37020 A **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2027**

Nr. 6 **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 - Mobiliteitsfonds

1 **Vraag:**
Wat is de totale omvang van de huidige instandhoudings- en vernieuwingsopgave op het hoofdwegennet te kwantificeren in euro's en kunt u daarbij aangeven welk deel voor de periode 2027 – 2032 is gedekt en welk deel nog niet?

Antwoord:
De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport over de jaarverantwoording 2024 becijferd dat in de periode tot en met 2038 een tekort zit tussen beschikbaar en benodigd budget van circa € 20,5 mld. op het hoofdwegennet. Vanwege het verschil tussen budget en opgave, heeft dit kabinet in het coalitieakkoord t/m 2035 incidenteel € 7 mld. en structureel vanaf 2036 € 0,5 mld. vrijgemaakt voor onder andere instandhouding en ontsluiting van woningbouwprojecten en aanvullend € 1,5 mld. bij de augustusbesluitvorming.

Ondanks deze extra middelen, blijven scherpe keuzes noodzakelijk en moet er geprioriteerd worden om de opgave en budget meer in balans te brengen. Dit loopt via het proces van het afweegkader waarover u middels de Kamerbrief van 16 maart en 19 juni bent geïnformeerd. Over de uitkomsten hiervan wordt u op korte termijn geïnformeerd. Ook wordt de instandhoudingsopgave en budgetbehoefte momenteel extern gevalideerd. Over de uitkomsten van deze validatie wordt u in het voorjaar van 2027 geïnformeerd. De verwerking van de validatie en de herprioritering lopen mee in de voorjaarsbesluitvorming. Daarnaast start binnenkort ook het interdepartementaal beleidsonderzoek naar instandhouding. Na afronding kan een actualisatie worden gegeven van de instandhoudingsopgave en welk deel daarvan is gedekt.

2 **Vraag:**
Kunt u voor bruggen, viaducten, tunnels en overige kunstwerken een uitsplitsing van de geraamde kosten per object geven ten aanzien van onderhoud en/of vernieuwing? Kan daarbij per object worden aangegeven welk deel van de kosten reeds is gedekt en, indien sprake is van een ongedekt deel, hoe groot dit bedrag is?

Antwoord:
In het Meerjarenplan Instandhouding is inzichtelijk gemaakt welke

werkzaamheden Rijkswaterstaat de komende jaren nog verder aankan en in voorbereiding heeft, maar waarover nog (financiële) besluitvorming plaats moet vinden. Een financiële uitsplitsing op objectniveau kan omwille van marktgevoelige informatie niet worden gedeeld.
De Kamer ontvangt begin volgend jaar een actualisatie op het Meerjarenplan Instandhouding. Hierin zal eveneens antwoord worden gegeven op de motie van het lid Grinwis c.s.: "*verzoekt de regering om bij de jaarlijkse Staat van de Infrastructuur en/of het Meerjarenplan Instandhouding een financiële paragraaf op te nemen met per project cumulatief inzicht in de geraamde vervangingsopgave waarvoor nog geen financiële dekking beschikbaar is (Kamerstuk 36 945, nr. 21).''* Dit rapport wordt begin volgend jaar aan de Kamer aangeboden.

3 **Vraag:**
Hoeveel bruggen, viaducten en tunnels in beheer van Rijkswaterstaat bereiken uiterlijk in 2030 het einde van hun berekende technische levensduur?

Antwoord:
De Staat van de Infrastructuur 2024 RWS laat zien dat op peildatum 1 januari 2025:

- 85% van de vaste stalen bruggen minder dan 1/3e van de verwachte levensduur over had en nog eens 3% voorbij de verwachte levensduur was.
- 56% van de beweegbare bruggen minder dan 1/3e van de verwachte levensduur over had en nog eens 2% de verwachte einde levensduur voorbij was.
- 37% van de vaste betonnen bruggen minder dan 1/3e van de verwachte levensduur over had en 3% de verwachte levensduur voorbij was.
- 3% van de tunnels minder dan 1/3e van de verwachte levensduur over had.
- Ongeveer 25% van de viaducten minder dan 1/3e van de verwachte levensduur over had.

Deze levensduurcijfers zijn niet statisch en worden op basis van nieuwe inzichten periodiek herijkt. De Kamer ontvangt op korte termijn de Staat van de Infrastructuur 2025 RWS, waarin het einde technische levensduur op areaalniveau inzichtelijk wordt gemaakt.

4 **Vraag:**
Kunt u een overzicht geven waarbij per infrastructureel object wordt

aangegeven wat de locatie is, wat de technische staat is, de geplande datum van renovatie en vervanging en wanneer het einde van de levensduur van het object wordt verwacht?

Antwoord:
De Staat van de Infrastructuur 2024 RWS maakt de technische staat en de levensduurcijfers op areaalniveau inzichtelijk. Een actualisatie op deze informatie wordt op korte termijn middels de Staat van de Infrastructuur 2025 RWS met de Kamer gedeeld.
De planning voor renovatie en vervanging wordt mede bepaald op basis van de uitkomsten van het afweegkader. De Kamer wordt hierover eveneens op korte termijn geïnformeerd.

5 **Vraag:**
Voor hoeveel bruggen, viaducten en tunnels geldt momenteel een verscherpt inspectieregime vanwege ouderdom, technische staat of geconstateerde gebreken?

Antwoord:
De Staat van de Infrastructuur RWS rapportage geeft jaarlijks inzicht in de objecten die onder een verhoogd inspectieregime staan. Op peildatum juli 2025 betrof dit 104 objecten in beheer bij Rijkswaterstaat. De Staat van de Infrastructuur 2025 zal op korte termijn met de Kamer worden gedeeld. Hierin wordt een overzicht opgenomen van de locaties die op peildatum juli 2026 onder een verhoogd inspectieregime staan.

6 **Vraag:**
Hoeveel bruggen, viaducten en tunnels zijn op dit moment, vanwege de staat van het object, een risico voor de veiligheid van weggebruikers, wanneer zij het object over en/of eronderdoor rijden?

Antwoord:
Veiligheid staat voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat voorop. Wanneer uit inspecties of andere informatie blijkt dat de veiligheid van een object niet kan worden gegarandeerd, neemt Rijkswaterstaat passende beheersmaatregelen. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat het gebruik van het object wordt beperkt of dat het object geheel of gedeeltelijk wordt afgesloten. Op deze wijze wordt de veiligheid van gebruikers geborgd.

7 **Vraag:**
Welke knelpunten ten aanzien van fileproblematiek zijn in het afgelopen jaar opgelost?

Antwoord:
In het afgelopen jaar zijn twee knelpunten ten aanzien van de fileproblematiek opgelost. Op 27 oktober 2025 is de A16 Rotterdam volledig opengesteld waardoor de filedruk op A20 (Ring Rotterdam-Noord en Kleinpolderplein) is afgenomen. Op 13 april 2026 is de verbindingsboog Hooipolder opengesteld (als onderdeel van project A27 Houten-Hooipolder). Bij gepland onderhoud en vernieuwing wordt bekeken of er kleine optimalisaties in het Hoofdwegennet kunnen worden doorgevoerd. In dit kader is in juli 2026 de verbindingsboog bij knooppunt Oudenrijn van de A12 vanuit Den Haag naar de A2 richting 's-Hertogenbosch is in juli 2026 verbreed van één naar twee rijstroken teneinde de kans op files op de A12 en knooppunt Oudenrijn te verkleinen.

8 **Vraag:**
Kan per gesloten, dan wel beperkte, voorziening worden aangegeven hoe lang deze naar verwachting duurt en hoeveel verkeer dagelijks door de afsluiting wordt geraakt?

Antwoord:
Beperkingen aan de beschikbaarheid van infrastructuur kunnen zowel gepland als ongepland zijn en verschillen sterk in aard, omvang en duur. Hierdoor is er geen generiek overzicht beschikbaar van de verwachte duur per afzonderlijke beperking of van het aantal verkeersdeelnemers dat dagelijks door een afsluiting wordt geraakt. Rijkswaterstaat beschikt wel over verkeersintensiteitsdata voor al haar weggedeelten. Deze data zijn openbaar beschikbaar. In de jaarlijkse Staat van de Infrastructuur rapporteert Rijkswaterstaat over kunstwerken met beperkingen voor weg- of scheepvaartverkeer. De Staat van de Infrastructuur 2025 zal op korte termijn met de Kamer worden gedeeld.

9 **Vraag:**
Hoeveel meer geld levert de vrachtwagenheffing op, nu blijkt dat vrachtwagens meer kilometers maken vanwege de afgesloten infrastructurele objecten?

Antwoord:
In welke mate extra kilometers gereden worden als gevolg van omleidingen is niet goed te meten, omdat er grote verschillen zijn op basis van de herkomst en bestemming van vrachtwagens. Waar een afsluiting voor de één een flinke omweg kan betekenen, kan dit voor de ander slechts een kleine aanpassing van zijn route zijn. Het is daarom niet bekend hoeveel extra geld de vrachtwagenheffing oplevert als gevolg van omleidingen.

10 **Vraag:**
Hoeveel ongeplande gehele of gedeeltelijke afsluitingen van rijkswegen, bruggen en tunnels hebben in 2024, 2025 en 2026 plaatsgevonden als gevolg van technische defecten en achterstallig onderhoud?

Antwoord:
Over de ongeplande stremmingen wordt jaarlijks gerapporteerd in het jaarverslag Mobiliteitsfonds (Mobiliteitsfonds - Rijksjaarverslag 2025). Het afgelopen half jaar waren de grootste ongeplande stremmingen bij de Zuidersluis Nieuwegein (7%). Over de hoeveelheid storingen bij bruggen wordt niet zo gerapporteerd. In de Staat van de Infrastructuur wordt wel jaarlijks aangegeven voor welke bruggen gebruiksbeperkingen gelden. De grootste hoeveelheid storingen voor de bruggen was afgelopen periode in de A7 Noord en Zuid bij Den Oever (allebei 6%) en de Driebondsbrug (4%).

Uitgesteld onderhoud, in combinatie met de ouderdom van de objecten, is de voornaamste oorzaak van storingen op deze objecten met ongeplande stremmingen tot gevolg.

11 **Vraag:**
Hoe groot is het tekort aan personeel, uitgedrukt in fte, bij Rijkswaterstaat?

Antwoord:
Het personeelstekort bij Rijkswaterstaat is niet eenduidig uit te drukken in een specifiek aantal fte. 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.

De kern van de uitdaging ligt niet uitsluitend in de omvang van het personeelsbestand. Rijkswaterstaat werkt actief aan het versterken van de uitvoeringskracht door onder meer digitalisering, processtandaardisatie, assetmanagement en een gerichte inzet van de beschikbare capaciteit.

De inzet is om met de beschikbare middelen de basisuitvoering van Rijkswaterstaat te borgen. Tegelijkertijd geldt dat de omvang van de instandhoudingsopgave groter is dan wat volledig gerealiseerd kan worden. Daarom zijn keuzes noodzakelijk over welke werkzaamheden prioriteit krijgen. De minister en staatssecretaris verwachten hierover dit najaar een prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds aan de Kamer te sturen.

12 **Vraag:**
Hoeveel infrastructurele objecten, in beheer van Rijkswaterstaat, voldoen niet aan de eisen die worden gesteld voor zwaar militair transport en wat zijn de kosten voor de aanvullende maatregelen om dit te bewerkstelligen?

Antwoord:
Er zijn door Rijkswaterstaat enkele tientallen bruggen en viaducten geïdentificeerd op de prioritaire militaire corridors die afwijken van de militaire eisen. Aangezien dit beeld nog niet volledig is wordt vervolgonderzoek door Rijkswaterstaat voorbereid. In de praktijk hoeft een afwijking van de militaire vereisten echter niet altijd een knelpunt te vormen voor een militair transport. IenW en Defensie zijn nu samen aan het bezien of en in hoeverre er maatregelen getroffen moeten worden om objecten te laten voldoen aan de militaire vereisten.

13 **Vraag:**
Hoeveel eurocent per liter benzine en per liter diesel bestaat in 2027 naar verwachting uit belastingen en heffingen?

Antwoord:
Zie onderstaande tabel.

	Benzine (E10)	**Diesel (B7)**	**Btw-tarief**
Nederland	85,17 cent/liter	55,23 cent/liter	21%
België	60 cent/liter	60 cent/liter	21%
Duitsland*	65,45 cent/liter	47 cent/liter	19%

* Op vrijdag 18 september heeft de Duitse regering een aanvullend maatregelenpakket aangekondigd, waaronder een accijnsverlaging van 14 cent/liter. Deze verlaging is naar verwachting van toepassing van 1 oktober 2026 t/m 31 december 2027 (en is daarom nog niet verwerkt in deze tabel)

14 **Vraag:**
Welke accijns hanteren Nederland, België en Duitsland per 1 januari 2027?

Antwoord:
Zie de tabel onder antwoord 13.

15 **Vraag:**
Welke aannames over het prijsverschil met Duitsland en België worden gebruikt bij de raming van de Nederlandse brandstofaccijnsinkomsten?

Antwoord:
De raming van de brandstofaccijnzen houdt geen rekening met het prijsverschil met buurlanden. Het ministerie van Financiën raamt de opbrengst van alle belasting- en premiesoorten afzonderlijk. Bij de raming van de brandstofaccijnzen wordt rekening gehouden met de meest recente realisaties, het geraamde effect van beleidswijzigingen, en de verwachte ontwikkeling van voor de brandstofaccijnzen relevante economische indicatoren, namelijk het verwachte benzine- en dieselverbruik geraamd door het Planbureau voor de Leefomgeving.

16 **Vraag:**
Hoeveel accijns- en btw-inkomsten loopt de Nederlandse schatkist naar schatting in 2025, 2026 en 2027 mis, doordat Nederlandse automobilisten in Duitsland of België tanken?

Antwoord:
Er valt geen eenduidig beeld te geven van de lagere accijns- en btw-inkomsten doordat Nederlandse automobilisten in Duitsland of België gaan tanken. Uit de door het ministerie van Financiën uitgevoerde onderzoeken blijkt dat als Nederland een hoger accijnstarief op brandstof hanteert dan België en Duitsland, de accijnsopbrengst toeneemt, ondanks een toename van Nederlandse automobilisten die in Duitsland of België tanken. De lagere opbrengsten door grenseffecten wegen daarbij niet op tegen de opbrengst van alle getankte liters in Nederland met een hoger accijnstarief. Als het accijnstarief wordt verlaagd, nemen de grenseffecten naar verwachting af, maar zal de totale accijnsopbrengst naar verwachting alsnog veel sterker afnemen.
Uit eerder uitgevoerd onderzoek blijkt dat de impact van de grenseffecten op de budgettaire opbrengst beperkt is (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/07/11/bijlage-2-analyse-ontwikkeling-brandstofaccijns-en-pompprijzen)

(https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2024/06/13/rapport-tweede-vervolgonderzoek-grenseffecten-bij-de-accijnsverlaging-op-brandstoffen).

Zo wordt in het tweede vervolgonderzoek grenseffecten bij de accijnsverlaging op brandstoffen geconcludeerd dat de derving als gevolg van de tariefsverlaging voor benzine in de periode april 2022-juli 2023 afnam met 4% tot maximaal 16% als gevolg van een afname van de grenseffecten (inverdieneffect). Dit past ook binnen het voor de ramingen gehanteerde gedragseffect van 20%. De resultaten voor de periode juli 2023-december 2023 bevestigen dit beeld. Dit najaar volgt een nieuw onderzoek naar de grenseffecten van de brandstofaccijns uitgevoerd door het ministerie van Financiën.

17 **Vraag:**
Hoeveel procent van de Nederlanders tankt regelmatig in België of Duitsland?

Antwoord:
Het exacte aandeel Nederlanders dat regelmatig over de grens tankt is niet bekend. Op basis van de eerdere analyses van grenseffecten rond aanpassingen van de brandstofaccijns is bekend dat de grenseffecten een beperkte impact hebben op de totale accijnsinkomsten. De verschillen voor individuele tankstations kunnen wel aanzienlijk zijn, oplopend tot ruim 20% meer of minder getankte liters bij accijnsaanpassingen. Dit geeft aan dat het tanken over de grens zich voornamelijk concentreert bij Nederlanders aan de grens. Dit is in lijn met het rapport van ABN AMRO (https://esb.nu/brandstoftoerisme-beperkt-zich-tot-kleine-groep) dat concludeert dat brandstoftoerisme zich beperkt tot een kleine groep. Het deel Nederlanders dat regelmatig in België of Duitsland tankt is daardoor naar verwachting vooral sterk geconcentreerd in de grensregio en maar beperkt als we kijken naar alle Nederlanders.

18 **Vraag:**
Hoe hebben de totale Nederlandse verkopen van benzine en diesel zich sinds 2019 ontwikkeld en welk deel schrijft het ministerie toe aan de prijs per liter in combinatie met tanken in het buitenland?

Antwoord:
In 2020 en 2021 zijn er veel minder liters getankt dan in 2019, vanwege de coronacrisis. Daarna is het aantal getankte liters weer toegenomen.

In de jaren daarna is er een afname te zien. Deze afname kan verschillende redenen hebben, zoals de toename van het gebruik van elektrische auto’s en auto’s die zuiniger zijn gaan rijden. Daarnaast kan de stijging van de brandstofprijs zorgen voor een afname van het gebruik van de auto, of dat mensen over de grens goedkoper zijn gaan tanken. Welk deel is toe te schrijven aan het tanken in het buitenland, is niet eenvoudig te kwantificeren. Dit najaar volgt een nieuw onderzoek naar de verschillen in getankte liters in de grensregio en het binnenland uitgevoerd door het ministerie van Financiën. Zie ook onderstaande tabel, waarin de grondslag van benzine, diesel en LPG sinds 2019 in mln. liters is weergegeven.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Benzine	5.806	4.863	4.966	5.486	5.933	5.735	5.753	5.334
Diesel	7.639	6.709	6.730	7.105	6.598	6.305	6.057	5.480
LPG	544	478	489	505	483	467	448	342

19 **Vraag:**
Welke ramingen hanteert het kabinet voor de accijnsinkomsten uit benzine en diesel voor 2027 tot en met 2031, afzonderlijk per brandstof?

Antwoord:
Zie onderstaande tabel waarin de raming van de brandstofaccijnzen zoals opgenomen in de Miljoenennota 2027, in mln. € is weergegeven.

	2027	2028	2029	2030	2031
Benzine	4.802	5.334	5.718	5.617	5.526
Diesel en andere minerale oliën	2.952	3.111	3.300	3.204	3.129

20 **Vraag:**
Hoeveel extra kosten per gereden kilometer ontstaan voor een gemiddeld Nederlands transportbedrijf door de vrachtwagenheffing?

Antwoord:
Naast het aantal kilometers dat een transportbedrijf rijdt, hangt de hoogte van de vrachtwagenheffing ook sterk af van het type voertuigen dat wordt gebruikt. Voor emissievrije vrachtwagens geldt een fors lager tarief dan voor diesel.
De meest gangbare dieselvrachtwagen zit momenteel in de gewichtsklasse ‘meer dan 32.000 kg’ en euro-emissieklasse 6. Met dit type vrachtwagen wordt ruim driekwart van alle gereden kilometers in Nederland afgelegd. Een gemiddelde vrachtwagen rijdt 43.000 km per jaar op de wegen waarop vrachtwagenheffing verschuldigd is, dit zijn vooral snelwegen en provinciale wegen. Dit betreft zo’n 80% van de totaal afgelegde kilometers.

In onderstaande tabel is aangegeven wat deze gangbare dieselvrachtwagen die het gemiddelde aantal kilometers rijdt, voor de invoering van de vrachtwagenheffing per jaar betaalde aan vaste

belastingen. Daarnaast is aangegeven wat hetzelfde voertuig op jaarbasis verschuldigd is op basis van de tijdelijk met 22,3 procent verlaagde tarieven voor de vrachtwagenheffing en het tijdelijke nultarief MRB. Ook is er in de tabel opgenomen wat er verschuldigd zou zijn als deze kortingen niet zouden gelden.

	Situatie voor invoering vrachtwagenheffing 2025, kosten op jaarbasis	**Situatie na invoering vrachtwagenheffing oorspronkelijke tarieven (prijspeil 2026), kosten op jaarbasis**	**Situatie na invoering vrachtwagenheffing inclusief korting vrachtwagenheffing en MRB (prijspeil 2026), kosten op jaarbasis**
Belasting Zware Motorvoertuigen (Eurovignet)	€ 1.274	n.v.t.	n.v.t.
Motorrijtuigenbelasting	€ 1.040	€ 628	Verlaagd naar 0
Vrachtwagenheffing	n.v.t.	€ 8.643	€ 6.708
Totaal	**€ 2.314**	**€ 9.271**	**€ 6.708**

21 **Vraag:**
Is onderzocht welk deel van de extra kosten als gevolg van de vrachtwagenheffing naar verwachting wordt doorberekend aan opdrachtgevers? Is daarbij ook bekend wat dit zal doen met de prijs voor de consument?

Antwoord:
In algemene zin geldt dat de transporteurs de vrachtwagenheffing doorbelasten aan opdrachtgevers. Aangezien de vrachtwagenheffing een beperkt aandeel vormt van de totale transportkosten, en transportkosten vaak een beperkt aandeel van de kostprijs van producten uitmaken, is het totale effect op de consumentenprijzen zeer beperkt. In het voorbereidingstraject voor de vrachtwagenheffing is dit effect becijferd op 0,02%.

22 **Vraag:**
Op welke wegen is het grootste uitwijkende effect, als gevolg van de vrachtwagenheffing, gemeten?

Antwoord:
De eerste monitoringsperiode, juli 2026, is inmiddels afgerond. Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) heeft in augustus de resultaten besproken met de provincies. Samen hebben ze gekeken of significante stijgingen ten opzichte van de nulmeting (juli 2025) door de vrachtwagenheffing kunnen komen of dat er een andere verklaring voor is. Op basis van deze overleggen zijn geen routes vastgesteld waar met zekerheid vastgesteld kan worden dat er in juli uitwijkverkeer naar aanleiding van de vrachtwagenheffing is opgetreden. Er zijn wel wat routes aangemerkt waar uitwijkverkeer door de vrachtwagenheffing niet meteen uitgesloten is. In de gesprekken is echter nergens naar voren gekomen dat er op die routes negatieve effecten zijn ontstaan, waarvoor (direct) maatregelen nodig waren. Deze routes worden opnieuw bekeken in de volgende monitoringsperiode in oktober, naast de andere routes waar in die periode eventuele significante stijgingen optreden.

23 **Vraag:**
Zijn sinds de invoering effecten op verkeersveiligheid, geluid of congestie op de uitwijkroutes gemeten?

Antwoord:
De eerste monitoringsperiode, juli 2026, is inmiddels afgerond. Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) heeft in augustus de resultaten besproken met de provincies. Er is op dit moment geen uitwijkverkeer door de vrachtwagenheffing vastgesteld. Er zijn dan ook geen effecten voor de verkeersveiligheid, geluid of congestie, gekoppeld aan uitwijkverkeer door de vrachtwagenheffing.

24 **Vraag:**
Hoeveel opbrengsten uit de vrachtwagenheffing zijn in 2027 naar verwachting afkomstig van Nederlandse vervoerders en hoeveel van buitenlandse vervoerders?

Antwoord:
In de raming wordt rekening gehouden met 13% opbrengst door buitenlandse voertuigen. Dit is gebaseerd op het aandeel gereden kilometers door buitenlandse voertuigen in 2022 (bron: CBS).

25 **Vraag:**
Hoeveel Nederlandse reizigers maakten in 2023, 2024, 2025 en 2026

gebruik van een buitenlandse luchthaven voor hun vliegreis? Kan daarbij een overzicht worden gegeven per relevante Duitse en/of Belgische luchthaven?

Antwoord:
Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft middels enquêtes geconcludeerd dat het aandeel volwassen Nederlanders met een vertrekluchthaven over de grens bij de laatst gemaakte reis 13% was in 2024 en 12% in 2016. Het zijn voornamelijk vakantiegangers en mensen die dicht bij de landsgrenzen wonen die kiezen voor een vertrekluchthaven in het buitenland. De aantallen totale Nederlandse passagiers die vanaf een buitenlandse luchthaven vertrekken zijn niet bekend. Het KiM heeft in recent onderzoek wel laten zien dat op twee grote luchthavens over de grens, Brussels Airport en Düsseldorf Airport, het aantal Nederlandse passagiers in 2024 op respectievelijk 1 mln. en 1,5 mln. werd geschat. Aan de andere kant vliegen Belgen en Duitsers ook vanaf Nederlandse luchthavens. In 2024 maakten 1,1 mln. Belgische passagiers en 400.000 Duitse passagiers gebruik van Schiphol (Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Vliegen uit het buurland, 2026).

26 **Vraag:**
Hoeveel bestemmingen worden vanaf Schiphol aangeboden in 2027 en hoe verhoudt dit zich tot de afgelopen vijf jaar?

Antwoord:
Schiphol was in 2025 verbonden met 301 directe bestemmingen. Het is nog niet bekend met hoeveel directe bestemmingen Schiphol in 2026 en 2027 verbonden is. Onderstaande tabel geeft het aantal directe bestemmingen in de afgelopen jaren weer.

	2019	2020	2021	2022	2023	2025	20226
Directe bestemmingen	332	316	296	313	305	301	301

27 **Vraag:**
Kan voor enkele representatieve bestemmingen binnen Europa, rond de Middellandse Zee, Noord-Amerika en Azië het Nederlandse belastingbedrag worden vergeleken met dat bij vertrek uit Duitsland en België?

Antwoord:

In onderstaande tabel wordt de vliegbelasting in Nederland, Duistland en België weergegeven. De bestemmingen rond de Middellandse Zee in Europa vallen in het laagste tarief of midden tarief, de bestemmingen in Noord-Amerika en Azië vallen in het hoogste tarief.

Land	**Vormgeving**	**Tarief**
Nederland (tot 1-1-2027, prijspeil 2027)	Alle OD-vluchten, per passagier	€ 31,04
Nederland (per 1-1-2027, prijspeil 2027)	Korte afstand (bijlage A, tot ca. 2.000 km): Middellange afstand (bijlage B, ca. 2.000 km - 5.500 km): Lange afstand (overig, vanaf ca. 5.500 km):	€ 31,04 € 49,87 € 59,43
België (tot 1-1-2027)	Korte afstand (≤500 km): Overig (>500km):	€ 10,00 € 5,00
België (per 1-1-2027)	Korte afstand (≤500 km): Overig (>500km):	€ 10,00 € 7,00
Duitsland (tot 1-7-2026)	Korte afstand (tot 2.500 km): Middellange afstand (2.500 km - 6.000 km): Lange afstand (>6.000 km):	€ 15,53 € 39,34 € 70,83
Duitsland (per 1-7-2026)	Korte afstand (tot 2.500 km): Middellange afstand (2.500 km - 6.000 km): Lange afstand (>6.000 km):	€ 13,03 € 33,01 € 59,43

28 **Vraag:**
Is ten aanzien van de vliegbelasting onderzocht wat het effect is voor grensluchthavens? Wat zijn hiervan de bevindingen geweest?

Antwoord:
De effecten voor alle luchthavens met handelsverkeer zijn onderzocht. In het geactualiseerde onderzoek naar de gedifferentieerde vliegbelasting komt naar voren dat het totaal aantal vluchten via Nederlandse luchthavens in 2030 naar verwachting 0% tot 0,2% daalt ten opzichte van het referentiescenario. In het geval van grensluchthavens Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) zijn de effecten sterker. Deze luchthavens hebben, in tegenstelling tot de

andere luchthavens in Nederland, in 2030 de capaciteitslimiet nog niet bereikt, waardoor de aantallen vluchten en passagiers in het referentiescenario sterker stijgen dan op de andere luchthavens. In 2030 daalt het aantal vluchten naar verwachting met 0,8% tot 4,2% op MAA en met 1,5% tot 1,7% op GAE. Het onderzoek laat ook zien dat het totaal aantal passagiers dat vliegt via Nederlandse luchthavens in 2030 naar verwachting daalt met 0,2% tot 0,4%. Relatief gezien vindt een hogere daling van het aantal passagiers plaats op MAA van 0,7% tot 1,1% en GAE van ongeveer 1,5% (Bron geactualiseerd onderzoek CE Delft – heeft nog geen Kamerstuk nummer).

29 **Vraag:**
Hoeveel extra autokilometers maken Nederlandse reizigers, wanneer zij voor een buitenlandse luchthaven kiezen en wat is het effect op verkeersdruk, reistijd en emissies?

Antwoord:
Niet alle Nederlandse reizigers die voor een buitenlandse luchthaven kiezen maken extra autokilometers. Voor een deel van deze reizigers liggen deze luchthavens over de grens dichter bij huis dan Nederlandse luchthavens. De extra autokilometers van het andere deel van de reizigers zijn niet onderzocht. Of de keuze voor een buitenlandse luchthaven leidt tot extra autokilometers hangt namelijk af van de woonplaats van de reiziger(s), de gekozen buitenlandse luchthaven, de alternatieve Nederlandse luchthaven, het vervoermiddel en de grootte van het reisgezelschap.

30 **Vraag:**
Welke concrete (missende) vergunningen en wettelijke besluiten staan de opening van Lelystad Airport in 2027 nog in de weg? Wat is per obstakel de oorzaak daarvan en wat is de prognose ten aanzien van het oplossen van deze obstakels?

Antwoord:
Er wordt gewerkt aan de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad naar 10.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer. Hiervoor zijn economische onderzoeken en milieuonderzoeken vereist. Na vaststelling van een ontwerp luchthavenbesluit, wordt de zienswijzeprocedure en voorhangprocedure gestart.

Groothandelsverkeer op Lelystad vergt ook een wijziging van het Besluit vergoeding luchtvaartnavigatiediensten, de douaneregeling en

formalisering van de Verkeersverdelingsregel (VVR). Deze stappen worden gezet parallel met de wijziging van het luchthavenbesluit.

Voor wat betreft militair gebruik moet de regeling militair medegebruik worden aangepast, zodat ook het militair medegebruik in lijn komt met de regeling voor de andere regionale luchthavens. Voordat de luchthaven open kan voor handelsverkeer moet Lelystad ook voldoen aan de eisen van natuurbeschermingswetgeving. De aanvraag voor de natuurvergunning ligt momenteel ter besluitvorming bij LVVN.

31 **Vraag:**
Wat is het exacte streefcijfer voor 2027 voor het aantal tijdelijke snelheidsbeperkingen op het spoor?

Antwoord:
Een tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) is een veiligheidsmaatregel die genomen wordt omdat zonder deze beperking de veiligheid op het spoor niet gegarandeerd kan worden. Daarom heeft ProRail geen streefcijfer voor het aantal TSB's. Als de situatie veilig rijden niet toelaat moet er simpelweg een TSB worden ingesteld. Wel heeft ProRail in het kader van het verbeterprogramma 'Betrouwbaar beter' gewerkt aan het versneld oplossen van bestaande TSB's. Daardoor zijn er de afgelopen periode een groot aantal TSB's opgelost. Momenteel zijn er nog dertien TSB's.

32 **Vraag:**
Hoeveel tijdelijke snelheidsbeperkingen op het spoor zijn in 2024 en in 2025 uiteindelijk opgenomen in de (vaste) dienstregeling?

Antwoord:
In totaal heeft NS in 2024 en 2025 tien tijdelijke snelheidsbeperkingen in de dienstregeling verwerkt. Belangrijk om daarbij op te merken is dat sommige tijdelijke snelheidsbeperkingen eerder zijn ontstaan, en sommige inmiddels ook weer zijn opgeheven, waar de dienstregeling dan ook weer op aangepast is.

33 **Vraag:**
Wat zijn de onderliggende oorzaken van de door ProRail gemelde 586 impactvolle verstoringen op het spoor in 2025?

Antwoord:

ProRail verdeelt impactvolle storingen op basis van vier categorieën. In 2025 werd 44% veroorzaakt door derden (personen, verkeer en dieren op het spoor). 42% werd veroorzaakt door technische redenen (wissels, treindetectie, spoorligging en energievoorziening), 10% door procesoorzaken (uitloop en storingen na werkzaamheden) en 4% door weersoorzaken (storm, blikseminslag, gladde sporen en hitte of vorst).

34 **Vraag:**
Wat zijn de onderliggende oorzaken van de op 31 augustus 2026 gemeten 391 impactvolle verstoringen op het spoor van 2026?

Antwoord:
De meest actuele informatie over prestaties op het gebied van impactvolle storingen en bijbehorende verdeling in onderliggende categorieën is te vinden op www.prestaties.prorail.nl. Op 14 september jl. waren er 404 impactvolle storingen geregistreerd met de volgende verdeling: 183 techniekstoringen (45%), 41 processtoringen (10%), 156 derdenstoringen (39%) en 24 weerstoringen (6%).
ProRail noemt verschillende factoren die bijgedragen aan de toename in het aantal impactvolle storingen sinds 2020. Zo zorgen frequentieverhogingen dat bij een storing meer treinen worden geraakt, waardoor de kans op een impactvolle storing toeneemt. Daarnaast neemt het aantal bijna-aanrijdingen toe, door een toename in het aantal verwarde personen rondom het spoor. Verder heeft ProRail last van het extreme weer, zowel van de extreem warme zomermaanden als het winterweer. Ook waren er verschillende externe incidenten die het treinverkeer ontregelden. Zo legden activisten op het spoor meermaals het treinverkeer stil. Onder andere bij Utrecht Centraal, Den Haag Centraal en meermaals op de Betuweroute. Aanvullend noemt ProRail de toename in aanrijtijd van monteurs, als gevolg van monteursschaarste, als een van de oorzaken van de toename van het aantal impactvolle storingen. Deze factoren zorgen er gezamenlijk voor dat het voor ProRail zeer uitdagend is het aantal impactvolle storingen terug te dringen.

35 **Vraag:**
Wat is het concrete streefcijfer voor impactvolle verstoringen op het spoor in 2027 en op welke berekening is dat gebaseerd?

Antwoord:
In de beheerconcessie heeft het ministerie prestatieafspraken met ProRail gemaakt op het gebied van impactvolle storingen. Voor het aantal impactvolle storingen op jaarbasis is een bodemwaarde van 520

vastgesteld. Ook is er een streefwaarde van 450 afgesproken. De definitie, berekeningsmethode en bodem- en streefwaarde voor deze indicator zijn door een extern bureau gevalideerd. In de beheerconcessie heeft het ministerie prestatieafspraken met ProRail gemaakt op het gebied van impactvolle storingen. Voor het aantal impactvolle storingen op jaarbasis is een bodemwaarde van 520 vastgesteld. Ook is er een streefwaarde van 450 afgesproken. De definitie, berekeningsmethode en bodem- en streefwaarde voor deze indicator zijn door een extern bureau gevalideerd.

36 **Vraag:**
Is de verwachting dat ProRail, en NS, succesvol zijn in 2027 en onder het streefcijfer impactvolle verstoringen op het spoor blijven en waarom wel/niet?

Antwoord:
ProRail zet zich in om het aantal impactvolle storingen weer onder de afgesproken bodemwaarde te brengen. Dit doet ProRail via een intern verbeterprogramma met maatregelen als het versneld aanpakken van dunne plekken in de bovenleiding en het verbeteren van het baanlichaam op bepaalde trajecten. Tegelijkertijd geeft ProRail aan dat de effecten van maatregelen pas op langere termijn zichtbaar worden.

Gezien de het huidige aantal impactvolle storingen verwacht ProRail de bodemwaarde voor 2026 niet te halen. ProRail heeft uitgesproken te verwachten dat dit in 2027 ook de bodemwaarde niet gehaald gaat worden. Het ministerie en ProRail zijn daarover nog in gesprek.

NS heeft de prestatie-indicator ‘impactvolle storingen veroorzaakt door NS’. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat NS de bodemwaarde in 2027 niet zal halen. De streefwaarde geldt voor 2029.

37 **Vraag:**
Wat is de huidige financiële omvang van de onderhouds- en vernieuwingsopgave op het spoor en hoeveel daarvan is al gedekt?

Antwoord:
Voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoornetwerk van ProRail is in de periode 2026–2040 € 35,7 mld. begroot. Met het basiskwaliteitsniveau (BKN) Spoor zijn in 2024 de instandhoudingsbehoefte en de beschikbare middelen tot en met 2037 in evenwicht gebracht. Die dekking is inmiddels beleidsneutraal verlengd

tot en met 2040.
Sinds de vaststelling van het BKN Spoor zijn er ontwikkelingen geweest in wet- en regelgeving, zijn risico's gematerialiseerd en stijgen de kosten in de GWW-sector sneller dan de indexatie van het Mobiliteitsfonds. Daardoor is een aanvullende opgave ontstaan. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, bedraagt het tekort op het BKN Spoor € 3,1 mld., waarvan € 2,1 mld. het gevolg is van prijsindexatie (*Kamerstukken II* 2025/26, 36 800 A, nr. 66).

38 **Vraag:**
Welke investeringen zijn volgens ProRail nodig om knelpunten weg te nemen?

Antwoord:
Zoals eerder aan de Kamer gemeld, bedraagt het tekort op het BKN Spoor € 3,1 mld., waarvan € 2,1 mld. het gevolg is van prijsindexatie (*Kamerstukken II* 2025/26, 36 800 A, nr. 66).

39 **Vraag:**
Hoe hoog is het aantal verkeersdoden in 2025 en in de eerste helft van 2026?

Antwoord:
In 2025 zijn 759 verkeersdoden gevallen. In het tweede kwartaal 2027 publiceert het CBS de definitieve cijfers over het aantal verkeersdoden over 2026 en dus ook over de eerste helft van 2026. In het najaar geeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in het rapport "De Staat van Verkeersveiligheid" een voorzichtige prognose van de ontwikkeling van het aantal doden over het lopende jaar. SWOV noemt daarbij geen aantallen maar geeft aan of er een stijging of een daling ten opzichte van het vorige jaar verwacht wordt.

40 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoeveel bruggen, viaducten, tunnels en overige kunstwerken op het hoofdwegennet in de periode 2027–2032 moeten worden gerenoveerd of vervangen, en bij hoeveel van deze objecten de geplande renovatie of vervanging later plaatsvindt dan op grond van de technische staat wenselijk wordt geacht?

Antwoord:
In totaal moeten in de periode tot en met 2032 circa honderd bruggen,

viaducten, tunnels en overige objecten worden gerenoveerd dan wel vervangen. Het aantal objecten kan wijzigen afhankelijk van ontwikkelingen in het areaal. Hoeveel van deze projecten daadwerkelijk kunnen worden opgepakt hangt af van de beschikbaarheid van voldoende middelen in de juiste jaren en voldoende capaciteit. De besluitvorming hierover is onderdeel van het afweegkader waarover de kamer binnenkort wordt geïnformeerd en waarvan de besluitvorming bij voorjaarsnota 2027 wordt verwerkt.

41 **Vraag:**
Kan worden aangegeven welke tijdelijke snelheidsbeperkingen rechtstreeks verband houden met achterstallig onderhoud of uitgestelde vernieuwing?

Antwoord:
De Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat geeft jaarlijks inzicht in de objecten waar een gebruiksbeperking van toepassing is. Op het hoofdwegennet zijn dat voornamelijk gewichtsbeperkingen, snelheidsbeperkingen en afsluitingen. Ook geeft de Staat van de Infrastructuur inzicht in welke onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld. De Staat van de Infrastructuur 2025 zal op korte termijn met de Kamer worden gedeeld. Hierin is een overzicht worden opgenomen van de locaties waarvoor een gebruiksbeperking van toepassing is in 2027 voor zover dat bekend was op peildatum 1 juli 2026. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt in wat de oorzaak is van de beperkingen.

42 **Vraag:**
Hoeveel projecten op het hoofdwegennet lopen momenteel vertraging op door procedures rond vergunningverlening en wat bedraagt de gemiddelde vertraging?

Antwoord:
Vernieuwings- en aanlegprojecten zijn vaak vergunningsplichtig. Projecten in de realisatiefase ondervinden doorgaans geen gevolgen van vergunningprocedures, omdat de uitvoering pas start nadat de benodigde vergunningen zijn verleend. Mogelijke effecten van vergunningverlening op de planning worden daarom in de planfase in beeld gebracht en meegewogen. Daarbij wordt vertraging als specifiek gevolg van vergunningprocedures niet afzonderlijk bijgehouden. Bovendien leidt een langere doorlooptijd van vergunningverlening niet

automatisch tot vertraging van de totale projectplanning, omdat vergunningprocedures veelal parallel lopen aan andere werkzaamheden en beschikbare planningsruimte kunnen benutten. Dat neemt niet weg dat procedures rond vergunningverlening, bijvoorbeeld als gevolg van stikstof of bezwaar- en beroepsprocedures (in de planfase), tot vertraging kunnen leiden. Een bekend voorbeeld hiervan is de ViA15 (A12/A15 Ressen – Oudheusden).

43 **Vraag:**
Welke bestaande regels wilt u in 2027 schrappen of aanpassen om de doorlooptijd van instandhoudingsprojecten te verkorten?

Antwoord:
Vermindering van regeldruk heeft prioriteit en is onderdeel van stap 3 van het afweegproces op de fondsen. De Kamer wordt hierover in de brief over het afweegproces op korte termijn nader geïnformeerd.

44 **Vraag:**
Hoeveel aanbestedingen voor beheer, onderhoud en vernieuwing van het hoofdwegennet zijn in 2024, 2025 en 2026 zonder geldige inschrijving gebleven of opnieuw aanbesteed en wat waren daarvoor de voornaamste oorzaken?

Antwoord:
In de periode 2024-2026 zijn geen aanbestedingen voor beheer, onderhoud en vernieuwing van het hoofdwegennet afgebroken wegens het ontbreken van geldige inschrijvingen. Voor zover aanbestedingen zijn beëindigd, lag de oorzaak in een heroverweging van de aanpak of in procedurele en aanbestedingstechnische omstandigheden, en niet in onvoldoende marktinteresse.

Wel zijn in deze periode enkele aanbestedingen beëindigd of aangepast en vervolgens opnieuw in de markt gezet om andere redenen dan het ontbreken van inschrijvingen. Zo is de aanbesteding voor de renovatie van de Van Brienenoordbrug die in 2022 was gestart, begin 2024 na intensieve dialooggesprekken met de enige gegadigde op initiatief van Rijkswaterstaat beëindigd om een aangepaste aanpak uit te werken. Daarnaast zijn de aanbestedingen voor de Raamovereenkomst Dynamisch Verkeersmanagementsystemen en Openbare Verlichting Ontwerp en Realisatie (DOOR) en de raamovereenkomst Verhardingen en Kunstwerken Oost-Nederland voortijdig beëindigd vanwege aanbestedingstechnische of procedurele omstandigheden. Deze gevallen

hielden geen verband met een gebrek aan belangstelling vanuit de markt.

45 **Vraag:**
Hoeveel ongeplande storingen van sluizen en beweegbare bruggen vonden plaats in 2023, 2024, 2025 en 2026 en wat was per grote storing de oorzaak?

Antwoord:
Over de ongeplande stremmingen van sluizen wordt jaarlijks gerapporteerd in het jaarverslag Mobiliteitsfonds (Mobiliteitsfonds - Rijksjaarverslag 2025). Het afgelopen half jaar waren de grootste ongeplande stremmingen bij de Zuidersluis Nieuwegein (7%). Over de hoeveelheid storingen bij bruggen wordt niet op deze manier gerapporteerd. Wel wordt jaarlijks in de staat van de Infrastructuur aangegeven voor welke bruggen gebruiksbeperkingen gelden (kamerstuk 36800 A, nr. 9). De grootste hoeveelheid storingen voor de bruggen was afgelopen periode in de A7 Noord en Zuid bij Den Oever (allebei 6%) en de Driebondsbrug (4%).

Uitgesteld onderhoud, in combinatie met de ouderdom van de objecten, is de voornaamste oorzaak van storingen op deze objecten met ongeplande stremmingen tot gevolg.

46 **Vraag:**
Wat zijn de vijf vaarwegobjecten die momenteel de meeste economische vertraging veroorzaken voor de beroepsvaart en waardoor komt dat?

Antwoord:
In het jaarverslag IenW (XII Infrastructuur en Waterstaat - Rijksjaarverslag 2025) wordt jaarlijks gerapporteerd over de passeertijden voor de scheepvaart. In 2026 is op de hoofdtransportassen de meeste vertraging (uitgedrukt in vaartuigverliesuren) tot nu toe bij de Volkeraksluizen en de Kreekraksluizen als gevolg van ongepland onderhoud en beperkte schutcapaciteit. Voor de hoofdvaarwegen betreft dit de St. Andries, Weurt en de Prins Willem-Alexander sluis. De voornaamste reden van de storingen hierbij is uitgesteld onderhoud.

47 **Vraag:**
Welke Nederlandse haven- en vaarweginfrastructuur voldoet op dit moment nog niet aan de eisen die worden gesteld vanuit militaire

mobiliteit en dual-use?

Antwoord:
De afgelopen periode zijn samen met de Nederlandse zeehavens die zijn aangewezen als militaire corridorhaven zogenoemde delta-analyses uitgevoerd naar de geschiktheid van havenfaciliteiten voor militaire doorvoeroperaties en dual-use. De exacte uitkomsten hiervan kunnen niet openbaar worden gedeeld. In algemene zin zijn deze Nederlandse zeehavens goed toegerust om (grootschalige) militaire doorvoeroperaties te faciliteren. De uitkomsten worden meegenomen in de nieuwe beleidsinzet in het Nationaal Plan Militaire Mobiliteit. Daarnaast wordt ingezet op intensievere samenwerking met de militaire corridorhavens, om hen goed voor te bereiden op hun rol bij het faciliteren van militaire verplaatsingen van materieel en personeel. Voor de vaarwegen wordt momenteel eveneens een delta-analyse uitgevoerd, gericht op de mate waarin deze voldoen aan de militaire technische vereisten en dual-use. De resultaten hiervan worden eind 2026 verwacht.

48 **Vraag:**
Hoeveel locaties op rijkswegen zijn momenteel aangemerkt als locatie met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico en hoeveel daarvan worden in 2027 aangepakt?

Antwoord:
Met de in 2025 opgestelde verkeersveiligheidsbeoordeling is het rijkswegennet ingedeeld in zes risicoklassen. Deze verkeersveiligheidsbeoordeling is gebaseerd op een beoordeling van de huidige weginrichting en een beoordeling van het aantal slachtofferongevallen dat heeft plaatsgevonden. Daarbij is elk van de in totaal 580 systeemdelen waaruit het rijkswegennet bestaat afzonderlijk beoordeeld. Op basis van deze beoordeling vallen zoals eerder gemeld aan de Tweede Kamer (Rapportage Verkeersveiligheidsbeoordeling Rijkswegen. Bijlage bij Kamerstuk 29398, nr. 1192.) 22 korte gedeelten (systeemdelen) van A-wegen en 8 korte gedeelten (systeemdelen) van rijks-N-wegen in de hoogste of op één na hoogste risicoklasse. In 2027 wordt een onderdeel van de N59 aangepakt.

49 **Vraag:**
Hoeveel verkeersongevallen waarbij een fatbike betrokken was, zijn in 2024, 2025 en 2026 geregistreerd, en kunt u een overzicht geven van de leeftijd van de bestuurder?

Antwoord:
In 2024 waren er 301 geregistreerde bezoeken aan de Spoedeisende Hulp (SEH) als gevolg van een ongeval met een fatbike (bestuurder of passagier). Meer dan de helft van de slachtoffers (55%) was in de leeftijd van 12 tot en met 17 jaar. Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen actuele inzichten en trends (VeiligheidNL, 2025) van de Kamerbrief Verkeersveiligheid elektrische fietsen en Lichte Elektrische Voertuigen van 28 augustus 2025 (Kamerstukken 29 398, nr. 1183). In opdracht van het ministerie van IenW wordt momenteel onderzocht hoeveel SEH-bezoeken met de fatbike zijn geregistreerd in 2025. De uitkomsten worden in het najaar gepubliceerd samen met het vervolg op de Aanpak Fatbikes. De cijfers voor 2026 zijn niet bekend.

50 **Vraag:**
Hoeveel verkeersdeelnemers zijn in 2024, 2025 en 2026 betrapt op rijden onder invloed van alcohol respectievelijk drugs?

Antwoord:
In 2024 registreerde de politie 19.795 misdrijven voor rijden onder invloed van drugs/geneesmiddelen, al dan niet in combinatie met alcohol, en 20.099 misdrijven voor rijden onder invloed van uitsluitend alcohol. In 2025 ging het om respectievelijk 26.164 en 18.718 geregistreerde misdrijven. Voor 2026 zijn nog geen cijfers beschikbaar. Deze cijfers worden één keer per jaar gerapporteerd in de verzamelbrief verkeersveiligheid.

51 **Vraag:**
Wat zijn de meest recente geraamde totale kosten van de invoering van ERTMS en hoe verhouden deze zich tot de oorspronkelijke kostenraming?

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.

52 **Vraag:**
Welke baanvakken moeten volgens de huidige planning uiterlijk in 2032

van ERTMS zijn voorzien en bij welke baanvakken bestaat momenteel risico op vertraging?

Antwoord:
In het voorjaar van 2025 is de scope van tranche 1 vastgesteld. Volgens de planning van de 24e voortgangsrapportage is voor de meeste baanvakken in tranche 1 de start van de commerciële operatie onder ERTMS uiterlijk eind 2032 voorzien. Daarnaast is de voorkeursoptie van de upgrade van het ERTMS systeem op de HSL een vernieuwing in het huidige contract met Infraspeed (vóór 2031). Dit wordt momenteel verder uitgewerkt richting besluitvorming. De grootste risico's op vertraging zitten in de ontwikkeling van de generieke systemen, en niet op specifieke baanvakken.

53 **Vraag:**
Welke kosten zijn gemoeid met de overdracht van het dagelijks beheer van de HSL-Zuid aan ProRail per 2031?

Antwoord:
De kosten die samenhangen met de overdracht van het dagelijks beheer van de HSL-Zuid aan ProRail bestaan uit de kosten voor de voorbereiding van het aflopen van het contract tussen de Staat en Infraspeed per 31 maart 2031, de voorbereiding van de inbeheername door ProRail per 1 april 2031 en de kosten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing vanaf 1 april 2031. Deze opgaven zijn beschreven in de Kamerbrief over de HSL-Zuid van 27 augustus 2026 (Kamerstuk 22 026, nr. 528).

De voorbereidingsopgaven worden gefaseerd uitgevoerd. ProRail werkt hiervoor in opdracht van het ministerie de benodigde werkzaamheden, risico's en kosten nader uit. In de ontwerpbegroting is € 75 mln. gereserveerd voor de bekostiging van de eerste fase.

De hoogte van de kosten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de HSL-Zuid vanaf 1 april 2031 hangen onder meer af van de staat van de infrastructuur bij overdracht, de keuze voor het toekomstige beheermodel en de verdere uitwerking van de vernieuwingsopgave. In de voorbereiding op de inbeheername worden deze kosten geconcretiseerd.

54 **Vraag:**
Kan worden aangegeven welk bedrag Rijkswaterstaat jaarlijks uitgeeft aan advies- en ingenieursdiensten van externe partijen?

Antwoord:
De bestedingen variëren jaar op jaar afhankelijk van de specifieke opdrachten die aan een partij zijn gegund en worden niet als specifieke categorie bijgehouden. De bestedingen aan bedrijven/consortia zijn overigens openbaar. Aanbestedingen worden gepubliceerd op TenderNed en zijn toegankelijk via de website van TenderNed.

55 **Vraag:**
Welk effect heeft de lerende aanpak met betrekking tot ERTMS gehad als het gaat om de financiën?

Antwoord:
In de herijking is gekozen voor werken in tranches en een lerende aanpak. De genomen maatregelen zijn gericht op meer centrale sturing en strakkere, integrale afstemming tussen de projecten van de sectorpartijen. Met de nieuwe aanpak zijn knelpunten eerder in beeld en kan er sneller en gerichter bijgestuurd worden.

56 **Vraag:**
Waaraan wordt dit bedrag voor de Lelylijn in tabel 4 besteed? Welke stappen in de planvorming worden in 2027 gezet voor langetermijnprojecten waarvoor geen of onvoldoende middelen zijn gereserveerd?

Antwoord:
Dit bedrag is opgenomen voor de kosten van de projectorganisatie Lelylijn en de uit te voeren onderzoeken.

Op zeer korte termijn wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de prioritering. Daar zal ook worden ingegaan op het perspectief op de langere termijn voor projecten waarvoor nu geen of onvoldoende middelen zijn gereserveerd.

57 **Vraag:**
Welke signalen heeft u over de financiële positie van ov-vervoerders en de beperkte belangstelling voor recente concessieaanbestedingen? Hoe

gaat u decentrale overheden ondersteunen, zodat nieuwe concessies met voldoende inschrijvers kunnen worden gegund?

Antwoord:
De algemene signalen vanuit de ov-sector zijn bekend. Momenteel ligt er geen specifieke hulpvraag 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.

58 **Vraag:**
Kan bij een MIRT-project het opknippen van de opgaven in deelopgaven ertoe leiden dat per deeltraject eerder aan de 75%-eis wordt voldaan?

Antwoord:
De 75%-regel is van toepassing om een verkenning te kunnen starten. Een voorkeursbeslissing dient 100% gedekt te zijn. 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.

59 **Vraag:**
Wat is de actuele omvang van de ongedekte instandhoudingsopgave voor het hoofdwegennet tot en met 2040?

Antwoord:
De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport over de jaarverantwoording 2024 becijferd dat in de periode tot en met 2038 een tekort zit tussen beschikbaar en benodigd budget van circa € 20,5 mld. op het hoofdwegennet. Vanwege het verschil tussen budget en opgave, heeft dit kabinet in het coalitieakkoord t/m 2035 incidenteel € 7 mld. en structureel vanaf 2036 € 0,5 mld. vrijgemaakt voor onder andere instandhouding en ontsluiting van woningbouwprojecten en aanvullend € 1,5 mld. bij de augustusbesluitvorming.

Ondanks deze extra middelen, blijven scherpe keuzes noodzakelijk en moet er geprioriteerd worden om de opgave en budget meer in balans te brengen. Dit loopt via het proces van het afweegkader waarover u middels de Kamerbrief van 16 maart en 19 juni bent geïnformeerd. Over de uitkomsten hiervan wordt u op korte termijn geïnformeerd. Ook wordt de instandhoudingsopgave en budgetbehoefte momenteel extern gevalideerd. Over de uitkomsten van deze validatie wordt u in het voorjaar van 2027 geïnformeerd. De verwerking van de validatie en de herprioritering lopen mee in de voorjaarsbesluitvorming. Daarnaast start binnenkort ook het interdepartementaal beleidsonderzoek naar instandhouding. Na afronding kan een actualisatie worden gegeven van de instandhoudingsopgave en welk deel daarvan is gedekt.

60 **Vraag:**
Wat is de actuele omvang van de ongedekte instandhoudingsopgave voor het hoofdvaarwegennet tot en met 2040?

Antwoord:
De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport over de jaarverantwoording 2024 becijferd dat in de periode tot en met 2038 een tekort zit tussen beschikbaar en benodigd budget van circa € 10,6 mld. op het hoofdvaarwegennet. Er heeft geen herijking van dit tekort plaatsgevonden. Vanwege het verschil tussen budget en opgave, heeft dit kabinet in het coalitieakkoord incidenteel t/m 2035 € 7 mld. en structureel vanaf 2036 € 0,5 mld. vrijgemaakt voor onder andere instandhouding en ontsluiting van woningbouwprojecten en aanvullend € 1,5 mld. bij augustusbesluitvorming.

Ondanks deze extra middelen, blijven scherpe keuzes noodzakelijk en moet er geprioriteerd worden om de opgave en budget meer in balans te brengen. Dit loopt via het proces van het afweegkader waarover u middels de Kamerbrief van 16 maart jl. bent geïnformeerd. Over de uitkomsten hiervan wordt u dit najaar geïnformeerd. Ook wordt de instandhoudingsopgave en budgetbehoefte momenteel extern gevalideerd. Over de uitkomsten van deze validatie wordt u in het voorjaar van 2027 geïnformeerd. De verwerking van de validatie en de herprioritering lopen mee in de voorjaarsbesluitvorming. Daarnaast start binnenkort ook het interdepartementaal beleidsonderzoek naar instandhouding. Na afronding kan een actualisatie worden gegeven van de instandhoudingsopgave en welk deel daarvan is gedekt.

61 **Vraag:**
Wat is de actuele omvang van de ongedekte instandhoudingsopgave voor het spoor tot en met 2040?

Antwoord:
Zie ook het antwoord op vraag 37. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, bedraagt het tekort op het BKN Spoor € 3,1 mld., waarvan € 2,1 mld. het gevolg is van prijsindexatie (Kamerstukken II 2025/26, 36 800 A, nr. 66).

62 **Vraag:**
Hoe wordt de aanvullende € 1,1 mld. per jaar voor beheer, onderhoud en woningbouwontsluiting in de jaren 2032 tot en met 2035 verdeeld over Rijkswaterstaat en ProRail?

Antwoord:
De verdeling van de € 1,1 mld. in de jaren 2032 t/m 2035 loopt via het afweegkaderproces waarover u binnenkort geïnformeerd wordt.

63 **Vraag:**
Welke concrete instandhoudingsprojecten worden gefinancierd uit de 945 mln. die voor het Mobiliteitsfonds vanuit de Aanvullende Post naar 2031 is overgeboekt?

Antwoord:
Hiervan gaat € 560 mln. naar Rijkswaterstaat ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat (€ 308 mln.) en Vernieuwing (€ 252 mln.). Het andere deel van € 385 mln. gaat naar ProRail ten behoeve van de vervanging ICT-systeem Donna (€ 88 mln.), de brandblusvoorziening op Kijfhoek (€ 45 mln.), de inbeheername van de HSL (€ 75 mln.) en het basiskwaliteitsniveau Spoor (€ 177 mln.).

64 **Vraag:**
Welke concrete projecten worden gefinancierd uit de incidentele 1,5 mld. voor de herprioriteringsopgave op het Mobiliteitsfonds?

Antwoord:
Op zeer korte termijn wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de prioritering op het Mobiliteitsfonds. Dan zal ook inzicht gegeven worden in de besteding van de incidentele € 1,5 mld. voor de

herprioteringsopgave op het Mobiliteitsfonds.

65 **Vraag:**
Wat is het kasritme van de incidentele 1,5 mld. voor de herprioriteringsopgave over de jaren 2029 tot en met 2035?

Antwoord:
2029: € 100 mln.
2030: € 200 mln.
2031: € 200 mln.
2032: € 200 mln.
2033: € 200 mln.
2034: € 300 mln.
2035: € 300 mln.

66 **Vraag:**
Volgens welke criteria wordt de reservering van 3,6 mld. voor regionale mobiliteit en ontsluiting verdeeld?

Antwoord:
Op zeer korte termijn wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de prioritering op het Mobiliteitsfonds. Dan worden ook inzichtelijk volgens welke criteria de € 3,6 mld. euro voor regionale mobiliteit en ontsluiting wordt verdeeld.

67 **Vraag:**
Wanneer worden besluiten genomen over de besteding van de reservering van 3,6 mld. euro voor regionale mobiliteit en ontsluiting?

Antwoord:
Op zeer korte termijn wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de prioritering op het Mobiliteitsfonds. Dan worden ook de besluiten over de besteding van de € 3,6 mld. euro voor regionale mobiliteit en ontsluiting gepresenteerd.

68 **Vraag:**
Welk bedrag van de reservering van 3,6 mld. euro voor regionale mobiliteit en ontsluiting is reeds gekoppeld aan concrete projecten?

Antwoord:
Op zeer korte termijn wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten

van de prioritering op het Mobiliteitsfonds. Dan wordt ook inzicht gegeven in de koppeling aan concrete projecten van de € 3,6 mld. euro voor regionale mobiliteit en ontsluiting.

69 **Vraag:**
Welke concrete risico's liggen ten grondslag aan het beschikbaar houden van de 849,4 mln. euro vrije investeringsruimte voor tegenvallers?

Antwoord:
Het gaat om risico’s die kunnen optreden maar waar nu nog geen specifieke reserveringen tegenover staan. Denk bijvoorbeeld aan onvolledige indexatie van projectbudgetten, die IenW zelf moet opvangen.

70 **Vraag:**
Welk deel van de 849,4 mln. vrije investeringsruimte is op basis van de huidige risicoinschatting naar verwachting daadwerkelijk nodig voor tegenvallers?

Antwoord:
De verwachting is dat de gehele investeringsruimte benodigd is voor tegenvallers.

71 **Vraag:**
Welke projecten vormen de grootste bijdrage aan de overprogrammering van 1,292 mld. euro in 2027?

Antwoord:
Een overprogrammering betekent dat in de eerste begrotingsjaren meer projecten worden geprogrammeerd dan er in die jaren formeel aan budget beschikbaar is. Zo wordt er extra druk op de begrotingsrealisatie gecreëerd: de kans wordt vergroot dat er daadwerkelijk bestedingen gedaan kunnen worden, is het niet op project A dat onverhoopt vertraagt, dan wel op project B dat wel tot uitvoering komt. In latere jaren is dit precies andersom en is er sprake van onderprogrammering. De overprogrammering is dus niet specifiek toe te wijzen aan een paar projecten, maar zit op portfolioniveau van de fondsen.

72 **Vraag:**
Welk bedrag aan projectvertraging wordt voor 2027 verondersteld bij de gekozen omvang van de overprogrammering?

Antwoord:
Voor 2027 wordt er een bedrag van € 1.292 mln. aan vertragingen verwacht volgens de meest actuele raming bij de Ontwerpbegroting 2027. Bij Voorjaarsnota 2027 worden de ramingen geactualiseerd en kan dit leiden tot een aanpassing van de meerjarige programmering.

73 **Vraag:**
Welke projecten maken deel uit van de 577,8 mln. euro aan programmering die bij deze begroting naar 2033 of later is verschoven?

Antwoord:
Het gaat om de programma-actualisatie op de Wind op Zee middelen (139 mln.), de aflossing van de minregel Vrachtwagenheffing (€ 100 mln.) die in 2032 en 2033 afgelost moet worden, Walradarsystemen € 34 mln., SAF € 25 mln. en reserveringen Kustwacht (€ 3,7 mln.), ERTV's (€ 1,7 mln.). Het restant betreft een schuif van generieke investeringsruimte en risicoreserveringen.

74 **Vraag:**
Welk deel van de 577,8 mln. euro die naar 2033 of later is verschoven betreft projecten in Noord- en Oost-Nederland?

Antwoord:
Het gaat niet specifiek over projecten in Oost- of Noord-Nederland. Het gaat om de programma-actualisatie op de Wind op Zee middelen (139 mln.), de aflossing van de minregel Vrachtwagenheffing (€ 100 mln.) die in 2032 en 2033 afgelost moet worden, Walradarsystemen € 34 mln., SAF € 25 mln. en reserveringen Kustwacht (€ 3,7 mln.), ERTV's (€ 1,7 mln.). Het restant betreft een schuif van generieke investeringsruimte en risicoreserveringen.

75 **Vraag:**
Waaruit bestaat het projectbudget van 17 mln. euro voor N50 Kampen-Kampen Zuid?

Antwoord:
Het budget van € 17 mln. is gereserveerd voor de uitvoering (bouwfase) van het project. Circa de helft van deze budgettaire reservering is beschikbaar gesteld door de regio.

76 **Vraag:**
Welk aanvullend bedrag is nodig om A1/A28 Knooppunt Hoevelaken volledig te kunnen realiseren?

Antwoord:
Het gereserveerde projectbudget voorafgaand aan de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 bedroeg € 1.145 mln. (prijspeil 2022), inclusief een bijdrage van de regio van € 44 mln. als cofinanciering. Bij een mogelijke herstart zal een nieuwe raming worden gemaakt. Het planflexibele deel van de Rijksreservering voor dit project is volledig afgeroomd in 2025 vanwege het pauzeren van het project en na besluitvorming over het restbudget van het Rijk. Het resterende Rijksbudget van € 175 mln. (prijspeil 2026), zoals zichtbaar in de Ontwerpbegroting 2027, is voor € 172 mln. gerealiseerd en het restant is volledig contractueel verplicht en nagenoeg volledig uitgegeven. Niet-besteed budget is dus volledig geherprioriteerd.

77 **Vraag:**
Wat is volgens de huidige planning het vroegst mogelijke jaar waarin de werkzaamheden aan A1/A28 Knooppunt Hoevelaken kunnen starten?

Antwoord:
Het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken is tot nader order gepauzeerd. In de MIRT brief januari 2026 (Kamerstuk 36 800 A nr. 11) is aangegeven dat voor het starten van een projectprocedure er voldoende perspectief moet zijn op de randvoorwaarden stikstofruimte, financiën en maakcapaciteit. Dit perspectief ontbreekt echter, waardoor de breed gedeelde ambitie om Knooppunt Hoevelaken versneld (gefaseerd) aan te pakken, niet gerealiseerd kan worden. Er is op dit moment geen planning af te geven over het starten van werkzaamheden aan de A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.

78 **Vraag:**
Is het projectbudget van 115 mln. euro voldoende voor de voorkeursvariant voor N35 Wijthmen-Nijverdal?

Antwoord:
De Rijksreservering voor dit project bedraagt € 115 mln. De provincie Overijssel heeft daarnaast € 100 mln. gereserveerd als cofinanciering voor dit project. Het totale projectbudget bedraagt daarmee € 215 mln., wat voldoende is voor het in de MIRT-verkenning beoogde

voorkeursalternatief.

79 **Vraag:**
Wat verklaart dat voor A1/A35 Knooppunt Azelo-Buuren geen projectbudget is opgenomen?

Antwoord:
Het project is gepauzeerd als gevolg van de herprioritering in 2023 (door een combinatie van stikstofproblematiek, financiële tekorten en personele krapte). Het bijbehorende budget is (evenals de budgetten voor de overige gepauzeerde projecten) volledig geherprioriteerd.

80 **Vraag:**
Is het projectbudget van 183 mln. euro voor Meppel spoor- en perroncapaciteit voldoende voor alle thans voorziene fases van het project?

Antwoord:
Op dit moment is er geen reden om aan te nemen dat het projectbudget niet toereikend is.
Naar aanleiding van een aantal amendementen van uw Kamer wordt het spoorknooppunt Zwolle-Meppel aangepakt. De robuustheid en snelheid worden verhoogd. De eerste korte termijn maatregelen (zoals het aanpakken van storingsgevoelige onderdelen) worden op dit moment uitgevoerd. De voorbereidingen voor een vierde perronspoor bij Meppel lopen, een Projectbeslissing wordt in 2029 verwacht. Daarnaast wordt door middel van een studie gekeken hoe op lange termijn meer treinen rijden tussen de Randstad en Groningen. Daarvoor worden enkele overwegen aangepakt en wordt onderzoek gedaan naar onder meer baanstabiliteit

81 **Vraag:**
Welk bedrag is nodig om de planuitwerking voor de Vaarweg IJsselmeer-Meppel te kunnen hervatten?

Antwoord:
Na het pauzeren van het project in 2023, zijn verschillende meekoppelkansen onderzocht om de Vaarweg IJsselmeer-Meppel op te waarderen naar klasse Va/Vb. Dit is helaas niet mogelijk gebleken. Op dit moment is het niet te zeggen welk bedrag nodig is om de planuitwerking te kunnen hervatten. Daarnaast is er geen personele

capaciteit en stikstofruimte beschikbaar.

82 **Vraag:**
In welk jaar wordt het Sluiscomplex Kornwerderzand volgens de huidige planning opengesteld?

Antwoord:
Er vindt op dit moment een herprioritering plaats op het mobiliteitsfonds. De openstelling van Sluiscomplex Kornwerderzand is afhankelijk van deze herprioritering. De ramingen voor het project zijn geactualiseerd, maar de afspraken over risicoverdeling en uitvoering zijn nog niet gemaakt. De gesprekken met de provincies Friesland, Overijssel en Flevoland zijn nog niet afgerond, omdat er eerst duidelijkheid moet komen over de herprioritering.

83 **Vraag:**
Welk bedrag is in 2027 binnen het Mobiliteitsfonds beschikbaar voor onderzoek, onderhoud of herstel van de bruggen in de Houtribdijk?

Antwoord:
De werkzaamheden aan de bruggen in de Houtribdijk maken onderdeel uit van het vernieuwingsproject Houtribcomplex, waarvoor de aanbestedingsprocedure momenteel loopt. De benodigde middelen zijn gereserveerd binnen het budget voor Vernieuwing, waarover jaarlijks via het MIRT Projectenboek wordt gerapporteerd. Daarbij worden financiële gegevens uitsluitend op totaalniveau openbaar gemaakt, omdat project specifieke informatie marktgevoelig kan zijn.

84 **Vraag:**
Welk bedrag is in de periode tot en met 2030 beschikbaar voor de elektrificatie van regionale spoorlijnen?

Antwoord:
Tot en met 2030 is er € 291,2 mln. vanuit zowel het Mobiliteitsfonds als het Klimaatfonds beschikbaar voor de verduurzaming van regionale spoorlijnen. Hiervan komt € 36,5 mln. uit het Klimaatfonds en is overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds. In totaal is € 266 mln. reeds bestemd voor de planuitwerking en realisatie van de Maaslijn (middelen worden breder ingezet dan alleen elektrificatie) en de trajecten Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Hardenberg. € 21,7 mln. is bedoeld voor de verduurzaming van het spoor in Noord-Nederland. Tot slot is € 3,5 mln.

uit het Klimaatfonds beschikbaar gesteld voor onderzoeken en verkenningen voor de overige regionale dieselspoorlijnen in Noord- en Oost-Nederland. Deze worden primair in Noord-Nederland besteed. Zoals eerder gedeeld in het Plan Emissievrij Treinreizigersvervoer dient daar zich de eerste vernieuwingsopgave aan.

85 **Vraag:**
Hoe worden de middelen uit het Klimaatfonds voor elektrificatie van het spoor verdeeld over de afzonderlijke spoorlijnen?

Antwoord:
Er zijn twee Klimaatfondsmaatregelen die relevant zijn voor de verduurzaming van regionale spoorlijnen. Vanuit het Klimaatfonds is € 115,9 mln. gereserveerd voor elektrificatie van Almelo-Hardenberg en Zutphen-Oldenzaal (dit betreft de totale middelen beschikbaar voor deze maatregel, dit bedrag ligt hoger dan genoemd in de beantwoording van vraag 84 omdat een deel van de middelen na 2030 ingezet worden). Daarnaast is € 3,5 mln. uit het Klimaatfonds beschikbaar gesteld voor onderzoeken en verkenningen voor de overige regionale dieselspoorlijnen in Noord- en Oost-Nederland. Deze worden primair in Noord-Nederland besteed. Zoals eerder gedeeld in het Plan Emissievrij Treinreizigersvervoer dient daar zich de eerste vernieuwingsopgave aan.

86 **Vraag:**
Wanneer ontvangt de Kamer inzicht in de financiële gevolgen voor de tranches na de eerste trance van de herijking van ERTMS, waartoe de eerste budgettaire verwerking geldt (p.70-71)?

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

87 **Vraag:**
Wat zijn de gevolgen voor de instandhouding van het spoor als de ProRail-subsidieaanvraag EOV, die 177 mln. euro voor gematerialiseerde risico's binnen het BKN Spoor bevat en die die pas bij de voorjaarsbesluitvorming 2026 wordt beoordeeld (p. 43-44), niet volledig

wordt gehonoreerd?

Antwoord:
De € 177 mln. voor het basiskwaliteitsniveau Spoor maakt deel uit van de overheveling van € 1,1 mld. vanuit de Aanvullende Post naar het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Die overheveling is bedoeld om IenW begin 2027, vooruitlopend op de Voorjaarsnota 2027, de ruimte te geven verplichtingen aan te gaan voor urgente instandhouding. Het gaat om instandhoudingsposten voor het spoor voor gematerialiseerde risico's en tegenvallers in de scope en als gevolg van wet- en regelgeving. Als posten niet of niet volledig worden gehonoreerd, moet ProRail prioriteren binnen het beschikbare budget tot het einde van de looptijd van het Mobiliteitsfonds. Zij brengt daarbij ook de maatschappelijke consequenties in beeld.

88 **Vraag:**
Wat is de oorzaak van de daling van de totale uitgaven voor de Kustwacht Nederland van 165,0 mln. (2026) naar 124,6 mln. (2030) (Tabel 76, p. 113-114) en heeft dit gevolgen voor de uitvoeringscapaciteit van de Kustwacht?

Antwoord:
De daling van de geraamde uitgaven wordt grotendeels veroorzaakt doordat de middelen voor maatregelen op het gebied van scheepvaartveiligheid in relatie tot windenergie op zee momenteel zijn gebudgetteerd tot 2030. Voor latere jaren wordt de opdrachtverlening nog nader uitgewerkt, waarna ook de bijbehorende budgetten worden verwerkt. De daling van het budget leidt daarom niet automatisch tot een afname van de uitvoeringscapaciteit van de Kustwacht. Deze is afhankelijk van de toekomstige opdrachtverlening en de daarbij behorende financiering.

89 **Vraag:**
Betekent de daling van het budget voor Externe veiligheid (artikel 18.06) naar € 0 vanaf 2030 (tabel 67, p. 76) dat alle externe-veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen dan zijn opgelost, of stopt hier simpelweg de financiering?

Antwoord:
Volgens de huidige planning is Rijkswaterstaat in 2030 klaar met de opdracht uit 2015 om woningen aan te kopen (uitgevoerd) en te herbestemmen (in ontwikkeling) die destijds bekend stonden als externe

veiligheidsknelpunten in het kader van de nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Het budget op artikel 18.06 loopt daarom vanaf 2030 af; voor deze specifieke opdracht is vanaf dat moment geen financiering meer voorzien.
Vanwege nieuwe inzichten en ontwikkelingen is in 2025 een nieuwe rekenmethodiek voor Vervoer Gevaarlijke Stoffen ontwikkeld. Het kan zijn dat de toepassing hiervan ertoe leidt dat er nieuwe externe-veiligheidsknelpunten worden geconstateerd. In dat geval zal worden bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, op welke wijze deze moeten worden uitgevoerd en gefinancierd.

90 **Vraag:**
Welke gevolgen voor de onderhoudsopgave op het spoor heeft de onttrekking van 80 mln. uit ProRail-budgetten ten behoeve van de vuurwerknadeelcompensatie?

Antwoord:
Er zijn geen directe gevolgen voor de onderhoudsopgave op het spoor als gevolg van de onttrekking. Binnen de begroting van IenW wordt nog bezien of de onttrekking van € 80 mln. bij een later begrotingsmoment weer wordt aangevuld. Activiteiten gerelateerd aan de onderhoudsopgave van het spoor vinden voorlopig gewoon doorgang.

91 **Vraag:**
Hoe moet de verlenging van het Mobiliteitsfonds tot 2040 en de beschikbare ruimte van circa 9 mld. euro op het Mobiliteitsfonds worden gelezen?

Antwoord:
Jaarlijks wordt bij de Ontwerpbegroting de looptijd van het Mobiliteitsfonds beleidsarm verlengd. Bij de Ontwerpbegroting 2027 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds beleidsarm met een jaar verlengd tot en met 2040. Het niveau van extrapolatie is in principe gelijk aan het jaar 2039 in de begroting 2026 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2040 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten van derden – een ruimte van circa € 9 mld. beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Deze ruimte wordt met voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die benodigd zijn voor de instandhouding van het huidige areaal.

92 **Vraag:**
Hoe gaat de verlaging van het aantal impactvolle verstoringen in 2027 ten opzichte van 2026 gerealiseerd worden?

Antwoord:
ProRail werkt via een intern verbeterprogramma aan het terugdringen van het aantal impactvolle storingen. Dit programma bestaat uit meerdere maatregelen, zoals het aanpakken van dunne plekken in de bovenleiding, het herstellen van het baanlichaam op bepaalde trajecten en het datagedreven surveilleren op koperdiefstal hotspots. Tegelijkertijd geeft ProRail aan dat de effecten van een aantal maatregelen pas op langere termijn zichtbaar worden en dat er daarnaast sprake is van externe, moeilijk te beïnvloeden factoren als extremer weer.

Gezien het huidige aantal impactvolle storingen verwacht ProRail de bodemwaarde voor 2026 niet te halen. ProRail heeft uitgesproken te verwachten dat ook de bodemwaarde in 2027 niet gehaald gaat worden. Het ministerie heeft ProRail gevraagd om haar uiterste best te doen en ondersteunt ProRail waar mogelijk.

93 **Vraag:**
Welke concrete gevolgen heeft de onttrekking van 80 mln. euro in 2027, 2028 en 2029 aan de KCI-strategie (Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur) van ProRail voor de programmering en uitvoering van spoorprojecten, en welke projecten of activiteiten worden hierdoor later uitgevoerd of krijgen minder financiële ruimte?

Antwoord:
Binnen de begroting van IenW wordt nog bezien of de onttrekking van € 80 mln. bij een later begrotingsmoment weer wordt aangevuld. In afwachting van deze besluitvorming vindt de programmering en uitvoering van spoorprojecten doorgang. Na besluitvorming over of en in welke mate de onttrekking weer wordt aangevuld, wordt de Kamer nader geïnformeerd.

94 **Vraag:**
Waarom is specifiek gekozen voor de Mobiliteitsfondsbegroting voor de bijdragen van 45 mln. aan het SAF-fonds dat is opgezet door Schiphol?

Antwoord:
Voor de bijdrage aan het SAF-fonds is gezocht naar ruimte binnen de bestaande budgetten. Deze is voor € 20 mln. gevonden op HXII, en voor

€ 25 mln. gevonden binnen de generieke investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds**.** De komende periode zal Schiphol het SAF-fonds verder uitwerken. Daarmee is de tijdslijn nog niet definitief en heeft een beleidsreservering op het Mobiliteitsfonds de voorkeur. Wanneer de tijdslijn definitief is, zal dit budget overgeboekt worden naar de HXII-begroting waar de middelen besteed zullen worden.

95 **Vraag:**
In hoeverre past financiering van vliegtuigbrandstoffen binnen de juridische context en doelen van de Wet Mobiliteitsfonds, die zijn gericht op infrastructuur en het gebruik ervan? Zou deze financiering niet beter passen binnen de begroting van Infrastructuur en Waterstaat, dat wel over een luchtvaartartikel beschikt?

Antwoord:
Voor de bijdrage aan het SAF-fonds is gezocht naar ruimte binnen de bestaande budgetten. Deze ruimte is slechts beperkt gevonden binnen de begroting van Infrastructuur en Waterstaat (€ 20 mln.), waar deze passender is qua juridische context en doelen. Het aanvullende deel (€ 25 mln.) is gevonden binnen de generieke investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds. De komende periode zal Schiphol het SAF-fonds verder uitwerken. Daarmee is de tijdslijn nog niet definitief en heeft een beleidsreservering op het Mobiliteitsfonds de voorkeur. Wanneer de tijdslijn definitief is, zal dit budget overgeboekt worden naar de HXII-begroting waar de middelen besteed zullen worden

96 **Vraag:**
Welke voorwaarden stelt het Rijk aan de bijdrage van 45 mln. aan het SAF-fonds van Schiphol, en wat gebeurt er met de reservering als de Europese Commissie geen akkoord geeft?

Antwoord:
De komende periode zal Schiphol het SAF-fonds verder uitwerken. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het Rijk stelt daarbij als voorwaarde dat het moet gaan om extra inzet van SAF bovenop de RefuelEU bijmengverplichting als ook dat deze stimulering zo kosteneffectief mogelijk wordt vormgegeven. Dit zijn overigens ook belangrijke elementen waar de Europese Commissie aan toetst om te beoordelen of er sprake is van geoorloofde staatsteun. Indien de staatssteunprocedure niet succesvol wordt doorlopen, dan zullen er alternatieve opties worden verkend.

97 **Vraag:**
Waarom is er specifiek gekozen voor het klimaatneutrale en circulaire infrastructuur-budget van ProRail om de vuurwerkcompensatie te financieren en welke impact heeft dit op het doelbereik van ProRail?

Antwoord:
Met het aangenomen amendement Michon-Derkzen heeft de Kamer aangegeven dat de dekking van de compensatie gevonden moest worden binnen de IenW-begroting. Binnen de reguliere IenW-begroting was er beperkte ruimte, tenzij er werd gekozen voor besparingen op bijvoorbeeld de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (regionaal OV) of het stopzetten van wettelijke taken op het gebied van milieu. Dit werd niet wenselijk geacht. Daarom is de dekking onder andere gevonden binnen het Mobiliteitsfonds bij de KCI-strategie van ProRail. Binnen de begroting van IenW wordt nog bezien of de onttrekking van € 80 mln. bij een later begrotingsmoment weer wordt aangevuld. In afwachting van deze besluitvorming vindt de programmering en uitvoering van spoorprojecten doorgang. Na besluitvorming over of en in welke mate de onttrekking weer wordt aangevuld, wordt de Kamer nader geïnformeerd.

98 **Vraag:**
Wat is de planning van de herijking van het nationale havenbeleid?

Antwoord:
Het herijkte havenbeleid, vastgelegd in de nieuwe Zeehavennota, verschijnt naar verwachting in Q1 2027.

99 **Vraag:**
Is afgesproken dat middelen die overblijven van de vuurwerkcompensatie teruggaan naar ProRail KCI?

Antwoord:
Omdat het bij de nadeelcompensatieregeling gaat om een openeindregeling, is nog niet te zeggen of het uiteindelijk benodigde bedrag hoger of lager zal uitvallen dan het de nu gereserveerde dekking. Conform de begrotingssystematiek vloeien de middelen die eventueel overblijven van de nadeelcompensatie terug naar het Mobiliteitsfonds, waarna bij begrotingsbesluitvorming eventueel kan worden bepaald dat de middelen weer aan ProRail ten goede komen.

100 **Vraag:**
Kunt u toelichten wat de overweging is om de incidentele middelen Infrastructuur herprioriteringsopgave van circa 1,5 mld. euro in de jaren 2029-2035 over te boeken naar het Mobiliteitsfonds en niet eerder?

Antwoord:
Bij de augustusbesluitvorming heeft het kabinet besloten om een extra impuls te geven aan infrastructuur en de herprioriteringsopgave op de fondsen. Met de toekenning van middelen vanaf
2029 wordt het meerjarige budgettair kader van het Mobiliteitsfonds op een stabiel niveau gehouden.

101 **Vraag:**
Hoe worden de verhoogde efficiencytaakstelling en de versnelde taakstelling Slagvaardige Overheid verdeeld over Rijkswaterstaat en de betrokken programma's? Welke gevolgen zijn daarbij geraamd voor capaciteit en prestaties?

Antwoord:
Hoe de verhoogde efficiencytaakstelling en de versnelde taakstelling Slagvaardige Overheid verdeeld wordt over de verschillende organisatieonderdelen, wordt de komende tijd nader uitgewerkt. De minister van IenW 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 het kabinet 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 apparaatstaakstellingen betrokken.

102 **Vraag:**
Wat betekent het naar voren halen en besteden (ruim 900 mln.) van een deel van de 1,1 mld. euro voor beheer en onderhoud voor de woningbouwopgave?

Antwoord:
In de ontwerpbegroting is van de coalitiemiddelen € 1,1 mld. toegevoegd

aan de begrotingen van IenW. Dit is gedaan om verplichtingen te kunnen aangaan voor urgente instandhoudingsopgaven. Dit bedrag levert dus geen directe bijdrage aan woningbouw, maar zowel bestaande als nieuwe woningen profiteren van betrouwbare infrastructuur.

103 **Vraag:**
Hoeveel budget is er in 2027 voor nieuwe tegenvallers als de vrije investeringsruimte nul is?

Antwoord:
In lijn met de systematiek van de budgetflexibiliteit wordt uitsluitend de vrije investeringsruimte aangemerkt als ‘vrij te besteden’. Voor 2027 is binnen het Mobiliteitsfonds geen vrij besteedbare budgettaire ruimte beschikbaar.

Over de gehele looptijd van het fonds is die ruimte er wel. Uit de tabellen 15 en 16 van de Ontwerpbegroting 2027 blijkt dat in de periode 2026–2040 circa € 849 mln. aan vrije investeringsruimte resteert. Dit bedrag is inclusief de extrapolatie die samenhangt met de verlenging van de looptijd van het fonds tot 2040.

Deze ruimte is niet zonder meer beschikbaar voor nieuwe beleidskeuzes. Dit dient primair als buffer voor risico’s en tegenvallers bij aanleg- en instandhoudingsprojecten. Het inzetten van deze middelen voor andere doeleinden betekent daarom dat bij tegenvallers elders binnen het fonds aanvullende keuzes moeten worden gemaakt of bestaande prioriteiten moeten worden aangepast.

104 **Vraag:**
Kan er meer gezegd worden over de droogteaanpak?

Antwoord:
Sinds 2014 werken Rijk en regio samen in het Deltaprogramma Zoetwater om ons voor te bereiden op vaker voorkomende en langer durende perioden van waterschaarste. Na de droge zomer van 2018 is hier met de Beleidstafel Droogte een nieuwe impuls aan gegeven. Dit maakt dat de afgelopen jaren al de nodige maatregelen zijn getroffen, zoals de aanpassing van het peilbesluit IJsselmeer, waardoor peilopzet in het IJsselmeer in het voorjaar mogelijk is geworden. Ander voorbeeld is de oplevering van de Klimaatbestendige WaterAanvoer (KWA) die de regio West Nederland via een alternatieve wateraanvoerroute van water kan voorzien. Ook de waterschappen hebben vele maatregelen getroffen

zoals technische en ruimtelijke ingrepen zoals het laten hermeanderen van beken om water langer vast te houden.
De droogte van 2018 heeft reeds de grenzen van ons huidige watersysteem blootgelegd, en de huidige droogte bevestigt nogmaals dit beeld. Tot nu toe kon Nederland droogteperiodes goed opvangen door het watersysteem te optimaliseren. Dit jaar heeft ons nogmaals doen inzien dat bij gelijktijdig optreden van een groot neerslagtekort én zeer lage rivieraanvoeren, alléén optimaliseren van het watersysteem niet langer volstaat. Maatregelen buiten het watersysteem zoals het herstellen van de sponswerking van de bodem en het meer ruimte maken om water vast te houden zijn nodig. Dit vraagt om het meer meebewegen met het natuurlijke systeem en om een transitie van handelen door overheden naar het weerbaarder worden tegen waterschaarste van sectoren zelf.
Momenteel wordt gewerkt aan het nieuwe Nationaal Water Programma (NWP 2028-2033). Het zoetwaterbeleid wordt daarvoor verder aangescherpt, bijgesteld en aangevuld mede op basis van de nieuwste inzichten en adviezen van de Deltacommissaris. Eind 2026 wordt het Ontwerp NWP 2028-2033 aan de Tweede Kamer aangeboden, vervolgens ter inzage gelegd en eind 2027 vastgesteld.

105 **Vraag:**
Hoe wordt de Kamer betrokken bij de herijking van het Deltaprogramma en de uitwerking tot het Nationaal Water Programma?

Antwoord:
De herijking van het Deltaprogramma inclusief kabinetsreactie heeft de Tweede Kamer ontvangen op 15 september 2026 (37020-J, nr. 4). Het ontwerp-Nationaal Waterprogramma 2028-2033 (NWP) wordt naar verwachting eind 2026 aan de Tweede Kamer toegezonden. De adviezen uit het Deltaprogramma worden meegenomen in de totstandkoming van het NWP.

106 **Vraag:**
Wat zijn de consequenties voor de A27 van de verschuiving van geld van de A27 Zeewolde/Eemnes naar de N50 volgens een motie?

Antwoord:
Met de verschuiving van het gereserveerde budget naar N50 Kampen-Ramspol voldoet de verkenning A27 Zeewolde-Eemnes nog aan de 75%-eis om de verkenning te starten. Bij het nemen van een voorkeursbesluit ter afronding van de verkenning dient dekking te worden gevonden voor

het benodigde aanlegbudget.

107 **Vraag:**
Aan welke concrete projecten en maatregelen wordt deze reservering klimaatneutrale en circulaire infrastructuur besteed? Is de stijging uitsluitend het gevolg van loon- en prijsbijstelling?

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 (https://www.duurzame-infra.nl/actueel/nieuws/2025/12/04/overheden-bundelen-krachten-voor-een-toekomstbestendige-asfaltketen). 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, CO2 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.

108 **Vraag:**
Wordt er in Eindhoven ook gecompenseerd voor indexering?

Antwoord:
Ja, tussen Rijk en Regio Eindhoven zijn afspraken gemaakt over prijscompensatie van projectbudgetten. Deze zijn vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten.

109 **Vraag:**
Zijn er voldoende KPI’s geformuleerd voor het Deltaprogramma zoet water?

Antwoord:
Zoals aangegeven in de begroting is er op dit moment een KPI die de output weergeeft (prognose opgeleverde projecten) en wordt er nog gewerkt aan een indicator die meer inzicht kan geven in het uiteindelijke

resultaat van de inspanning. Die twee KPI’s moeten uiteindelijk voldoende inzicht geven in de voortgang en het effect van het programma.

110 **Vraag:**
Wat is de stand van zaken van de Kaderrichtlijn Water (KRW)?

Antwoord:
In de Kamerbrief van 19 juni 2026 (Kamerstukken 27625 nr. 742) is de voortgang van de Kaderrichtlijn Water beschreven. Als bijlage daarbij is een dashboard over de voortgang van de maatregelen opgenomen. In het Commissiedebat Water van 25 juni 2026 heeft de minister op basis van de eerste resultaten van de ‘toestandsbepaling 2026’ gemeld dat inmiddels bijna 87% van alle individuele KRW-doelen behaald is. Eind dit jaar zullen de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 ter inzage worden gelegd en met de Kamer worden gedeeld: in de stroomgebiedbeheerplannen wordt een actueel overzicht gegeven van de voortgang op de KRW en wordt verantwoording afgelegd aan de Europese Commissie.

111 **Vraag:**
Hoe verloopt de besluitvorming over het Nationaal Agentschap voor Disruptieve Innovatie (NADI), gezien het EZK en IenW raakt?

Antwoord:
Het kabinet heeft € 500 mln. vrijgemaakt voor NADI. Het doel van de organisatie is om technologische doorbraken te realiseren voor maatschappelijke vraagstukken. De organisatie wordt vormgegeven als beleidsdeelneming van EZK. Daarbij is de ministeriële invloed beperkt tot de aandeelhoudersrol, waarmee de organisatie vergaande autonomie heeft en keuzes kan maken op afstand van politiek en beleid.

Departementen kunnen wel thema’s agenderen. Omdat IenW een financiële bijdrage levert aan NADI, kan IenW een thema aandragen waarop zij graag een NADI-programma zou zien. De uiteindelijke beslissing over de vraag of dat programma er daadwerkelijk komt en, zo ja, hoe dit wordt vormgegeven, ligt bij NADI.

112 **Vraag:**
Er staat bij de Reservering Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur: “Tijdens de augustusbesluitvorming is besloten om

structureel middelen te investeren in regionale mobiliteit en ontsluiting van de infrastructuur. Het gaat om € 100 mln. in 2028, € 200 mln. in 2029 en structureel € 300 mln. vanaf 2030.”; op welke begrotingspost wordt de reservering van 300 mln. euro per jaar structureel voor regionale mobiliteit en ontsluiting van infrastructuur opgenomen?

Antwoord:
De middelen staan op het Reserveringsartikel (11.03) van het Mobiliteitsfonds.

113 **Vraag:**
Waarom wordt de reservering voor Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur gefaseerd beschikbaar gesteld; 100 mln. in 2028, 200 mln. in 2029 en 300 mln. euro vanaf 2030?

Antwoord:
Bij de augustusbesluitvorming heeft het kabinet besloten om een extra impuls te geven aan de Regionale mobiliteit. Rekening houdend met de uitvoerbaarheid en om de meerjarige reeks van het Mobiliteitsfonds op een stabiel niveau te houden, worden deze middelen structureel toegekend vanaf 2030.

114 **Vraag:**
Kunt u een uitsplitsing maken van hoe u de beoogde investeringen van 1,603 mld. euro in verzorgingsplaatsen wilt besteden?

Antwoord:
Nederland telt circa 288 verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen. Het kabinet beoogt om in deze verzorgingsplaatsen in totaal € 1,603 mld. te investeren tot 2040. De investeringen bestaan uit twee posten.

De eerste post betreft de kosten voor de uitvoering van de Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen door het Rijksvastgoedbedrijf en Rijkswaterstaat. Werkzaamheden betreffen o.a. het voorbereiden en uitvoeren van de veilingen, het opstellen van inrichtingsplannen, de vergunningverlening en het opstellen van huurovereenkomsten. Deze post bedraagt tot 2040 € 61.4 mln.

De tweede post betreft het moderniseren van verzorgingsplaatsen via een herinrichting en door het realiseren van toekomstbestendige netaansluitingen. Deze post bedraagt tot 2040 € 1.542 mln. De werkzaamheden betreffen onder meer het aanpassen van de algemene

delen van de verzorgingsplaats ten behoeve van de veiligheid en een doelmatig gebruik, zoals het aanpassen van toegangs- en uitrijroutes, interne verkeersstromen, parkeervoorzieningen, en het realiseren van toekomstbestendige netaansluitingen en de daarvoor benodigde infrastructuur. De nadere verdeling binnen deze post tussen herinrichting en netaansluitingen is afhankelijk van de routekaart en de daarop gebaseerde inrichtingsplannen, zoals voorzien in de Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen (Kamerstuk 36 976, nr. 2). Deze wet is nog in behandeling bij de Tweede Kamer. De Kamer wordt begin 2027 geïnformeerd over de routekaart voor verzorgingsplaatsen.

115 **Vraag:**
Wat wordt er gedaan aan de communicatie rondom tolheffing? Hoe wordt onduidelijkheid voorkomen?

Antwoord:
Er wordt op verschillende manieren over tolheffing gecommuniceerd, onder andere via verkeersborden, de website e-tol.nl en het klantcontactcentrum. Daarnaast zijn op meerdere momenten (voorafgaand en na opening van de A24) campagnes gevoerd met advertenties in kranten, radio en televisie, vakbladen en social media. Specifiek over de verkeersborden over tolheffing op en rond de A24 is nog relevant dat momenteel gewerkt wordt aan aangepaste borden. De kleur van de borden over tol wordt opvallender en de boodschap op de borden wordt vereenvoudigd en verduidelijkt. Hiermee moet het voor weggebruikers duidelijker worden dat ze op een tolweg rijden én wat van hen wordt verwacht. Naar verwachting worden de aangepaste borden begin volgend jaar geplaatst.

116 **Vraag:**
Kan de exploitatie, onderhoud en vernieuwing ‘uit’ voor de begrote bedragen, na toepassing van de taakstellingen en eventuele korting van een boete wegens het niet halen van KPI’s door ProRail?

Antwoord:
Het BKN Spoor is vastgesteld als het absolute minimum waarbij de instandhoudingsbehoefte en de beschikbare middelen langjarig in balans zijn. Sinds de vaststelling zijn de kosten sneller gestegen dan de beschikbare middelen, onder meer door gematerialiseerde risico’s, nieuwe wet- en regelgeving en een prijsontwikkeling in de GWW-sector

die hoger ligt dan de indexatie van het fonds. De exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van het spoor staan daarmee binnen de begrote bedragen onder druk. De taakstellingen uit het coalitieakkoord zien niet op onderhoud en vervanging, maar op de apparaatskosten van ProRail. ProRail is gevraagd een voorstel te doen voor de invulling en de eventuele gevolgen daarvan. IenW gaat hierover met ProRail in gesprek.

IenW stuurt daarnaast op de prestaties van ProRail via de beheerconcessie. Haalt ProRail een prestatie-indicator niet, dan krijgt ProRail een boete, tenzij er naar het oordeel van de concessieverlener een rechtvaardigingsgrond bestond. ProRail levert in dat geval de informatie aan waarmee de rechtvaardigingsgrond kan worden aangetoond. Als het niet halen van een prestatie-indicator wordt veroorzaakt door een tekort aan budget, kan ProRail dat als rechtvaardigingsgrond aanvoeren.

117 **Vraag:**
Welke posten vormen samen de aanvullende behoefte van 177 mln. euro voor het basiskwaliteitsniveau Spoor, en over welke posten moet bij de komende voorjaarsbesluitvorming nog worden besloten?

Antwoord:
De € 177 mln. is vanuit de Aanvullende Post aan het BKN Spoor toegevoegd voor instandhoudingsposten voor het spoor: gematerialiseerde risico’s, tegenvallers in de scope en tegenvallers als gevolg van wet- en regelgeving.

118 **Vraag:**
Wanneer ontvangt de Kamer de uitkomsten van de externe validatie van de herijkte financiële reeksen voor de instandhouding van de Rijkswaterstaatnetwerken?

Antwoord:
De Kamer ontvangt de uitkomsten van deze externe validatie in het voorjaar van 2027.

119 **Vraag:**
Welke mogelijkheden zijn er om andere onderdelen dan uitvoering van de organisatie (bijvoorbeeld beleid) efficiënter te maken zonder significant verlies op output?

Antwoord:
Bij alle onderdelen van het ministerie wordt bezien welke keuzes gemaakt moeten worden om efficiënter en slagvaardiger te worden. De taakstelling heeft als gevolg dat met minder mensen en middelen gewerkt moet worden. Er zal naar vereenvoudiging van processen gekeken worden en of bundeling van taken en reductie van overhead een bijdrage kunnen leveren. Door de stapeling van taakstellingen zal dat waarschijnlijk niet zonder verlies aan output te realiseren zijn.

120 **Vraag:**
Hoeveel stations voldoen nog niet aan de regels uit het VN-verdrag? Welke stations komen met het resterende budget aan bod om toegankelijk gemaakt te worden? En volgens welke criteria wordt die volgorde bepaald?

Antwoord:
ProRail werkt in opdracht van IenW aan het toegankelijker maken van treinstations. Op dit moment is 93% van de stations toegankelijk gemaakt.

Het VN verdrag draagt aan de lidstaten op om te werken aan toegankelijkheid, onder meer van vervoer. Dit kan op verschillende manieren. In Nederland wordt hieraan gewerkt door middel van landelijke regelgeving en afspraken in concessies. In het kader van interoperabiliteit en toegankelijkheid is de spoorsector daarnaast gehouden aan de Europese TSI PRM (*Technical Specifications Interoperability for People with Reduced Mobility*) en de TSI INF (*Infrastructure*, specifiek voor de eisen aan perrons). De maatregelen op stations in het kader van toegankelijkheid moeten aan deze Europese standaard voldoen. De aanpassingen aan stations in het kader van het Programma Toegankelijkheid Stations voldoen aan deze Europese regelgeving. Voor meer informatie verwijzen wij naar het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021 (Kamerstukken 2020-2021, 29 984, nr. 931).

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 de hele 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.

Of een station toegankelijk is en de lift bijvoorbeeld functioneert, kunnen reizigers sinds kort zien in de NS-reisplanner. Als reizigers assistentie nodig hebben bij in-, over- of uitstappen kunnen zij dit aanvragen bij NS (telefonisch, online, of in de NS-app).

121 **Vraag:**
Op welke manier stemt u de resterende investeringen in toegankelijkheid af met regionale investeringen in stations en knooppunten, zodat koppelkansen met decentrale overheden worden benut?

Antwoord:
Bij de uitvoering van het programma Toegankelijkheid Stations wordt nauw samengewerkt met provincies, gemeenten, vervoerders en andere betrokken partijen. Bij de voorbereiding van projecten wordt steeds bekeken of werkzaamheden kunnen worden gecombineerd met regionale investeringen in stationsomgevingen, fietsvoorzieningen, ketenmobiliteit, gebiedsontwikkeling of andere verbeteringen van OV-knooppunten.
Door projecten waar mogelijk gelijktijdig uit te voeren kunnen kosten worden beperkt, wordt hinder voor reizigers verminderd en kan de kwaliteit van het station en de directe omgeving in samenhang worden verbeterd. Deze afstemming vindt plaats binnen bestaande overlegstructuren tussen rijk, spoorsector en decentrale overheden.

122 **Vraag:**
Kunt u de verdeling van de uitgaven van 185,2 mln. euro voor woningbouw op korte termijn (14.03.04) uitsplitsen per regio en project?

Antwoord:
Ja, dit betreft de reservering voor de specifieke uitkeringen voor projecten gericht op Woningbouw op Korte Termijn. Het gaat hierbij om de ruim 100 projecten verdeeld over heel Nederland. Een overzicht van deze projecten is eerder met uw Kamer gedeeld in de brief Woningbouw en Mobiliteit van 10 november 2025, 32847-1389. Daarnaast vallen onder dit budget reserveringen voor de eerder in bestuurlijke overleggen MIRT afgesproken bedragen voor de projecten HOV Eindhoven, Westflank Groningen en de HOV lijn Almere Pampus.

123 **Vraag:**
Klopt het dat de vloot, althans een aanzienlijk deel daarvan, binnen afzienbare tijd zal moeten worden vervangen? Zo ja, wanneer en waar kan dit worden teruggevonden in de begroting?

Antwoord:
De vloot van de Rijksrederij is inderdaad voor een belangrijk deel op leeftijd en dient op termijn vervangen te worden. Per vlootvervangingsopgave vindt via business cases besluitvorming plaats. Op basis van deze besluitvorming worden de benodigde middelen beschikbaar gesteld op de begroting van de betreffende opdrachtgever. In de Begroting 2026 van IenW zijn middelen beschikbaar gesteld voor de aanschaf van de markeerschepen voor Rijkswaterstaat (de zogeheten

MPV-50’s). Ook voor de vervanging van de patrouillevaartuigen voor de Douane en LVVN zijn de benodigde budgetten in de desbetreffende begrotingen van 2026 verwerkt. In de komende jaren zal besluitvorming worden voorbereid voor de rest van de vloot. De Kamer wordt via de reguliere begrotingsstukken geïnformeerd over de bekostiging hiervan.

124 **Vraag:**
Welke besparingen zijn mogelijk op ERTMS, als we het programma rationaliseren?

Antwoord:
Vanaf 2024 is de aanpak van het programma herijkt, mede op basis van een internationale second opinion. Er is gekozen voor werken in tranches en een lerende aanpak, met werkwijzen die aansluiten op ervaringen bij onder andere de Noord/Zuidlijn en in het Verenigd Koninkrijk. Er wordt doorlopend gekeken naar besparingsopties door scherp te houden wat echt noodzakelijk is bij de invoering van ERTMS.

125 **Vraag:**
Welke onderdelen van ERTMS zijn volgens de huidige planning nog niet contractueel vastgelegd, en welke ruimte biedt dat om de kosten te beperken?

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.

126 **Vraag:**
Waar zien we het verwachte tekort van 1.150 mln. tot 1.300 mln. euro voor Zuidasdok terug in de projectoverzichttabel?

Antwoord:
De projectoverzichtstabel bestaat uit de realisatiestanden en de begrotingsstanden. Het verwachte tekort van € 1.150 mln. tot € 1.300 mln. is een prognose en zit daarom niet in de tabel.

127 **Vraag:**
Wat is er bekend over hoe het verwachte tekort van 1.150 mln. tot 1.300 mln. euro voor Zuidasdok gedekt gaat worden?

Antwoord:
Eind 2026 wordt naar verwachting een besluit genomen over het tekort Zuidasdok.

128 **Vraag:**
Wanneer is de deadline voor de seriële ombouw ten behoeve van het ERTMS-programma?

Antwoord:
De deadline voor de seriële ombouw van de CEF-subsidie was 31 december 2024.

129 **Vraag:**
Is de 6,245 mln. euro aan CEF-subsidie die wordt misgelopen niet te redden door het te besteden aan andere werkzaamheden gerelateerd aan het ERTMS-programma?

Antwoord:
Nee, subsidie mag niet ingezet worden voor andere doeleinden dan waarvoor deze subsidie vergeven is.

130 **Vraag:**
In hoeverre is het aannemelijk dat de doorgeschoven, niet gerealiseerde tolontvangsten van 49,7 mln. euro in 2025 nu in 2026 wel ontvangen gaan worden?

Antwoord:
Op basis van huidige inzichten is dit niet aannemelijk. In de Najaarsnota 2026 zal daarom een actuele raming van kosten en ontvangsten voor 2026 worden opnemen.

131 **Vraag:**
Waarom worden de foutief veronderstelde tolontvangsten van de ViA15 pas in de Voorjaarsnota gecorrigeerd als de fout nu al bekend is?

Antwoord:
Bij indexatie van uitgaven en ontvangsten van prijspeil 2025 naar 2026

zijn per abuis tolontvangsten op de ViA15 in de periode 2026-2029 verondersteld. Deze fout is te laat geconstateerd om nog te kunnen herstellen in de cijfers voor de ontwerpbegroting en wordt daarom gecorrigeerd bij de voorjaarsnota.