Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 66

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2026

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over moties en toezeggingen in relatie tot het MIRT, waarbij is toegezegd dit voor het zomerreces te doen. Over de voortgang van MIRT-projecten en programma's zal de Kamer voorafgaand aan het eerstvolgende MIRT-debat worden geïnformeerd via de reguliere MIRT-brief.

De Kamer is voorafgaand aan het CD Strategische Keuzes separaat geïnformeerd over het afweegproces van de prioritering binnen het Mobiliteits- (MF) en Deltafonds (DF). De genoemde MIRT-projecten in deze voorliggende brief zijn onderdeel van het bredere afweegproces.

1.1 N36 en N50

Naar aanleiding van de motie van het lid Veltman[1] en de motie van het lid Pierik[2] is onderzocht hoe en op welke manier op de N50 (Kampen-Ramspol) en de gehele N36 (Wierden-Ommen) de rijbanen veiliger gemaakt kunnen worden met de beschikbare middelen. In 2025 is de Kamer geïnformeerd over de kostenstijgingen bij de verkeersveiligheidsprojecten N36 en N50 Kampen-Ramspol.[3] De taakstellende middelen voor de N36 (€ 240 mln.) en de N50 Kampen-Ramspol (€ 21 mln.) zijn onvoldoende om beide trajecten van fysieke rijbaanscheiding conform de richtlijnen te voorzien.

Voor de verkeersveiligheidsaanpak N36 heeft Rijkswaterstaat (RWS) drie scenario's uitgewerkt als mogelijke oplossingsrichting. De scenario's verschillen van elkaar in het aantal kilometers dat wordt aangepakt en in het type verkeersveiligheidsmaatregelen. In nauwe afstemming met de

[1] Kamerstuk 36 600 A, nr. 30
[2] Kamerstuk 29 398, nr. 1168
[3] Kamerstuk 36 600 A, nr. 63

kst-36800-A-66
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

regionale partners is besloten dat de planuitwerking wordt vervolgd met het uitgangspunt voor fysieke rijbaanscheiding op grote delen van de N36. Met dit scenario wordt het grootste verkeersveiligheidseffect verwacht en behoudt de weg zoveel mogelijk zijn stroomfunctie.

De oplossingsrichting van de verkeersveiligheidsaanpak N36 betreft een fysieke rijbaanscheiding op maximaal 22,5 kilometer, waarbij de weg zoveel mogelijk wordt ingericht volgens de richtlijnen van een 100 km/u weg (stroomfunctie). Op delen waar geen fysieke rijbaanscheiding gerealiseerd kan worden geldt vooralsnog vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen het uitgangspunt voor een maximumsnelheid van 80 km/u. In de verdere uitwerkingen zullen omrijdeffecten op het onderliggend wegennet in beeld gebracht worden. Specifiek voor het deeltraject tussen de aansluiting met de A35 en de afslag Almelo-Noord geldt ook het uitgangspunt voor het aanbrengen van Moeilijk Overrijdbare RijRichtingscheiding (MORRS), ook wel broodjes genoemd. Hiermee is invulling gegeven aan de moties van het lid Veltman en het lid Pierik. Met deze oplossingsrichting zal de planstudiefase vervolgd worden. De daadwerkelijke realisatie van het project is onderdeel van het bredere afweegproces van prioritering binnen het MF en DF, daar wordt met dit besluit nog niet op vooruitgelopen.

De motie van de leden Van der Plas en Stoffer (Kamerstuk 36 800 A, nr. 23) verzoekt de regering te kijken of € 40 mln. vanuit het budget voor de MIRT-verkenning A27 Zeewolde-Eemnes kan worden gereserveerd voor een fysieke rijbaanscheiding op de N50 tussen Kampen en Ramspol, en de Kamer hierover tijdig te informeren.[4] RWS werkt aan het uitwerken van een extra variant voor de N50 met een budget van € 61 mln. Besluitvorming volgt naar verwachting na de zomer 2026, en is afhankelijk van de besluitvorming omtrent de brede prioritering binnen het MF en DF.

1.2 Hoogtemeldingen van tunnels

Aan de Kamer is toegezegd inzicht te geven in een bredere aanpak hoogtemeldingen van tunnels.[5] Alle tunnels in Nederland zijn ruim hoger dan vier meter, afgestemd op de maximale hoogte voor vrachtauto's op basis van EU-wetgeving. Nieuwe tunnels zijn zelfs hoger dan vijf meter. Enkele oudere tunnels zijn soms lager, maar nog steeds ruim hoger dan vier meter. Om te voorkomen dat te hoge vrachtauto's (bijvoorbeeld door te hoge belading) onveilige situaties of schade veroorzaken zijn de veertien oudere tunnels uitgerust met een hoogtedetectiesysteem. Daarmee worden chauffeurs met een te hoge vrachtauto gewaarschuwd en kan in het uiterste geval de tunnel worden afgesloten.

De veiligheid voor alle weggebruikers staat voorop. Tegelijkertijd neemt RWS verschillende maatregelen om het sluiten van tunnels door te hoge vrachtauto's en de daarmee gepaard gaande hinder zoveel mogelijk te beperken. RWS maakt daarbij onderscheid tussen preventieve maatregelen en verbeterde detectie-maatregelen.

– Preventieve maatregelen zijn bedoeld om het aantal te hoge vrachtauto's op de weg en voor tunnels te voorkomen door het beter informeren van vrachtautochauffeurs over de hoogte van hun vrachtauto, routekeuze of handhaving. RWS verbetert de tijdige waarschuwingen en geeft zo eerder handelingsperspectief aan de chauffeur van een te hoog voertuig: het advies is om de laatste afrit voor de tunnel te nemen en een alternatieve route te kiezen.

[4] Kamerstuk 36 800 A, nr. 23
[5] Kamerstuk 2024–2025, 29 296, nr. 54

– Met verbeterde detectiemaatregelen moeten te hoge vrachtauto's tijdig en nauwkeuriger gedetecteerd worden. Bezien moet worden of nauwkeurigere metingen tot minder sluitingen kunnen leiden. Er wordt begonnen bij de tunnels met het grootste aantal hoogtemeldingen. Daar wordt onderzoek naar de nauwkeurigheid van de hoogtedetectie gedaan om te voorkomen dat bijvoorbeeld een klapperend zeil soms ten onrechte tot tunnelsluiting leidt.
– Ten slotte wordt in bestaande tunnels bij onderhoud en renovatie gericht gekeken hoe de profielvrije ruimte kan worden vergroot, om zo de doorstroming te bevorderen. Ook zoekt RWS altijd naar maatregelen om bij tunnelsluiting door een te hoge vrachtauto de tunnel sneller te controleren en de tunnel weer te openen.

1.3 Evaluatie beleidslijn hinder bij wegwerkzaamheden

Aan de Kamer is toegezegd om de evaluatie van het bestaande hinderkader in 2026 af te ronden.[6] Het werken aan infrastructuur gaat onvermijdelijk gepaard met hinder voor de gebruikers. Om deze hinder te beperken is binnen IenW een beleidslijn hinder bij wegwerkzaamheden vastgesteld. In het verlengde van deze beleidslijn voor wegen is met RWS is afgesproken om in de uitvoering te werken met een hinderaanpak bestaande uit drie onderdelen: slim plannen, slim bouwen en slim reizen. Die aanpak past RWS toe op zowel wegen als vaarwegen.

In opdracht van het ministerie is een externe evaluatie uitgevoerd naar de werking hiervan in de praktijk (zie bijlage). Onderzocht is of en hoe de hinderaanpak wordt toegepast, welke interne en externe ontwikkelingen een dominante rol spelen en welke aanpassingen als gevolg daarvan gewenst zijn.

Uit de evaluatie blijkt dat een herijking van de beleidslijn en de werkwijze wenselijk is. De omvangrijke instandhoudingsopgave op de wegen, vaarwegen en het watersysteem maakt dat in brede zin gewogen moet worden wat realistische streefwaarden zijn ten aanzien van filedruk en reistijdverlies. Ook de afweging tussen hinder voor het wegverkeer versus scheepvaartverkeer vraagt een nadere uitwerking. Dit tegen de achtergrond dat er steeds meer werkzaamheden aan (beweegbare) bruggen worden uitgevoerd. Daar houdt het echter niet op. Ook voor andere gebruikers zoals (brom)fietsers, landbouwverkeer, mindervaliden, voetgangers zal de proportionaliteit afgewogen moeten worden van (kostbare) hinderbeperkende maatregelen enerzijds en hinderacceptatie anderzijds.

Bovenstaande aanbevelingen worden herkend. De Kamer is eerder geïnformeerd dat een actualisatie van de beleidslijn wordt voorbereid.[7] Hierbij zullen de conclusies en aanbevelingen van deze evaluatie worden betrokken. Daarnaast zullen ervaringen van gebruikers en branche- en doelgroepenorganisaties een plek krijgen. Ook zullen de inzichten van de Kamer – zoals o.a. gedeeld tijdens de technische briefing hinderaanpak bij instandhouding binnenvaartinfrastructuur van 12 maart jl. – worden meegewogen. Dit traject zal in 2027 zijn afgerond.

1.4 Soortenmanagementplan

Aan het lid Goudzwaard is tijdens de begrotingsbehandeling toegezegd om de Kamer schriftelijk te informeren over het effect van een soortenmanagementplan (SMP), waarbij ook wordt ingegaan op de vraag of deze

[6] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34
[7] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34

volledig worden uitgeput en welke kostenbesparingen hiermee naar verwachting te behalen zijn. Het SMP is een middel ter verkrijging van een «generieke» omgevingsvergunning die ziet op een gebiedsontwikkeling. Hoewel dit geen instrument is dat exclusief voorbehouden is aan een gemeente ter verkrijging van een omgevingsvergunning bij de provincie lijkt dit instrument vooral toegepast te worden bij gemeentelijke ontwikkelingen. Een gemeente kan op basis van een SMP in één keer voor een bepaald gebied (de gehele of een deel van de gemeente) een omgevingsvergunning (flora en fauna-activiteit) aanvragen, bijvoorbeeld voor vleermuizen in het kader van het isoleren van woningen. Omdat de gemeente onderzoek laat doen en de vergunningsaanvraag indient, bespaart deze aanpak een groot aantal vergunningaanvragen van inwoners, woningbouwcorporaties en ondernemers voor een periode van tien jaar. Voor RWS heeft dit instrument geen meerwaarde, omdat binnen RWS-projecten van een dergelijke hoeveelheid vergunningen geen sprake is. Daarmee leidt het dus op geen enkele manier tot tijds- of kostenbesparing.

1.5 Bus Rapid Transit

De motie van de leden Bamenga en Vedder verzoekt de regering om samen met gemeenten en provincies landelijk in kaart te brengen tussen welke locaties instelling van een Bus Rapid Transit (BRT)-systeem potentie heeft om aan de vervoersvraag te voldoen.[8] IenW heeft hier samen met medeoverheden en vervoerders invulling aan gegeven door middel van een studie naar potentiële BRT-corridors (zie bijlage). De studie laat zien dat BRT op verschillende locaties kan bijdragen aan multimodale bereikbaarheidswinst. Zowel vanuit het perspectief dat BRT kansen biedt om met dezelfde infrastructuur meer reizigers te vervoeren, als vanuit het perspectief dat BRT kansen biedt voor nieuwe reisalternatieven voor groepen en gebieden. Deze bereikbaarheidswinst is echter niet vanzelfsprekend en sterk afhankelijk van de specifieke corridor en uitwerking. Daarnaast is de potentie voor BRT afhankelijk van flankerende voorwaarden, zoals parkeerbeleid, prijsprikkels, corridorhubs en aansluiting op het bestaande OV-netwerk.[9]

Het is essentieel voor onze maatschappij dat voorzieningen zoals werk, onderwijs en zorglocaties bereikbaar zijn, nu en in de toekomst. Ondanks de krapte in budget en capaciteit wil IenW daarom oog houden voor maatregelen als BRT, waar soms bereikbaarheidswinst zonder grote investeringen te behalen is. Waar vervoersvraag is voor BRT en bussen veilig en vlot over bestaande wegen kunnen rijden, net als het overig verkeer, kunnen de regio's al aan de slag. Lastiger wordt het op plekken waar bereikbaarheidswinst met BRT enkel behaald kan worden wanneer er grote investeringen in de infrastructuur nodig zijn, bijvoorbeeld op wegen met fileproblematiek, waar de bus zonder maatregelen ook in de file komt te staan. Er zijn hiervoor op korte termijn geen investeringen vanuit het Rijk mogelijk. Of wanneer prioriteit aan de bus, bijvoorbeeld door middel van een doelgroepenstrook, ten koste zou gaan van de totale capaciteit van het vervoersysteem. Dit is een vraagstuk in het kader van multimodaal gebruik van de weg. IenW verdiept haar visie op multimodaal vervoer in beleidskaders zoals het Toekomstperspectief Hoofdwegennet en het Toekomstbeeld OV. Zo kan worden bepaald hoe we in de toekomst verder werken aan multimodaal vervoer.

---

[8] Kamerstuk 23 645, nr. 825

[9] Bijlage Bus Rapid Transit – Landelijk potentieonderzoek

Gezien de krapte in budget en capaciteit en het vraagstuk rondom multimodaal gebruik van de weg, wil IenW de komende jaren leren van de trajecten waar Rijk en regio al aan de slag zijn met BRT. Deze trajecten zijn in ieder geval de twee BRT-pilots Haarlem-Schiphol-Amsterdam en A50-Meierij en de lopende uitwerkingen van de twaalf BRT-projecten uit de Actieagenda BRT.[10] Lukt het daar de veiligheid op peil te houden of te verbeteren? Welke (weg)gebruikers hebben er last van of baat bij? En zijn daar mogelijkheden om met kleine aanpassingen het verschil te maken, bijvoorbeeld bij het verlengen van een op- of afrit waar toch al aan de weg gewerkt wordt? Met die inzichten kunnen we de komende jaren bepalen waar en onder welke voorwaarden BRT bijdraagt aan bereikbaarheid, economie en woningbouw.

1.6 Indexering instandhouding spoor

De motie van het lid De Hoop c.s. verzoekt de toekomstige indexering en de risico's van ontoereikende indexering voor het spoor in kaart te brengen en de Kamer hierover voor de behandeling van de Voorjaarsnota te informeren.[11] Voor het basiskwaliteitsniveau van het spoor gaat het om een tekort van € 3,1 mld. in de periode 2026–2040, waarvan € 2,1 mld. samenhangt met indexatiespanning. Het besluit om de prijscompensatie slechts gedeeltelijk uit te keren, vergroot deze spanning. Daarnaast wordt de indexatiespanning beïnvloed door de feitelijke prijsontwikkelingen in de spoormarkt. Voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing is afgesproken dat het indexatieverschil wordt betrokken bij de jaarlijkse voorjaarsbesluitvorming, zodat we schommelingen in loon-en prijsontwikkelingen geleidelijk opvangen en niet in één keer voor de hele looptijd van het fonds. Voor MIRT-aanlegprojecten geldt dat bij een faseovergang het beschikbare budget en scope in balans moeten zijn. Deze risico's doen zich ook voor bij de programmering van RWS.

1.7 Kornwerderzand

De motie van het lid Van Dijk c.s. verzoekt de regering om het project Kornwerderzand te blijven behandelen als een integraal project en niet over te gaan tot het loskoppelen van de verruiming van het sluizencomplex en de werken aan de A7 terwijl er naar toereikend budget wordt gezocht.[12] In de beantwoording van verschillende Kamervragen is aangegeven dat de ramingen worden geactualiseerd en er afspraken gemaakt moeten worden over bijvoorbeeld de risicoverdelingen en uitvoering. Bovendien is besluitvorming afhankelijk van de besluitvorming omtrent de brede prioritering binnen het MF en DF. De gesprekken met de provincies Fryslân, Overijssel en Flevoland lopen op dit moment nog.

1.8 Bruggen Lemmer-Delfzijl

Aan de Kamer is toegezegd voor de zomer schriftelijk geïnformeerd te worden over de actuele planning van het vervangen van de bruggen tussen Lemmer en Delfzijl.[13] Hieronder volgt die informatie, waarbij opgemerkt dient te worden dat deze planning onder voorbehoud is van besluitvorming omtrent de brede prioritering binnen het MF en DF. Voor de bruggen Uitwellingerga, Oude Schouw en Spannenburg is in september 2025 een gezamenlijke planfase gestart. In deze fase wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt en worden de voorbereidingen voor de aanbesteding van de realisatie getroffen. In het kader van uniformiteit

[10] Bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 817
[11] Kamerstuk 36 800 A, nr. 21
[12] Kamerstuk 36 600 A, nr. 36
[13] TZ202601-098

wordt voor alle drie locaties één variant gekozen: een draaibrug of een basculebrug. Op basis van de huidige onderzoeken is de basculebrug het meest kansrijk. De voorlopige uitkomst van de variantenstudie is gepresenteerd aan regionale overheden, die hierin geen bezwaren zien. Omwonenden hebben in participatiebijeenkomsten laten weten belang te hechten aan snelheid en het beperken van hinder. De planfase voor Uitwellingerga wordt na de zomer van 2026 afgerond, daarna volgt het realisatiebesluit (MIRT-3). De planfases voor de bruggen Oude Schouw en Spannenburg worden afgerond in 2027 en 2027/2028. De planning voor brug Kootstertille wordt nader uitgewerkt. Een update hiervan volgt in het najaar van 2026.

Mijlpaal	Uitwellingerga	Oude Schouw	Spannenburg
Realisatiebesluit (MIRT-3)	2027	2027	2028
Gunning realisatie	2028	2030	2031
Start uitvoering (schop in de grond)	2029	2031	2033
Openstelling	2031	2033	2034

De Friese bruggen worden in een portfoliocontract op de markt gezet. De aannemer zal de bruggen volgordelijk realiseren om maximaal leereffect te bereiken. Naast de vernieuwing van de bruggen lopen er ook andere projecten op de HLD waaronder het project voor centrale bediening op de HLD. Voor de openstelling, en daarmee het functioneren van de bruggen, is het van belang dat dit project en andere raakvlakprojecten tijdig gereed zijn.

In de verkenningsfase hebben het Rijk en de regionale overheden samen de haalbaarheid van aquaducten ter vervanging van de vier Friese bruggen nader onderzocht. Dit onderzoek heeft voor vertraging van de vernieuwingsopgave gezorgd. De provincie Fryslân heeft na bestuurlijk overleg met RWS in februari 2025 per brief aan het Rijk bevestigd dat aquaducten financieel niet haalbaar zijn. Door de bruggen onder te brengen in het RWS-programma Beweegbare Bruggen is de vertraging beperkt en kon het voorkeursbesluit voor Brug Uitwellingerga in juli 2025 worden genomen.

1.9 Gesprekken met Zeeland

De motie van het lid Van der Plas verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de provincie Zeeland over de kwetsbaarheid van infrastructuur, met bijzondere aandacht voor infrastructuur op en rond het water, en de Kamer hierover in het eerste kwartaal te informeren.[14] Het Ministerie van IenW is op verschillende manieren regelmatig in gesprek hierover. Het belang en de noodzaak van dergelijke gesprekken wordt hierbij zeker erkend. Zo wordt in MIRT verband regelmatig gesproken over de Zeeuwse opgaven. Daarnaast wordt door het Rijk samen met Zeeland, op basis van een recent bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak, gewerkt aan het scherper feitelijk in beeld brengen van de regionale staat van bereikbaarheid met regionale bereikbaarheidsanalyses (Bereikbaarheid op Peil). Ook onderzoeken we samen met de provincie en de regio hoe de hinder bij afsluiting/stremming van de Vlaketunnel kan worden geminimaliseerd. Inmiddels is Zeeland Bereikbaar opgericht, met medefinanciering vanuit IenW, om de hinder vanuit werkzaamheden voor weg- en vaarweggebruikers zoveel mogelijk in goede banen te leiden. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

[14] Kamerstuk 27 625, nr. 722

1.10 Spitsmijden en spitsspreiden studenten

Aan het lid Grinwis is toegezegd dat de Kamer in het kader van de aanpak voor spitsmijden en spitsspreiden schriftelijk wordt geïnformeerd over de inzet ten aanzien van studenten en onderwijsinstellingen en de ideeën die er zijn om de ov- studentenkaart slimmer vorm te geven. Studenten zijn een groot aandeel van de reizigers in de spits, blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).[15] Maatregelen gericht op het reisgedrag van studenten kunnen daarom de spitsdrukte verminderen. Om die reden is het reisgedrag van studenten onderdeel van het programma Spitsspreiden en -mijden.[16]

Vanuit het programma Spitsspreiden en -mijden wordt regionale inzet op het spreiden van studenten gestimuleerd en gefinancierd. Denk bijvoorbeeld aan «slim roosteren» waarbij onderwijsinstellingen (op een campus) hun onderwijstijden spreiden. Andere goede voorbeelden die aantoonbaar bijdragen aan minder spitsdrukte zijn fietsstimulering onder studenten en deelfietsenpools voor voortransport en natransport. Ook wordt regionaal onder studenten bijvoorbeeld carpoolen gestimuleerd.

Om kennisuitwisseling te bevorderen wordt samen met de sector een toolbox voor onderwijsinstellingen ontwikkeld om zelf aan de slag te gaan met reisgedrag van studenten. De toolbox bestaat uit praktijkvoorbeelden en tips voor implementatie. Hiervoor wordt geput uit de in diverse regio's opgedane ervaringen. Daarnaast zijn er overleggen met de onderwijssector over mogelijke aanvullende maatregelen die moeten leiden tot minder reisbewegingen van studenten in de spits. De Kamer wordt hier voorafgaand aan het volgende MIRT-debat nader over geïnformeerd.

Het KiM gaat onderzoeken wat de effecten zijn van verschillende varianten van het studentreisproduct op het reisgedrag van studenten en de spitsdrukte. Hiertoe actualiseert het KiM het onderzoek naar het studentenreisproduct uit 2014.[17] Hierbij worden o.a. vervoerders, de onderwijssector en het Ministerie van OCW betrokken. Actualisatie van dit onderzoek is nodig omdat reisgedrag is veranderd na de coronaperiode. Na het afronden van het onderzoek wordt de Kamer hier nader over geïnformeerd.

1.11 Ontwikkelingen en trends programma Woningbouw en Mobiliteit

Aan de Kamer is toegezegd om deze in dit voorjaars te informeren over de actuele ontwikkelingen en trends in het programma Woningbouw en Mobiliteit, vooruitlopend op de voortgangsrapportage die einde van het jaar verschijnt.[18] De realisatie van nieuwe bereikbare woningen, conform de in 2022 bij het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) gemaakte afspraken, loopt blijkens de formele verantwoordingsstukken min of meer volgens planning. Op grond van met gemeenten gevoerde voortgangsgesprekken wordt gezien dat de onzekerheid toeneemt of binnen de gestelde termijnen aan de bouw van woningen voldaan kan worden. Factoren die hierbij veel genoemd worden zijn netcongestie, stikstof en bezwaarprocedures. Voor de regionale en lokale mobiliteitsmaatregelen speelt deze onzekerheid in mindere mate. Het programma WoMo is met zowel interne stakeholders binnen het Rijk als met medeoverheden in gesprek hoe deze risico's zoveel als mogelijk gemitigeerd

---

[15] https://www.kimnet.nl/documenten/2026/04/20/de-student-als-reiziger
[16] Bijlage 1231214 bij Kamerstuk 36 800 A, nr. 11
[17] https://www.kimnet.nl/documenten/2014/06/26/effecten-ander-ov-studentenreisproduct
[18] TZ202601-094

kunnen worden. Ook worden deze signalen gedeeld met de Taskforce Versnellen Woningbouw. In november wordt de Kamer met de voortgangsrapportage van het programma WoMo op een gedetailleerder niveau meegenomen in de trends, risico's en beheersmaatregelen. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

1.12 Indexatie projecten

Bij het Tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid van 30 juni jl. heeft het lid Boelsma-Hoekstra gevraagd of de Minister kan toezeggen dat het Rijk de afspraken over indexering bij infrastructuurprojecten altijd nakomt, mits de decentrale overheden eveneens hun aandeel in het project indexeren. Tijdens het Tweeminutendebat is toegezegd hierop schriftelijk terug te komen.

Bij projecten waarbij sprake is van cofinanciering worden samenhangende afspraken over onder meer governance, doelstellingen, verantwoordelijkheden, financiële bijdragen en risicodeling vastgelegd in bestuursovereenkomsten of in regelingen op grond waarvan uitkeringen aan medeoverheden worden verstrekt. Daarin worden ook afspraken gemaakt over de indexatie van de bijdragen van zowel het Rijk als de medeoverheden. In beginsel is het uitgangspunt dat Rijk en regio jaarlijks indexeren met eenzelfde percentage (gelijke baten, gelijke lasten). Daarnaast is in veel gevallen vastgelegd hoe wordt omgegaan met situaties waarin het Mobiliteitsfonds niet of slechts gedeeltelijk wordt geïndexeerd. Zo is in de Tijdelijke regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit vastgelegd dat de bijdragen worden geïndexeerd overeenkomstig de door de Minister van Financiën uitgekeerde prijsbijstelling.

IenW handelt conform deze bestuursovereenkomsten en regelingen en komt de daarin gemaakte afspraken over indexatie in beginsel na. Als de prijsbijstelling van het Mobiliteitsfonds geheel of gedeeltelijk wordt ingehouden, neemt wel de budgettaire spanning op de projecten toe. Als daardoor een tekort op het projectbudget dreigt te ontstaan, wordt gehandeld volgens de afspraken die daarover zijn vastgelegd in de betreffende bestuursovereenkomst of regeling.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram