

Vergaderjaar 2025–2026

36 820 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Miljoenennota)

Nr. 4

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 oktober 2025

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

De vragen zijn op 22 september 2025 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 26 september 2025 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
De Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Vraag 1

Kunt u aangeven wat het totale bedrag aan verplichtingen, uitgaven en ontvangsten is in de begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds, en hoe dit bedrag door de september-suppletoire begroting is gewijzigd?

Antwoord vraag 1

In het voorstel van wet van de SBS kunt u volgen hoe de begroting 2025 bij elk begrotingsstuk is gewijzigd. De begroting 2025 is als laatst gewijzigd met de eerste suppletoire begroting 2025. Deze begroting is ook vastgesteld door uw Kamer. De verplichtingen betroffen toen: 13.507.676.000 euro en de uitgaven en ontvangsten beiden 9.767.659.000 euro.

Met de September Suppletoire Begroting zijn deze bedragen licht gewijzigd en is de stand van de verplichtingen 13.243.102.000 euro en betreffen de uitgaven en ontvangsten beiden 9.773.427.000 euro. Deze standen zijn allemaal zichtbaar bij het voorstel van wet.

Vraag 2

Hoeveel bedragen de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten bij artikel 12 Hoofdwegennet na verwerking van de september-suppletoire mutaties?

Antwoord vraag 2

Op artikel 12 zijn de verplichtingen 6.395.182.000 euro, de uitgaven 4.023.132.000 euro en de ontvangsten 118.175.000 euro na de verwerking van de suppletoire begroting september.

Vraag 3

Hoeveel bedragen de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten bij artikel 13 Spoorwegen na verwerking van de september-suppletoire mutaties?

Antwoord vraag 3

Op artikel 13 zijn de verplichtingen 3.581.594.000 euro, de uitgaven 3.182.870.000 euro en de ontvangsten 284.090.000 euro na de verwerking van de suppletoire begroting september.

Vraag 4

Welke mutatie heeft ertoe geleid dat de ontvangsten bij artikel 12 Hoofdwegennet met 48,1 miljoen euro zijn verlaagd en tot nul zijn teruggebracht?

Antwoord vraag 4

De mutatie waarmee de ontvangsten bij artikel 12 met 48,1 miljoen zijn verlaagd, betreft het naar beneden bijstellen van de tolontvangsten van de A24 Blankenburgverbinding (– € 54,3 miljoen).

Per abuis is in de tabel «stand suppletoire begroting september (3) = (1) + (2)» het getal 0 opgenomen, dit is niet juist en moet 74,718 miljoen zijn. De reden voor de bijgestelde tolontvangsten zijn de bijgestelde prognoses op basis van internationale ervaringen over het verwachte functioneren van tijdelijke tolheffing (resultierend in naar verwachting meer gebruikers die tijdig de tol betalen en daardoor lagere ontvangsten uit handhaving van de tolplicht).

Bij de Najaarsnota 2025 volgt een geactualiseerd beeld van de tolontvangsten, gebaseerd op het daadwerkelijk gebruik van de A24 Blankenburgverbinding. In de Ontwerpbegroting 2026 wordt bij artikel 12 Hoofdwegennet onderdeel 12.09 Ontvangsten en in de Bijlage 5 Tol toelichting gegeven over de berekening van de tolontvangsten.

Vraag 5

Kunt u toelichten wat de achtergrond is van de verplichtingenschuif van 55,2 miljoen euro voor de verkenning Knooppunt ov Nijmegen, en waarom er 53,4 miljoen euro meer verplichtingen dan kas wegschuift?

Antwoord vraag 5

Voor de totale omvang van een project of regeling moeten het kas- en verplichtingenbudget in evenwicht zijn. Verplichtingen lopen bij de fondsbegrotingen meestal voor op de uitgaven, want er wordt altijd eerst een verplichting vastgelegd (bijvoorbeeld een contract dat ondertekend wordt), voordat er een betaling plaatsvindt. Daarmee hoeven de verplichtingen niet één-op-één te relateren aan de kasuitgaven in een specifiek jaar. Het ritme van de uitgaven kent dus een ander ritme dan de verplichtingen. De Verkenning Knooppunt OV Nijmegen en de Verkenning Oude Lijn worden niet meer gerealiseerd in 2025, daarmee worden de verplichtingen van 53,4 miljoen euro ook niet meer gerealiseerd en schuiven deze verplichtingen door naar latere jaren.

Vraag 6

Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de kasschuif van 68,3 miljoen euro bij de reserveringen, waaronder de projecten Rijnburg, KCI, ontsluiting woningbouwmiddelen en Westflank Groningen/Lijn Pampus/HOV4?

Antwoord vraag 6

Deze kasschuif betreft voornamelijk middelen die zijn doorgeschoven in afwachting van de nadere uitwerking van in de bestuurlijke overleggen MIRT gemaakte afspraken. Deze nadere afspraken zijn voor Westflank Groningen en HOV4 Eindhoven inmiddels in bestuurlijke overeenkomsten vastgelegd. Op basis van een nieuwe, nog op te stellen regeling voor specifieke uitkeringen kunnen naar verwachting in 2026 de beschikkingen met de formele toekenning van deze middelen aan de betrokken gemeenten worden afgeven.

Voor Lijn Pampus wordt nog gewerkt aan een bestuursovereenkomst in samenwerking met het Ministerie van VRO om nadere afspraken vast te leggen.

Het project Rijnbrug heeft enige tijd stilgelegen, maar is in 2025 weer opgestart door de provincies Utrecht en Gelderland. Door deze vertraging bij het project is overheveling van deze middelen naar de provincie naar 2026 doorgeschoven.

De Ontsluiting woningbouwmiddelen komt in 2026 tot besteding. Voor KCI wordt de planuitwerking en afstemming met de medeoverheden naar verwachting eind 2025 afgerond.

Vraag 7

Wat is de achtergrond van de verplichtingenschuif van 300 miljoen euro voor de exploitatie vrachtwagenheffing, en hoe verhoudt dit zich tot de financiering vanuit Hoofdstuk XII artikel 15?

Antwoord vraag 7

Dit betreft een verplichtingenschuif om de kasmiddelen en verplichtingen in hetzelfde ritme te zetten. De verplichtingen stonden in een ander ritme dan de kas op artikel 12. Er heeft namelijk een overboeking plaatsgevonden van € 460 miljoen van de exploitatiekosten voor de invoering van vrachtwagenheffing naar de minregel op het Mobiliteitsfonds waar het uit voorgefinancierd was. Dit budget is op het Mobiliteitsfonds niet meer nodig, omdat vanaf de begroting 2026 van IenW (Hoofdstuk HXII) alle

ontvangsten en uitgaven op het artikel 15 Vrachtwagenheffing begroot en verantwoord worden. Met de overboeking vanuit HXII is de schuld aan het Mobiliteitsfonds ingelost.

Vraag 8

Hoe verklaart u de verlaging van 91,3 miljoen euro bij artikel 12.03 Ontwikkeling, en hoe werkt de correctie op de ViA15 van 25,4 miljoen euro door in de begroting?

Antwoord vraag 8

De verlaging van € 91,3 miljoen bij artikel 12.03 Ontwikkeling wordt onder andere verklaard door verschillende mutaties. Het betreft hoofdzakelijk kaderruilen in 2025; voor uitleg van de kaderruil wordt verwezen naar het antwoord bij vraag 14 (– € 150 miljoen), kasschuiven (€ 32,7 miljoen), correctie overboeking ViA15 (€ 25,4 miljoen), loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 12,7 miljoen), een overboeking voor Aanpak Draaiend houden Ringen fase 1 (– € 8,5 miljoen), de overboeking voor verkeersveiligheid Rijks-N-wegen naar artikelonderdeel 12.02 (– € 5,8 miljoen) en diverse kleinere mutaties (€ 2,2 miljoen).

De correctie op de ViA15 is een overboeking binnen artikel 12 van artikelonderdeel 12.04 *geïntegreerde contractvormen* terug naar artikelonderdeel 12.03.01 *aanleg* omdat per abuis bij de Voorjaarsnota 2025 de overboeking is gedaan van aanleg naar geïntegreerde contractvormen met hetzelfde bedrag waardoor een negatieve stand is ontstaan. Met deze overboeking wordt het budget teruggeboekt naar het aanlegbudget en de negatieve stand opgelost.

Vraag 9

Hoeveel bedraagt het resterende budget voor verkeersveiligheidsmaatregelen N18 en hoe wordt dit in 2025 ingezet?

Antwoord vraag 9

In het najaar van 2024 is aan de Tweede Kamer gemeld dat lenW € 5,8 mln extra investeert in een geoptimaliseerde aanpak van de N18 (Kamerstuk 36 600-A, nr. 16). Deze middelen zijn beschikbaar gekomen via het amendement van de leden Koerhuis en Van der Graaf (Kamerstuk 36 200-A, nr. 55) en komen bovenop de € 1,5 mln die vanuit de € 200 mln voor verkeersveiligheid op rijks-N-wegen beschikbaar was voor het treffen van veiligheidsmaatregelen op de N18.

Daarmee is een taakstellend budget van € 7,3 mln beschikbaar voor de geoptimaliseerde aanpak van de N18. Dit wordt ingezet zodat het plaatsen van de verkeersregelinstallatie (VRI) op het kruispunt Lichtenvoordseweg gecombineerd kan worden met het opheffen van het kruispunt Landstraat. Dit draagt bij aan het verminderen van kop-staartongevallen en zorgt voor een betere doorstroming. Daarnaast worden de resterende delen van de berm veiliger gemaakt.

Omdat de scope van het project is vergroot kennen de maatregelen een langere voorbereidingstijd en is de realisatietermijn verschoven naar 2027 (Kamerstuk 36 600-A, nr. 63). Rijkswaterstaat heeft dit jaar opdracht gekregen voor het starten van de planuitwerking. Hierbij dient een verkeerskundig ontwerp uitgewerkt te worden, op basis waarvan in de eerste helft van 2026 een realisatievoorstel opgeleverd kan worden.

Met het hiervoor genoemde amendement was in totaal € 7 mln. beschikbaar gesteld voor verkeersveiligheidsmaatregelen op de N18. Eerder is daaruit al € 1,2 mln. aangewend om financiële tekorten te

dekken bij maatregelen die vanuit het programma «Meer Veilig» op de N18 worden getroffen (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16).

Vraag 10

Kunt u toelichten hoe de lagere tolontvangsten van 54,3 miljoen euro bij de A24 Blankenburgverbinding zijn berekend en waarom deze ontvangsten in 2025 volledig naar nul zijn bijgesteld?

Antwoord vraag 10

De mutatie waarmee de ontvangsten bij artikel 12 met 48,1 miljoen zijn verlaagd, betreft het naar beneden bijstellen van de tolontvangsten van de A24 Blankenburgverbinding (– € 54,3 miljoen).

Per abuis is in de tabel «stand suppletoire begroting september (3) = (1) + (2)» het getal 0 opgenomen, dit is niet juist en moet 74,718 miljoen zijn. De reden voor de bijgestelde tolontvangsten zijn de bijgestelde prognoses op basis van internationale ervaringen over het verwachte functioneren van tijdelijke tolheffing (resultierend in naar verwachting meer gebruikers die tijdig de tol betalen en daardoor lagere ontvangsten uit handhaving van de tolplicht).

Bij de Najaarsnota 2025 volgt een geactualiseerd beeld van de tolontvangsten, gebaseerd op het daadwerkelijk gebruik van de A24 Blankenburgverbinding. In de Ontwerpbegroting 2026 wordt bij artikel 12 Hoofdwegennet onderdeel 12.09 Ontvangsten en in de Bijlage 5 Tol toelichting gegeven over de berekening van de tolontvangsten.

Vraag 11

Wat is de achtergrond van de verplichtingschuif van – 169,1 miljoen euro bij de mobiliteitspakketten, en welke specifieke uitkeringen (SPUKs) kunnen hierdoor pas later worden vastgelegd?

Antwoord vraag 11

De schuif is nodig om de verplichtingen voor de SPUKS in het juiste ritme te krijgen, daar waar deze in 2025 niet aan gegaan kunnen worden. Het betreft de SPUKS Westflank Groningen, HOV4 en Lijn Pampus.

Vraag 12

Hoe is de kasschuif van – 27,5 miljoen euro binnen artikel 15.03 Ontwikkeling verdeeld, en welke projecten schuiven hierdoor door?

Antwoord vraag 12

Dit betreft geen kasschuif maar een kaderruil en raakt geen specifieke projecten. Een kaderruil is een overboeking van kasbudget tussen twee of meer artikelen die in een later jaar tegenovergesteld wordt geboekt. De boeking is daarmee over de hele fondsperiode budgetneutraal. In principe kan het kasoverschot op een artikel het kastekort oplossen op een ander artikel, maar dit moet dan wel in de begroting verwerkt worden, zodat budgetten op de juiste plek en in het juiste jaar staan. Deze kaderruil heeft betrekking op de artikelen 12, 13, 15 en 17 ten behoeve van de aanleg- en planfase van infrastructuur.

Vraag 13

Kunt u aangeven waarvoor de aanvullende ontvangsten vanuit Vlaanderen van 10 miljoen euro in 2025 precies zijn ingezet bij het project Nieuwe Sluis Terneuzen?

Antwoord vraag 13

De bijdrage van Vlaanderen van 10 mln. is bedoeld om de hogere uitvoeringskosten te dekken. Zo zijn er tijdens het project onder andere

meerkosten gemaakt als gevolg van onvoorziene bodemvondsten en verontreinigingen.

Vraag 14

Hoe verklaart u de verhoging van de ontvangsten op artikel 19 met 136,9 miljoen euro, en hoe zijn deze verdeeld tussen de apparaatskosten Woningbouw Mobiliteitsprogramma, de SPUK Decentraal Spoor en de loon- en prijsbijstelling?

Antwoord vraag 14

Op het Mobiliteitsfonds komen bijdragen van andere departementen binnen via de uitgavenartikelen en via het «voedingsartikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk». Hierdoor zijn de ontvangsten en uitgaven op totaalniveau van het fonds altijd aan mekaar gelijk. Met de Suppletoire Begroting September 2025 worden de ontvangsten op artikel 19 met 136,9 miljoen euro verhoogd.

Dit komt door de toevoeging van de loon-en prijsbijstelling tranche 2025 (162,6 miljoen euro) vanuit de beleidsbegroting HXII, de overboeking naar de beleidsbegroting HXII voor de SPUKs decentraal spoor (– 20,9 miljoen euro) en de overboeking naar de beleidsbegroting HXII voor de Apparaatskosten Woningbouw Mobiliteitsprogramma (– 3,2 miljoen euro).

Daarnaast zijn er nog kleinere overboekingen vanuit het Mobiliteitsfonds naar andere departementen geweest van – 1,6 miljoen euro. Vanaf de Ontwerpbegroting 2026 is het voedingsartikel 19 op het Mobiliteitsfonds afgeschaft en lopen de bijdragen van andere departementen alleen via de uitgavenartikelen.