Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 945 A Jaarverslag en slotwet Mobiliteitsfonds 2025

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 mei 2026 over het Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025 (Kamerstuk 36 945 A, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

kst-36945-A-6
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Vragen en antwoorden

Vraag 1
Welke risico's ziet u in de forse toename van kosten voor onderhoud en exploitatie als gevolg van excessieve prijsstijgingen en welke budgettaire gevolgen verwacht u hiervan in de komende jaren?

Antwoord 1
Als gevolg van excessieve prijsstijgingen zijn afgelopen jaren de kosten voor exploitatie en onderhoud op de netwerken harder gestegen dan waar in de budgetten rekening mee was gehouden. De afgelopen jaren zijn Rijkswaterstaat en ProRail deels gecompenseerd vanuit de IBOI (Index Bruto Overheidsinvesteringen, dit is de indexatiegrondslag binnen de Rijksbegroting voor lange termijn investeringen op basis waarvan het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden geïndexeerd) voor de extra kosten die zijn gemaakt als gevolg van excessieve prijsstijgingen, en deels zijn de extra kosten opgevangen binnen de fondsen. Daarmee is zo veel mogelijk voorkomen dat noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld of afgesteld door excessieve prijsstijgingen. Hoe om te gaan met de effecten van excessieve prijsstijgingen in toekomstige jaren wordt van jaar op jaar bekeken als onderdeel van de reguliere besluitvorming. Het is op dit moment daarom nog niet te zeggen wat de gevolgen hiervan in de komende jaren zullen zijn.

Vraag 2
Wat zijn de gevolgen van de stikstofproblematiek voor de totale doorlooptijd van hoofdwegprojecten binnen het Mobiliteitsfonds en welke aanvullende maatregelen overweegt u om verdere vertraging te voorkomen?

Antwoord 2
De afgelopen jaren zijn diverse grote wegenprojecten van het Rijk gepauzeerd of vertraagd, mede door (mogelijke) effecten van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Voor een groot deel van deze wegenprojecten geldt dat er vanwege stikstof momenteel nog geen concreet zicht is op een «vergunbare» situatie. Hiermee kunnen ook nog geen uitspraken worden gedaan over doorlooptijd van hoofdwegennet projecten. Voor een «vergunbare» situatie is een pakket bron- en natuurmaatregelen nodig waarmee op gebiedsniveau kan worden onderbouwd dat (dreigende) verslechtering van de natuur in de Natura 2000-gebieden wordt voorkomen. Het kabinet streeft ernaar vóór de zomer een pakket aanvullende maatregelen te presenteren dat hieraan een belangrijke bijdrage kan leveren. Hierin zitten ook aanvullende maatregelen voor de sector mobiliteit. Daarnaast worden voor de sector mobiliteit met name in het kader van het milieu- en klimaatbeleid bronmaatregelen vastgesteld die leiden tot daling van de stikstofemissie en -depositie.
Samen met gebiedsgerichte bron- en natuurmaatregelen moet vervolgens per Natura 2000-gebied ecologisch worden beoordeeld of het totale pakket aan maatregelen voldoende is om «van het slot» te komen.

Vraag 3
Hoe verklaart u dat bij meerdere verkeersveiligheidsprojecten middelen niet tot besteding komen en welke gevolgen heeft dit voor het behalen van verkeersveiligheidsdoelstellingen?

Antwoord 3
De onderuitputting van € 26 miljoen bij de Regeling Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid betreft onbenutte ruimte binnen het tweede aanvraagtijdvak van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. De regeling werkt met plafondbedragen per medeoverheid, afgestemd op het aantal

kilometers weg en fietspad in beheer. Het gaat hier om budget dat binnen die plafondbedragen niet is aangevraagd door gemeenten, provincies of waterschappen. Lopende projecten worden hierdoor niet geraakt.

Voor de bredere verkeersveiligheidsdoelstellingen is het wel van belang dat dit budget alsnog wordt ingezet voor verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. Daarom organiseert het Ministerie van IenW dit jaar nog een aanvullend aanvraagtijdvak (een zogeheten veegronde), zodat het resterende budget volledig kan worden besteed.