Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

# 36 915 XII

# Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

**Nr. 3**

## VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 april 2026

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 9 april 2026 voorgelegd aan de Ministers en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 20 april 2026 zijn ze door de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

kst-36915-XII-3
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

1
Hoeveel kost het om btw op treintickets af te schaffen?

**Antwoord:**
Jaarlijks betreft de derving aan de lastenkant van de Rijksbegroting 328 miljoen euro. Het btw-tarief voor openbaar vervoer kan per kwartaal worden aangepast.

2
Wat is de kostenontwikkeling van treinkaartjes bij de NS in de afgelopen 20 jaar?

**Antwoord:**
Onderstaande tabel presenteert de gewogen gemiddelde tariefstijging van de beschermde reisrechten van NS in de afgelopen 20 jaar.

| Jaar | Procentuele tariefstijging | Opmerkingen |
|---|---|---|
| 2007 | 0,90% | |
| 2008 | 1,50% | |
| 2009 | 3,71% | |
| 2010 | 1,30% | |
| 2011 | 1,50% | |
| 2012 | 2,21% | |
| 2013 | 2,40% | |
| 2014 | 3,38% | |
| 2015 | 1,98% | |
| 2016 | 2,09% | |
| 2017 | 0,39% | |
| 2018 | 1,22% | |
| 2019 | 4,79% | Dit percentage is inclusief de stijging van het lage btw-tarief van 6% naar 9% per 1 januari 2019. Exclusief de stijging van het btw-tarief zou de procentuele tariefstijging 1,91% zijn geweest. |
| 2020 | 1,50% | |
| 2021 | 1,50% | |
| 2022 | 1,80% | |
| 2023 | 5,51% | De gemiddelde tariefstijging lag in dit jaar met 4,3% lager. Dit komt doordat NS de prijzen voor Altijd Vrij en Traject Vrij dat jaar heeft verlaagd. |
| 2024 | 0% | In 2024 zijn de tarieven in het ov niet gestegen als gevolg van de motie-Bikker c.s. (Kamerstuk 36 410, nr. 29). Voor de NS-tarieven kwamen met deze motie incidentele middelen beschikbaar. Hiermee kon de toen voorziene stijging van de NS-tarieven van 8,7% voor één jaar worden afgewend. |
| 2025 | 6,18% | In deze tariefstijging zit een deel van de tariefstijging van 8,7% uit 2024, die naar latere jaren is doorgeschoven. |
| 2026 | 6,52% | In deze tariefstijging zit een deel van de tariefstijging van 8,7% uit 2024, die naar latere jaren is doorgeschoven. |

3
Wat is de kostenontwikkeling van treinkaartjes bij Arriva, Keolis en Qbuzz in de afgelopen jaren?

**Antwoord:**
De prijzen in het regionaal openbaar vervoer stijgen op basis van de Landelijke Tarievenindex (LTI):
LTI 2020: 2,2%
LTI 2021: 0,91%
LTI 2022: 2,12%
LTI 2023: 7,24%
LTI 2024: 0% (stijging van 11,72% structureel voorkomen met de Bikker-middelen)
LTI 2025: 3,34%

4
Welke taken kunnen bij het KNMI niet meer uitgevoerd gaan worden en/of zullen minder aandacht krijgen door de taakstellingen van het kabinet-Jetten en de forse bezuinig op het KNMI vanaf 2029?

**Antwoord:**
Het KNMI werkt momenteel aan een nieuw meerjarig activiteitenprogramma voor 2027–2030. Hierin zal rekening moeten worden gehouden met de taakstellingen van het kabinet-Jetten. In afstemming met IenW en andere partners, gaat het KNMI kijken of en hoe de wettelijke taken ingevuld kunnen worden met de verlaagde budgetten en welke keuzes daarbij gemaakt zullen moeten worden.

5
Welke van de 500 regels die het kabinet wil schrappen bevinden zich op het terrein van het Ministerie van IenW? En zijn er ook specifiek regels rondom milieu, circulaire economie, vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) en circulaire economie die mogelijk geschrapt gaan worden?

**Antwoord:**
Het kabinet werkt aan het verminderen van onnodige regels. In totaal worden 500 regels die voor veel regeldruk zorgen, aangepast of vereenvoudigd. Op regeldrukmonitor.nl wordt een teller bijgehouden die laat zien hoeveel van de 500 regels inmiddels zijn aangepast of waarvoor een wijziging in gang is gezet. Op de teller staat ook vermeld welke regels onder het Ministerie van IenW vallen en wat er voor de betreffende regels verandert. De teller wordt bij aanpassingen direct bijgewerkt en staat nu op in totaal 315 regels, waarvan 69 op het terrein van het Ministerie van IenW. Daaronder valt ook een aantal regels op het terrein van milieu, vergunningverlening, toezicht en handhaving en circulaire economie.

6
Wordt er ook budget beschikbaar gesteld om internationale ov-verbindingen een aantrekkelijker alternatief te maken dan luchtvaart?

**Antwoord:**
Internationaal personenvervoer per spoor wordt uitgevoerd onder condities van open toegang tot de markt en infrastructuur. Dat wil zeggen dat spoorvervoerders geen openbaar dienstcontract met concessieverlenende overheden hebben en daarmee ook niet financieel gecompenseerd worden voor het uitvoeren van die diensten. Uitzonderingen hierop zijn enkele regionale grensoverschrijdende verbindingen die een contract hebben met de concessieverlenende overheid (veelal de provincie). Daarnaast is de IC Amsterdam–Brussel opgenomen in de concessie voor het hoofdrailnet, omdat deze verbinding ook van belang is voor reizigers binnen Nederland. Voor de gehele dienstverlening op het hoofdrailnet ontvangt de NS een concessiesubsidie.

Bij open toegang treinen is er daarmee geen sprake van financiële compensatie door de overheid. Vervoerders betalen allemaal de gebruiksvergoeding voor het gebruik van de infrastructuur. Deze gebruiksvergoeding betreft een beperkt deel van de totale instandhoudingskosten voor de spoorweginfrastructuur. De resterende kosten voor de instandhouding van de infrastructuur worden gedragen door de infrastructuurbeheerder ProRail, die daarvoor vanuit het Ministerie van IenW jaarlijks subsidie ontvangt.

In het regeerakkoord is aangegeven dat het kabinet ruimte wil geven aan innovatieve nieuwe aanbieders op het spoor, specifiek voor nachttreinen

en internationale spoorverbindingen. Hier zullen we komende jaren invulling aan geven. Met de recente wijziging van het Besluit Capaciteitsverdeling is bijvoorbeeld al meer ruimte geboden aan internationaal reizigersvervoer per spoor. De Kamer wordt over de ambities uit het coalitieakkoord via de reguliere brieven aangaande internationaal reizigersvervoer per spoor geïnformeerd. Daar wordt ook ingegaan op de inzet van het kabinet voor het ontwikkelen van de markt voor internationaal personenvervoer en hoe internationaal spoorvervoer op deelmarkten een aantrekkelijk alternatief kan zijn voor de luchtvaart.

7
Uit welke middelen zou het het meest logisch zijn om de eventuele reparatiebonus die nu onderzocht wordt door het ministerie te betalen?

**Antwoord:**
Het onderzoek naar een reparatiebonus wordt binnenkort met de Kamer gedeeld in een verzamelbrief circulaire economie. Uit het onderzoek komt naar voren dat een reparatiebonussysteem wel tot extra reparaties leidt, maar tegen hele hoge kosten. Hier is geen budget voor binnen de begroting van Artikel 21 Circulaire Economie. Naast een reparatie bonussysteem kijkt het kabinet ook naar alternatieve manieren om reparatie te stimuleren.

8
Op welke wijze is de kasschuif van € 267,1 miljoen voor Hoofdstuk XII (nummer 10) voor 2026 opgebouwd?

**Antwoord:**
De kasschuif op begrotingshoofdstuk XII van in totaal € 267,1 miljoen is als volgt opgebouwd:
- € 95,1 miljoen op de Vrachtwagenheffing
- € 42,2 miljoen op het NGF-project Luchtvaart in Transitie
- € 21,6 miljoen op het NGF-project Dutch Metropolitan Innovations
- € 12,8 miljoen op het NGF-project Maritiem Masterplan
- € 60,6 miljoen op het klimaatfondsbudget, met name voor duurzame mobiliteit
- € 34,8 miljoen op diverse overige posten.

9
Kunt u toelichten hoe deze kasschuif van € 267,1 miljoen aansluit op de individuele begrotingsartikelen?

**Antwoord:**
In onderstaande tabel is de opbouw van de kasschuif per beleidsartikel weergeven (bedragen x € 1.000).

**Overzicht kasschuif HXII per artikel (bedragen x € 1.000)**

| Artikel | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 Integraal Waterbeleid | 642 | – 552 | – 90 | 0 | 0 | 0 |
| 14 Wegen en Verkeersveiligheid | – 108.466 | – 15.736 | 41.888 | 35.564 | 23.800 | 22.950 |
| 15 Vrachtwagenheffing | – 95.074 | – 63.577 | – 13.109 | – 1.877 | – 22.223 | 195.860 |
| 17 Luchtvaart | – 47.457 | 9.534 | 5.817 | 30.389 | – 14.701 | 16.418 |
| 18 Scheepvaart en Havens | – 11.494 | 18.343 | – 19.810 | 4.144 | – 93.626 | 102.443 |
| 21 Circulaire Economie | 2.936 | – 3.242 | – 465 | 1.317 | – 546 | 0 |
| 24 Inspectie leefomgeving en Transport | – 250 | – 200 | 590 | 590 | 150 | – 880 |
| 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement | – 3.879 | – 6.346 | – 2.616 | 4.135 | 3.698 | 5.008 |
| 99 Nog Onverdeeld | – 4.086 | 6.664 | 9.195 | – 3.318 | – 8.455 | 0 |
| **Eindtotaal** | **– 267.128** | **– 55.112** | **21.400** | **70.944** | **– 111.903** | **341.799** |

10
Waarom wordt in de jaren 2026–2028 een additionele korting op de prijsbijstelling toegepast, terwijl de toelichting vermeldt dat de onderuitputting lager is dan geanticipeerd?

**Antwoord:**
Er is geen sprake van een additionele korting op de prijsbijstelling. De betreffende toelichting in de 1e suppletoire begroting is per abuis opgenomen.

11
Wat kost ov in de daluren voor € 9? En voor € 29? En voor € 49?

**Antwoord:**
De Kamer is in 2024 geïnformeerd over de kosten en effecten van verschillende dalproposities n.a.v. vragen over een Nederlandticket (Kamerstukken 23 645, nr. 828). Die bedragen (prijspeil 2023 en met gegevens uit 2021) waren ongeschikt voor een indicatie van de werkelijke kosten van een ticket maar wel onderling te vergelijking.
Er bestaat geen landelijk model met daarin de reisbewegingen van alle reizigers bij alle vervoerders om een goede berekening te maken. Werkelijke kosten vallen uiteen in derving van inkomsten maar bijvoorbeeld ook van (extra) benodigde capaciteit. Deze kosten moet worden berekend met actuele cijfers in de modellen van de vervoerders afzonderlijk en worden gecontroleerd op feitelijk gebruik van het ticket. Ook moet rekening gehouden worden met mogelijke extra exploitatie- of uitvoeringskosten. Een dergelijke modulaire berekening is op dit moment niet mogelijk gebleken.

12
Waarom wordt de voorziene onderuitputting in de jaren 2026–2028 niet per artikel gericht in mindering gebracht op de begroting, maar met een «kaasschaaf»-methode via het inhouden van een prijsbijstelling? Wordt deze generieke korting later nog toebedeeld aan specifieke artikelen?

**Antwoord:**
Zie het antwoord op vraag 10.

13
Hoeveel ambtenaren vallen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onder de nullijn?

**Antwoord:**
Alle medewerkers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (ongeveer 17.000) vallen onder dezelfde CAO van de Rijksoverheid en dus ook onder de nullijn.

14
Hoeveel medewerkers bevinden zich in de lagere loonschalen (schaal 1 t/m 6)? Wat is het aandeel van deze groep binnen de uitvoering (uitvoeringsorganisaties versus beleid)?

**Antwoord:**
Ruim 1.300 medewerkers bevinden zich in schaal 1 t/m 6. Het aandeel van deze groep op het totaal is 8%. Binnen beleid is het aandeel van deze groep 2% en bij de uitvoering bevindt 10% van de medewerkers zich in schaal 1 t/m 6.

15

Welke functies/beroepen vallen voornamelijk binnen de lagere loonschalen (schaal 1 t/m 6)? Wat is de huidige en verwachte personeelskrapte binnen deze functies?

**Antwoord:**
De functies in schaal 1 t/m 6 zijn voornamelijk medewerkers operationeel verkeersmanagement, managementondersteuners en nautisch medewerkers. Er is bij de schalen 1 t/m 6 geen (verwachte) personeelskrapte.

16
Zijn er interne analyses of risico-inschattingen gemaakt over de effecten van de nullijn, bijvoorbeeld op de instroom of uitstroom? Zo ja, kunnen deze worden gedeeld?

**Antwoord:**
Er zijn geen analyses gemaakt van de effecten van de nullijn op de instroom of uitstroom.

17
Welk aandeel van het personeel betrokken bij de instandhoudingsopgave bevindt zich in lagere loonschalen (schaal 1 t/m 6)? In hoeverre beïnvloedt de nullijn de uitvoerbaarheid van de instandhoudingsopgave?

**Antwoord:**
Ongeveer 20% van de medewerkers van Rijkswaterstaat die zich direct bezighouden met instandhouding bevindt zich in loonschaal 6 of lager. Het effect van de nullijn op de uitvoerbaarheid van de instandhoudingsopgave is niet te voorspellen.

18
Kunt u een overzicht geven van de jaarlijkse ingehouden prijsbijstelling in de periode 2026–2031?

**Antwoord:**
Als bijlage bij deze lijst is een overzicht opgenomen waarin is weergegeven hoeveel prijsbijstelling er voor de begrotingen van IenW is ingehouden. Voor begrotingshoofdstuk XII gaat het in totaal om circa € 200 miljoen, voor het Mobiliteitsfonds om ca. € 3,2 miljard en voor het Deltafonds om ca. € 580 miljoen.

19
Wat zal wegvallen/minder aandacht krijgen als gevolg van de bezuiniging op de circulaire economie door de taakstelling van het kabinet-Jetten, en welke impact heeft dit op de doelstelling om te komen tot een circulaire economie in 2050?

**Antwoord:**
De begroting van artikel 21 Circulaire Economie bevat middelen die incidenteel zijn toegekend. Een deel van deze tijdelijk toegekende middelen is recent afgelopen, hierdoor is een aantal dossiers al afgeschaald (bijvoorbeeld het niet openstellen van de regelingen EKOO CE, Circulaire Ketenprojecten, Ketendoorbraak-projecten, Circulair Implementeren en Opschalen en een keer in de twee jaar een grote conferentie organiseren).
De effecten van de taakstelling kabinet-Jetten zullen vooral afhankelijk zijn van de verdere juridische mogelijkheden tot afschaling en welke keuzes daarin gemaakt worden. Tot slot is de impact zelf lastig te kwantificeren, omdat anders dan bijvoorbeeld in het klimaatbeleid de effecten van maatregelen op de doelen (nog) niet goed zijn door te rekenen. Maar

minder inzet van capaciteit en middelen beperkt de mogelijkheden te sturen op het realiseren van de doelen.

20
Welke taken kunnen door de forse bezuiniging op de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vanaf 2029 door de taakstellingen van het kabinet-Jetten bij de ILT niet meer uitgevoerd gaan worden en/of zullen minder aandacht krijgen? En hoe hangt deze bezuiniging samen met de wens om het VTH-stelsel te versterken?

**Antwoord:**
De ILT werkt informatiegericht en risico gestuurd en moet vanwege haar per definitie beperkte capaciteit altijd prioriteiten stellen. Om aan de bestaande taakstelling te voldoen (vanuit het kabinet-Schoof) voert de ILT in 2026 minder intensief bepaalde taken uit dan eerst. Door de taakstellingen van het kabinet-Jetten is aanvullende prioritering door de ILT onvermijdelijk. De komende periode wordt duidelijk welke maatregelen de ILT moet treffen ter invulling van deze taakstelling. Het doorvoeren van taakstellingen komt er in de inspectiepraktijk op neer dat de taakuitvoering moet worden teruggebracht en er daarmee meer risico's voor mens en milieu kunnen ontstaan. De precieze invulling en dus ook het zichtbaar maken van de gevolgen doet de ILT in de jaarplannen en meerjarenplannen, daarin komt ook aan de orde welke ruimte er nog is voor nieuwe taken.

21
Welke klimaatakkoordprojecten/-opdrachten kunnen geen doorgang meer vinden, doordat het opdrachtenbudget klimaatakkoord in 2026 t/m 2031 met totaal € 51,3 miljoen wordt verlaagd?

**Antwoord:**
Vanuit de post Klimaatakkoord worden de financiële middelen per besluitvormingsmoment overgeboekt naar het juiste beleidsinstrument in de begroting. In de toelichting is abusievelijk vermeld dat de begrotingspost Klimaatakkoord met € 51,3 miljoen wordt verlaagd. Dit is niet correct. In de periode 2026 tot en met 2031 gaat het per saldo om cumulatief € 63,6 miljoen. Dit bedrag bestaat uit:

1. Overboekingen naar de juiste beleidsinstrumenten (€ – 56,5 miljoen), conform de afgesproken systematiek, waaronder:
   - € 39 miljoen voor opdrachten duurzame mobiliteit
   - € 11 miljoen voor opdrachten Elektrisch Vervoer
   - € 2,1 miljoen voor overige opdrachten
   - € 4,4 miljoen als bijdrage aan agentschap Rijkswaterstaat.
2. De verwerking van de negatieve eindejaarsmarge (€ – 13,9 miljoen).
3. Ophoging door terugbetaling (€ + 6,8 miljoen) van een lening uit 2025 voor de problematiek rond zonnepanelen bij Schiphol, die weer ten gunste komt van de post Klimaatakkoord.

22
Wat kost gratis ov? Hoe wordt deze berekening gemaakt?

**Antwoord:**
De totale vervoerskosten voor 2024 worden geschat op circa 6,3 miljard euro per jaar. Dit bedrag bestaat uit de reizigersinkomsten (circa 4,0 miljard euro), de middelen voor de OV-studentenkaart (OCW-begroting, circa 1,0 miljard euro) en door exploitatiesubsidies (o.a. via Provinciefonds en IenW-begroting (BDU Verkeer en Vervoer), circa 1,3 miljard euro). Dit betreffen geaggregeerde cijfers over de reizigersinkomsten op basis van publicatie in de Staat van het OV (te raadplegen via www.crow.nl/kennisproducten). De totale kosten voor het

gratis maken van het openbaar vervoer vallen naar verwachting hoger uit, omdat er in deze kostenraming geen rekening mee is gehouden dat bij gratis openbaar vervoer de vraag naar openbaar vervoer stijgt en de kosten voor (bijvoorbeeld) OV-personeel en materieel zal toenemen.

23
Hoeveel kost gratis ov, als dit gratis wordt gemaakt voor lage inkomens, bijvoorbeeld voor mensen die onder 120% van het sociaalminimum vallen? Of onder 140% van het sociaal minimum?

**Antwoord:**
De reisbewegingen van mensen in een bepaalde inkomensgroep zijn niet bekend voor het openbaar vervoer. Een kostenindicatie kan daarom niet worden gegeven.

24
Hoeveel kost het om het ov goedkoper te maken aan de hand van een voordelig abonnement waarmee mensen onbeperkt door Nederland kunnen reizen? Bijvoorbeeld voor € 40, € 50, € 60, € 70 of € 80?

**Antwoord:**
Zie hiervoor het antwoord op vraag 11. Van belang hierbij is ook of het abonnement alleen geldig is tijdens de daluren of ook tijdens de spitsuren.

25
Aan welke ov-subsidies precies wordt in de jaren 2027 tot 2029 minder uitgegeven?

**Antwoord:**
De lagere uitgaven aan ov-subsidies in de jaren 2027–2029 hangen samen met de subsidietaakstelling uit het coalitieakkoord (Jetten), zoals verwerkt bij de Voorjaarsnota 2026. Deze taakstelling is generiek doorvertaald naar een aantal subsidieposten binnen artikel 16 (Openbaar Vervoer en Spoor).

De taakstelling raakt de volgende (categorieën van) subsidies:
- De subsidie aan NS voor de uitvoering van de hoofdrailnetconcessie 2025–2033 en het landelijk reisinformatiesysteem;
- De subsidie aan NS voor sociale veiligheid;
- Subsidies aan consumentenorganisaties in het OV, waaronder de bijdrage aan Reizigersvereniging Rover en de Geschillencommissie (Klachtenloket OV);
- Subsidies voor regionale ov-systemen, waaronder de OV-klantenbarometer (CROW).

De verlaging is structureel van aard en bedraagt indicatief (x € 1.000 per jaar):
- NS-concessie: – 198
- NS sociale veiligheid: – 21
- Consumentenorganisaties OV: – 7
- Regionale Ov-systemen: – 2

26
Waarvoor wordt het extra geld voor de luchtruimherziening gebruikt?

**Antwoord:**
Een deel van de middelen die voorheen onder Luchtruim en Regio Luchthavens verantwoord werd wordt nu onder Luchtruimherziening verantwoord. Dit heeft te maken met de organisatieverandering van de luchtvaartdirecties per 1 januari 2026. Het betreft in 2026 dus geen

ophoging van het budget voor het programma Luchtruimherziening. Voor het programma Luchtruimherziening zelf is in 2027 een toevoeging van € 1,0 mln. vanwege de bijdrage van het Ministerie van Defensie.

## BIJLAGE

Tabel behorend bij antwoord 18.

| Ingehouden prijsbijstelling beleidsbegroting HXII (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | Totaal |
| Tranche 2025 | 30.655 | 26.322 | 25.767 | 23.957 | 21.205 | 22.033 | | **149.939** |
| Tranche 2026 | | | | 13.094 | 12.630 | 13.143 | 11.287 | **50.153** |

| Ingehouden prijsbijstelling Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | Totaal |
| Tranche 2025 | 138.442 | 158.735 | 158.473 | 153.940 | 161.020 | 159.568 | 135.643 | 135.734 | 134.322 | 131.850 | 132.342 | 131.450 | 130.360 | 129.664 | 129.892 | | **2.121.437** |
| Tranche 2026 | | | | 74.420 | 79.701 | 80.232 | 84.068 | 96.841 | 95.522 | 93.643 | 94.200 | 91.658 | 90.324 | 89.054 | 87.093 | 85.156 | **1.141.913** |

| Ingehouden prijsbijstelling Deltafonds (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | Totaal |
| Tranche 2025 | 21.544 | 28.507 | 28.097 | 23.640 | 21.492 | 23.159 | 22.759 | 23.125 | 23.815 | 23.410 | 24.949 | 25.756 | 25.658 | 25.526 | 24.910 | | **366.346** |
| Tranche 2026 | | | | 12.265 | 11.234 | 11.645 | 14.729 | 16.764 | 16.865 | 16.581 | 17.491 | 18.060 | 17.991 | 17.898 | 17.485 | 19.696 | **208.706** |