

**36 850 A Wijziging van de begrotingsstaat van het
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging
samenhangende met de Najaarsnota)**

**Nr. 3 VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 16 december 2025

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

De vragen zijn op 8 december voorgelegd aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 15 december 2025 zijn ze door de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukking

Vragen en antwoorden

1 Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de prestatie-indicatoren die Rijkswaterstaat en ProRail vanaf 2026 gaan hanteren om vertragingen, overschrijdingen en capaciteitsproblemen tegen te gaan, inclusief de wijze waarop deze worden gemonitord?

Antwoord:

Binnen zowel Rijkswaterstaat als ProRail wordt via interne rapportages en prognoses de voortgang en de uitputting nauwgezet gemonitord. Daarnaast wordt er gedurende het jaar op meerdere momenten bijgestuurd op het realiseren van de productie in overeenstemming met de planning. Via onder meer de suppletoire begrotingen (Voorjaarsnota en Najaarsnota) wordt de Tweede Kamer over de voortgang geïnformeerd. Zowel Rijkswaterstaat als ProRail werken met overprogrammering op instandhouding, omdat er op voorhand altijd projecten zijn die door onvoorziene omstandigheden niet geheel volgens planning (kunnen) verlopen. Op deze manier worden beschikbare budgetten en capaciteit van mensen zo optimaal mogelijk benut om zo veel mogelijk instandhoudingswerk te verrichten binnen de financiële kaders van het Mobiliteitsfonds.

2 Vraag:

Hoeveel euro van het beschikbare onderhoudsgeld is al juridisch verplicht gesteld (voor onderhoud) en hoeveel van dit geld is nog niet bestemd?

Antwoord:

Voor Exploitatie en Onderhoud is bij Rijkswaterstaat in 2025 een bedrag voor onderhoud van € 2.482 miljoen beschikbaar. Rijkswaterstaat verwacht aan onderhoud in 2025 een bedrag van circa € 2.8 miljard uit te geven. Hiervan is circa € 2 miljard reeds gerealiseerd en circa € 800 miljoen juridisch verplicht. Het verschil tussen beschikbaar budget en verwachte realisatie kan Rijkswaterstaat financieren uit de nog beschikbare ruimte op de balanspost Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor Exploitatie en Onderhoud.

Voor instandhouding van het spoor is in 2025 een bedrag van € 2.523 miljoen beschikbaar. Dit is volledig juridisch verplicht, waarbij tevens de verwachting is dat dit volledig tot uitputting komt.

3 Vraag:

Wat is de stand van zaken rondom alle gepauzeerde Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-projecten?

Antwoord:

In juli 2025 heeft de Kamer een aanpak herstart zeventien gepauzeerde MIRT-projecten ontvangen (bijlage bij Kamerstuk 36 600, nr. 63). Conform de motie Krul wordt de Kamer jaarlijks, via de MIRT-brief voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT, geïnformeerd over de stand van zaken (Kamerstuk 29 385, nr. 132). De eerstvolgende MIRT-brief ontvangt de Kamer in januari 2026

4 Vraag:

Welk MIRT-project zal komend jaar worden afgerond en welke MIRT-projecten zullen worden herstart?

Antwoord:

De afgelopen jaren zijn scherpe keuzes noodzakelijk gebleken in het investeringsprogramma van het Mobiliteitsfonds (MF), vanwege financiële tekorten bij

lopende projecten en programma's, onvoldoende stikstofruimte en krapte op de arbeidsmarkt. Hierdoor zijn veel projecten gepauzeerd, maar door deze keuzes kan wel worden doorgewerkt aan de MIRT-projecten die wél maakbaar zijn. Daarom konden de nieuwe verbinding ViA15 en de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder verder naar realisatie worden gebracht. Binnen dit laatste project zal in 2026 de verbetering van Knooppunt Hooipolder in 2026 worden afgerond. Verder wordt er op verschillende trajecten nog wel gewerkt aan verbetering van de weg. De A16 in Rotterdam is recent geopend voor verkeer. In Amstelveen wordt de verbreding van de A9 Badhoevedorp-Holendrecht gerealiseerd. Knooppunt De Nieuwe Meer wordt verbreed. In Limburg wordt de A2 tussen Vonderen en Kerensheide uitgebreid. Een totaaloverzicht van alle MIRT-projecten, inclusief planning, is te vinden in het MIRT Overzicht 2026 (Kamerstukken 36 800-A, nr. 3).

Voor de mogelijkheden van herstart van MIRT-projecten kijkt IenW naar de kansen die er zijn ten aanzien van de randvoorwaarden stikstof, financiën en maakcapaciteit. In het licht van de beperkingen is het de ambitie van IenW ieder jaar één gepauzeerd project op te starten, mits voldaan kan worden aan deze randvoorwaarden. Het streven is om in het voorjaar van 2026 de kennisgeving van de verkenning A27 Zeewolde – Eemnes te publiceren waarna gestart kan worden met de verkenning. Voor dit project is in de begroting € 200 miljoen gereserveerd.

5 Vraag:

Hoeveel lokale mitigerende maatregelen zijn er dit jaar gerealiseerd vanwege de gepauzeerde MIRT-projecten en wat is het effect geweest van ieder van deze projecten?

Antwoord:

Voor zover IenW bekend, zijn er in 2025 geen mitigerende maatregelen gerealiseerd. De uitvoering van deze maatregelen is aan regionale overheden. In de bestuurlijke overleggen MIRT van november 2024 zijn afspraken gemaakt over mitigerende maatregelen met een totale Rijksbijdrage ter hoogte van € 206 miljoen. Het Rijksbudget wordt nog overgeboekt naar de regionale overheden.

Ook heeft IenW € 280 miljoen gereserveerd voor kleine infrastructurele maatregelen

gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming van automobilititeit op

het nationale netwerk. In de bestuurlijke overleggen MIRT van januari 2026 worden afspraken gemaakt over de invulling en uitvoering van deze maatregelen.

Tot slot heeft de Tweede Kamer bij de begrotingsbesluitvorming over de Ontwerpbegroting 2025 een amendement (Kamerstuk 36 600-A, nr. 21) vastgesteld om een bedrag van € 10 miljoen ter beschikking te stellen voor het veilig maken van de spoorwegovergangen in Ermelo en Nijkerk op het traject Harderwijk– Amersfoort, zodat het weer mogelijk wordt om op dit traject spitstreinen in te zetten. De dekking van dit amendement kwam uit de restbudgetten van de in 2023 gepauzeerde wegprojecten.

6 Vraag:

Welke concrete resultaten zijn er ten aanzien van onderhoud geboekt in

het afgelopen jaar? Kunt u de Kamer een lijst doen toekomen van alle onderhoudsprojecten die zijn gestart en welke projecten zijn afgerond?

Antwoord:

Recent is de Staat van de Infrastructuur 2024 met de Kamer gedeeld (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9).

In het kaartmateriaal van deze rapportage toont de kaart 'Afgeronde instandhoudingsprojecten' welke onderhoudsprojecten Rijkswaterstaat heeft uitgevoerd in de periode januari 2024 tot en met juni 2025.

Voor ProRail is er op de website

<https://spoorwerkinmijnbuurt.prorail.nl/viewer/Index.html?viewer=Omwone> den te zien waar en wanneer er aan het spoor wordt gewerkt, en welke werkzaamheden er plaatsvinden. Deze informatie is beschikbaar vanaf één jaar terug tot één jaar vooruit vanaf het moment waarop de website wordt bezocht.

Voor een verdere vooruitblik kan ook gekeken worden naar het jaarlijks geactualiseerde Masterplan ProRail (laatste editie betreft de periode 2027 – 2031) te vinden op: <https://www.prorail.nl/nieuws/samen-sturen-op-een-uitvoerbaar-spoor>).

7 Vraag:

Hoeveel fte zijn er op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), en ook Rijkswaterstaat, begroot en is dit een toename of afname ten opzichte van de afgelopen vijf jaar?

Antwoord:

Voor 2026 is voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ca. 16.200 fte begroot. Hiervan is 11.075 fte begroot voor Rijkswaterstaat, de overige fte's zijn begroot bij ILT, KNMI, PBL en ANVS, en de beleidsdirecties en stafdiensten.

Vijf jaar geleden was dat ruim 14.000 fte, waarvan 10.000 voor Rijkswaterstaat. De toename is vanaf 2024 gestabiliseerd en de begroting laat nu een daling zien. De komende jaren zal als gevolg van de apparaatstaakstelling de omvang naar verwachting verder dalen.

8 Vraag:

Wat zijn de totale kosten van de meest recente (huidige) Spitsmijden-campagne?

Antwoord:

De meest recente Spitsmijden-campagne, die in het najaar 2025 heeft plaatsgevonden, heeft € 630.000 inclusief BTW gekost.

9 Vraag:

Wat zijn de effecten van alle voorgaande Spitsmijden-campagnes, sinds 2007, geweest en wat hebben al deze campagnes los van elkaar gekost?

Antwoord:

De campagne Spitsmijden die in 2025 is gestart, is weliswaar de eerste massamediale publiekscampagne over dit specifieke onderwerp. Maar er zijn eerder regionale campagnes uitgevoerd in het kader van Beter

Benutten. Met vanAanArBeter ontvangen reizigers ook informatie over reismogelijkheden, naar aanleiding van wegwerkzaamheden. De campagne stimuleert forenzen om later naar kantoor te gaan of eerder te vertrekken. Het gaat hierbij om de mensen die de mogelijkheid hebben om de spits te mijden. De boodschap van deze campagne is dus alleen gericht op reizigers die anders kunnen én willen reizen. Dit sluit aan op de wens van de Kamer, uitgesproken met de motie Heutink eerder dit jaar (Kamerstuk 31 305, nr. 514).

Het veranderen van reisgedrag vergt een consistente, meerjarige aanpak. De effecten van een campagne zijn nooit te isoleren van andere maatregelen en maatschappelijke ontwikkelingen. De evaluatie van de campagne is nog niet beschikbaar. We verwachten de rapportage rond februari 2026.

10 Vraag:

Is er sprake van onderuitputting? Zo ja, hoeveel van dit geld is vrij besteedbaar?

Antwoord:

In de 'begroting op hoofdlijnen' is te zien dat er geen sprake is van onderuitputting of een voordelig saldo bij de tweede suppletoire begroting van het Mobiliteitsfonds. Er is juist sprake van een nadelig saldo van 189,2 miljoen euro. Hiermee is er dus geen sprake van vrij besteedbaar geld in 2025.

11 Vraag:

Hoeveel vrij besteedbaar geld zit er in het gehele Mobiliteitsfonds?

12 In 2025 kent het Mobiliteitsfonds geen vrij besteedbaar geld.

Vraag:

Wat is de stand van zaken rondom de budgetspanning ten aanzien van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en welke maatregelen zijn er genomen om de spanning te verkleinen?

Antwoord:

In de 23ste voortgangrapportage (Kamerstukken 33 652, nr. 108) is de budgetspanning vastgesteld op € 163 miljoen voor tranche 1. Deze budgetspanning vraagt om een sterke beheersing, een efficiënte organisatie en scherpe keuzes. Tegelijkertijd zijn er ook actuele ontwikkelingen die soms vragen om aanpassing van de kaders. Zo zijn er extra middelen vanuit de begroting 2026 beschikbaar gesteld vanwege de excessieve prijsstijgingen in de jaren 2022-2023.

De programmadirectie ERTMS werkt met de partijen in de spoorsector aan de invulling van tranche 2 en verder. Zoals eerder toegezegd is er nadrukkelijk aandacht voor hoe de uitrol van ERTMS efficiënter, sneller en goedkoper kan. Ook is er een reservering beschikbaar op het Mobiliteitsfonds waarmee op termijn gestart kan worden met tranche 2 en verder.

Vanaf de begroting 2026 groeit deze reservering met € 200 miljoen per jaar extra. De Kamer wordt via de halfjaarlijkse voortgangsrapporthages op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van de budgetspanning.

13 Vraag:

In hoeverre is het mogelijk om geld voor Defensie in te zetten voor infrastructurele projecten, aangezien het ook de militaire wendbaarheid vergroot?

Antwoord:

De vraag betreft hoofdstuk X van de rijksbegroting. Voor vragen over de inzet van die middelen wordt verwezen naar de minister van Defensie.

14 Vraag:

Betaalt het ministerie van IenW in 2026, al dan niet samen met NS, voor de kosten ten behoeve van de veiligheidsmaatregelen op station Maarheeze als gevolg van overlastgevende asielzoekers?

Antwoord:

Voor de extra inzet van extra beveiliging op station Maarheeze is NS over 2023 en 2024 achteraf door de ministeries van IenW en JenV gecompenseerd. Sinds de invoering van de maatregelen op dit station is een duidelijke daling van het aantal incidenten zichtbaar. De gemeente Cranendonck heeft in samenspraak met de vervoerders een werkgroep ingericht voor de uitwerking van een plan voor de inzet van de extra beveiliging. Vanuit veiligheidsbeeld én veiligheidsgevoelens van personeel en reizigers wordt gekeken naar welke maatregelen daarbij passend zijn. Op grond daarvan zal achteraf bepaald worden of en welke bijdrage vanuit het Rijk noodzakelijk en mogelijk is.

15 Vraag:

In hoeverre worden de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)-aanbevelingen ten aanzien van de Kustwacht naar aanleiding van het Fremantle Highway-ongeluk succesvol toegepast en wat is de meest recente stand van zaken?

Antwoord:

Er wordt gewerkt aan de opvolging van het OvV rapport. ABDTOPConsult is gevraagd een advies uit te brengen naar hoe de regio in de noodhulpverlening kan worden versterkt, waaronder de invulling van een gemandateerd regisseur (zoals door de OvV aanbevolen). Er wordt gewerkt aan het verbeteren van de aansluiting tussen de Kustwacht en de Veiligheidsregio's. Ook wordt de Kustwacht toegerust met een kwaliteitsmanagement systeem om het continue verbeterproces te ondersteunen. De Kustwacht heeft daarnaast een actieplan opgesteld voor de interne opvolging van het OvV rapport en verbeterpunten voor het SAR-proces. In 2026 zal er tevens een onderzoek worden uitgevoerd naar interferenties tussen verschillende Kustwachttaken. Er zal voor het einde van dit jaar een brief gestuurd worden naar de OvV met een nadere toelichting over de wijze van opvolging van de gedane aanbevelingen. Deze brief zal voor het commissiedebat Maritiem op 29 januari 2026 gedeeld worden met de Tweede Kamer.

16 Vraag:

Hoeveel geld is er concreet beschikbaar voor de aanpak van overlast door fatbikes?

Antwoord:

In 2025 was er ca. €0,3 miljoen beschikbaar voor diverse onderzoeken naar verkeersveiligheidsmaatregelen voor elektrische fietsen (waaronder fatbikes) en de herhaling van de campagne 't kan hard gaan'. In 2026 is er €0,1 miljoen begroot voor vervolgonderzoek naar verkeersveiligheidsmaatregelen voor elektrische fietsen en

interventieontwikkeling voor de aanpak van overlast van elektrische fietsen (waaronder fatbikes). Zie voor de huidige stand van zaken de Kamerbrief van 28 augustus 2025 (Kamerstukken 29 398, nr. 1183) en de Kamerbrief van 9 december 2025 (Kamerstukken 29 398, nr. 1193). Ook door andere departementen (bv. JenV) en overheden (o.a. gemeenten) wordt geld besteed aan de aanpak van overlast door fatbikes.

17 Vraag:

Wordt er bij Rijkswaterstaat openlijk kerst gevierd?

Antwoord:

Ja, een deel van de kantoren is in de kerstsfeer gebracht en directies mogen er zelf verder invulling aan geven.

18 Vraag:

Kunt u toelichten of de verhoging van het verplichtingenbudget voor ViA15 met € 1.681

miljoen een werkelijke verhoging van het totale verplichtingenbudget betreft, of uitsluitend een verschuiving uit latere jaren naar 2025? Indien het om een verhoging gaat, wat is hiervan de onderbouwing?

Antwoord:

Het betreft hier een verhoging van het verplichtingenbudget en geen verschuiving uit latere jaren. Het is een technische mutatie, welke gebruikelijk is bij het vastleggen van de financial close van het DBFM project. De verhoging van het verplichtingenbudget betreft vooral de verplichtingruimte voor het vastleggen van de toekomstige indexering op basis van de verwachte toekomstige indexering van het project. Bij reguliere aanlegprojecten wordt de prijsbijstelling jaarlijks toegekend. Bij DBFM-contracten wordt de volledige (toekomstige) indexering voor de hele looptijd van het project al bij de Financial Close als verplichting vastgelegd, maar wordt het bijbehorende kasbudget conform huidige systematiek jaarlijks in delen uitgekeerd. Ieder jaar wordt dus een deel van het benodigde kasbudget uitgekeerd (via de beschikbaarheidsvergoeding) zodat aan het einde van het project de verplichtingenruimte voor de indexering en bijbehorend kasbudget aan elkaar gelijk zijn.

Verder zit in de ophoging van het verplichtingenbudget ook de omzetting van het exploitatiebudget, onderhoudsbudget en de financieringscomponent. De markt zorgt namelijk voor de financiering van de aanlegfase. Daar staat een (rente)vergoeding tegenover. Dit is conform de afspraken die binnen het Rijk rond DBFM-contracten altijd hebben gegolden.

Bij de Voorjaarsnota 2026 worden alle budgetten samengevoegd tot één geïntegreerd budget volgens de standaard DBFM-werkwijze. Tijdens deze omzetting wordt met het ministerie van Financiën afgestemd om de

bestaande reserveringen op de IenW-begroting aan te passen. Dit omdat een DBFM-contract een ander kasritme heeft dan reguliere contractvormen.

19 Vraag:

Indien sprake is van een echte verplichtingenverhoging bij ViA15, welke onderdelen van het Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM)-contract maken deze extra verplichtingen noodzakelijk, en welke financiële consequenties heeft dit voor toekomstige jaren?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 18. Het betreft hier een technische mutatie om de verplichtingen meerjarig aan te kunnen gaan voordat de omzetting van de aanleg, exploitatie- en onderhoudsbudgetten naar een geïntegreerde contractvorm met voorjaarsnota 2026 plaats kan vinden.

20 Vraag:

Waarom is het aanvullende verplichtingenbudget voor ViA15 niet reeds in juni 2025 opgenomen in de incidentele suppletoire begroting, terwijl toen al duidelijk was dat aanvullende budgetten voor de financial close nodig waren?

Antwoord:

Ten tijde van het aanleveren van de gegevens voor de incidentele suppletoire begroting was de uitkomst van de Contract Close (en Financial Close) nog niet volledig beschikbaar. Het betreft de reguliere werkwijze bij omzetting naar geïntegreerde contractvormen, waarbij pas na financial close van een project (wanneer alle budgetten vastliggen en definitieve afspraken bepaald zijn) de verplichtingenruimte wordt verhoogd. De verwerking van de DBFM-omzetting vindt plaats bij Voorjaarsnota 2026. In juni 2025 waren zaken als

21 contractduur, totaalprijs en financieringsvoorwaarden nog niet bekend en kon de hoogte van de verplichtingen dus nog niet vastgesteld worden. Op 3 juli is het geactualiseerde contract met de opdrachtnemer getekend.

Vraag:

Kunt u inzichtelijk maken welk verplichtingenbudget voor ViA15 in 2025 beschikbaar was vóór deze tweede suppletoire begroting, en hoe de reeks eruit ziet voor de daaropvolgend jaren?

Antwoord:

Het betreft hier (deels) vertrouwelijke en marktgevoelige informatie. Er wordt daarom alleen ingegaan op de type budgetten zonder in marktgevoelige details te treden. Het projectbudget is opgebouwd uit een drietal componenten:

1. Het DBFM-contract (opdracht richting marktpartij, voor het bouwen en onderhouden van deze nieuwe snelweg, die deels verdiept

aangelegd wordt en o.a. de nieuwe brug over het Pannerdensch kanaal).

2. Budget voor de niet-DBFM-kosten, zoals bijvoorbeeld eventuele grondaankopen, verleggen van kabels en leidingen en werkzaamheden die aanvullend worden opgedragen
3. Een risicoreservering om gedurende de looptijd van het contract eventuele contractaanpassingen te kunnen opvangen.

De dekking in de begroting bestaat uit een aantal componenten.

1. Aanlegbudget: het budget dat normaal gesproken bij een klassieke aanbesteding nodig is voor de bouw van het project.
2. Tolbudget: een deel van het projectbudget wordt (net als bij de A24 Blankenburgverbinding) gedekt uit toekomstige tolopbrengsten, dat tolbudget is aan de budgetkant reeds beschikbaar gesteld. De kosten gaan voor de baten in dit geval. Er moet immers eerst een weg worden aangelegd, voordat er tolopbrengsten zijn.
3. Budget uit een reservering voor het onderhoud aan het bestaande areaal, alsmede budget voor het onderhoud aan het nieuwe areaal (areaaluitbreiding).

22

Vraag:

Kunt u een uitsplitsing geven van het effect van de verplichtingenstijging op artikel 12 (onder andere DBFM ViA15) op de meerjarige investeringsruimte van het fonds, uitgesplitst per jaar?

Antwoord:

De budgettaire omzetting naar geïntegreerde contractvormen leidt in 2026 t/m 2028 tot een kadercorrectie (verlaging) van het uitgavenplafond van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds, in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond. In de jaren 2031 t/m 2051 is er een ophoging van het uitgavenplafond van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds. In die jaren is er budget voor de beschikbaarheidsvergoeding nodig.

23 Vraag:

In hoeverre zullen door de verhoging van het verplichtingenbudget voor ViA15 ook uitgaven in komende jaren worden verhoogd?

Antwoord:

Het vastleggen van een verplichting leidt bij een DBFM-contract, mits het areaal ook beschikbaar is, tot uitgaven van het Rijk door een beschikbaarheidvergoeding aan de aannemer gedurende een periode van 20 jaar na beschikbaarheidsdatum.

In dit geval zijn het uitgaven t/m 2051. De feitelijke inpassing leidt niet tot extra uitgaven.

24 Een fors deel van de verplichtingenruimte wordt gebruikt om bij Financial Close voor de volledige looptijd van het contract, dus inclusief de beheerfase, de indexering vast te leggen. Dat gebeurt aan de budgetkant op basis van een gemiddeld inpassingspercentage. Gedurende de looptijd van het contract wordt door de opdrachtnemer maar een beperkt aantal posten nog geïndexeerd. Door de looptijd van het contract gaat het hier om een aanzienlijk bedrag; bij reguliere aanlegprojecten wordt dit jaarlijks d.m.v. toekenning van de IBOI (prijsbijstelling) verrekend.

Vraag:

Betreffende de verlaging van het verplichtingenbudget op artikel 13 (Spoorwegen) met € 439,5 miljoen: kan per project (Calandbrug, grensoverschrijdend spoor, Programma Behandelen & Opstellen, 740-meter treinen) een nadere toelichting worden gegeven en kan daarbij worden aangegeven of sprake is van verlaging, herschikking of tijdsverschuiving?

Antwoord:

Er is bij geen van de genoemde projecten sprake van een verlaging van het budget of herschikking van middelen, maar van een verschuiving in de tijd. Specifiek voor de

25 Berlijntrein (onderdeel van Grensoverschrijdend Spoorvervoer) moeten in het komende BO MIRT nog afspraken worden gemaakt waardoor de besluitvorming langer duurt dan gepland. Bij het project Calandbrug duurt de voorbereiding langer dan verwacht omdat er nog onduidelijkheden zijn over de totale scope die moet worden uitgevoerd. De in de begroting 2026 opgenomen verplichtingenprognoses voor de programma's Behandelen en Opstellen en 740-metertreinen waren indicatief en mede afhankelijk van de verdere uitwerking en besluitvorming. Uiteindelijk is deze prognose te optimistisch gebleken. De beoogde doelstellingen voor de programma's zijn ongewijzigd.

Vraag:

Kunt u uiteenzetten hoe de verplichtingenverlagingen op artikel 13 zich verhouden tot de beoogde doelstellingen van de betreffende projecten en programma's?

Antwoord:

zie antwoord vraag 24

26 Vraag:

Hoe verhouden de verplichtingenverlagingen op artikel 13 zich tot de geformuleerde doelstellingen voor grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen, met name richting Noord- en Oost-Nederland?

Antwoord:

zie antwoord vraag 24

27 Vraag:

Kunt u feitelijk uiteenzetten of de hogere uitgaven bij 13.03 (ontwikkeling), ter compensatie van de onderuitputting op 13.02 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing), ontstaan door meer projectrealisatie, of vooral door prijsstijgingen?

Antwoord:

Er is geen verband tussen de hogere realisatie op artikel 13.03 (ontwikkeling) en de lagere realisatie op 13.02 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing). De ramingen zoals opgenomen in de begroting 2026 worden gedurende de uitvoering in 2025 bijgesteld. In de tweede suppletoire begroting zijn de grootste verschillen op projectniveau toegelicht. In

28 2025 is de overprogrammering op het Mobiliteitsfonds verhoogd in overeenstemming met het ministerie van Financiën. Als gevolg van de hogere overprogrammering op het aanlegprogramma is op totaalniveau van 13.03 het kader voor 2025 weliswaar overschreden, maar op individueel projectniveau zijn veel geplande uitgaven doorgeschoven naar 2026.

Vraag:

Kunt u de lagere ontvangsten uit de HSL-heffing in 2025 en eerdere jaren en de gevolgen hiervan inhoudelijk toelichten?

Antwoord:

Reeds geruime tijd is duidelijk dat de uitvoerbaarheid van het Besluit HSL-heffing erg complex is. Bij vaststelling van de HSL-heffing was er reeds discussie over de manier waarop werkzaamheden verrekend werden in de HSL-heffing, Vanwege deze discussie is

29 een deel van de HSL-heffing tot en met 2025 niet betaald, waardoor de ontvangsten in

desbetreffende jaren lager zijn. Vanuit het driehoeksoverleg tussen ProRail, NS en het Ministerie van IenW is inmiddels een voorstel geformuleerd dat geldt vanaf 2015 tot aan invoering van het nieuwe besluit, waarin beter rekening gehouden wordt met de werkzaamheden. Op basis van dit voorstel zal een deel van de lagere ontvangsten in 2026 alsnog betaald worden.

Vraag:

Betreffende de € 116,7 miljoen lager dan geraamde ontvangsten uit de HSL-heffing: kunt u aangeven wat de structurele oorzaak van deze lagere ontvangsten is en welke bijstelling in 2026 wordt voorzien met het nieuwe Besluit HSL-heffing?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 28.

30 Vraag:

Kan de Kamer de meerjarenreeks ontvangen van de HSL-heffing zoals deze nu wordt bijgesteld, inclusief het doorgeschoven bedrag naar 2026 en de verwachte impact op de kasreeks van het Mobiliteitsfonds?

Antwoord:

Een bijgestelde meerjarenreeks voor de HSL-heffing kan pas worden vastgesteld als er een aangepast Besluit is. Dan zal deze reeks worden verwerkt in de eerstvolgende begrotingsstaat.

31 Vraag:

Betreffende de aanzienlijke uitgavenverlaging van € 74 miljoen op artikel 14 (Regionale infrastructuur): kan per programma of regio worden aangegeven welke projecten vertragen of vervallen en wat dit betekent voor gebiedsbereikbaarheid buiten de Randstad?

Antwoord:

Als gevolg van de mutaties vertragen of vervallen geen projecten of programma's en zijn er geen negatieve gevolgen voor de gebiedsbereikbaarheid buiten de Randstad.

Van de verlaging van het uitgavenbudget wordt het grootste deel, € 68,9 miljoen, verklaard door de afdracht aan het BTW-compensatiefonds bij de onder het programma Woningbouw en Mobiliteit vallende regelingen voor specifieke uitkeringen

‘Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur’ en ‘Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten’.

Als door een gemeente betaalde omzetbelasting in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dient het Rijk deze compensabele omzetbelasting bij verstrekking van de uitkering over te boeken naar het BTW-compensatiefonds. Dit doet het Rijk op basis van een bij de aanvraag meegestuurde onderbouwing van de compensabele omzetbelasting.

Deze afdracht is bij de vaststelling van de projectbudgetten ingecalculeerd en heeft geen gevolgen voor de uitvoering en haalbaarheid van deze projecten.

De kasschuif naar 2026 van € 5,3 miljoen heeft evenmin gevolgen voor de uitvoering van de projecten. Alle in beschikkingen toegekende specifieke uitkeringen worden voor het gehele toegekende bedrag conform betaalritme uit die beschikkingen bevoorschot. Door de schuif komt het in 2025 niet benodigde budget voor de in beschikkingen vastgelegde bevoorschotting beschikbaar voor de bevoorschotting in 2026.

32 **Vraag:**

Wat is de impact van het incident met betrekking tot de test van de Schipholbrug op de verplichtingen van de begroting van IenW, en wat is de impact van het vaarwegeninfarct op het (hoofd)vaarwegennet in Noord-Holland op de westelijke en de oostelijke Staande Mast Route?

Antwoord:

De impact op de begroting is beperkt tot een kaseffect in verband met uitstel van een eenmalige betaling, die gekoppeld was aan de beschikbaarheid van de nieuwe brug. Herstel van het bewegingswerk aan de Schipholbrug zal naar verwachting in 2027 worden afgerond. Rijkswaterstaat kent een grote instandhoudingsopgave en dat is ook bij de staande mastroutes goed merkbaar. Zowel beroeps- als recreatievaart krijgt de komende jaren te maken met hinder, doordat de staande mastroute, als alternatief voor de route over zee, niet altijd beschikbaar is.

De gehele oostelijke route is gestremd voor scheepvaart hoger dan 6,25 meter. Naast de Schipholbruggen kan het nabijgelegen Schinkelbruggencomplex vanwege constructieve problemen niet bediend worden. De bruggen op dit complex worden vervangen door nieuwe bruggen. Zodra er duidelijkheid is over de planning worden de stakeholders hierover geïnformeerd.

De westelijke staande mastroute zal hierdoor te maken krijgen met hogere intensiteit aan scheepvaartverkeer. In 2026 zal vanwege onderhoud aan bruggen van de provincie, ProRail en Rijkswaterstaat ook deze route niet altijd beschikbaar zijn.

Rijkswaterstaat en andere beheerders stemmen de werkzaamheden af waar mogelijk en houden de scheepvaartsector regelmatig in overleggen op de hoogte.