



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
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

Kenmerk
IENW/BSK-2026/78958

Bijlage(n)
3

Datum 22 mei 2026
Betreft Aanbieding Beantwoording vragen bij de
ontwerpbegrotingen IenW (HXII) en Mobiliteitsfonds (A)

Geachte voorzitter,

Op 29 april 2026 heeft de Kamer vragen gesteld in een schriftelijk overleg over de ontwerpbegrotingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (36 800–XII) en het Mobiliteitsfonds (36 800–A).

Bijgaand ontvangt u de antwoorden op de gestelde vragen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

36 800-XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (Samenhangende met de Miljoenennota)

1	<p>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.</p>
	<p>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.</p>
2	<p>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.</p>
	<p>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.</p>
3	<p>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.</p>
	<p>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.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p>
4	<p>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?</p>
	<p>Antwoord: In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Deltafondsagenda 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
1	<p>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?</p>
	<p>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</p>

	<p>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.¹</p>
2	<p>Vraag SP: Wat is de huidige stand van zaken van de Onderwegpas? Lukt het om deze in 2026 nog in te voeren?</p>
	<p>Antwoord: De Tweede Kamer is op 21 november 2025 geïnformeerd dat de Onderwegpas geen onderdeel meer uitmaakt van het Sociaal Klimaatplan.² Hierover heeft ook een schriftelijk overleg met de Tweede Kamer plaatsgevonden.³ 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.</p>
3	<p>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?</p>
	<p>Antwoord: Voor 2026 heeft het vorige kabinet de korting ongedaan gemaakt. Voor 2027 heeft het kabinet met de vervoerregio's afspraken gemaakt. Afgesproken 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.</p>

¹ Kamerstukken II, 36 933, nr. 17.

² Kamerstukken II, 23 645, nr. 874.

³ Kamerstukken II, 23 645, nr. 879.

36 800-A Vaststelling van de begrotingsstaten van het Mobiliteitsfonds (A) voor het jaar 2026 (Samenhangende met de Miljoenennota)

1	<p>Vraag BBB:</p> <p>In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vloeien miljarden naar projecten in de Randstad, zoals het Zuidasdok, terwijl er voor cruciale regionale aders zoals de N36, de flessenhals Meppel-Zwolle en de N50 bij Kampen gevochten moet worden voor enkele miljoenen. Is de regering van mening dat de uitgaven aan infrastructuur in de regio en de Randstad voldoende in balans zijn? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord waarin ook aandacht is voor brede welvaart en het rapport 'Elke regio telt'.</p>
	<p>Antwoord:</p> <p>Vorig jaar is op verzoek van het Tweede Kamerlid Pierik uitgezocht in welke provincies de investeringen van 5 jaar MIRT-afspraken landden.¹ In totaal tellen die investeringen in de drie provincies die klassiek tot de Randstad worden gerekend (Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht met totaal circa 8 miljoen inwoners) op tot € 10,395 miljard. In de andere negen provincies (circa 10 miljoen inwoners) tellen de investeringen in die periode op tot € 10,461 miljard. Wat het Kabinet betreft is dat een billijke verdeling. Het kabinet heeft daarbij het uitgangspunt dat elke regio telt, en elke regio ook zijn eigen bereikbaarheidsopgaven heeft, juist ook vanuit het perspectief van brede welvaart.</p> <p>In de achterliggende periode is daar vanuit het Rijk uitdrukking aan gegeven in de Mobiliteitsvisie en de introductie van een bereikbaarheidspeil (zie Bereikbaarheid op Peil, 2025).² Het kabinet heeft in de op 24 april aan de Eerste Kamer verzonden Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat³ duidelijk gemaakt in deze kabinetsperiode verder voort te bouwen op de ingeslagen weg met een mobiliteitsvisie op bereikbaarheid van essentiële voorzieningen, overal in Nederland. Waarbij het nadrukkelijk de intentie is om de bereikbaarheid in de regio op peil te houden, bijvoorbeeld door vormen van publieke mobiliteit.</p> <p>Het bereikbaarheidspeil maakt het mogelijk om de ontwikkeling van bereikbaarheid in alle regio's van Nederland te gaan monitoren. Bij de toepassing hiervan is een integrale aanpak voorzien, waarbij naar alle vormen van vervoer wordt gekeken, evenals naar de locaties van relevante voorzieningen. Deze toepassing vindt gebiedsgericht plaats. De eerste stap daarbij is het opstellen van regionale bereikbaarheidsanalyses door de regionale overheden. Daarvoor is samen met de regionale bestuurlijke partners begin dit jaar een plan van aanpak vastgesteld. Op dit moment geeft het Rijk samen met de partners in alle regio's van Nederland hier uitwerking aan zodat komend jaar inzicht met betrokkenheid van de regio's inzicht ontstaat in de multimodale bereikbaarheid in elke regio. In dit overzicht is ook expliciet aandacht voor de brede welvaartsaspecten.</p>
2	<p>Vraag BBB:</p> <p>Wanneer gaat de regering aan de slag met knooppunt Hoewelaken en wordt er wel of niet versneld geïnvesteerd in de verbreding van de A28 richting Noord-Nederland? Graag ontvangen deze leden een toelichting met de afwegingen.</p>

¹ Kamerstukken II, 36 600-A, nr. 57.

² Kamerstukken II, 31 305, nr. 489.

³ Brief met kenmerk IENW-BSK-2026/77184 (Kamerstuknummer nog niet bekend).

	<p>Antwoord</p> <p>In de MIRT-brief die onlangs naar de Tweede Kamer is verstuurd, is aangegeven dat, ondanks de breed gedeelde ambitie, de randvoorwaarden nu niet kunnen worden ingevuld voor een (gefaseerde) herstart van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.⁴</p> <p>In het bij de Kamerbrief gevoegde “Plan van aanpak (Routekaart) A1/A28 Knooppunt Hoevelaken Variant 4” is aangegeven welke vervolgstappen hiervoor nodig zijn. Op dit moment is geen concrete planning voor deze vervolgstappen af te geven. Wel is afgesproken dat Rijk en regio gezamenlijk de mogelijkheden in de aanpak van de stikstofopgave verkennen. Ook verkent het Rijk welke ontwerpstappen voor A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4¹ mogelijk zijn, zodat er tijdig een ontwerp ligt dat als basis dient voor het vervolg. In de MIRT-najaarsbrief wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.</p> <p>In de scope van variant 4 is een verlenging van de spitsstrook op de A28 richting het zuiden voorzien. Een verbreding van de A28 richting het noorden zit niet in variant 4, maar maakt onderdeel uit van het oorspronkelijke OTB A1/A28 Knooppunt Hoevelaken. Daarvoor geldt eveneens dat er op dit moment geen concrete planning voor vervolgstappen afgegeven kan worden. Wel wordt een aantal kleine inframaatregelen uitgevoerd tussen Amersfoort en Hoogeveen met als doel de verkeersveiligheid en doorstroming op dit traject te verbeteren. Het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (en A1/A30 Barneveld) is ook onderdeel van de brede integrale afweging Mobiliteitsfonds/Deltafonds.</p>
3	<p>Vraag BBB:</p> <p>De BBB-fractie heeft in de Tweede Kamer in de Voorjaarsnota gestreden voor 1,9 miljard voor de Nedersaksenlijn en gezorgd dat er geld voor de Lelylijn behouden bleef. Is de regering bereid om de Lelylijn op korte termijn realistisch en gefaseerd te gaan aanleggen, te beginnen met het traject Groningen-Drachten? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.</p>
	<p>Antwoord:</p> <p>Het tracédeel Groningen-Drachten is een van de duurdere tracédelen van de Lelylijn, waarbij de kosten in het MIRT-onderzoek op circa € 4,5 miljard zijn ingeschat voor geëlektrificeerd dubbelspoor geschikt voor 200 km/u. Het gaat hier alsnog om een zeer grote investering, met weinig reizigersvoordelen. Op de Aanvullende Post is nog € 657 miljoen beschikbaar voor de Lelylijn. Voor een gefaseerde aanleg van Groningen-Drachten is daarmee - los van het antwoord op de vraag naar de wenselijkheid - ruim onvoldoende budget beschikbaar voor het starten van een verkenning alleen maar voor dit tracédeel. Het kabinet ziet echter wel het belang van dit project en zal na de zomer komen met een appreciatie van het advies van dhr. Knot over de Lelylijn.</p>
4	<p>Vraag BBB:</p> <p>In provincies als Friesland, Groningen en Drenthe dreigt een tegenvaller voor het regionale vervoer door kortingen op het studenten-ov. Op het platteland is het openbaar vervoer geen alternatief voor de auto. Hoe gaat deze regering ervoor zorgen dat er ook in de regio weer voldoende bussen of treinen rijden?</p>
	<p>Antwoord:</p> <p>In het bij antwoord 1 aangehaalde kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil van 2025 is aangegeven hoe met het instrument van het bereikbaarheidspeil de (integrale)</p>

⁴ Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 11.

	<p>bereikbaarheid van voorzieningen in beeld wordt gebracht. Een belangrijke stap hierbij is het opstellen van regionale bereikbaarheidsanalyses door de medeoverheden, met hun bevoegdheid en verantwoordelijkheden in de regionale bereikbaarheid en hun inzichten in de regionale en lokale staat van bereikbaarheid. Daarbij wordt naar alle modaliteiten gekeken. Op basis van die bereikbaarheidsanalyses kan met de regio het gesprek gevoerd worden over het na te streven niveau van multimodale bereikbaarheid en de rol van het OV daarbinnen.</p>
5	<p>Vraag BBB: De havenkade van Terschelling verkeert in slechte staat waardoor de ondernemers, de bevoorrading en de toerismesector gevaar lopen. Is de regering hiermee bekend en, zo ja, wat gaat de regering hieraan doen?</p>
	<p>Antwoord: De regering is bekend met de kadeproblematiek van Terschelling. Op 11 mei jl. is de Tweede Kamer middels een Kamerbrief (Kamerstukken II, 29 684, nr. 307) geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg tussen Rijk, provincie Fryslân en gemeente Terschelling. Zoals toegelicht in die brief, zetten Rijk en regio samen de schouders onder deze opgave. Daarom heeft de minister van IenW aan de gemeente Terschelling en de provincie Fryslân commitment uitgesproken om 50% te bekostigen. De provincie Fryslân en gemeente Terschelling bekostigen de overige 50%. De voorgenomen oplossing betreft het herinrichten van de Willem Barentszkade en het gedeeltelijk herstellen van de werkhaven. Deze oplossing heeft een levensduur van 100 jaar. De dekkingsopgave van de taakstellende rijksbijdrage loopt mee in de brede herprioritering en integrale afweging van het Mobiliteitsfonds.</p>
6	<p>Vraag BBB: Mede dankzij de BBB-fractie in de Tweede Kamer is er voldoende geld geregeld voor de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Kan de regering aangeven wanneer met dit project gestart gaat worden?</p>
	<p>Antwoord: De betrokken provincies en het Rijk werken gezamenlijk aan het actualiseren van de ramingen. De verwachting is dat er in voor de zomer 2026 hier meer duidelijkheid over is, zodat er een besluit genomen kan worden over scope, risicoverdeling, eventuele tekorten, vervolg en planning.</p>
7	<p>Vraag BBB: De totale onderhoudsachterstand bij onze infrastructuur bedraagt inmiddels circa € 34,5 miljard (bron: RWS) en neemt verder toe. Wat zijn de mogelijke gevolgen hiervan voor de lokale economie en met name de regionale landbouw- en transportsector? Graag ontvangen deze leden een toelichting.</p>
	<p>Antwoord: Het genoemde bedrag heeft geen betrekking op de omvang van de totale onderhoudsachterstand bij Rijkswaterstaat, maar op het verschil tussen de budgetbehoefte en het beschikbare budget voor de instandhouding van de</p>

	<p>Rijkswaterstaat-netwerken in de periode 2024 t/m 2038, zoals is vastgesteld door de Algemene Rekenkamer.⁵</p> <p>De totale instandhoudingsopgave is binnen de looptijd van de fondsen niet volledig uitvoerbaar en betaalbaar. Hierdoor vertragen instandhoudingswerkzaamheden, wat leidt tot een verdere toename van het uitgesteld onderhoud. Dit vergroot de kans op storingen en beperkingen op de netwerken waardoor er meer correctief en levensduurverlengend onderhoud zal moeten plaatsvinden. Dit leidt onder andere tot meer (onverwachte) hinder voor gebruikers, wat ook de regionale landbouw- en transportsector kan raken.</p> <p>Momenteel wordt er gewerkt aan het opstellen van een afweegproces op fondsniveau zoals vermeld in de Tweede Kamerbrief <i>Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds</i>.⁶ Conform de motie van het Tweede Kamerlid Boelsma-Hoekstra c.s.⁷ en de motie van het de Tweede Kamerleden Boelsma-Hoekstra en De Hoop⁸, zullen in het afweegproces respectievelijk de meekoppelende belangen op het gebied van woningbouw, regionale economie, weerbaarheid en defensie (dual use) én het brede welvaarts kader worden meegewogen. Het streven is om dit afweegproces voor de zomer van 2026 met de Tweede Kamer te delen.</p>
8	<p>Vraag BBB:</p> <p>Is er voldoende capaciteit beschikbaar voor de ambities in deze begroting? Kan de regering de plannen delen die klaarliggen om de capaciteit te vergroten?</p>
	<p>Antwoord:</p> <p>Bij Rijkswaterstaat is capaciteit binnen de afgesproken financiële kaders geen beperkende factor. Het Meerjarenplan Instandhouding⁹ schetst de meerjarige en programmatische aanpak op instandhouding, waaronder het benutten van de capaciteit bij Rijkswaterstaat en de markt. Daarnaast zet Rijkswaterstaat 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.</p> <p>Gegeven de omvang van de instandhoudingsopgave en de mogelijke apparaatstaakstellingen bij Rijkswaterstaat is het onvermijdelijk dat er keuzes moeten worden gemaakt over welke prestaties, kwaliteitsniveaus en ambities in de komende jaren houdbaar en maatschappelijk verantwoord zijn. Over de wijze waarop hier invulling aan wordt gegeven, wordt de Tweede Kamer nog geïnformeerd.</p> <p>Ook voor ProRail is capaciteit op dit moment binnen de afgesproken financiële kaders geen beperkende factor. In het Masterplan ProRail 2027-2031 presenteert ProRail haar integrale en maakbare programmering van projectmatige werkzaamheden aan het spoor en hoe daarbij rekening wordt gehouden met de beschikbare capaciteit binnen ProRail en de markt.¹⁰</p>

⁵ Kamerstukken II, 36 740-A, nr. 2.

⁶ Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 39.

⁷ Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 54.

⁸ Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 55.

⁹ Kamerstukken II, 29 385, nr. 143.

¹⁰ <https://www.prorail.nl/siteassets/mirt-ovknoop-ehv/masterplan-2027--2031---definitief.pdf>

9	<p>Vraag BBB: Voor het hoofdwegennet (artikel 12) is circa € 1,5 miljard opgenomen. Kan de regering concreet aangeven welk deel hiervan juridisch uitvoerbaar is gezien de stikstofproblematiek, en hoeveel projecten risico lopen op vertraging?</p>
	<p>Antwoord: De begrote uitgaven voor het Hoofdwegennet zoals genoemd in artikel 12 bedragen voor 2026 € 4,439 miljard. De geplande uitgaven voor de projecten in uitvoering in 2026 hebben geen stikstofproblematiek en lopen diensgevolge geen risico op vertraging. De stikstofproblematiek speelt een rol bij projecten die nog geen Tracébesluit c.q. Projectbesluit hebben. De uitgaven voor deze projecten staan gepland in latere jaren.</p>
10	<p>Vraag BBB: Voor de regionale infrastructuur is circa € 600 miljoen voorzien. Acht de regering dit voldoende om de bereikbaarheid van krimpregio's en plattelandsgebieden structureel te verbeteren?</p>
	<p>Antwoord: Over de toereikendheid van de financiële middelen in het algemeen en de prioritering van de opgaven daarin voeren wij op dit moment nog het gesprek met de Tweede Kamer. Op 23 juni zal daarover een commissiedebat plaatsvinden. Meer in algemene zin wordt gestreefd om in nauwe samenwerking met alle regio's in Nederland de staat van bereikbaarheid in beeld te brengen met de regionale bereikbaarheidsanalyses. Uiteraard worden daarin de door de vraagsteller genoemde 'krimpregio's' en plattelandsgebieden daarin meegenomen.</p>
11	<p>Vraag BBB: Voor het hoofdvaarwegennet is ongeveer € 900 miljoen voorzien. Welk deel van dit budget wordt ingezet voor onderhoud van kleinere regionale vaarwegen die van belang zijn voor lokale economieën?</p>
	<p>Antwoord: De € 900 miljoen wordt ingezet voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing voor vaarwegen op het Hoofdvaarwegennet. Dit zijn de vaarwegen die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat. Het betreft hier geen bijdrage aan regionale vaarwegen, die in beheer zijn bij andere overheden.</p>
12	<p>Vraag BBB: In artikel 11 van het Mobiliteitsfonds (verkenningen, reserveringen en investeringsruimte) zit nog beleidsruimte. Hoeveel van de circa € 1 miljard is al feitelijk geclaimd door prijsstijgingen en tegenvallers en hoeveel is nog echt vrij inzetbaar?</p>
	<p>Antwoord: In de leeswijzer bij de Ontwerpbegroting 2026 van het Mobiliteitsfonds is toegelicht dat verkenningsbudgetten bestuurlijk gebonden zijn, (risico)reserveringen beleidsmatig zijn gereserveerd en dat de vrije investeringsruimte vrij inzetbaar is. Over de looptijd van het fonds bedraagt deze vrije ruimte circa € 414 miljoen. Deze middelen waren in de Ontwerpbegroting 2026 nog niet feitelijk geclaimd voor prijsstijgingstegenvallers en overige tegenvallers.</p>

	In de eerste Suppletoire Begroting 2026 van het Mobiliteitsfonds (36 915-A), die samen met de Voorjaarsnota recent aan de Staten-Generaal is aangeboden, is zichtbaar dat de volledige generieke investeringsruimte inmiddels is ingezet voor de dekking van tegenvallers in de uitvoering. Daarmee is er dus geen vrije investeringsruimte meer op het Mobiliteitsfonds.
13	Vraag BBB: Kan de regering aangeven hoeveel bushaltes en lijnen in landelijke gebieden in 2026 gaan verdwijnen en welke alternatieven daar tegenover staan?
	Antwoord: Gegevens over het aantal bushaltes en het aanbod van ov zijn beschikbaar via het dashboard en de jaarlijkse rapportage van de Staat van het OV. ¹¹ De cijfers over 2026 zullen in 2027 gepubliceerd worden. Op basis van data-onderzoek van het PBL kan worden vastgesteld dat het aantal bushaltes in Nederland tussen 2018 en 2023 met 527 is afgenomen. De afname is primair het gevolg van een transitie naar de zogenaamde ‘hub-strategie’ en het ‘strekken van buslijnen’. Hierbij wordt ingezet op snelle, hoogfrequente verbindingen tussen knooppunten en minder op fijnmazigheid in woonwijken en dorpskernen. Daarbij speelt de daling van het aantal reizigers in die periode (mede door de COVID pandemie) ook een belangrijke rol. Desalniettemin woonde in 2023 96,3% van alle inwoners in Nederland binnen 800 meter van een ov-halte. De afwezigheid van traditioneel, lijngebonden ov is op zichzelf tenslotte geen goede graadmeter voor de bereikbaarheid van een regio. Daarbij dient ook gekeken te worden naar het volledige multimodale vervoeraanbod, waaronder ook flexvervoer en deelmobiliteit. De verantwoordelijkheid voor de afweging van het al dan niet opheffen of samenvoegen van bushaltes of lijnen berust op basis van de Wet Personenvervoer 2000 bij de concessieverlenende partij. De Rijksoverheid heeft daarin geen bevoegdheid. Decentrale OV-autoriteiten bepalen in de zogenaamde “vervoerplancyclus” jaarlijks het OV-aanbod (dienstregeling) in hun concessies. Dit stemmen zij af met de gemeenten in het concessiegebied. De (regionale) reizigersorganisaties hebben adviesrecht op de voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling. De dienstregeling wordt ter akkoord voorgelegd aan de decentrale volksvertegenwoordiging. Deze manier van werken past bij de decentralisatie van het stads- en streekvervoer die is vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000.
14	Vraag BBB: Hoe wordt de bereikbaarheid van agrarische gebieden verbeterd, bijvoorbeeld in de Veenkoloniën en op de Zeeuwse eilanden?
	Antwoord: In algemene zin geldt dat de bereikbaarheid van gebieden bepaald wordt door drie factoren: de locatie en schaalgrootte van voorzieningen (de maatschappelijke functies die inwoners willen gebruiken), de ruimtelijke ordening (waar inwoners gevestigd zijn ten opzichte van de voorzieningen) en mobiliteitsopties (hoe kunnen inwoners van hun woonlocatie naar de bestemming komen). Keuzes op al die drie punten zijn essentieel, waarbij voor de mobiliteit ook geldt dat gekeken moet worden naar de verschillende vervoerwijzen. Dat wordt op dit moment integraal in beeld gebracht op regionaal niveau. Samen met de regio’s zijn inmiddels

¹¹ <https://www.staatvanhetov.nl>

	<p>startbijeenkomsten in de regio's gehouden, van Middelburg tot Groningen, om gezamenlijk de staat van bereikbaarheid, het gewenste regionale bereikbaarheidsprofiel en de aanpak in de komende periode onderling tussen Rijk en regio's in beeld te brengen en te bespreken.</p>
15	<p>Vraag BBB: Worden er specifieke investeringen gedaan in landbouwroutes en zware transportverbindingen buiten stedelijke gebieden?</p>
	<p>Antwoord: Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt in de breedte geïnvesteerd in de bereikbaarheid van, naar en binnen Nederland. Dit komt zowel ten goede aan het personen- als het goederenvervoer, zoals via het programma goederenvervoercorridors. Het MIRT kent daarentegen geen afzonderlijk of specifiek programma gericht op landbouwroutes.</p>
16	<p>Vraag BBB: Welk bedrag is gereserveerd voor mobiliteitshubs en deelvervoer in dorpen, en waar worden deze gerealiseerd? Kan de regering voorbeelden geven van pilots in regio's (bijvoorbeeld in Drenthe of Friesland) en de resultaten daarvan?</p>
	<p>Antwoord: Het ministerie van IenW investeert op verschillende manieren in mobiliteitshubs en deelvervoer in dorpen. Via het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) co-financiert IenW de realisatie van mobiliteitsmaatregelen – waaronder mobiliteitshubs - om nieuwe woningen te ontsluiten. Binnen het programma WoMo betreft dit vanuit de regeling Woningbouw Korte Termijn (WOKT) ca. 107 mln euro.</p>
17	<p>Vraag BBB: Wat zijn de meetbare effecten van de begroting op reistijd en bereikbaarheid voor inwoners buiten de Randstad?</p>
	<p>Antwoord: Er zijn geen specifieke effectberekeningen van de begroting op de bereikbaarheid van inwoners buiten de Randstad beschikbaar. In het algemeen geldt dat de bereikbaarheid binnen én buiten de Randstad door tal van factoren wordt beïnvloed. Zo heeft ook het Planbureau voor de Leefomgeving in haar rapport Beter bereikbaar? (2024) onderbouwd dat voorzieningenbeleid en ruimtelijke ontwikkeling cruciale factoren zijn in het bepalen van de staat van bereikbaarheid.¹² Bij het borgen en zo mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid houdt het kabinet die breedte van het perspectief aan. In de Mobiliteitsvisie en in Bereikbaarheid op Peil is dat uiteengezet en langs die lijn wordt in samenwerking met de regio's gewerkt aan het meer gestructureerd in beeld brengen van de staat van bereikbaarheid in alle regio's en het analyseren van effecten van beleidsinterventies.</p>
18	<p>Vraag BBB: Welke regio's gaan er in 2026 aantoonbaar op vooruit qua bereikbaarheid en welke blijven achter?</p>

¹² <https://www.pbl.nl/publicaties/beter-bereikbaar>

	<p>Antwoord:</p> <p>Het kabinet werkt aan de instandhouding van de bestaande staat van bereikbaarheid, in het besef dat dit van veel factoren afhankelijk is: binnen het mobiliteitsdomein en daarbuiten (ruimte, voorzieningen), op rijksniveau en andere overheidslagen, de vraagontwikkeling, gedrag, et cetera. Er zijn geen aangetoonde regionale effecten van dit samenspel van factoren beschikbaar. Wel wordt door het Rijk samen met de regio's op basis van een recent bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak gewerkt aan het scherper feitelijk in beeld brengen van de regionale staat van bereikbaarheid met regionale bereikbaarheidsanalyses.</p>
1	<p>Vraag SP:</p> <p>De leden van de SP-fractie merken op dat ProRail en Rijkswaterstaat regelmatig alarm slaan over de financiële tekorten voor wegen- en spooronderhoud. Uit onderzoek van de Algemene Rekenkamer blijkt ook dat de tekorten groot zijn, zo'n € 20,5 miljard tot 2038 voor wegenonderhoud en € 1,8 miljard voor spooronderhoud. Deze leden vragen de regering daarom welke stappen zij gaat nemen om deze financiële tekorten te dichten en op welke termijn dit plaats zal vinden.</p>
	<p>Antwoord:</p> <p>In het nieuwe coalitieakkoord zijn extra incidentele en structurele middelen beschikbaar gesteld voor beheer en onderhoud en aanleg van infrastructuur voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Hiervoor wordt 1,1 miljard euro per jaar beschikbaar gesteld in het Mobiliteitsfonds voor de jaren 2031 t/m 2035. Vanaf 2036 is structureel 500 miljoen euro per jaar beschikbaar.</p> <p>Ondanks deze in het coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen, moeten we scherpe keuzes maken. Om die reden werkt het ministerie van IenW momenteel aan een afwegproces op fondsniveau zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer over prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds.¹³ Het streven is om het afwegproces voor de zomer van 2026 met de Tweede Kamer te delen.</p>

¹³ Kamerstukken II, 36 800-A, nr. 39



Aan

Minister
Staatssecretaris

nota

Beantwoording Eerste Kamervragen n.a.v.
ontwerpbegroting 2026

TER BESLISSING

Datum

15 mei 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/78957

Opgesteld door

Concerndir Financieel
Economische Zaken
Afdeling Begrotingszaken

Beslistermijn

22-5-2026

Bijlage(n)

5

Aanleiding

De fracties BBB, SP en CDA in de Eerste Kamer hebben schriftelijke vragen gesteld over de ontwerpbegrotingen 2026 van de IenW-begroting (Hoofdstuk XII) en het Mobiliteitsfonds (A). Bij deze nota vindt u de voorgestelde beantwoording.

Er zijn geen vragen gekomen op het Deltafonds. Deze begroting is op 7 april als hamerstuk al afgedaan en daarmee dus afgerond.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met de antwoorden en de begeleidende brief gericht aan de voorzitter van de Tweede kamer te ondertekenen.

Beslistermijn

Op 26 mei vindt er ook een procedurevergadering in de Eerste kamer plaats. In de procedurevergadering wordt bepaald of nadere behandeling nodig is of dat de voorstellen aangemeld worden voor stemming. Om de ontwerpbegrotingen zo snel mogelijk af te handelen, worden de beantwoording van de Kamervragen uiterlijk 22 mei naar de Kamer toe gestuurd.

Kernpunten

De vragen over het Mobiliteitsfonds gaan met name over:

- De voortgang en status van verschillende infrastructuurprojecten, als de Nedersaksenlijn, de Lelylijn en Kornwerderzand.
- De bereikbaarheid van krimpregio's en plattelandsgebieden.
- De instandhouding.
- De financiële mogelijkheden op de investeringsruimte.

De vragen over H.XII gaan met name over:

- Het OV, specifiek over de betaalbaarheid, de Onderwegpas en de bezuiniging op de Brede Doeluitkering.
- De uitvoeringscapaciteit RWS.
- De uitgaven voor klimaatmaatregelen en omgevingsveiligheid en milieurisico's in relatie tot de infrastructuur.
- De budgetflexibiliteit.

Krachtenveld

De vragen zijn ingediend door BBB, SP en CDA in de Eerste Kamer.
Het antwoord op de eerste vraag bij de H.XII begroting betreft deels het terrein van de minister van KGG, deze wordt haar ook voor medeparaaf voorgelegd.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Aanbiedingsbrief EK	Dit betreft de begeleidende aanbiedingsbrief aan de voorzitter van de Eerste Kamer over de antwoorden van de Kamervragen.
03	Beantwoording schriftelijke Kamervragen Ontwerpbegroting HXII – 2026	Antwoorden op de vragen bij de beleidsbegroting.
04	Beantwoording schriftelijke Kamervragen Ontwerpbegroting Mobiliteitsfonds (A) – 2026	Antwoord op vragen bij het Mobiliteitsfonds
05	Lijst van vragen 36 800 – HXII IenW	
06	Lijst van vragen 36 800 – A Mobiliteitsfonds	

Datum

15 mei 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/78957

Opgesteld door

Concerndir Financieel
Economische Zaken
Afdeling Begrotingszaken

Aan

Minister, Staatssecretaris

Bijlage(n)

5