

---

Vergaderjaar 2025-2026

---

**36 800 XII** Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026

**D** **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**  
Ontvangen 22 mei 2026

1 Vraag BBB:

Met betrekking tot Hoofdstuk XII, artikel 21 (Duurzaamheid en klimaat), zouden de leden van de BBB-fractie graag willen weten welk deel van de circa € 500 miljoen die is voorzien voor klimaatmaatregelen naar beleidsontwikkeling gaat en welk deel direct zal worden ingezet voor ontwikkelingen en innovaties die de Nederlandse mobiliteit en infrastructuur verbeteren en verduurzamen.

Antwoord:

Het (meerjarige) bedrag van (circa) €500 miljoen voor Klimaatmaatregelen op Artikel 21 wordt niet herkend. In de ontwerpbegroting is in 2026 en 2028 een bedrag van circa 5,9 mln. begroot voor ontwikkeling en innovatie op infrastructuur. De inzet is toegespitst op het stimuleren van het gebruik van biobased materialen in de grond-, weg- en waterbouw in Nederland. In het Ontwerp-Meerjarenprogramma Klimaat- en Energiefonds 2027 is een additionele €10,6 miljoen toegekend voor de inzet door de Nationale Aanpak Biobased Bouwen via Artikel 21. Voor beleidsontwikkeling is in de ontwerpbegroting 2026 een bedrag van €3,3 mln. aan klimaatmiddelen begroot. Deze middelen worden ingezet voor beleidsontwikkeling op de onderwerpen plastic, recycling, infrastructuur en circulair gedrag.

Dit antwoord ontvangt u mede namens de minister van Klimaat en Groene Groei.

2 Vraag BBB:

Er is ongeveer € 300 miljoen voorzien voor omgevingsveiligheid en milieurisico's. Hoe verhouden deze uitgaven zich tot de druk op vergunningverlening voor infrastructuurprojecten? Is dit veel of weinig en neemt dit toe of af als percentage van de totale kosten? Graag ontvangen deze leden een toelichting.

Antwoord:

Het genoemde (meerjarige) bedrag van circa € 300 miljoen wordt niet herkend. Daarnaast hebben uitgaven voor omgevingsveiligheid en milieurisico's geen betrekking op de vergunningverlening voor infrastructuurprojecten en zijn zij evenmin van invloed op de druk op deze vergunningverlening. Van een (cor)relatie met de omvang, ontwikkeling of het aandeel van vergunningverleningskosten binnen de totale projectkosten is dan ook geen sprake.

### 3 Vraag BBB:

Acht de regering de ruim € 3 miljard aan bijdragen aan agentschappen (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat) voldoende om de uitvoeringscapaciteit op peil te houden? De leden van de BBB-fractie uiten graag hun zorgen over de groeiende opgave voor Rijkswaterstaat en zijn benieuwd of de regering deze bezorgdheid weg kan nemen.

#### Antwoord:

Vanuit de agentschapsbijdrage is een bedrag van jaarlijks circa 1,6 miljard euro aan apparaatsuitgaven beschikbaar voor de uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat. Hiermee heeft Rijkswaterstaat in 2025 een omzet kunnen draaien van in circa 6 miljard euro waarvan circa 3,1 miljard euro aan instandhouding (exclusief werk voor derden). Dat is ten aanzien van instandhouding een forse productiegroei ten opzichte van voorgaande jaren.

Tegelijkertijd geldt dat de opgave voor Rijkswaterstaat zelfs met het huidige apparaat niet volledig maakbaar is. De kern van de uitdaging ligt niet enkel in de personeelsomvang, maar ook in dat de beschikbare capaciteit maximaal doelmatig wordt ingezet. Rijkswaterstaat werkt daarom gericht aan het versterken van de uitvoeringskracht door onder andere; digitalisering, processtandaardisatie en de inzet op assetmanagement. En zet in op productiviteitsgroei samen met de markt, door te vereenvoudigen (bundelen van werkzaamheden en dus minder aanbesteden), langjarige contracten aan te gaan en te innoveren.

Het kabinet blijft zich inzetten om binnen de beschikbare middelen de basisuitvoering van Rijkswaterstaat te borgen, conform de aangenomen motie Stoffer/Grinwis over de uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat (motie 36800-A, nr. 51). En gegeven de omvang van de instandhoudingsopgave zijn politieke keuzes noodzakelijk over wat we wel en niet kunnen doen. IenW rondt de noodzakelijke prioritering op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds na de zomer af.

### 4 Vraag BBB:

Kan de regering aangeven welk percentage van de totale middelen binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds reeds juridisch is vastgelegd en hoeveel ruimte er nog is voor nieuw beleid richting 2026 en verder?

Antwoord:

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Deltafondslagenda is de flexnorm aangegeven. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing.

De flexnorm voor het Mobiliteitsfonds in de Ontwerpbegroting 2026 bedraagt 11% en in absolute bedragen € 16,4 miljard in de periode 2026-2039.

De flexnorm voor het Deltafonds in de Ontwerpbegroting 2026 bedraagt 14% en in absolute bedragen € 3,7 miljard in de periode 2026-2039.

Binnen de planflexibele ruimte staan al wel reserveringen van concrete MIRT-projecten en programma's. Doorgaans bevinden deze zich nog in de verkenningsfase. Planflexibele ruimte is daarmee niet hetzelfde als volledig vrije ruimte.

1 Vraag SP:

Deze leden merken op dat er geen maatregelen worden getroffen om het openbaar vervoer betaalbaar te maken. In tijden van een energiecrisis betreuren deze leden de keuze van de regering. Waarom kiest zij er niet voor om de btw op openbaar vervoer op nihil te stellen, waardoor de kosten van reizen op korte termijn met tien procent worden verlaagd?

Antwoord:

Het kabinet maakt 118 miljoen vrij voor het uitvoeren van de motie van het Tweede Kamerlid Klaver om deze zomer een eerste stap te zetten met een ticket van € 49 per maand voor de trein in de daluren voor een periode van drie maanden. De Eerste Kamer is 22 mei jl. geïnformeerd dat de staatssecretaris van IenW een beroep doet op artikel 2.27, lid twee van de Compatibiliteitswet om implementatie per 21 juni mogelijk te maken. Daarnaast vindt er op dit moment een onderzoek plaats naar de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Het kabinet informeert de Tweede Kamer op korte termijn over de stand van zaken. Binnenkort ontvangt de Tweede Kamer ook van de staatssecretaris van Financiën een brief naar aanleiding van de motie van de Tweede Kamerleden Bikker en

Flach over de uitvoerbaarheid van een btw-verlaging voor het openbaar vervoer per 1 juli<sup>1</sup>.

2 Vraag SP:

Wat is de huidige stand van zaken van de Onderwegpas? Lukt het om deze in 2026 nog in te voeren?

Antwoord:

De Tweede Kamer is op 21 november 2025 geïnformeerd dat de Onderwegpas geen onderdeel meer uitmaakt van het Sociaal Klimaatplan<sup>2</sup>. Hierover heeft ook een schriftelijk overleg met de Tweede Kamer plaatsgevonden<sup>3</sup>. De ontwikkeling van de Onderwegpas is daarna gestopt.

Tijdens het Commissiedebat Openbaar vervoer en Taxi met de Tweede Kamer heeft de staatssecretaris van IenW aangegeven het idee van de Onderwegpas wel te betrekken bij het onderzoek naar de betaalbaarheid waarnaar in het antwoord op vraag 1 van de SP wordt verwezen.

3 Vraag SP:

Ook lezen deze leden dat de korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer alsnog doorgaat in 2027. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam hebben meerdere keren gewaarschuwd voor de gevolgen voor het stadsvervoer van deze bezuiniging, zoals hogere ticketprijzen en het schrappen van buslijnen. Waarom houdt de regering vast aan deze bezuiniging?

Antwoord:

Voor 2026 heeft het vorige kabinet de korting ongedaan gemaakt. Voor 2027 heeft het kabinet met de vervoerregio's afspraken gemaakt. Afsproken is dat de korting voor een derde deel door het ministerie van IenW wordt gedragen. Ook wordt een derde deel opgevangen de vervoersregio's gedekt. En een derde deel wordt gedekt door verhoging van de tarieven en/of vermindering van het aanbod.

Tevens heeft de Tweede Kamer ingestemd met een amendement van lid Grinwis waarmee aanvullende middelen voor het openbaar vervoer beschikbaar komen. Het kabinet werkt op dit moment aan de invulling van de besteding van deze middelen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
Vincent Karremans

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 36 933, nr. 17.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 23 645, nr. 874.

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 23 645, nr. 879.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
Annet Bertram