

Vergaderjaar 2025–2026

**36 800 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026**

**Nr. 8**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 21 november 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 2 oktober 2025 voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 19 november 2025 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,  
Peter de Groot

De griffier van de commissie,  
Schukkink

## Vragen en antwoorden

1

### Vraag:

Kunt u een concreet overzicht geven van de uitwerking van de 22 procent bezuiniging op apparaatslasten vanuit het regeerprogramma? Graag in een tabel waarin is aangegeven op welke organisaties of organisatieonderdelen deze bezuiniging neerslaat, en per organisatieonderdeel hoeveel externe inhuur teruggedrongen wordt, hoeveel fte verdwijnen en welk type functies het daar betreft.

### Antwoord:

De apparaatstaakstelling bedraagt € 22,8 miljoen in 2025 en loopt op tot € 90,3 miljoen structureel vanaf 2029. De focus bij de verdeling van de taakstelling lag op het maken van heldere keuzes; het behouden van een balans tussen beleid, uitvoering, inspectie, kennis, staf en bedrijfsvoering; en het bijdragen aan de visie waar lenW voor staat. Hierbij is het uitgangspunt dat alle onderdelen bijdragen in het kader van solidariteit, maar dat de uitvoering zoveel mogelijk wordt ontzien. Deze besluitvorming resulteert in een bezuiniging op het apparaat van het kerndepartement van 9,7% vanaf 2029 en op het apparaatsbudget van de overige organisatieonderdelen wordt stapsgewijs 0,5% per jaar bezuinigd, oplopend tot 2,5% structureel in 2029. Deze verwerking van de taakstelling genereert een opbrengst die gelijk staat aan de financiële opgave die voor lenW voortvloeit uit het HLA.

In tabel 1 (bijlage) is aangegeven hoe de bezuiniging op apparaatslasten vanuit het regeerprogramma op het Mobiliteitsfonds neerslaat op de organisatie.

2

### Vraag:

Met welk bedrag zou de begroting van het Mobiliteitsfonds moeten worden verhoogd om de instandhoudingsopgave van de infrastructuur volledig te kunnen dekken, aangezien het huidige budget structureel tekortschiet? En hoeveel geld zou moeten verschuiven van aanleg naar instandhouding om de opgave volledig te dekken?

### Antwoord:

Op 15 juli jl. is de Kamer geïnformeerd over een bijgewerkt beeld van de financiële opgaven die begin 2024 op de formatietafel lagen (Kamerstukken 36 600, nr. 64). In deze brief wordt voor instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat en ProRail verwezen naar het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer. Op basis van deze cijfers kan een grove inschatting worden gegeven van de budgettaire opgave voor de netwerken van Rijkswaterstaat en ProRail.

Voor Rijkswaterstaat loopt het verschil tussen het gevraagde en beschikbare budget in de periode 2024–2038 voor het hoofdwatersysteem, hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet gezamenlijk op naar totaal € 34,5 mld. Dit is een tekort van circa € 2 mld. per jaar.

Met andere woorden: de jaarlijks maakbare productie van Rijkswaterstaat zou met € 2 mld. moeten groeien om de instandhoudingsopgave volledig te dekken. Daarbij moet altijd vermeld worden dat budget niet de enige beperkende factor is maar dat ook maakbaarheid en productiecapaciteit een rol spelen. Rijkswaterstaat werkt er hard aan om de productiecapaciteit te verhogen. In het Meerjarenplan Instandhouding dat op 1 juli jl. met de Kamer is gedeeld is aangegeven dat Rijkswaterstaat op dit moment orde grootte € 5–8 mld. van de € 34,5 mld. in voorbereiding

heeft (Kamerstukken 29 385, nr. 143). Om de productiecapaciteit verder op te bouwen is tijdige toekomstige besluitvorming een randvoorwaarde.

Voor ProRail (het spoorwegnet) is aangegeven dat het verschil tussen het beschikbare budget en behoefte door de Algemene Rekenkamer op € 1,8 mld. voor de periode 2024–2038 wordt geschat. Dit komt neer op een bedrag van 120 mln. euro per jaar. Met het ProRail Masterplan 2026–2030 «Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor» stuurt ProRail vroegtijdig op het integraal programmeren van het projectenportfolio en het maakbaar realiseren van de instandhoudingsopgave.

3

**Vraag:**

Wat zijn de gemiddelde meerkosten als een project 1, 5 of 10 jaar vertraging oploopt, door bijvoorbeeld stikstof of gebrek aan uitvoeringscapaciteit? Zowel in aanlegkosten als in derving aan baten? Is dit vergelijkbaar voor wegen, spoor en water?

**Antwoord:**

De meerkosten en gederfde baten door vertraging hangen van veel factoren af. Hierdoor is geen sprake van gemiddelde meerkosten bij een project en is ook geen vergelijking te maken tussen de netwerken.

4

**Vraag:**

Wanneer heeft het Ministerie van Financiën de envelop met hoofdlijnenakoordmiddelen voor woningbouw vrijgegeven?

**Antwoord:**

Het kabinet-Schoof heeft € 2,5 miljard beschikbaar gemaakt voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties. De € 2,5 miljard wordt ingezet voor twee verschillende type woningbouwlocaties; woningbouwlocaties door heel Nederland waar op korte termijn extra woningen gebouwd kunnen worden en de grootschalige woningbouwlocaties. Om bestuurlijke afspraken te kunnen maken en deze te kunnen vertalen in regelingen en beschikkingen zijn deze middelen bij de eerste suppletoire begroting 2025 (samenhangende met de Voorjaarsnota) opgevraagd vanuit de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën en toegevoegd aan de begroting van lenW in een realistisch en uitvoerbaar kasritme.

5

**Vraag:**

Kan in een schematisch overzicht weergegeven worden hoeveel geld er voor de lopende ov-projecten nu beschikbaar is en hoeveel er nog nodig is om tot realisatie over te gaan?

**Antwoord:**

In de projecttabellen behorende bij de Mobiliteitsfonds-begrotingsartikelen 13.03 (Personen- en goederenvervoer), 14 (Regionaal/Lokaal), 17.07 (ERTMS) en 17.10 (PHS) is aangegeven voor welk budget voor welk project beschikbaar is (Kamerstukken 36 800 A, nr. 2).

In deze tabellen is via de kolom «t/m 2024» inzichtelijk welk deel hiervan reeds gerealiseerd is en middels de kolommen «2025 t/m later» is inzichtelijk welk deel van het projectbudget nog gerealiseerd moet worden. Deze gelden zijn beschikbaar binnen de genoemde artikelonderdelen.

6

**Vraag:**

Wat is in de meerjarenramingen op dit moment de geplande fasering van de inzet van de vijf keer 0,5 miljard euro uit het hoofdlijnenakkoord voor infrastructurele ontsluiting van woningbouw?

**Antwoord:**

Het kabinet-Schoof I heeft € 2,5 miljard beschikbaar gemaakt voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties. De € 2,5 miljard wordt ingezet voor twee verschillende type woningbouwlocaties; woningbouwlocaties door heel Nederland waar op korte termijn extra woningen gebouwd kunnen worden en grootschalige woningbouwlocaties. Om bestuurlijke afspraken te kunnen maken en deze te kunnen vertalen in regelingen en beschikkingen zijn deze middelen bij de eerste suppletoire begroting 2025 (samenhangende met de Voorjaarsnota) opgevraagd vanuit de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën en in een realistisch uitvoerbaar kasritme toegevoegd, aan de begroting van IenW. De meerjarenraming is hieronder bijgevoegd.

| Jaar               | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | Totaal |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| Bedrag (x € 1 mln) | 25   | 100  | 150  | 300  | 450  | 550  | 475  | 250  | 150  | 50   | 2.500  |

7

**Vraag:**

Hebben zich na de 1e suppletoire begroting wijzigingen voorgedaan in de meerjarenramingen van de geplande fasering van de inzet van de vijf keer 0,5 miljard euro uit het hoofdlijnenakkoord voor infrastructurele ontsluiting van woningbouw? Zo ja, kunt u deze toelichten?

**Antwoord:**

De reeks van vijf keer € 0,5 miljard uit het Hoofdlijnenakkoord is bij 1e suppletoire begroting opgevraagd in een realistisch kasritme; zie ook het antwoord bij vraag 6. Er hebben zich na de 1e suppletoire begroting geen wijzigingen meer voorgedaan.

8

**Vraag:**

Zit de 2,5 miljard euro uit het hoofdlijnenakkoord voor infrastructurele ontsluiting van woningbouw, volledig verwerkt in subartikel 11.03.03 (Reserveringen Coalitieakkoord)? Zo nee, waar dan wel of waar dan nog meer? Kan ook worden aangegeven in welke artikelonderdelen en in welke jaren na 2030 het resterende bedrag van de 2,5 miljard is terug te vinden?

**Antwoord:**

Ja, de volledige 2,5 miljard euro voor infrastructurele ontsluiting van woningbouw uit het Hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op subartikelonderdeel 11.03.03 van het Mobiliteitsfonds. In de tabel bij antwoord 6 is weergegeven in welk ritme de 2,5 miljard euro op de begroting staat.

9

**Vraag:**

Waarom daalt in tabel 13 het projectbudget «Reservering Ontsluiting Woningbouw Regeerakkoord» van 2.541 miljoen naar 2.441 miljoen euro?

**Antwoord:**

Het verschil waarnaar gevraagd wordt betreft de kosten voor de meerjarige uitvoering en beheersing van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

In de budgettaire bijlage van het Hoofdlijnenakkoord is expliciet aangegeven dat de budgettaire reeksen inclusief uitvoeringskosten zijn. Hierbij is beschreven dat de budgetten voor de intensiveringen (inclusief uitvoeringskosten) op de Aanvullende Post zijn gereserveerd en worden overgeheveld naar de departementale begrotingen nadat concrete en doelmatige bestedingsvoorstellen zijn uitgewerkt. Voor de kosten tot en met 2040 is 4% van het budget van € 2,5 mld. gereserveerd.

Ter vergelijking, voor maatregel 8 «Herinvoeren gebruik rode diesel voor landbouw» in het Hoofdlijnenakkoord (€ 131–141 mln. per jaar) is in het akkoord bijvoorbeeld expliciet aangegeven dat de aan deze maatregel verbonden uitvoeringskosten circa € 5 mln. structureel bedragen. Dat is een vergelijkbaar percentage van circa 4%. Binnen lenW gaat het bij het programma Vrachtwagenheffing om € 30 mln. aan uitvoeringskosten op ongeveer € 640 mln. aan netto-opbrengsten, dus bijna 5%. Bij het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) wordt 6% gehanteerd.

De uitvoeringskosten worden binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit als volgt ingezet: Het is van belang dat gemeenten ondersteund worden en dat de juiste randvoorwaarden voor succesvolle uitvoering van het programma worden gecreëerd. Daarnaast is het van belang om grip te hebben en houden op de uitvoering van een belangrijk en omvangrijk programma als dat van Woningbouw en Mobiliteit. Onder deze uitvoerings- en beheersingskosten vallen kosten zoals ondersteuning van gemeenten, bijvoorbeeld door de inzet van experts bij knelpunten; inzet van Rijkswaterstaat en ProRail; monitoring van voortgang en uitkomsten; inzet van specialisten op juridisch-, financieel-, woningbouw- en mobiliteitsterrein; kosten voor rapportage, onderzoek, informeren en kennisuitwisseling; (tussentijdse) evaluatie en de kosten van het programmateam.

Met de reservering voor uitvoering en beheersing resteert nog € 2.441 mln. aan budget voor de realisatie van goed ontsloten woningen. Op de uitvraag van proposities onder de door het kabinet-Schoof beschikbaar gestelde € 2,5 mld. zijn veel goede voorstellen binnengekomen. Door het toevoegen van € 59 mln. niet belegde middelen binnen de door het kabinet Rutte beschikbaar gestelde € 7,5 mld. komt het totaal beschikbare budget voor realisatie weer uit op € 2,5 mld. en kunnen we binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit voor dit bedrag uit het Hoofdlijnenakkoord proposities honoreren.

10

**Vraag:**

Wat is bij de «Reservering Ontsluiting Woningbouw Regeerakkoord» precies de budgettaire aanpassing die wordt omschreven als «overboeking vanuit de Woningbouw Mobiliteitsprogramma middelen naar HXII voor apparaatskosten»?

**Antwoord:**

Dit betreft de mutatie, zoals ook opgenomen in tabel 69 op pagina 73 van de verdiepingsbijlage, van de € 2,5 miljard voor ontsluiting van woningbouw uit het Mobiliteitsfonds naar Hoofdstuk XII voor meerjarige kosten die gemaakt worden om bij te dragen aan het realiseren van bereikbare (nieuwe) woningen. Zie ook het antwoord op vraag 9.

**Vraag:**

In de Miljoenennota (p. 38) staat dat de loon-prijsbijstelling de komende jaren wordt ingezet voor structurele tekorten. Wat zijn de gevolgen van het niet volledig doorvoeren hiervan voor investeringen in bereikbaarheid? In welke mate kan dit leiden tot vertragingen of hogere kosten bij noodzakelijke infrastructuurprojecten? En met welk bedrag zou de begroting van het Mobiliteitsfonds toenemen als de loon-prijsbijstelling wél volledig zou worden doorgevoerd?

**Antwoord:**

In de Miljoenennota 2026 is besloten om een deel van de prijsbijstelling tranche 2026 vanaf 2028 in te houden ter dekking van structurele problematiek Rijksbreed. Het inhouden van de prijsbijstelling is in feite een korting op infrastructuur omdat de kosten van investeringen en instandhouding wel met het prijspeil meegroeien. Het ontvangen van minder prijsbijstelling betekent dat minder projecten gerealiseerd kunnen worden.

De korting heeft een structurele doorwerking op de fondsen, omdat de verplichtingen op de fondsen meerjarig vastliggen. Indicatief betekent het inhouden van 50% van de prijsbijstelling bij Voorjaarsnota 2025 en een deel bij Miljoenennota 2026, dat er tot en met 2039 (looptijd fondsen) circa 3,9 miljard euro aan prijsbijstelling wordt misgelopen op de fondsen. Om te kunnen voldoen aan de juridische verplichtingen (het compenseren van prijsstijgingen bij projecten is vaak contractueel vastgelegd) zal budget moeten worden vrijgemaakt. Dit zal leiden tot nieuwe keuzes binnen het Mobiliteitsfonds. De Kamer zal over de gevolgen van het inhouden van de prijsbijstelling bij de Voorjaarsnota 2026 worden geïnformeerd.

**Vraag:**

Waarom dalen de uitgaven ten laste van artikel 14 (Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's) de komende jaren zo sterk (van ca. 0,85 miljard in 2024 naar ca. 0,2 miljard euro per jaar vanaf 2027)?

**Antwoord:**

Deze daling van de uitgaven is in hoofdzaak het gevolg van de uitfinanciering van de «Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur» (artikel 14.03.04) en de uitfinanciering van de «Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw» (artikel 14.03.05).

Dit betreft twee regelingen waarmee onder het programma Woningbouw en Mobiliteit specifieke uitkeringen aan gemeenten worden toegekend. Deze gemeenten moeten met behulp van die middelen zorgen voor de realisatie van goed bereikbare woningen.

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 zijn budgettaire afspraken gemaakt in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit. In 2023 en 2024 zijn deze bedragen in beschikkingen aan gemeenten toegekend in de vorm van specifieke uitkeringen. Een deel van deze specifieke uitkeringen wordt in meerdere termijnen bevoorschot. In 2026 wordt het laatste voorschot voor woningbouw op korte termijn gedaan en in 2028 het laatste voorschot voor de mobiliteitspakketten. Omdat de beschikbare middelen én incidenteel waren én bij de ronde beschikkingen volledig zijn toegekend, dalen de uitgaven.

13

**Vraag:**

Betekent de «overboeking naar de beleidsbegroting HXII vanuit de Reservering Woningbouwmiddelen [...] voor de apparaatskosten voor woningbouw» dat in de jaren 2025–2031 cumulatief 100 miljoen van de 2,5 miljard euro voor infrastructurele ontsluiting van woningbouw wordt gebruikt om de apparaatskosten van het Ministerie van IenW te financieren?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 9.

14

**Vraag:**

Waaruit bestaan de «apparaatskosten voor woningbouw» die in 2025–2031 cumulatief oplopen tot 100 miljoen euro, en op welk moment zijn ze ontstaan?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 9.

15

**Vraag:**

Waarom wordt de hoofdlijnenakkoordintensivering voor infrastructurele ontsluiting van woningbouw nu deels gebruikt voor het bekostigen van apparaatskosten? Op grond van het hoofdlijnenakkoord zou toch juist fors gesneden worden in de apparaatskosten van ministeries?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 9. Deze opgave staat los van de invulling van de taakstelling uit het Hoofdlijnenakkoord op het apparaat; deze taakstelling is door IenW volledig verwerkt in de begroting 2026, zie ook het antwoord op vraag 1.

16

**Vraag:**

Was, toen afgelopen voorjaar de 2,5 miljard euro aan middelen voor de ontsluiting van woningbouwprojecten door het Ministerie van Financiën werd overgeheveld vanaf de Aanvullende Post naar de begroting van het Mobiliteitsfonds, al bekend dat 100 miljoen euro hiervan aangewend zou worden voor het financieren van apparaatskosten van het Ministerie van IenW? Is deze aanwending conform de voorwaarden van de overheveling en/of is het Ministerie van Financiën hier op enig moment akkoord mee gegaan?

**Antwoord:**

Ja, dit was bekend bij de verwerking bij Voorjaarsnota 2025. Dekking van de uitvoeringskosten is onderdeel van de voorwaarden bij het opvragen van de middelen van de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën. Zie ook het antwoord op vraag 9.

**Tabel 1 behorend bij vraag 1**

De bezuiniging op apparaatslasten vanuit het regeerprogramma op het Mobiliteitsfonds slaat neer op de volgende organisaties:

| Organisatie:    | Bezuiniging                                   | Externe inhuur                                                                                                                                                                                         | Aantal fte                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Type functies |
|-----------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Rijkswaterstaat | 2% van het apparaats-budget 2029 <sup>1</sup> | Reductie door verambtelijking van ca. 60 fte                                                                                                                                                           | Uitgangspunt is dat het aantal directe fte toeneemt waarbij de kosten per saldo afnemen door het lagere kostenniveau ten opzichte van inhuur. Verambtelijking wordt per casus beoordeeld. Reeds doorgevoerde zaken betreft o.a. IT-beheer van applicaties, Incident-management en expertise op Cybersecurity. |               |
| ProRail         | 2,5% van het apparaats-budget 2029            | De taakstelling van ProRail is tot nu toe alleen begrotingstechnisch verwerkt bij de Voorjaarsnota 2025. De verdere invulling van de taakstelling is nog onderwerp van gesprek tussen ProRail en IenW. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |               |

<sup>1</sup> RWS realiseert deze bezuiniging door vloerenreductie (vermindering kantooroppervlak), bezuinigingen op materiele kosten en de verambtelijking van ca. 60 fte.