



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Postbus 2018
2500 EA Den Haag

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2026/114668

Uw kenmerk

36 945-XII

Bijlage(n)

1

Datum 30 juni 2026
Betreft Inbreng op het verslag schriftelijk overleg Verantwoording 2025
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Geachte voorzitter,

Op 19 juni heeft de Kamer ons de inbreng gestuurd voor het schriftelijk overleg voor de verantwoording van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het jaar 2025. Bij deze brief ontvangt u de antwoorden op de gestelde vragen van de rapporteur en de verschillende fracties.

Waar dit inhoudelijk voor de hand ligt zijn de vragen per onderwerp in samenhang beantwoord.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 945)
Antwoorden op de vragen gesteld in het Schriftelijk overleg

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

1. Financieel beeld Mobiliteitsfonds en Deltafonds

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen wat de verwachtingen zijn voor de realisatie van de fondsbegrotingen voor de komende jaren en hoe er voor wordt gezorgd dat de volgende begrotingen wel realistisch worden geraamd.

De leden van de VVD fractie zijn ook benieuwd naar de ontwikkeling op het realistisch begrotingsramen en vragen zich af:

- *welke lessen hieruit worden getrokken voor toekomstige begrotingen.*
- *Welke stappen worden gezet om de voorspelbaarheid van uitgaven verder te verbeteren.*

Vooropgesteld staat dat het doel van IenW altijd is om een zo realistisch mogelijke begroting aan de Kamer te presenteren. Elk begrotingsmoment wordt dus ook benut om de ramingen en programmering op de begrotingsfondsen bij te stellen. Dit neemt echter niet weg dat de praktijk soms weerbarstiger is dan de ramingen op papier doen vermoeden.

De realisaties van de investeringsuitgaven op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zijn afhankelijk van diverse externe factoren, waaronder de beschikbaarheid van personeel en materialen, vergunningprocedures, stikstofbeperkingen en ontwikkelingen in de markt. Deze factoren kunnen invloed hebben op het tempo waarin projecten worden voorbereid en uitgevoerd.

Ook de kabinetsbesluitvorming (bij Voorjaarsnota of met de Miljoenennota) is hierop van invloed.

Het ministerie van IenW streeft er in alle gevallen naar om zo accuraat mogelijk te ramen en te programmeren, met de kennis die op dat moment voorhanden is. Instrumenten als overprogrammering en kasschuiven blijft IenW hanteren om de begroting zo stabiel en realistisch mogelijk te houden, de productie in de buitenwereld op stoom te houden en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat zo min mogelijk middelen op de plank blijven liggen.

De afgelopen jaren hebben zich daarom op verschillende begrotingsmomenten verschuivingen voorgedaan op de begrotingsfondsen. Deze verschuivingen hingen veelal samen met vertragingen in de uitvoering van projecten en programma's als gevolg van bovengenoemde factoren. Bij de Voorjaarsnota 2025 is daarnaast, in het kader van een pilot met het Ministerie van Financiën, de overprogrammering verhoogd om, na jaren van voordelige saldi, te bezien of dit leidt tot betere uitputtingscijfers en daarmee tot een realistischere en robuustere begroting. Bij deze pilot is geen sprake geweest van het remmen in productie. Oftewel: de productie werd op stoom gehouden en er is niets met opzet vertraagd. Het op stoom houden van de productie lukt steeds beter, want in de kern is de realisatie en daarmee de productie in de buitenwereld, de

afgelopen jaren flink gestegen op de begrotingsfondsen: van € 7,5 miljard in 2020 naar € 11,7 miljard in 2025.

Wel is te zien dat vanaf 2030 de budgetten op de fondsen sterk aflopen. Vanuit het coalitieakkoord zijn incidenteel en structureel extra middelen voor infrastructuur beschikbaar gekomen. Het doel van IenW is om deze productie zo stabiel en zo hoog mogelijk te houden, binnen de grenzen van de begroting.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

IenW heeft hier van geleerd dat zodra productie goed op stoom komt, overprogrammering een instrument is dat je gedoseerd in moet zetten. Daarom werken we ook naar een stabiel en lager niveau van overprogrammering toe. Om nieuwe overuitputting te voorkomen en de begroting in een stabiel ritme te plaatsen wordt kasbudget naar 2026 en 2027 geschoven. Daarnaast schuift het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een deel van de programmering uit beide jaren door naar latere jaren. Hiermee sluiten budget en programmering beter op elkaar aan en wordt de overprogrammering stapsgewijs weer afgebouwd tot een beheersbaar niveau. Het effect hiervan blijven we monitoren, zodat we kunnen leren en steeds tot een betrouwbaarder begroting komen.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:

- *Of er in 2025 minder werk is verricht tegen hogere prijzen, zowel ten opzichte van 2024 als van de ontwerpbegroting 2025.*
- *In hoeverre de lagere ontwerpbegroting voor het Mobiliteitsfonds in 2025 een dempend effect heeft gehad op de uitvoering van infrastructurele werkzaamheden.*
- *Een overzicht van de prijsstijgingen in 2025 (zowel excessief als regulier) per artikel.*
- *In hoeverre de ingehouden prijsbijstellingen in 2025 en 2026 een probleem vormen voor de uitvoering.*

De infrastructurele werkzaamheden die bij Ontwerpbegroting 2025 gepland waren, zijn in 2025 ondanks het optreden van excessieve prijsstijgingen conform programmering voortgezet. De projectkosten pakten hierdoor in 2025 in de praktijk veelal hoger uit dan bij het opstellen van de ontwerpbegroting van 2025 was voorzien. De dekking voor de excessieve prijsstijgingen kwam uit de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) van het MF. Hierdoor hoefden er niet direct concrete projecten te worden stopgezet. De afgelopen jaren zijn ProRail en Rijkswaterstaat maar deels gecompenseerd vanuit de loon- en prijsbijstelling (IBOI) voor de extra kosten die worden gemaakt als gevolg van prijsstijgingen, en deels moesten de extra kosten opgevangen worden binnen de fondsen. Daarmee is zo veel mogelijk voorkomen dat noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld of afgesteld door deze prijsstijgingen.

In die zin is er dus ook niet minder werk verricht dan oorspronkelijk voorzien. Wel heeft het inhouden van de prijsbijstelling een nadelig effect: hierdoor is er minder financiële ruimte voor toekomstig beleid en worden de mogelijkheden om binnen het MF

toekomstige financiële tegenvallers te kunnen opvangen hiermee beperkt. Het inhouden van prijsbijstellingen heeft effect op de instandhouding; de budgettaire spanning op exploitatie en onderhoud wordt hierdoor vergroot.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

In de eerste suppletoire begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds is in paragraaf 2.1 'Overzicht belangrijke uitgaven en ontvangstenmutaties' per begrotingsartikel een overzicht opgenomen van de meerjarige budgettaire gevolgen van excessieve prijsstijgingen binnen het Mobiliteitsfonds. Deze bedragen zijn binnen het Mobiliteitsfonds ingepast waarbij de middelen op de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) als dekkingsbron diende. Hieronder is de tabel nogmaals per artikel gepresenteerd.

Excessieve prijsstijgingen (bedragen x € 1 miljoen)		2025	Totaal 2025-2038
		Artikel 12	121
	Artikel 13	384	564
	Artikel 15	23	114
	Artikel 17	0	124
	Totaal	528	1.368

De rapporteurs De Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen:

- *In hoeverre de lagere aangegane verplichtingen op de fondsbegrotingen samenhangen met uitvoeringscapaciteit, vergunningverlening, marktomstandigheden of andere factoren.*
- *Of de lagere verplichtingen naar verwachting leiden tot vertraging van projecten of onderhoudsopgaven en zo ja, welke gevolgen heeft dit voor de bereikbaarheid en de instandhouding van de infrastructuur.*
- *Of deze afwijkingen doorwerken in de programmering en uitvoering van waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen.*

Op de fondsen is sprake van saldowerking, een voordelig (verplichtingen)saldo loopt door naar het volgend jaar, zodat de budgetten beschikbaar blijven voor het project. De werkzaamheden blijven binnen de voorziene uitvoeringsperioden vallen. De reden voor deze systematiek is dat het volgens planning kunnen uitvoeren van infrastructuurprojecten afhankelijk is van vele factoren en er daarom sprake van vertraging kan zijn in de uitvoering. Door saldowerking komt de bereikbaarheid niet in het geding en blijft de instandhouding van het netwerk op het vereiste niveau om veiligheid en betrouwbaarheid te waarborgen. Dit geldt ook voor de programmering en uitvoering van waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen.

Vertragingen zijn nooit fijn en altijd het gevolg van verschillende omstandigheden. Een project vertragen is de laatste keuze, er wordt altijd eerst gekeken of redelijke alternatieven mogelijk zijn. Indien dit niet het geval is, dan kan een vertraging inderdaad wel leiden tot verminderde bereikbaarheid (o.a. door beperkende maatregelen), bijvoorbeeld als dit nodig is met het oog op veiligheid. In de programmering van RWS en ProRail vindt altijd prioritering plaats, waarbij bereikbaarheid een belangrijk afwegcriterium is.

Bij de slotwetmutaties zijn er op het Mobiliteitsfonds inderdaad € 1,6 miljard minder verplichtingen gerealiseerd ten opzichte van het beschikbare kader bij de tweede supplettoire begroting van september 2025. Dit voordelig verplichtingsaldo in 2025 is primair het gevolg geweest van een technische wijziging bij de verplichtingen op artikel 12 'Hoofdwegennet'.

De verlaging hangt samen met het DBFM-contract voor het project de ViA15. Bij de tweede supplettoire begroting 2025 is namelijk het verplichtingenbudget opgehoogd om de financial close, die in december plaatsvond op dit DBFM-project, te kunnen sluiten. In december (na de financial close) werd de laatste financiële informatie gepresenteerd (o.a. rentepercentage). Dit heeft tot een technische wijziging van het verplichtingenbudget geleid (€ 1,1 miljard lagere verplichtingenrealisatie). De omzetting van het DBFM-contract ViA15 is verwerkt met bij de Voorjaarsnota 2026. Bij dit project is dus geen sprake geweest van een gebrek aan uitvoeringscapaciteit.

Het overige deel van het voordelig verplichtingsaldo zit op artikel 13 'Spoorwegen'. Bij het project 'Spoor Zuid-Nederland' is er sprake geweest van een tegenvaller in de uitvoering, waardoor het budget niet volledig is beschikt in 2025. Daarnaast is bij Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor de definitieve subsidieaanvraag van ProRail voor 2026 circa € 72 miljoen lager uitgekomen dan de conceptaanvraag. Deze verlaging hangt samen met een interne maakbaarheidstoets binnen ProRail, waarbij activiteiten na deze toets alsnog naar latere jaren zijn verschoven. Dit deel van het voordelig verplichtingsaldo is wel gerelateerd aan het gebrek aan uitvoeringscapaciteit bij ProRail.

Op het Deltafonds (DF) is er op de verplichtingen sprake van een relatief klein voordelig saldo van € 12 miljoen. Een deel van dit voordelig saldo is gerelateerd aan capaciteitsgebrek zoals bij vernieuwing en de kaderrichtlijn water.

De leden van de VVD fractie vragen welke ontwikkelingen ten grondslag liggen aan de hogere realisatie van de fondsen in het bijzonder bij artikel 1 (Waterveiligheid) en artikel 13 (Spoorwegen).

De leden merken terecht op dat de uitgavenrealisatie op het Mobiliteitsfonds in 2025 circa € 420 miljoen hoger uitvalt dan geraamd was bij de Ontwerpbegroting 2025. Deze hogere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door de hogere uitgavenrealisatie binnen artikel 13 (Spoorwegen).

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

Het grootste deel van hogere realisatie betreft de instandhouding van de Spoorwegen. In 2025 hebben zich excessieve prijsstijgingen voorgedaan bij de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van spoorinfrastructuur. Deze prijsontwikkeling hangt mede samen met het uiteenlopen van de GWW-index en de IBOI-index in de afgelopen jaren. Om de continuïteit van de instandhoudingsopgave te waarborgen, is in 2025 € 384 miljoen toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten vanuit de generieke investeringsruimte. Daarnaast is sprake van hogere uitgaven binnen het aanlegprogramma Behandelen en Opstellen (B&O). Het projectbudget is met € 17,3 miljoen verhoogd ten opzichte van de oorspronkelijke begroting als gevolg van een uitbreiding van de projectscope. Deze uitbreiding is noodzakelijk om de TEN-T-corridor tussen de Rotterdamse haven en Bad Bentheim beter geschikt te maken voor goederenvervoer per spoor. In dat kader wordt bij Rotterdam Noord een goederenwachtspoor van 740 meter gerealiseerd, zodat goederentreinen van 740 meter lengte op deze corridor kunnen worden gefaciliteerd. De hogere uitgaven op artikel 13 verklaren daarmee het merendeel van de hogere uitgavenrealisatie op het Mobiliteitsfonds in 2025. De uitgavenrealisatie op artikel 1 (Waterveiligheid) heeft te maken met het Deltafonds. De totale uitgavenrealisatie op het Deltafonds in 2025 is circa € 315 miljoen hoger dan geraamd was bij Ontwerpbegroting 2025. De hogere realisatie heeft tal van oorzaken waarvan de belangrijkste zijn het tot realisatie komen van de overprogrammering (dus minder vertraging dan ingeschat was bij projecten) op dit artikel en hogere uitgaven voor het hoogwaterbeschermingsprogramma.

De leden van de VVD fractie vragen om een overzicht van de prijsstijgingen per artikel en toe te lichten of in 2025 daadwerkelijk minder werk verricht is tegen hogere prijzen en indien dit zo is, wat dit betekent voor de toekomstige begrotingen en de toekomstige realisatie van de onderhoudsopgaven waar de Nederlandse infrastructuur voor staat.

In de eerste suppletoire begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds is in paragraaf 2.1 'Overzicht belangrijke uitgaven en ontvangstenmutaties' per begrotingsartikel een overzicht opgenomen van de meerjarige budgettaire gevolgen van excessieve prijsstijgingen binnen het Mobiliteitsfonds. Deze bedragen zijn binnen het MF ingepast waarbij de middelen op de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) als dekkingsbron diende. Hieronder is de tabel nogmaals per artikel gepresenteerd. Omdat de dekking uit de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) van het MF kwam, hoefden er niet direct concrete projecten te worden stopgezet. In die zin is er dus

ook niet minder werk verricht dan oorspronkelijk voorzien. Wel geldt dat de financiële ruimte voor toekomstig beleid verminderd is door het optreden van excessieve prijsstijgingen. Ditzelfde geldt voor de mogelijkheden om binnen het MF toekomstige financiële tegenvallers te kunnen opvangen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

Excessieve prijsstijgingen (bedragen x € 1 miljoen)		2025	Totaal 2025-2038
		Artikel 12	121
	Artikel 13	384	564
	Artikel 15	23	114
	Artikel 17	0	124
	Totaal	528	1.368

De leden van de VVD fractie vragen naar aanleiding van de overuitputting bij de uitgaven van het Deltafonds en onderuitputting op de verplichtingen:

- *Hoe dit zich verhoudt tot de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (Hwbp) en de doelen voor waterveiligheid en waterkwaliteit.*
- *In hoeverre de onderuitputting bij het aangaan van verplichtingen doorwerkt in vertragingen in de uitvoering*

Zoals bij de voorgaande vraag is geantwoord leidt de lagere realisatie niet tot vertraging in de projecten die van belang zijn voor de programmering en uitvoering van het hoogwaterbeschermingsprogramma, waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen.

2. Instandhouding van infrastructuur

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:

- *In hoeverre de hogere uitgaven voor Instandhouding op de netwerken van RWS worden veroorzaakt door de prijsstijgingen en in hoeverre door meer werkzaamheden.*
- *Bij welk deel van het uitgestelde en achterstallige onderhoud in 2025 sprake was van gepland uitstel om werkzaamheden te combineren en/of hinder te verminderen.*

Bij het duiden van hogere uitgaven is het inderdaad nuttig om onderscheid te maken tussen prijseffecten en daadwerkelijke toename in werkzaamheden. RWS is bezig dit inzicht in beeld te brengen naar aanleiding van de toezegging in de Kamerbrief Rapportages Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail 2024 (Kamerstukken 36 410-A, nr. 19). De insteek is om binnen de totale toename in uitgaven indicatief aan te geven welk deel hiervan het gevolg is van prijsstijgingen, waarbij we de GWW-index over

diezelfde periode, zoals vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), zullen hanteren als percentage dat de prijzen gestegen zijn. De Kamer wordt hier op een later moment nader over geïnformeerd via een separate brief.

In 2025 was bij circa 20% van het uitgestelde en achterstallige onderhoud sprake van bewust gepland uitstel. Dit uitstel vond plaats met het doel om werkzaamheden te combineren met andere projecten of onderhoudsmaatregelen, en om de hinder voor gebruikers van de infrastructuur te beperken.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen of in de begrotingen, jaarverslagen en de staat van de infrastructuur indicatoren kunnen worden opgenomen over de gevolgen van ongeplande werkzaamheden, storingen en gebruiksbeperkingen door uitgesteld en achterstallig onderhoud op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en de spoorwegen, bijvoorbeeld uitgedrukt in verliesuren voor voertuigen, scheepvaart en reizigers.

Rijkswaterstaat rapporteert jaarlijks over de filedruk op de Nederlandse snelwegen in de Rapportage Rijkswegennet. Daarnaast wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van een indicator voor de bereikbaarheid op het hoofdvaarwegennet. Deze indicator kan bijdragen aan een beter begrip van de gevolgen van ongeplande werkzaamheden, storingen en gebruiksbeperkingen op dit netwerk.

Er is bij ProRail, op enkele plekken op de Havenspoorlijn na, geen sprake van achterstallig onderhoud. Voor het aanpakken van de achterstanden op de Havenspoorlijn is het programma Zee-Zevenaar ingericht.

Zowel de Staat van de Infrastructuur als de (half)jaarverslagen van ProRail rapporteren over de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur. Dit gebeurt onder andere via de KPI Impactvolle storingen en indicatoren op het gebied van de technische betrouwbaarheid van de verschillende spoorssystemen. Verder wordt ook in het jaarverslag van IenW een selectie van indicatoren over de betrouwbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur opgenomen.

IenW werkt momenteel aan de nieuwe beheerconcessie van ProRail, deze gaat in op 1 januari 2029. Ook in de nieuwe beheerconcessie beoogt IenW deze inzichten over betrouwbaarheid en beschikbaarheid te borgen.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen wat er wordt gedaan om overlast en hinder van werkzaamheden op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en spoor te beperken en of hier voldoende oog voor is.

Hinder wordt structureel en zoveel mogelijk integraal meegewogen in de realisatie van de instandhoudingsopgave. Rijkswaterstaat maakt bij de uitvoering van werkzaamheden gebruik van de Hinderaanpak. De Hinderaanpak is gebaseerd op: slim plannen, slim bouwen en slim reizen. ProRail houdt bij de meerjarige programmering van werkzaamheden op het hoofdspoorwegennet zo veel mogelijk rekening met beperking

van herhaaldelijke hinder voor reizigers en goederenvervoerders op specifieke lijnen en in regio's.

Rijkswaterstaat en ProRail spannen zich daarnaast gezamenlijk in om de werkzaamheden zorgvuldig en veelvuldig met elkaar af te stemmen, zowel op landelijk als op regionaal niveau. Rijkswaterstaat en ProRail blijven werken aan verbetering van de afstemming van werkzaamheden.

Daarnaast werken Rijkswaterstaat en ProRail in verschillende regio's samen met de decentrale infrabeheerders zoals provincies en gemeenten in regionale bereikbaarheidsorganisaties, zoals Groningen Bereikbaar, GoedOpWeg in Utrecht en Zuid-Holland Bereikbaar. Dit is gericht op het structureel dempen van hinder door werkzaamheden en het is gericht op structurele reizigersgedragsverandering. We blijven de hinderaanpak verbeteren. Zo is er een externe evaluatie uitgevoerd naar de werking van de hinderaanpak op de Rijkswaterstaat-netwerken in de praktijk. De conclusies en aanbevelingen van deze evaluatie worden betrokken in de actualisatie van de beleidslijn voor hinder. Over de uitkomsten van de evaluatie wordt de Kamer in de tweede helft van 2026 geïnformeerd.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen of de problemen bij de Hartelsluis en de Maeslantkering inmiddels zijn opgelost en indien dat niet het geval is wanneer deze stormvloedkeringen weer zullen voldoen aan de faalkanseisen.

Op peildatum oktober 2025 voldeed de Hartelkering niet aan de faalkanseis. Momenteel voldoet de Hartelkering weer aan de faalkanseis door het treffen van een beheersmaatregel: de scheepvaartsluis is dichtgezet en wordt alleen geopend als het vanuit het optiek van waterveiligheid kan.

Bij de Maeslantkering is sprake van een niet-robuste situatie waarbij de kering op dit moment niet aan de faalkanseis voldoet. In 2024 voldeed de kering eerder niet en na de peildatum in oktober 2025 bleek de kering opnieuw niet aan de faalkanseis te voldoen. RWS blijft onderhoud uitvoeren en treft zo nodig beheersmaatregelen. De robuuste oplossing om weer aan de faalkanseis te voldoen is de vervanging van het bedienings- en besturingssysteem van de kering. Hiervoor is Rijkswaterstaat bezig met de voorbereidingen voor een inkoopplan. Het inkoopplan wordt in 2026 afgerond.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:

- *In hoeverre de sterke stijging van het aantal impactvolle verstoringen op het spoor werd veroorzaakt door uitgesteld en achterstallig onderhoud.*
- *Welke verbetering bereikt kan worden met het beter richten van onderhoud op storingsgevoelige en kritische assets.*
- *Waarom voor het spoor niet meer wordt gerapporteerd over de kernprestatieindicator reizigerspunctualiteit op de HSL-Zuid?*

In het verlengde vragen de leden van de VVD fractie of er inmiddels, een halfjaar na de waarschuwing van ProRail dat zij de komende anderhalf jaar deze KPI niet zal halen, meer zicht is op hoe ProRail het been bij gaat trekken.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

Er is bij ProRail, op enkele plekken op de Havenspoorlijn na, geen sprake van achterstallig onderhoud. Voor het aanpakken van de achterstanden op de Havenspoorlijn is het programma Zee-Zevenaar ingericht. Ook voert ProRail in het kader van de toegenomen impactvolle storingen maatregelen uit om kwetsbare plekken in de infrastructuur (versneld) aan te pakken. Voorbeelden zijn het herstellen van dunne plekken in de bovenleiding en het verbeteren van de spoorligging op bepaalde trajecten. ProRail verwacht dat deze maatregelen het aantal impactvolle storingen terugdringt. Prestatiesturing zoals deze geregeld is, stuurt op het behalen van een landelijk gemiddelde. Omdat de HSL integraal onderdeel uitmaakt van het gehele netwerk is er gekozen om de specifieke HSL prestatie-indicatoren in de nieuwe concessie te laten vervallen. Daar staat tegenover dat NS onder de nieuwe concessie wel aangescherpte afspraken heeft over o.a. het geven van kwalitatieve toelichting over de tien slechtst presterende reisrelaties op het gebied van de reizigerspunctualiteit. Als de HSL-Zuid daaronder valt, zal uit die kwalitatieve toelichting blijken hoe er op de HSL-Zuid gepresteerd wordt.

Naar aanleiding van de toename in het aantal impactvolle storingen voert ProRail een intern verbeterprogramma uit. Onderdeel hiervan is een tiental maatregelen waarbij kwetsbare plekken in de infrastructuur (versneld) aangepakt worden. Voorbeelden van maatregelen zijn het aanpakken van dunne plekken in de bovenleiding en het herstellen van de spoorligging op bepaalde trajecten. ProRail onderzoekt daarnaast hoe de contracten voor dagelijks onderhoud verbeterd kunnen worden.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:

- *Welke actuele inzichten er zijn over de omvang van de budgettekorten voor instandhouding van de infrastructuur voor de periode 2025-2039, aanvullend op de cijfers die de Algemene Rekenkamer rapporteert en of de budgettekorten zijn gegroeid ten opzichte van 2024.*
- *Bij de afwegingen en keuzes die worden gemaakt in het kader van de prioritering van de opgaven ook kan worden aangegeven welke beleidsmatige en politieke overwegingen daarnaast zijn meegenomen.*
- *Of deze beleidsmatige en politieke overwegingen kunnen worden opgenomen in het afwegingskader dat momenteel in ontwikkeling is.*

De cijfers over de omvang van de budgettekorten voor instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken dateren uit 2024 en de toenmalige externe validatie. In 2026 vindt een actualisatie en externe validatie op de cijfers van de RWS-netwerken plaats. Voor ProRail geldt dat de gemelde cijfers dateren uit 2025. In 2027 worden de cijfers voor spoor geactualiseerd en gevalideerd.

In de actualisatie voor RWS worden recente ontwikkelingen in de instandhoudingsopgave meegenomen, waaronder de kosten voor correctieve en levensduurverlengende maatregelen als gevolg van uitgesteld onderhoud en uitgestelde vernieuwing op de RWS-netwerken. Tegelijkertijd stelt het coalitieakkoord incidentele en structurele middelen beschikbaar voor de instandhouding van de netwerken en vindt er een herprioritering plaats voor de infrastructurele opgaven van IenW. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de budgettekorten voor instandhouding. Uit de actualisaties zal blijken of de tekorten gegroeid zijn ten opzichte van 2024.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

M.b.t. ProRail heeft de Algemene Rekenkamer op 20 mei jl. de resultaten van het verantwoordingsonderzoek 2025 voor de beleidsbegroting IenW (H.XII), het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds gepubliceerd. Daarin is te zien dat de tekorten op MF artikel 13.02 instandhouding spoor zijn toegenomen van 1,8 mld. over de periode 2024 t/m 2038 naar 2,9 mld. voor de periode 2025 t/m 2039. In de technische briefing over instandhouding van december 2025 is aangegeven dat er voor ProRail sprake is van een bredere opgave als ook de tekorten op de HSL-Zuid, ERTMS, TEN-T en de instandhouding van de Nedersaksenlijn meetellen. Samen met het tekort op begrotingsartikel MF 13.02 telt dit voor ProRail op tot ca. 20 mld.

De criteria in het afweegkader zijn mede gebaseerd op de diverse moties die vanuit de Kamer zijn ingediend. In de Kamerbrief "Afweegproces prioritering en perspectief" van 19 juni jl. (Kamerstuk 36 800–XII, nr. 39) is aangegeven wat deze criteria zijn. Het gesprek daarover heeft plaatsgevonden tijdens het debat Strategische Keuzes Bereikbaarheid op 23 juni jl. Op basis van het afweegkader wordt een prioritering gemaakt. De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over het voorlopige (eind)beeld van de prioritering. De beleidsmatige en politieke overwegingen hebben een plek in het afweegkader, zoals ook toegelicht in het vorige antwoord.

3. Openbaar vervoer

De leden van de PRO fractie vragen:

- *Wat er concreet is uitgewerkt om het Nederlandse spoornetwerk (vijf treinstations) beter aan te laten sluiten op hogesnelheidslijnen.*
- *Naar een stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen moties die ingediend zijn tijdens het notaoverleg d.d. 22 september 2025 over de initiatiefnota van het lid Koekkoek (Alle Seinen op Groen).*

Op 4 november jl. is een analyse voor internationaal reizigersvervoer per spoor gedeeld, waar studies zijn gedeeld met de Tweede Kamer in voorbereiding op een ambitie voor dit thema (zie Kamerstukken 29984, nr. 1266). De studies gaan onder meer in op uitdagingen voor specifieke corridors en verbindingen, nachttreinen en de samenwerking met de Europese Commissie en andere lidstaten. Vanwege het feit dat op

dat moment van verzenden het kabinet demissionair was, is ook aangegeven keuzes hiervoor te laten aan een nieuwe regering. In de analyse is wel de link benoemd met de relevante moties. In het commissiedebat Spoor van 17 juni jl. heeft de staatssecretaris toegezegd na de zomer te komen met een uitwerking van haar ambities voor internationaal reizigersvervoer per spoor, waarin het merendeel van de bedoelde moties definitief wordt uitgewerkt.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

In de context van de motie van het lid Kröger c.s. (Kamerstukken 36563, nr. 8) is het relevant te wijzen op de voorstellen, die de Europese Commissie op 13 mei jl. heeft uitgebracht. Deze beogen mede om het voor reizigers mogelijk te maken eerder (5 maanden voor de treinreis) hun treintickets te kunnen boeken. Op 19 juni 2026 is het BNC-fiche met de Nederlandse inzet aan de Tweede Kamer aangeboden. Nederland staat positief tegenover dit voorstel, maar ziet wel aandachtspunten voor de handhaving en uitvoerbaarheid.

Volledigheidshalve kan worden gemeld dat moties 365653, nr. 11 en 12, reeds zijn afgedaan met de brief aan de Tweede Kamer van 2 juni jl. (zie: Kamerstukken 29984, nr. 1288).

4. Evaluaties en informatiewaarde

De rapporteurs De Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen wat de minister concreet gaat doen om te zorgen dat de periodieke rapportages bij IenW bruikbare aanbevelingen gaan opleveren over het beleid zelf, en niet alleen over de doelformulering, indicatoren of de programmering en methodiek van evaluaties.

Periodieke rapportages worden doorgaans uitgevoerd door een onafhankelijk extern onderzoeksbureau dat een synthese maakt van beschikbare evaluaties, onderzoeken en andere relevante informatie. Daarbij wordt expliciet gevraagd om, waar de beschikbare kennisbasis dat toelaat, aanbevelingen te formuleren die betrekking hebben op het beleid zelf. In de opdrachtverlening aan onderzoeksbureaus wordt blijvend aandacht gevraagd voor het analyseren van de werking, effectiviteit en doelmatigheid van beleid, zodat rapportages niet uitsluitend gericht zijn op doelen, indicatoren of de kwaliteit van de evaluatieprogrammering. De begeleidingsgroep bespreekt gedurende het proces de onderzoeksvragen, bevindingen en aanbevelingen, met bijzondere aandacht voor de beleidsmatige relevantie, uitvoerbaarheid en bruikbaarheid daarvan. Tegelijkertijd blijft de kwaliteit van aanbevelingen afhankelijk van de beschikbare evaluaties en onderliggende data. Daarom wordt ook ingezet op het versterken van de evaluatiebasis, zodat toekomstige synthese-evaluaties meer aanknopingspunten bieden voor conclusies over het beleid zelf. De Kamer wordt jaarlijks meegenomen in de programmering van evaluaties door middel van de Strategische Evaluatie Agenda. Er kan niet gegarandeerd worden dat elke periodieke rapportage tot vergaande beleidsaanbevelingen leidt. Wel

wordt steeds nagegaan welke conclusies en lessen voor het beleid mogelijk zijn. Jaarlijks wordt in de "opvolgingsbrief periodieke evaluaties" de Kamer hierover geïnformeerd.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen hoe de minister zijn inspanningsverplichting gaat invullen om de samenhang tussen beleidsdoelen en instrumenten inzichtelijk te maken met duidelijke beleidstheorieën.

Bij beleidsontwikkeling en evaluaties wordt expliciet een beleidstheorie opgesteld waarin doelen, instrumenten en veronderstelde werking in samenhang worden uitgewerkt. Daarbij bestaat sinds 2023 de verplichting om het Beleidskompas te gebruiken. In beleidsateliers met stakeholders wordt de beleidsopgave verder geconcretiseerd en uitgewerkt, terwijl een beleidskwaliteitcommissie de kwaliteit, samenhang en onderbouwing van het proces bewaakt. De inspanningsverplichting wordt dus ingevuld door dit als vaste werkwijze te stimuleren.

De rapporteurs De Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen of de minister bereid is om de aanbeveling op te volgen om in de begroting te zorgen voor een diepere uitsplitsing op artikel 12 Mobiliteitsfonds van de uitgaven voor aanleg en onderhoud respectievelijk vernieuwing, zoals aanbevolen in de periodieke rapportage over wegen en verkeersveiligheid en of de minister hiertoe een voorstel voor een indeling doen

De aanbeveling waaraan wordt gerefereerd betreft aanbeveling 2 uit de beleidsdoorlichting. De aanbeveling luidt: "Gegeven de grote omvang van de bedragen bevelen we aan in de toekomst de verantwoording van de uitgaven op de onderdelen Aanleg en Onderhoud en vernieuwing een niveau dieper uit te splitsen."

Zowel in de begroting als in de verantwoording wordt invulling gegeven aan de verdiepende informatie voor de aanlegprojecten. In de aansluiting en toelichting op de budgettaire tabel zijn verdiepende projectoverzichten opgenomen behorende bij 12.03.01 (Aanleg), 12.03.02 (Planning en Studies) en 12.03.03 (Optimalisering gebruik). In deze overzichten zijn alle onderliggende projecten gepresenteerd en toegelicht in aansluiting op de budgetten, zoals opgenomen in de budgettaire tabel. Voor wat betreft de verdiepende informatie voor de Instandhoudingbudgetten, zoals aanbevolen in de beleidsdoorlichting, zal bij (de totstandkoming van) de Ontwerpbegroting 2027 worden bezien op welke wijze dit inzicht kan worden geboden, dan wel op welke andere wijze de informatievoorziening op het gebied van de instandhouding kan worden verhoogd.

De leden van de PRO fractie vragen of het kabinet bereid is om de begrotingsposten voor verkeersveiligheid verder uit te splitsen en te verdiepen, zodat ook beter duidelijk wordt hoe maatregelen voor verkeersveiligheid zijn verdeeld over bijvoorbeeld weginrichting, cofinanciering, gedragsmaatregelen of andere?

Het kabinet onderschrijft het belang van goed inzicht in de middelen voor verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de continue verbetering van de informatiewaarde van de begroting. Hierbij wordt het inzicht in de samenhang tussen beleidsdoelen, instrumenten en middelen versterkt, onder meer via de doelenboom en verdere doorontwikkeling van de begrotingspresentatie. In de budgettaire tabellen wordt in lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften bij ieder financieel instrument iedere bijdrage van 1 miljoen euro of meer apart gepresenteerd. Alle afzonderlijke bijdragen per financieel instrument die onder deze ondergrens vallen, dienen per financieel instrument geclusterd opgenomen te worden onder het kopje overig. Bij de toelichting op de financiële instrumenten (onderdeel E) van de Ontwerpbegroting wordt inhoudelijk ingegaan op de wijze waarop de uitgaven bijdragen aan verschillende onderdelen van verkeersveiligheid. Hierbij wordt uitleg gegeven over het “voor wie, waarvoor en voor hoeveel” van de uitgaven. Bij subsidies wordt bijvoorbeeld toegelicht dat het gaat om financiering van projecten en producten die bijdragen aan wetenschappelijk onderzoek en kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid. Bij de totstandkoming van de Ontwerpbegroting 2027 zal nadrukkelijk aandacht zijn voor de toelichting op de verschillende posten ‘overig’, waardoor de Kamer een nog vollediger beeld krijgt wie deze bedragen ontvangt en waarvoor deze bedragen worden ingezet.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen waarom de Kamer de periodieke rapportage over openbaar vervoer en spoor (verwacht tweede helft 2025) nog niet heeft ontvangen en wanneer de minister verwacht de rapportage aan de Kamer te sturen.

Vanwege de koppeling met de beleidsevaluatie Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) en Transitievergoeding (TVOV) en interne afstemming heeft het proces langer geduurd dan voorafgaand was voorzien. De periodieke rapportage en de beleidsevaluatie BVOV/TVOV inclusief de kabinetsreactie worden direct na het zomerreces aangeboden aan de Tweede Kamer.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen de minister om de verbetering van de koppeling tussen geld, prestaties en effecten in begrotingen en jaarverslagen voortvarend voort te zetten in de begroting 2027 en het jaarverslag 2026.

In de begroting 2027 en de verantwoording 2026 zal de verbetering van informatiewaarde worden gecontinueerd.

De leden van de VVD fractie vragen hoe de minister ervoor zorgt dat de toekomstige jaarverslagen meer inzicht bieden in de koppeling tussen middelen, prestaties en resultaten.

Bij de toelichting op de financiële instrumenten, zoals opgenomen in de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen, zal woordelijk worden opgenomen aan welke specifieke doelen de betreffende middelen per instrument hebben bijgedragen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

De leden van de VVD fractie vragen of de Strategische Evaluatie Agenda bij de begroting 2027 alsnog wordt aangevuld met evaluaties van spoor- en scheepvaart-infrastructuurprojecten, de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationaal Groeifonds.

De Strategische Evaluatie Agenda wordt bij de begroting 2027 aangevuld met evaluaties op het terrein van spoor- en scheepvaartinfrastructuurprojecten, de brede doeluitkering en de relevante projecten uit het Nationaal Groeifonds.

5. Verantwoordingsonderzoek

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen welke maatregelen worden genomen om het subsidiebeheer door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland te verbeteren en verdere onrechtmatigheden te voorkomen.

IenW maakt op dit moment aanvullende afspraken met RVO over de aanlevering van informatie over de uitvoering van subsidieregelingen. Onder andere is afgesproken is dat RVO periodiek verantwoordingsinformatie gaat delen. Ook worden de risico's rondom de uitvoering - waaronder risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik - breder gedeeld met en binnen het ministerie.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen welke maatregelen worden genomen om de hardnekkige onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat bij aanbestedingen op te lossen.

Het inkoopproces bij Rijkswaterstaat (RWS) is erop gericht dat de aanbestedingen overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving worden uitgevoerd. De afgelopen jaren zijn er bij RWS maatregelen ingezet voor het voorkomen van nieuwe en het oplossen van bestaande onvolkomenheden in de bedrijfsvoering. Het meerjarige verbetertraject om kwaliteit en rechtmatigheid van de inkopen en aanbestedingen te verbeteren werpt nu duidelijk zijn vruchten af. Dit heeft geresulteerd in verbetering van het inkoopbeheer bij RWS. Ook de Algemene Rekenkamer constateert deze vooruitgang. Het verbeteren van het inkoopproces en het monitoren op het inkoopproces moet verder ondersteund gaan worden door een verbeterd departementaal geautomatiseerd inkoopproces waar RWS onderdeel van is. Na enige vertraging is nu de aanbesteding voor het systeem gegund en kan gestart worden met het implementeren. In 2026 blijft de nodige (management)aandacht bestaan voor borging van de verbetermaatregelen.

6. Veiligheid op de Noordzee

De leden van de VVD fractie vragen om verduidelijking over het op te richten National Maritime Security Centre (NMSC), hoe de langlopende financiering van dit centrum ingericht kan worden en of het mogelijk zou zijn om de verantwoordelijkheid hiervoor onder de minister van Algemene Zaken te plaatsen als er onverhoopt voor de zomer geen besluit komt over de interdepartementale verantwoordelijkheden en bevoegdhedenimpasse. Daarnaast vragen zij waarom tot nu toe de impasse over de verantwoordelijkheden nog niet is opgelost. Waar zit volgens het kabinet hier de specifieke oorzaak voor deze impasse? Ook vragen deze leden wat er volgens het kabinet nodig is om de door de Algemene Rekenkamer genoemde langjarige financiering rond te krijgen. Om hoeveel geld gaat het jaarlijks en welke departementen zouden welk deel hiervoor moeten dragen?

Onder de coördinerende verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat werkt het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) aan de oprichting van een National Maritime Security Centrum (NMSC). Het NMSC zal een centrale rol vervullen tussen uitvoeringsorganisaties en private sector met als doel betere beeldopbouw en data analyse voor het versterken van de bescherming van infrastructuur op de Noordzee.

Inmiddels zijn de verantwoordelijkheden per betrokken ministerie in kaart gebracht. Verder wordt nu de exacte financiële en organisatorische capaciteit van het NMSC uitgewerkt in gezamenlijkheid met de betrokken departementen. IenW heeft voor de bescherming van de Noordzee infrastructuur n.a.v. de motie Stoffer/Grinwis structureel 5,4 mln beschikbaar gesteld. Daarnaast heeft IenW in haar aandeel voor de bescherming Noordzeeinfrastructuur op het Mobiliteitsfonds nog aanvullende middelen beschikbaar. Deze worden vrijgemaakt op het moment dat de overige betrokken departementen ook in hun aandeel voor structurele financiering hebben voorzien.

Over de verantwoordelijkheidsverdeling en de gehele structurele financiering van het NMSC en de uitvoering van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee infrastructuur wordt de Kamer zoals eerder toegezegd voor het zomerreces nader geïnformeerd.

De leden van de VVD fractie willen dat er na het reces weer een besloten technische briefing komt.

Wij hebben kennis genomen van deze wens. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan na de zomer een technische briefing verzorgen. Dit gebeurt dan in samenwerking met alle departementen die betrokken zijn bij de uitvoering van het

Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee infrastructuur: de ministeries van Justitie en Veiligheid, Defensie, Economische Zaken en Klimaat en Buitenlandse Zaken.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

De leden van de VVD fractie vragen hoe het Nederlands Offshore Ecosysteem als strategische pijler betrokken is.

Bij de uitvoering van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee infrastructuur¹ en de oprichting van het NMSC worden de verschillende sectoren, waaronder exploitanten van datakabels, gas- en olie, windmolens en elektriciteit, maar ook de maritieme maakindustrie, kennisinstututen en innovatiehubs die rond de Noordzee actief zijn intensief betrokken.

7. Kaderrichtlijn Water (KRW)

De rapporteurs de Hoop en Schutz vragen of het klopt het dat de hogere realisatie van verplichtingen in 2025 ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water (€ 56 miljoen) geheel wordt veroorzaakt doordat verplichtingenruimte uit 2024 is doorgeschoven en door hogere kosten of dat er ook extra (delen van) projecten gestart?

De hogere realisatie van verplichtingen in 2025 komt door het schuiven van verplichtingenbudget van 2024 naar 2025 en niet door hogere kosten. Er zijn enkel projecten als verplichting vastgelegd die voorzien waren en geen extra projecten. In de Jaarrapportage KRW² is de voortgang van de maatregelen tot 1 januari 2026 beschreven.

De rapporteurs de Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen welke voortgang er in 2025 is geboekt met de KRW-projecten in het Deltafonds, welke lessen er hieruit zijn te trekken en hoe deze lessen worden gebruikt om doelen in 2027 te realiseren.

Er is in de laatste jaren buiten veel werk verzet. Dat zal ook de komende jaren zo zijn. Daarbij is samenwerking en afstemming met de markt is essentieel. In 2025 is de samenwerking met de markt versterkt. Rijkswaterstaat zette een aantal forse contracten op de markt. Daarnaast is RWS de samenwerking met een private partij aangegaan voor de aanleg van een geul om de opgave op de Waal te realiseren. RWS heeft ervoor gekozen om een aantal projectbesluiten (instrumentarium onder de Omgevingswet) in procedure te brengen, zodat zoveel als mogelijk zicht blijft op tijdige realisatie. Deze aanpak wordt in 2026 en 2027 gecontinueerd.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/12/02/bijlage-3-actieplan-strategie-ter-bescherming-noordzee-infrastructuur>

² <https://open.rijkswaterstaat.nl/@305145/jaarrapportage-kaderrichtlijn-water-2025/>

In het laatste dashboard KRW, dat op 19 juni jl. met de Kamer is gedeeld (bijlage bij Kamerstukken 27625, nr. 742), is de voortgang van de maatregelen tot 1 januari 2026 beschreven. Samenvattend is er landelijk gezien sprake van een voortgaande uitvoering van SGBP3-maatregelen, waarbij een steeds groter wordend deel is gerealiseerd en een steeds kleiner wordend deel nog in uitvoering of voorbereiding is. De verwachting richting 2027 is gemengd: een deel van de maatregelen wordt tijdig gerealiseerd, maar er blijft een aandeel waarvoor tijdige realisatie niet wordt verwacht, afhankelijk van type maatregel en rapporterende waterbeheerder. Met name bij inrichtings- en ruimtelijke ordeningsmaatregelen is de verwachting van een tijdige realisatie kleiner, terwijl beheermaatregelen juist relatief vaker tijdig afgerond worden verwacht.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

Als het gaat om chemische stoffen, worden er – zoals ook beschreven in genoemde brief – diverse aanvullende maatregelen genomen. Hiermee is de verwachting dat het doelbereik voor chemische stoffen toeneemt. Als het gaat om het beperken van emissies zal het effect hiervan voor een deel pas na 2027 intreden. Bijvoorbeeld als het gaat om indirecte lozingen is landsdekkend gestart met een aanpak, deze moet echter nog verder ontwikkeld worden. Zie hiervoor ook de genoemde brief.

De leden van de VVD fractie vragen of het lukt om de projecten daadwerkelijk in 2027 af te ronden en hoever dat Nederland brengt in het doelbereik alsook de doelen op de chemische stoffen/samenstellingen van water in de diverse waterlichamen.

In de hierboven aangehaalde brief is aangegeven dat het doelbereik vorig jaar 83% was en dat de verwachting is dat dit op basis van de toestandsgegevens van dit jaar verder toe zal nemen. In het commissiedebat Water van 25 juni jl. kon de minister melden dat het doelbereik inmiddels 87% is.

8. Nationale koppen

De leden van de VVD fractie vragen of in het kader van Regeldruk een overzicht van 'nationale koppen' in alle werkvelden van IenW kan worden geïdentificeerd en worden gedeeld met de Kamer, waarbij deze koppen worden beoordelen op nut, noodzaak en effectiviteit? Ook vragen zij naar de mogelijkheden om deze nationale koppen weg te nemen of te verzachten als blijkt dat ze niet bijdragen aan het bereiken van de beleidsdoelen dan wel Nederland en haar economie qua concurrentiepositie en vestigingsklimaat benadelen.

Uit eerdere onderzoeken die zijn gedaan volgde dat het beeld dat Nederland veelvuldig nationale koppen zou plaatsen bij de implementatie van EU-richtlijnen niet juist is.³ Bij

³ Kamerstukken II 2005/06, 29 525, nr. 143. Kamerstukken II 2007/08, 29525/29826, nr. 222, bijlage III en kabinetsreactie.

die inventarisaties zijn relatief weinig nationale koppen gevonden. Een nader onderzoek naar nationale koppen in de werkvelden van IenW zal dat beeld niet veranderen.

Het uitgangspunt van het kabinet is dat er geen nieuwe nationale koppen op Europees beleid komen tenzij dit noodzakelijk is voor de implementatie, en dat bij implementatie wordt gekozen voor de implementatiewijze die de minste lasten oplegt aan de door de regeling geraakte bedrijven, zoals is opgenomen in de Aanwijzingen voor de regelgeving.⁴ Adequate uitvoeringstoetsen helpen bij zorgvuldige implementatie van wet- en regelgeving.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668

In het coalitieakkoord is aangegeven dat jaarlijks een Vereenvoudigingswet aan de Kamer wordt verstuurd met concrete voorstellen voor vereenvoudiging van bestaande wet- en regelgeving vanuit departementen, toezichthouders en uitvoeringsinstellingen. Daarbij blijft het de ambitie van het kabinet om onnodige nationale koppen op Europese regels te schrappen. Wanneer sprake is van een onnodige nationale kop op Europese regels in de IenW-werkvelden zullen wij deze in de 500-regelsaanpak aangeven. In de eerste tranche van de 500-regelsaanpak van het kabinet is IenW tot op heden overigens één van de ministeries met de meeste regeldrukreductievoorstellen voor ondernemers. De verantwoordelijkheid voor de coördinatie van de vereenvoudigingsopgave en daarmee ook voor de coördinatie van de jaarlijkse doelstelling om 500 regels te schrappen of te vereenvoudigen gaat over naar de staatssecretaris Koninkrijksrelaties en Slagvaardige Overheid. Hij zal de Kamer informeren over de bredere vereenvoudigingsaanpak.

9. Behalen van beleidsdoelen

De leden van de PRO fractie vragen een nadere reflectie van het kabinet over wat er in 2025 concreet gedaan is en welke concrete lessen meegenomen worden voor de nabije toekomst op de beleidsterreinen 'Instandhouding', 'Kaderrichtlijn Water', 'Drinkwater', 'Openbaar vervoer', 'Milieubeheer' en 'Toezicht en handhaving'

Binnen de beleidsartikelen is per specifieke doelstelling aangegeven hoe deze bijdraagt aan het bereiken van de algemene doelstelling. Hierbij is in het jaarverslag inzicht gegeven in de realisatie van de meetbare gegevens (indicatoren, kengetallen en relevante beleidsinformatie) die verbonden zijn met de doelstellingen. In de afgeleide beleidsconclusie(s) wordt aangegeven in welke mate het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten het afgelopen jaar conform de verwachtingen waren zoals opgenomen in de begroting 2025; hierbij worden de belangrijkste resultaten opgesomd. De cyclus van begroting en jaarverantwoording is mede gericht op het leren van lessen en dat betrekken bij het maken van nieuwe plannen en beleid. Zo nodig wordt dat vertaald in een bijstelling van de Begroting via de Voorjaarsnota of Najaarsnota. Onderstaand volgt een nadere reflectie op de gevraagde beleidsterreinen/onderwerpen.

⁴ Art. 9.4 en art. 9.5 Aanwijzingen voor de regelgeving.

- Instandhouding. Ook in 2025 is er met prioriteit gewerkt aan de grote instandhoudingsopgave op de infrastructurele netwerken (hoofdwegen, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersysteem en spoorwegennet). De Tweede Kamer is in juli 2025 geïnformeerd over het Meerjarenplan Instandhouding, waarmee Rijkswaterstaat de productie verhoogt naar € 3 miljard per jaar. Op basis van deze aanpak heeft RWS in 2025 de maakbaarheid verhoogd naar een niveau dat deze het financiële kader heeft overstegen. In dit jaar zijn onder meer de instandhoudingsprojecten Spoldersluis, Kooijbrug, Roer- en Swalmentunnel en de Spijkenisserbrug afgerond. Een completer overzicht van de afgeronde instandhoudingswerkzaamheden in 2025 zal in het kaartmateriaal van de Staat van de Infrastructuur worden opgenomen. Deze rapportage zal dit najaar met de Kamer worden gedeeld. ProRail is in 2025 gestart met de voorbereiding van de implementatie van het BKN spoor; een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur dat de constructieve veiligheid en betrouwbaarheid waarborgt. In 2025 heeft IenW circa € 2,1 miljard aan ProRail verstrekt voor de uitvoering van de instandhouding van de spoorwegen, waaronder groot onderhoud bij Schiphol en diverse spoorwerkzaamheden bij Groningen-Spoorzone. Van belang is om alle projectmatige werkzaamheden (ook voor ontwikkeling van het spoor) integraal te programmeren, zodat de maakbaarheid kan worden geborgd en de markt zich kan voorbereiden op het volume aan werk. ProRail maakt hiertoe een jaarlijks voortrollend Masterplan 'Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor'. Uit de Staat van de Infrastructuur is gebleken dat Rijkswaterstaat steeds meer kostbare beheersmaatregelen (en inzet van mensen en geld) moet nemen om de netwerken veilig en beschikbaar te houden. Een aanzienlijk deel van de noodzakelijke vernieuwing kan daardoor (nog) niet worden uitgevoerd. Dit leidt tot meer kosten én zet de beschikbare financiële middelen steeds verder onder druk. De urgentie om meer werkzaamheden uit te voeren is daarom groot. Ondanks de nieuwe middelen uit het coalitieakkoord, is de financiële ruimte op de fondsen ontoereikend om alle opgaven en ambities op het gebied van infrastructuur te bekostigen. Dit benadrukt het belang van het afwegproces waarin een prioritering over de gehele breedte van de infrastructurele opgaven zal plaatsvinden.
- Kaderrichtlijn Water. In de kamerbrief over de voortgang Kaderrichtlijn Water van 19 juni 2026⁵ is een reflectie gegeven op wat in 2025 is gedaan en met welke inzet het kabinet verder gaat. De daadwerkelijk inzet voor de KRW ná 2027 zal worden opgenomen in de stroomgebied-beheerplannen 2028-2033. De ontwerpplannen zullen eind dit jaar aan de Kamer worden aangeboden.

⁵ Kamerstukken 27 625, nr. 742.

- Drinkwater. In 2025 is op diverse manieren gewerkt aan het waarborgen van de drinkwatervoorziening. Zoals met de Kamer gedeeld⁶ is in 2025 zo'n 18 miljoen m³ per jaar aan aanvullende productiecapaciteit gerealiseerd. Ook zijn vanuit het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing de voorbereidende studies en werkzaamheden uitgevoerd om op 12 juni 2026 van start te kunnen gaan met de publiekscampagne 'Word geen douchebag'. Voor het garanderen van voldoende drinkwater blijven we daarmee werken aan zowel vergroten van het aanbod als beperken van de vraag. Medeoverheden roepen op dit ook te blijven doen. Daarbij laten studies⁷ zien dat er draagvlak is om maatregelen voor drinkwaterbesparing verder aan te moedigen of meer af te dwingen vanuit de overheid.
- Openbaar vervoer. Ook in 2025 heeft het kabinet zich ingespannen om het openbaar vervoer betaalbaar te houden voor iedereen. Zo is er voor gekozen om de verwachte prijsstijgingen bij NS in 2025 te dempen door incidenteel € 42 miljoen beschikbaar te stellen. Door zowel een bijdrage van NS als van het ministerie van IenW kon de verwachte prijsstijging in 2025 daardoor worden gehalveerd. Verder is er in 2025 ook besloten om de korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en vervoer terug te draaien, waardoor de korting over 2026 volledig en over 2027 deels is afgewend. Tot slot is er gewerkt aan de Onderwegpas, een kortingsproduct voor mensen met een laag inkomen. Dit is echter niet doorgegaan, omdat hierover geen akkoord met regionale vervoerders kon worden gevonden.
- Milieubeheer. Voor milieubeheer en de zorgen over bijvoorbeeld PFAS is in dit kader bij artikel 22 (gevolgen van milieurisico's) opgenomen welke acties zijn ondernomen om de uitvoering te verbeteren van het ZZS⁸-beleid en hoe is omgegaan met de Europese REACH⁹ verordening, met inbegrip van de brede Europese PFAS-restrictie. De toelating voor het op de markt brengen van zeer zorgwekkende stoffen (chemische stoffen en biociden) is in hoge mate Europees geharmoniseerd via Europese strategische kaders (zoals de Europese Green Deal) en Europese wet- en regelgeving (zoals de REACH-verordening en de Biocidenverordening). In Nederland vindt vervolgens vertaling plaats in nationale regelgeving (zoals Wet milieubeheer en Omgevingswet) met onder meer de minimalisatieplicht voor Zeer Zorgwekkende Stoffen, planvorming (Nationaal Milieubeleidsplan) en andere beleidsinstrumenten en beleidsprogramma's (zoals het Impulsprogramma Chemische Stoffen). Bij artikel 11 (gevolgen van stoffen voor waterkwaliteit) en artikel 13 (gevolgen van stoffen voor bodemkwaliteit) is nader ingegaan op PFAS. Zo is als onderdeel van

⁶ Kamerstukken 27 625, nr. 743.

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/01/28/resultaten-van-het-onderzoek-over-voldoende-drinkwater-voor-iedereen>

⁸ Zeer zorgwekkende stoffen

⁹ Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen

de bestuurlijke afspraken Bodem 2023-2030 in 2025 weer budget uitgekeerd aan gemeenten en provincies voor bodemsaneringsprojecten. Daarnaast is samen met de medeoverheden een wijziging van de beoordelingssystematiek voor PFAS-saneringen uitgewerkt en doorgevoerd in de SPUK Bodem. Hierdoor kunnen aanvragen voor saneringen geprioriteerd worden. Specifiek voor de aanpak van PFAS zijn de overheden een gezamenlijke programmatische aanpak overeengekomen, waar de focus ligt op het in beeld krijgen van PFAS-aandachtlocaties en de aanpak van locaties met de hoogste risico's. Om de bevoegde overheden te ondersteunen bij de aanpak is in maart 2025 de Handreiking Zorgplicht Onder Artikel 13 Wbb bij bodemverontreiniging met PFAS gepubliceerd. Daarnaast zijn de voorbereidingen getroffen voor een kennis- en innovatieprogramma PFAS dat 1 januari 2026 van start is gegaan. In de recente beantwoording van vragen van het lid Zalinyan over de maatschappelijke kosten van PFAS-vervuiling in Europa is tenslotte specifiek ingegaan op de aanpak van PFAS-vervuiling (kenmerk 2026Z03479).

- Toezicht en Handhaving. De ILT voerde in 2025 onder andere toezicht uit op transport, infrastructuur en milieu, bestreed georganiseerde criminaliteit en handhaafde strenge regels voor bodemkwaliteit en schadelijke emissies. Een uitgebreide toelichting van de activiteiten over 2025 staat in het jaarverslag van de ILT. Het ILT-Jaarverslag 2025 is gelijktijdig met de jaarverantwoording van IenW richting de kamer gestuurd.
- De ILT werkt aan veel verschillende onderwerpen. De inspectie moet daarom kiezen waar en hoe zij zich het beste kan inzetten. Het uitgangspunt daarbij is: zo veel mogelijk maatschappelijk effect bereiken. De IBRA (de ILT-brede risicoanalyse) is het middel om te laten zien welke onderwerpen de meeste maatschappelijke schade opleveren als de wet wordt overtreden. Zoals in het jaarverslag vermeld, kent de ILT in haar werk als toezichthouder grote uitdagingen en is zij geconfronteerd met taakstelling en stijgende kosten. Dat dwingt tot scherpe keuzes. Om binnen de begrotingskaders te blijven, ontkomt de ILT er niet aan te prioriteren binnen de taakuitvoering. Milieuschade is de grootste schadecategorie. ILT ziet daarnaast dat er vanuit de samenleving een roep is om meer inzet op milieu-onderwerpen. ILT maakt daarom keuzes om daar meer toezicht op in te zetten en minder op sectoren waar minder risico's worden gezien.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/114668