 1/3 deel hersteld. Vanwege de beperkte beschikbare financiële middelen op de IenW-begroting is er niet voor gekozen om de taakstelling op de BDU voor de komende jaren ongedaan te maken.

143 **Vraag:**
Zijn de potentiële gevolgen van de bezuiningingen op de BDU onderzocht? Welke effect heeft dit op de betaalbaarheid en bereikbaarheid in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam (VRA)?

Antwoord:
De evaluatie van de BDU is toegevoegd aan de strategische agenda (SEA). Deze evaluatie zal in 2027 uitgevoerd worden. De evaluatie zal worden afgestemd met de MRDH en VRA. Effecten van de bezuinigingen maken onderdeel uit van de evaluatie.

144 **Vraag:**
Welk deel van de personeelskosten van Rijkswaterstaat worden besteed aan personeel aan de uitvoeringskant, en welk deel aan personeel gericht op beleid en management? Welke mogelijkheden ziet u om de doelmatigheid en doeltreffendheid van de inzet van medewerkers te vergroten?

Antwoord:
De personeelskosten van Rijkswaterstaat zijn niet op deze manier opgesplitst. Rijkswaterstaat staat voor een grote maatschappelijke opgave. De infrastructuur veroudert, de druk op de netwerken neemt toe, het klimaat verandert en de arbeidsmarkt is krap. Tegelijkertijd moet Rijkswaterstaat de benodigde prestaties blijven leveren binnen de beschikbare personele en financiële kaders. Daarom werkt Rijkswaterstaat continu aan het vergroten van de doelmatigheid en doeltreffendheid van de inzet van medewerkers. In dat kader werkt Rijkswaterstaat aan een reorganisatie waarmee wordt toegewerkt naar een slagvaardigere organisatie. Daarbij worden werkzaamheden efficiënter georganiseerd, expertise beter gebundeld en processen vereenvoudigd. Het doel is te komen tot eenduidigere sturing, minder dubbel werk en, met in acht neming van de taakstellingen, een naar verhouding grotere inzet van capaciteit op het primaire proces. Daarmee beoogt Rijkswaterstaat

de beschikbare capaciteit effectiever in te zetten voor de uitvoering van zijn maatschappelijke opgaven.

145 **Vraag:**
Hoe wordt binnen Rijkswaterstaat ingezet op een zo doelmatig mogelijke besteding van middelen? Hoe worden de kosten voor projecten zo laag mogelijk gehouden, en is hier binnen de organisatie voldoende controle op?

Antwoord:
Rijkswaterstaat zet in op een doelmatige besteding van middelen door projecten en onderhoud te programmeren op basis van assetmanagement. Ook wordt gewerkt aan standaardisering en een meerjarige programmering om efficiënter te kunnen werken.

Om de sturing verder te verbeteren, werkt Rijkswaterstaat aan de doorontwikkeling van het assetmanagement conform de internationale ISO 55000/55001-standaard. Uit de voortgangsrapportages blijkt dat hiervoor nog verdere verbeteringen moeten worden doorgevoerd (Kamerstuk 29 385, nr142).

Op de besteding van middelen vindt controle plaats via projectbeheersing, de reguliere planning- en control-cyclus, audits en verantwoording aan het ministerie van IenW en de Tweede Kamer. Deze waarborgen beperken de risico’s, maar sluiten niet uit dat zich bij projecten tegenvallers of budgetoverschrijdingen kunnen voordoen.

146 **Vraag:**
Hoe groot is het aandeel van de projecten bij Rijkswaterstaat dat meer dan 10%, 50% dan wel 100% over de raming heen schiet? In hoeveel van de gevallen gaat dit om uitgesteld onderhoud?

Antwoord:
In het onderzoek mee- en tegenvallers van 2022 is de kostenontwikkeling van aanlegprojecten beschouwd t/m 2019. Er vindt op dit moment een actualisatie plaats van dit onderzoek waarin ook de vernieuwingsprojecten worden meegenomen. De resultaten worden begin 2027 aangeboden aan de Kamer.

147 **Vraag:**
Hoe is de verantwoording over de besteding van middelen binnen Rijkswaterstaat georganiseerd?

Antwoord:
Binnen Rijkswaterstaat is de verantwoording over de besteding van middelen onderdeel van een bredere planning-, control- en verantwoordingsketen van het Rijk. Rijkswaterstaat voert uit en verantwoordt financieel als agentschap; uiteindelijk legt de minister

van Infrastructuur en Waterstaat daarover politieke verantwoording af aan het parlement. Binnen Rijkswaterstaat is de verantwoording over de besteding van middelen georganiseerd in een keten van opdracht, budget, uitvoering, monitoring en verantwoording. Daarbij lopen de interne managementverantwoording en de formele begrotingsverantwoording richting het ministerie en de Staten-Generaal naast elkaar.

148 **Vraag:**
Welk specifiek bedrag binnen de begroting voor het agentschap Rijkswaterstaat is begroot voor Caribisch Nederland onder de overkoepelende post ‘bijdrage aan de te verlenen diensten’?

Antwoord:
Binnen de post ‘bijdrage aan de te verlenen diensten’ is € 18,8 mln. begroot voor Caribisch Nederland.

149 **Vraag:**
Is het al bekend hoe de afname in het aantal fte's van het KNMI in tabel 130 ingevuld wordt?

Antwoord:
Nee, dat is nog niet bekend. Het aantal fte’s daalt volgens tabel 130 van 512 in 2026 tot 437 in 2030. De daling is sterker dan alleen op grond van taakstellingen het geval zou zijn, omdat de daling in tabel 130 is gebaseerd op zowel taakstellingen als het aflopen van tijdelijke bekostiging. Door taakstellingen op de Rijksoverheid is het de verwachting dat het lastiger wordt steeds nieuwe tijdelijke middelen te vinden binnen het Rijk. Daarmee wordt het ook lastiger nieuwe tijdelijke middelen te vinden in Europa, omdat hier cofinanciering voor nodig is. Zoals in de OB2027 is aangegeven, zet deze forse daling de taken van het KNMI sterk onder druk.

150 **Vraag:**
Klopt het dat vanaf 2028 geen middelen meer zijn begroot voor onderzoek en voorlichting over vuurwerk door Stichting Veiligheid Nederland? Zo ja, wat is hiervan de reden?

Antwoord:
De subsidie is opgenomen voor het komende begrotingsjaar. De voortzetting van de subsidie wordt, net als voorgaande jaren, jaarlijks opnieuw beoordeeld, waarbij wordt bezien of deze opnieuw wordt verstrekt en of daarvoor middelen beschikbaar worden gesteld. Daarom is de subsidie niet opgenomen voor de daaropvolgende jaren. Dat neemt niet weg dat IenW middelen beschikbaar houdt voor onderzoek naar vuurwerkslachtoffers en de Wet veilige jaarwisseling, om de effecten van het vuurwerkverbod in beeld te brengen.

151 **Vraag:**
Indien de monitoring van vuurwerkslachtoffers vanaf 2028 op een andere wijze of vanuit een andere begrotingspost wordt gefinancierd, kunt u aangeven vanuit welke post dit gebeurt en welke bedragen hiervoor meerjarig beschikbaar zijn?

Antwoord:
Ook na 2027 zullen middelen worden begroot voor onderzoek naar vuurwerkslachtoffers en de Wet veilige jaarwisseling, om de effecten van het vuurwerkverbod in beeld te brengen. Deze middelen worden onder andere ingezet voor de monitoring en evaluatie van de Wet veilige jaarwisseling en voor de jaarlijkse rapportage aan de Europese Commissie over vuurwerkslachtoffers in Nederland. De Kamer wordt hierover ook geïnformeerd in het Landelijk beeld jaarwisseling.
De wijze waarop deze activiteiten vanaf 2028 worden gefinancierd, staat los van de subsidie aan Stichting Veiligheid Nederland. IenW houdt hiervoor middelen beschikbaar.

152 **Vraag:**
In welke zin belemmert het besluitvormingsproces, de complexiteit en de ingrijpende aard van het project Zuidasdok de evaluatie (SEA)? Graag een feitelijke toelichting.

Antwoord:
Op dit moment is het project in aanbouw. Het kan daarom nog niet ex post worden geëvalueerd. De evaluatie van het project Zuidasdok wordt uitgevoerd als het project is afgerond en opengesteld. Dan zijn de resultaten duidelijk. Eerder is een ex ante evaluatie uitgevoerd. De Kamer is hierover geïnformeerd (TK11–12, 32 668, nr. 2). De Kamer ontvangt gedurende de aanleg ‘ex durante’ tweemaal per jaar een voortgangsrapportage. Hierin wordt de voortgang gemeld.