Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 945 XII Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2025

Nr. 9

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 30 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties en de rapporteurs enkele vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over:

- het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2025 (Kamerstuk 36 945 XII, nr. 1)
- het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 945 XII, nr. 2)
- Lijst van vragen en antwoorden, gesteld aan de Algemene Rekenkamer, over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 945 XII, nr. 5)
- Lijst van vragen en antwoorden over het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2025 (Kamerstuk 36 945 XII, nr. 6)
- Lijst van vragen en antwoorden, gesteld aan de regering, over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 945 XII, nr. 7)
- het Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025 (Kamerstuk A, nr. 1)
- het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 36 945A, nr. 2)
- Lijst houdende een vraag en een antwoord, gesteld aan de Algemene Rekenkamer. over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 36 945 A, nr. 5)
- Lijst van vragen en antwoorden over het Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025 (Kamerstuk 36 945 A, nr. 6)
- Lijst houdende een vraag en een antwoord, gesteld aan de regering, over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 36 945 A, nr. 7)
- Jaarverslag Deltafonds 2025 (Kamerstuk 36 945 A, nr. 1)
- het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Deltafonds (Kamerstuk 36 945 A, nr. 2)

kst-36945-XII-9
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

– Lijst van vragen en antwoorden, gesteld aan de Algemene Rekenkamer. over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Deltafonds (Kamerstuk 36 945 J, nr. 5)
– Lijst van vragen en antwoorden over het Jaarverslag Deltafonds 2025 (Kamerstuk 36 945 J, nr. 6)
– Lijst houdende een vraag en een antwoord, gesteld aan de regering, over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 bij het Deltafonds (Kamerstuk 36 945 J, nr. 8)
– Brief over Duurzaamheidsverslag 2025 van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 30 196, nr. 860)
– Opvolgingsbrief periodieke evaluaties (Kamerstuk 32 861, nr. 90)
– het Jaarverslag ILT 2025 en Jaarverslag ILT-IOD 2025 (Kamerstuk 36 800 XII, nr. 35).

De vragen en opmerkingen zijn op 19 juni 2026 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 30 juni 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

Inhoudsopgave

I	Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	3
	Inleiding	3
	Inbreng rapporteurs	3
	Inbreng VVD-fractie	7
	Inbreng PRO-fractie	9
II	Reactie van de bewindspersonen	10

Inleiding

De leden De Hoop en Schutz treden op als rapporteurs voor de jaarverslagen 2025 van het Ministerie van IenW, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Zij hebben namens de commissie gekeken naar het financieel beeld, instandhouding van de infrastructuur, de resultaten van het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer, evaluaties van het ministerie en de informatiewaarde van het jaarverslag.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de jaarverslagen en slotwetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, alsook het rapport van de Algemene Rekenkamer en de stafnotitie van de griffie. Zij onderschrijven het belang van een duidelijke financiële afrekening en een heldere verantwoording van begroting en uitgaven. Tegelijkertijd hechten zij waarde aan inzicht in hoe het ministerie haar middelen beheert en wat er daadwerkelijk met deze middelen gerealiseerd is. In dat licht hebben zij nog enkele vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de jaarstukken van het Ministerie van IenW. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

Inbreng rapporteurs

De rapporteurs constateren dat de structurele onderuitputting van de afgelopen jaren op zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds in 2025 is omgeslagen in **overuitputting**. Dat komt echter niet doordat méér projecten en werkzaamheden zijn uitgevoerd, maar vooral doordat de fondsbegrotingen zijn verlaagd. Zo bedroeg de overuitputting op het Mobiliteitsfonds over 2025 € 420 miljoen, maar was de ontwerpbegroting 2025 € 800 miljoen lager dan de begroting 2024. Deze verlaging is grotendeels geregeld bij de Voorjaarsnota 2024. Als de begroting 2025 op hetzelfde niveau was gebleven als de begroting 2024 zou wederom sprake zijn geweest van onderuitputting. De rapporteurs stellen vast dat overprogrammering door verlaging van de begrotingen niet de gewenste uitwerking is van de jarenlange discussie over het voorkomen van onderuitputting door meer overprogrammering die de commissie met verschillende bewindspersonen heeft gevoerd.

Bovendien is hierbij nog steeds geen sprake van realistische begrotingen, zo constateert ook de Rekenkamer. Het «realistisch ramen» is voor 2025 te veel doorgeslagen, waardoor gedurende het begrotingsjaar bij alle suppletoire begrotingen middelen moesten worden toegevoegd. Dat geldt bijvoorbeeld voor artikel 13 Spoorwegen op het Mobiliteitsfonds (€ 470 miljoen), met name door prijsstijgingen, en voor artikel 1 Waterveiligheid op het Deltafonds (€ 315 miljoen), waarbij overprogrammering als belangrijkste reden wordt genoemd. De rapporteurs benadrukken dat begrotingen in principe zo realistisch mogelijk moeten zijn.

- *Wat zijn de verwachtingen voor de realisatie van de fondsbegrotingen voor de komende jaren?*

- *Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat volgende begrotingen wel realistisch worden geraamd?*

Wijzigende omstandigheden kunnen er uiteraard toe leiden dat begrotingen worden bijgesteld. In 2025 is sprake is geweest van excessieve prijsstijgingen voor aanleg en instandhouding van infrastructuur van soms meer dan 10 procent. Hierbij valt het de rapporteurs op dat de totale uitgaven op het Mobiliteitsfonds in 2025 slechts met 1,5 procent zijn gestegen en € 150 miljoen hoger waren dan in 2024.

- *Betekent dit dat in 2025 minder werk is verricht tegen hogere prijzen, zowel ten opzichte van 2024 als van de ontwerpbegroting 2025?*
- *In hoeverre heeft de lagere ontwerpbegroting voor het Mobiliteitsfonds in 2025 een dempend effect gehad op de uitvoering van infrastructurele werkzaamheden?*
- *Kan de Minister een overzicht geven van de prijsstijgingen in 2025 (zowel excessief als regulier) per artikel?*
- *In hoeverre vormen de ingehouden prijsbijstellingen in 2025 en 2026 een probleem voor de uitvoering?*

Bij de verplichtingen op zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds is wederom sprake van een fors lagere realisatie. Bij het Mobiliteitsfonds zijn in 2025 € 1,6 miljard minder verplichtingen aangegaan dan waar ruimte voor was, bij het Deltafonds ging het om € 875 miljoen minder. Deze verplichtingenruimte is overwegend doorgeschoven naar latere jaren.

- *Duiden de lagere aangegane verplichtingen op de fondsbegrotingen op een gebrek aan uitvoeringscapaciteit?*
- *Welke gevolgen hebben deze vertragingen in de praktijk, bijvoorbeeld voor bereikbaarheid?*

In het licht van de deadline van 2027 voor de **Kaderrichtlijn Water** (KRW) is de vraag welke voortgang er in 2025 is geboekt en welke lessen hieruit zijn te trekken. Bij tussentijdse begrotingen in 2025 en 2026 is € 250 miljoen extra uitgetrokken voor de jaren 2026–2027, maar de vraag is of het lukt om de projecten daadwerkelijk in 2027 af te ronden.

In 2025 is op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit € 51 miljoen minder uitgegeven dan oorspronkelijk begroot. Wel zijn in 2025 meer verplichtingen aangegaan voor de KRW (€ 56 miljoen), hiervan is echter € 47 miljoen doorgeschoven uit 2024 en is een deel het gevolg van hogere kosten.

- *Klopt het dat de hogere realisatie van verplichtingen in 2025 ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water (€ 56 miljoen) geheel wordt veroorzaakt doordat verplichtingenruimte uit 2024 is doorgeschoven en door hogere kosten? Of zijn er ook extra (delen van) projecten gestart?*
- *Welke lessen zijn er te trekken uit de voortgang die in 2025 is geboekt met de KRW-projecten in het Deltafonds? Hoe worden deze lessen gebruikt om doelen in 2027 te realiseren?*

Bij **instandhouding van infrastructuur** is het uitgesteld en achterstallig onderhoud bij de netwerken van Rijkswaterstaat verder toegenomen van € 2,16 miljard in 2024 naar € 2,53 miljard. Deze toename is bovendien groter dan in 2024. Hierbij spelen grote tegenvallers een rol, waardoor ander werk moest worden uitgesteld. Deze groei van het uitgesteld onderhoud baart extra zorgen omdat de uitgaven en budgetten voor instandhouding in 2025 hoger waren dan in 2024.

- *In hoeverre worden de hogere uitgaven veroorzaakt door de eerdergenoemde prijsstijgingen en in hoeverre door meer werkzaamheden?*

- *Bij welk deel van het uitgestelde en achterstallige onderhoud was in 2025 sprake van gepland uitstel om werkzaamheden te combineren en/of hinder te verminderen?*

De hinder en maatschappelijke schade door het uitvoeren van gepland en ongepland onderhoud neemt toe. Zo zijn de files op het hoofdwegennet door aanleg en geplande werkzaamheden sterk gestegen: van 2,5 miljoen voertuigverliesuren in 2023 naar 5,5 miljoen voertuigverliesuren in 2025. Voor het hoofdvaarwegennet overstijgen de stremmingen door zowel gepland als ongepland onderhoud de streefwaarden, dit zal bovendien toenemen als het uitgesteld en achterstallig onderhoud wordt aangepakt. Ook de beschikbaarheid van stormvloedkeringen was in 2025 erg laag en voldeed net als in 2024 niet aan de streefwaarde: twee van de zes stormvloedkeringen voldeden op 1 oktober 2025 niet aan de faalkanseis. Het aantal impactvolle verstoringen op het spoorwegennet lag in 2025 15 procent hoger dan in 2024, reden om het onderhoud beter te richten op storingsgevoelige en kritische assets. De gevolgen van deze ontwikkelingen voor het wegverkeer, de scheepvaart, de waterveiligheid en de treinreizigers worden niet inzichtelijk gemaakt in indicatoren. De rapporteurs geven in overweging bij toename van hinder door (toename van) uitvoering van opgaven navenant meer aandacht te hebben voor hinderbeperking (hindermanagement) om nadelige gevolgen van de opgave zo min mogelijk maatschappelijk, op de omgeving af te wentelen.

- *Kan de Minister in de begrotingen, jaarverslagen en de staat van de infrastructuur ook indicatoren opnemen over de gevolgen van ongeplande werkzaamheden, storingen en gebruiksbeperkingen door uitgesteld en achterstallig onderhoud op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en de spoorwegen, bijvoorbeeld uitgedrukt in verliesuren voor voertuigen, scheepvaart en reizigers?*
- *Wat gaat de Minister doen om overlast en hinder van werkzaamheden op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en spoor te beperken? Is hier voldoende oog voor?*
- *Zijn de problemen bij de Hartelsluis en de Maeslantkering inmiddels opgelost? Zo nee, wanneer zullen deze stormvloedkeringen weer voldoen aan de faalkanseisen?*
- *In hoeverre werd de sterke stijging van het aantal impactvolle verstoringen op het spoor veroorzaakt door uitgesteld en achterstallig onderhoud? Welke verbetering kan worden bereikt met het beter richten van onderhoud op storingsgevoelige en kritische assets?*
- *Waarom wordt voor het spoor niet meer gerapporteerd over de kernprestatieindicator reizigerspunctualiteit op de HSL-Zuid?*

De Algemene Rekenkamer presenteert geen nieuwe cijfers over het budgettekort bij instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken, maar schetst een onveranderd beeld van grote budgettekorten. Het budgettekort voor instandhouding van het spoor is gestegen van € 1,8 miljard naar € 2,9 miljard. De Rekenkamer concludeert in het licht van de grote budgettekorten dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat scherpe keuzes moet maken. De Rekenkamer merkt op dat de uiteindelijke keuzes die worden gemaakt het resultaat zijn van een bredere afweging, waarin ook beleidsmatige en politieke overwegingen een rol spelen.

- *Welke actuele inzichten zijn er over de omvang van de budgettekorten voor instandhouding van de infrastructuur voor de periode 2025–2039, aanvullend op de cijfers die de Algemene Rekenkamer rapporteert? Zijn de budgettekorten gegroeid ten opzichte van 2024?*
- *Kan de Minister bij de afwegingen en keuzes die worden gemaakt in het kader van de prioritering van de opgaven ook aangeven welke beleidsmatige en politieke overwegingen daarnaast zijn meegenomen?*
- *Kunnen deze beleidsmatige en politieke overwegingen worden opgenomen in het afwegingskader dat momenteel in ontwikkeling is?*

Uit het **verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer** blijkt dat de uitgaven en verplichtingen van het ministerie in 2025 rechtmatig waren, met uitzondering van de uitvoering van diverse subsidieregelingen door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland voor vier begrotingsartikelen van de IenW-begroting (artikel 11, 13, 18 en 21). Bij de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat blijven hardnekkige onvolkomenheden bestaan bij de aanbestedingen. De eerdere (hardnekkige) onvolkomenheid voor aanbestedingen bij het ministerie zelf is opgelost. De rapporteurs benadrukken in het verlengde van de Rekenkamer het belang van rechtmatigheid, ook bij de toekenning en afrekening van subsidies en bij aanbestedingen.

- *Welke maatregelen neemt de Minister om het subsidiebeheer door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland te verbeteren en verdere onrechtmatigheden te voorkomen?*
- *Welke maatregelen neemt de Minister om de hardnekkige onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat bij aanbestedingen op te lossen?*

Uit het themaonderzoek van de Algemene Rekenkamer blijkt dat voor de veiligheid van vitale infrastructuur op de Noordzee een actueel en geïntegreerd dreigingsbeeld ontbreekt. De Rekenkamer vraagt hierbij met name aandacht voor de kwetsbaarheid van kabels. De betrokken partijen (de Ministers van JenV, Defensie en IenW) bij het National Marine Security Centre (NMSC) zijn het er nog niet over eens zijn wie daarvoor verantwoordelijk zou moeten zijn en wie dat financiert. De Minister erkent dit en heeft aangekondigd dat de aanbevelingen van de Rekenkamer worden meegenomen in de uitwerking van de governance van het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI). Hierin wordt ook de inrichting en positionering van het NMSC betrokken. De Tweede Kamer wordt hierover vóór de zomer geïnformeerd. De rapporteurs onderstrepen de aanbevelingen van de Rekenkamer en de noodzaak van een voortvarende aanpak. Zij benadrukken hierbij dat niet alleen de kwetsbaarheid van bekabeling maar ook andere objecten zoals «rigs» en windmolens (de «hardware») relevant is.

Er worden te weinig (goede) **evaluaties** bij IenW uitgevoerd. Hierdoor bevatten periodieke rapportages niet of nauwelijks aanbevelingen voor verbetering van de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid zelf, maar alleen voor verbetering van de doelformulering, indicatoren en de programmering van evaluaties. Voor de Kamer ontbreekt het hierdoor aan mogelijkheden om het debat met de bewindspersonen aan te gaan over mogelijkheden voor verbetering van beleid. In reactie op het verantwoordingsonderzoek van de Rekenkamer ziet de Minister voor zichzelf een inspanningsverplichting om duidelijke beleidstheorieën te formuleren, zodat de samenhang tussen beleidsdoelen en instrumenten inzichtelijk wordt gemaakt. De rapporteurs willen in aanvulling hierop meer aandacht van de Minister vragen voor betere evaluaties en periodieke rapportages die daadwerkelijk de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid meten en waarin beleidsaanbevelingen worden gedaan waarmee de Kamer betere debatten kan voeren over mogelijkheden om beleid te verbeteren.

- *Wat gaat de Minister concreet doen om te zorgen dat de periodieke rapportages bij IenW bruikbare aanbevelingen gaan opleveren over het beleid zelf, en niet alleen over de doelformulering, indicatoren of de programmering en methodiek van evaluaties?*
- *Hoe gaat de Minister zijn inspanningsverplichting invullen om de samenhang tussen beleidsdoelen en instrumenten inzichtelijk te maken met duidelijke beleidstheorieën?*

In de periodieke rapportage over wegen en verkeersveiligheid werd onder meer aanbevolen om te zorgen voor een diepere uitsplitsing van de uitgaven op aanleg en onderhoud respectievelijk vernieuwing op artikel 12 Hoofdwegennet. De achtergrond van deze aanbeveling ligt in de grote bedragen op artikel 12 (hoofdwegennet) in het Mobiliteitsfonds. Zo werd in 2025 op subartikel «onderhoud» € 1,1 miljard uitgegeven, zonder verdere uitsplitsing. De Minister lijkt ruimte te geven voor verdere uitsplitsing, als de Kamer dat wenst, maar zegt dit niet direct toe.

- *Is de Minister bereid om de aanbeveling op te volgen om in de begroting te zorgen voor een diepere uitsplitsing op artikel 12 Mobiliteitsfonds van de uitgaven voor aanleg en onderhoud respectievelijk vernieuwing, zoals aanbevolen in de periodieke rapportage over wegen en verkeersveiligheid? Kan de Minister hiertoe een voorstel voor een indeling doen?*

Volgens het jaarverslag is de periodieke rapportage over openbaar vervoer en spoor in 2025 afgerond en zou deze uiterlijk in maart 2026 aan de Kamer worden gestuurd. De Kamer heeft deze periodieke rapportage echter nog niet ontvangen.

- *Waarom heeft de Kamer de periodieke rapportage over openbaar vervoer en spoor (verwacht tweede helft 2025) nog niet ontvangen? Wanneer verwacht de Minister de rapportage aan de Kamer te sturen?*

Hoewel de **informatiewaarde van het jaarverslag** en de begroting de laatste jaren is verbeterd en ook in de ontwerpbegroting 2026 doelen weer concreter zijn geformuleerd en uitgewerkt, laat de grootste verbetering op zich wachten: beter inzicht in de resultaten die het afgelopen jaar zijn bereikt. Deze koppeling van middelen en resultaten is wel verbeterd, maar nog niet overzichtelijk. De rapporteurs vragen de Minister om de verbetering van de koppeling tussen geld, prestaties en effecten in begrotingen en jaarverslagen voortvarend voort te zetten in de begroting 2027 en het jaarverslag 2026.

Inbreng VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie constateren dat de realisatie op het Mobiliteitsfonds in 2025 hoger uitvalt dan bij ontwerpbegroting werd geraamd, terwijl in voorgaande jaren juist regelmatig sprake was van onderuitputting. Kan de Minister toelichten in hoeverre deze ontwikkeling het gevolg is van een meer realistische begrotingsraming of juist van kasschuiven en/of andere begrotingstechnische aanpassingen? Welke lessen worden hieruit getrokken voor toekomstige begrotingen? De leden van de VVD-fractie hechten aan een begroting die zo goed mogelijk aansluit bij de daadwerkelijke programmering en uitvoering van projecten. Welke stappen zet de Minister om de voorspelbaarheid van de uitgaven op het Mobiliteitsfonds verder te verbeteren?

Daarnaast constateren deze leden dat de realisatie circa € 420 miljoen hoger is uitgekomen dan oorspronkelijk begroot. Kan de Minister toelichten welke ontwikkelingen hieraan ten grondslag liggen? Kan daarbij in het bijzonder worden ingegaan op de afwijkingen bij artikel 1 (Waterveiligheid) en artikel 13 (Spoorwegen)?

Voorts constateren de leden van de VVD-fractie dat de realisatie van verplichtingen op het Mobiliteitsfonds circa € 1,6 miljard lager is uitgekomen dan begroot. Kan de Minister toelichten welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen? In hoeverre hangt dit samen met uitvoeringscapaciteit, vergunningverlening, marktomstandigheden of andere factoren? Deze leden zijn met name geïnteresseerd in de gevolgen voor de uitvoering. Leiden de lagere verplichtingen naar verwachting tot

vertraging van projecten of onderhoudsopgaven en zo ja, welke gevolgen heeft dit voor de bereikbaarheid en de instandhouding van de infrastructuur?

Ten aanzien van het Deltafonds vragen de leden van de VVD-fractie of de lagere realisatie van verplichtingen gevolgen heeft voor de voortgang van projecten in de komende jaren. Kan de Minister aangeven in hoeverre deze afwijkingen doorwerken in de programmering en uitvoering van waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen?

Verder valt de leden van de VVD-fractie op dat er sprake was van excessieve prijsstijgingen, terwijl de uitgaven slechts beperkt hoger uitkwamen dan in 2024. Zij vragen de Staatssecretaris een overzicht te geven van de prijsstijgingen per artikel en toe te lichten of in 2025 daadwerkelijk minder werk verricht is tegen hogere prijzen. Als dat zo is, wat betekent dit dan voor de toekomstige begrotingen en de toekomstige realisatie van de onderhoudsopgaven waar de Nederlandse infrastructuur voor staat?

Verder hebben de leden van de VVD-fractie een vraag over het Deltafonds. Daar is sprake van overuitputting bij de uitgaven, vooral op waterveiligheid, terwijl bij de verplichtingen juist sprake is van onderuitputting. Zij vragen de Minister hoe dit zich verhoudt tot de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (Hwbp) en de doelen voor waterveiligheid en waterkwaliteit. In hoeverre werkt de onderuitputting bij het aangaan van verplichtingen door in vertragingen in de uitvoering?

Over de toelichting op het hoofdstukje «Instandhouding Infrastructuur» merken de leden van de VVD-fractie op dat de toename van uitgesteld en achterstallig onderhoud bij hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen onder meer door grote spoedeisende tegenvaller de urgentie aangeeft om voortvarend aan de slag te gaan met het afwegingskader en de daarop volgende prioritering van projecten. Planningen zijn cruciaal voor de zekerheid van uitvoering en het inschrijven van de markt.

Ten aanzien van hinder en maatschappelijke schade merken de leden van de VVD-fractie op dat dat zal toenemen naarmate aan de slag gegaan wordt met het (uitgesteld en achterstallig) onderhoud en aanleg. De leden van de VVD-fractie zien nu reeds dat de stremmingen op het hoofdvaarwegennet door gepland en ongepland onderhoud de streefwaarden overstijgen. Hinder is bij werk onafwendbaar, maar de mate waarin wel beïnvloedbaar. De aanleiding neemt toe om in de projecten structureel aandacht te hebben voor hindermanagement: d.w.z. het kanaliseren en verzachten van de impact op de directe of regionale omgeving, zeker waar het betreffende netwerk grofmazig is, zoals op het hoofdvaarwegennet. De vervoersmodaliteit binnenvaart kampt hiermee en leidt economische schade die om kan slaan in een reverse modal shift, zeker als gebieden niet meer (goed) kunnen worden bereikt. Datzelfde geldt voor waterrecreatieondernemers. Passanten bereiken de jachthavens soms niet meer en vaste ligplaatshouders overwegen een ligplaats elders. Ook het spoorwegnet is niet vrij van hinder en overlast. De impactvolle verstoringen van het spoor vallen in het oog. De oorzaak van deze verstoringen lag voor 42% bij technische oorzaken. Is er inmiddels, een halfjaar naar de waarschuwing van ProRail dat zij de komende anderhalf jaar deze KPI niet zal halen, meer zicht op hoe ProRail het been bij gaat trekken? Bijvoorbeeld door meer flexibele contracten of het vinden van meer aannemers die op het spoor kunnen werken? Voor de leden van de VVD-fractie dient hindermanagement een integraal onderdeel uit dient te maken van de voorbereiding, planning, aanbesteding en uitvoering van projecten. Dus eerder meer aandacht hiervoor dan minder.

In het licht van het risico van de niet tijdige uitvoering van projecten voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) vragen de leden van de VVD-fractie zich af welke voortgang er in 2025 is geboekt en welke lessen hieruit te trekken zijn. Bij herhaling hebben de leden van de VVD-fractie hiernaar gevraagd. Lukt het om de projecten daadwerkelijk in 2027 af te ronden en hoever brengt dat Nederland in het doelbereik alsook de doelen op de chemische stoffen/samenstellingen van water in de diverse waterlichamen?

De leden van de VVD-fractie lezen in het rapport van de Algemene Rekenkamer dat voor de veiligheid van vitale infrastructuur op de Noordzee nog altijd een actueel dreigingsbeeld ontbreekt, en dat de betrokken departementen (J&V, Defensie en IenW) nog altijd geen overeenstemming hebben bereikt over de verantwoordelijkheid hiervoor. De leden van de VVD-fractie vragen de Minister daarom om verduidelijking over het op te richten National Maritime Security Centre (NMSC), hoe de langlopende financiering van dit centrum ingericht kan worden en of het mogelijk zou zijn om de verantwoordelijkheid hiervoor onder de Minister van Algemene Zaken te plaatsen als er onverhoopt voor de zomer geen besluit komt over de interdepartementale verantwoordelijkheden en bevoegdhedenimpasse. De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat er na het reces weer een besloten technische briefing komt. De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd hoe het Nederlands Offshore Ecosysteem als strategische pijler betrokken is.

Ook op het terrein van evaluaties hebben de leden van de VVD-fractie vragen. De Rekenkamer stelt dat te weinig goede evaluaties worden uitgevoerd, waardoor inzicht in doeltreffendheid en doelmatigheid beperkt blijft. Zij vragen de Minister of de Strategische Evaluatie Agenda bij de begroting 2027 alsnog wordt aangevuld met evaluaties van spoor- en scheepvaart-infrastructuurprojecten, de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationaal Groeifonds. Daarnaast ontvangen deze leden graag een reactie op de vraag hoe ervoor wordt gezorgd dat periodieke rapportages voortaan beter bruikbare aanbevelingen opleveren over het beleid zelf.

Verder zijn de leden van de VVD-fractie in het kader van Regeldruk benieuwd naar een overzicht van «nationale koppen» in alle werkvelden van IenW. Kan de Minister deze nationale koppen identificeren en delen met de Kamer? Zo ja, kan hij deze koppen beoordelen op nut, noodzaak en effectiviteit? De leden van de VVD-fractie willen de Minister vragen naar mogelijkheden om deze nationale koppen weg te nemen of te verzachten als blijkt dat ze niet bijdragen aan het bereiken van de beleidsdoelen dan wel Nederland en haar economie qua concurrentiepositie en vestigingsklimaat benadelen.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie hoe de Minister ervoor zorgt dat de toekomstige jaarverslagen meer inzicht bieden in de koppeling tussen middelen, prestaties en resultaten. Is de Minister bereid om in volgende jaarverslagen en begrotingen een verdere uitsplitsing te maken tussen aanleg, onderhoud en vernieuwing, zodat beter zichtbaar wordt waaraan het geld precies is besteed en wat daarmee is bereikt?

Inbreng PRO-fractie

Allereerst constateren de leden van de PRO-fractie dat op een aantal belangrijke beleidsterreinen van het Ministerie van IenW zorgen zijn over het behalen van de beleidsdoelen. Zo wijzen deze leden op dat de tekorten voor de instandhouding van de infrastructuur die verder zijn opgelopen, de doelen uit de KRW die nog lang niet in zicht zijn, de beschikbaarheid van drinkwater verder onder druk is komen te staan, de prijzen in het

openbaar vervoer verder zijn gestegen waardoor deze belangrijke publieke voorziening niet toegankelijker geworden is, en ook op het terrein van milieubeheer zijn veel doelstellingen niet dichterbij gekomen en nemen de zorgen over bijvoorbeeld PFAS en de tekorten ten aanzien van toezicht en handhaving verder toe. Graag ontvangen deze leden op elk van voorgaande beleidsterreinen een nadere reflectie van het kabinet over wat er in 2025 concreet gedaan is. En kan het kabinet hierbij ook aangeven welke concrete lessen op deze beleidsterreinen meegenomen worden voor de nabije toekomst?

De leden van de PRO-fractie vinden de post verkeersveiligheid nog onvoldoende specifiek. Is het kabinet bereid om de begrotingsposten voor verkeersveiligheid verder uit te splitsen en te verdiepen, zodat ook beter duidelijk wordt hoe maatregelen voor verkeersveiligheid zijn verdeeld over bijvoorbeeld weginrichting, cofinanciering, gedragsmaatregelen of andere?

De leden van de PRO-fractie constateren dat de Algemene Rekenkamer in haar verantwoordingsonderzoek zorgen uit over de veiligheid op de Noordzee. Deze leden delen deze zorgen en zien uit naar de brief van het kabinet die nog voor het zomerreces hierover volgt. Voor dit moment hebben de aan het woord zijnde leden hierover nog twee specifieke vragen. Allereerst vernemen zij graag waarom tot nu toe de impasse over de verantwoordelijkheden nog niet is opgelost. Waar zit volgens het kabinet hier de specifieke oorzaak voor deze impasse? En daarnaast vernemen deze leden graag wat er volgens het kabinet nodig is om de door de Algemene Rekenkamer genoemde langjarige financiering rond te krijgen. Om hoeveel geld gaat het jaarlijks en welke departementen zouden welk deel hiervoor moeten dragen?

De leden van de PRO-fractie vinden het van groot belang dat het internationaal treinvervoer wordt verbeterd. Deze leden constateren dat het vorige kabinet van plan was om in 2025 met plannen te komen om het Nederlandse spoornetwerk (vijf treinstations) beter aan te laten sluiten op hogesnelheidslijnen net over de grens. Wat is er concreet uitgewerkt op dit vlak? Voorts ontvangen de aan het woord zijnde leden graag een stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen moties die ingediend zijn tijdens het notaoverleg d.d. 22 september 2025 over de initiatiefnota van het lid Koekkoek (Alle Seinen op Groen).

II Reactie van de bewindspersonen

1. Financieel beeld Mobiliteitsfonds en Deltafonds

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen wat de verwachtingen zijn voor de realisatie van de fondsbegrotingen voor de komende jaren en hoe er voor wordt gezorgd dat de volgende begrotingen wel realistisch worden geraamd.

De leden van de VVD fractie zijn ook benieuwd naar de ontwikkeling op het realistisch begrotingsramen en vragen zich af:
- *welke lessen hieruit worden getrokken voor toekomstige begrotingen.*
- *Welke stappen worden gezet om de voorspelbaarheid van uitgaven verder te verbeteren.*

Vooropgesteld staat dat het doel van IenW altijd is om een zo realistisch mogelijke begroting aan de Kamer te presenteren. Elk begrotingsmoment wordt dus ook benut om de ramingen en programmering op de begrotingsfondsen bij te stellen. Dit neemt echter niet weg dat de praktijk soms weerbarstiger is dan de ramingen op papier doen vermoeden.

De realisaties van de investeringsuitgaven op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zijn afhankelijk van diverse externe factoren, waaronder de beschikbaarheid van personeel en materialen, vergunningprocedures, stikstofbeperkingen en ontwikkelingen in de markt. Deze factoren kunnen invloed hebben op het tempo waarin projecten worden voorbereid en uitgevoerd.

Ook de kabinetsbesluitvorming (bij Voorjaarsnota of met de Miljoenennota) is hierop van invloed.

Het Ministerie van IenW streeft er in alle gevallen naar om zo accuraat mogelijk te ramen en te programmeren, met de kennis die op dat moment voorhanden is. Instrumenten als overprogrammering en kasschuiven blijft IenW hanteren om de begroting zo stabiel en realistisch mogelijk te houden, de productie in de buitenwereld op stoom te houden en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat zo min mogelijk middelen op de plank blijven liggen.

De afgelopen jaren hebben zich daarom op verschillende begrotingsmomenten verschuivingen voorgedaan op de begrotingsfondsen. Deze verschuivingen hingen veelal samen met vertragingen in de uitvoering van projecten en programma's als gevolg van bovengenoemde factoren. Bij de Voorjaarsnota 2025 is daarnaast, in het kader van een pilot met het Ministerie van Financiën, de overprogrammering verhoogd om, na jaren van voordelige saldi, te bezien of dit leidt tot betere uitputtingscijfers en daarmee tot een realistischere en robuustere begroting. Bij deze pilot is geen sprake geweest van het remmen in productie. Oftewel: de productie werd op stoom gehouden en er is niets met opzet vertraagd. Het op stoom houden van de productie lukt steeds beter, want in de kern is de realisatie en daarmee de productie in de buitenwereld, de afgelopen jaren flink gestegen op de begrotingsfondsen: van € 7,5 miljard in 2020 naar € 11,7 miljard in 2025.

Wel is te zien dat vanaf 2030 de budgetten op de fondsen sterk aflopen. Vanuit het coalitieakkoord zijn incidenteel en structureel extra middelen voor infrastructuur beschikbaar gekomen. Het doel van IenW is om deze productie zo stabiel en zo hoog mogelijk te houden, binnen de grenzen van de begroting.

IenW heeft hier van geleerd dat zodra productie goed op stoom komt, overprogrammering een instrument is dat je gedoseerd in moet zetten. Daarom werken we ook naar een stabieler en lager niveau van overprogrammering toe. Om nieuwe overuitputting te voorkomen en de begroting in een stabieler ritme te plaatsen wordt kasbudget naar 2026 en 2027 geschoven. Daarnaast schuift het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een deel van de programmering uit beide jaren door naar latere jaren. Hiermee sluiten budget en programmering beter op elkaar aan en wordt de overprogrammering stapsgewijs weer afgebouwd tot een beheersbaar niveau. Het effect hiervan blijven we monitoren, zodat we kunnen leren en steeds tot een betrouwbaarder begroting komen.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:

- *Of er in 2025 minder werk is verricht tegen hogere prijzen, zowel ten opzichte van 2024 als van de ontwerpbegroting 2025.*
- *In hoeverre de lagere ontwerpbegroting voor het Mobiliteitsfonds in 2025 een dempend effect heeft gehad op de uitvoering van infrastructurele werkzaamheden.*
- *Een overzicht van de prijsstijgingen in 2025 (zowel excessief als regulier) per artikel.*

- *In hoeverre de ingehouden prijsbijstellingen in 2025 en 2026 een probleem vormen voor de uitvoering.*

De infrastructurele werkzaamheden die bij Ontwerpbegroting 2025 gepland waren, zijn in 2025 ondanks het optreden van excessieve prijsstijgingen conform programmering voortgezet. De projectkosten pakten hierdoor in 2025 in de praktijk veelal hoger uit dan bij het opstellen van de ontwerpbegroting van 2025 was voorzien. De dekking voor de excessieve prijsstijgingen kwam uit de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) van het MF. Hierdoor hoefden er niet direct concrete projecten te worden stopgezet. De afgelopen jaren zijn ProRail en Rijkswaterstaat maar deels gecompenseerd vanuit de loon- en prijsbijstelling (IBOI) voor de extra kosten die worden gemaakt als gevolg van prijsstijgingen, en deels moesten de extra kosten opgevangen worden binnen de fondsen. Daarmee is zo veel mogelijk voorkomen dat noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld of afgesteld door deze prijsstijgingen.

In die zin is er dus ook niet minder werk verricht dan oorspronkelijk voorzien. Wel heeft het inhouden van de prijsbijstelling een nadelig effect: hierdoor is er minder financiële ruimte voor toekomstig beleid en worden de mogelijkheden om binnen het MF toekomstige financiële tegenvallers te kunnen opvangen hiermee beperkt. Het inhouden van prijsbijstellingen heeft effect op de instandhouding; de budgettaire spanning op exploitatie en onderhoud wordt hierdoor vergroot.

In de eerste suppletoire begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds is in paragraaf 2.1 «Overzicht belangrijke uitgaven en ontvangstenmutaties» per begrotingsartikel een overzicht opgenomen van de meerjarige budgettaire gevolgen van excessieve prijsstijgingen binnen het Mobiliteitsfonds. Deze bedragen zijn binnen het Mobiliteitsfonds ingepast waarbij de middelen op de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) als dekkingsbron diende. Hieronder is de tabel nogmaals per artikel gepresenteerd.

Excessieve prijsstijgingen (bedragen x € 1 miljoen)		**2025**	**Totaal 2025–2038**
	Artikel 12	121	565
	Artikel 13	384	564
	Artikel 15	23	114
	Artikel 17	0	124
	Totaal	**528**	**1.368**

De rapporteurs De Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen:

- *In hoeverre de lagere aangegane verplichtingen op de fondsbegrotingen samenhangen met uitvoeringscapaciteit, vergunningverlening, marktomstandigheden of andere factoren.*
- *Of de lagere verplichtingen naar verwachting leiden tot vertraging van projecten of onderhoudsopgaven en zo ja, welke gevolgen heeft dit voor de bereikbaarheid en de instandhouding van de infrastructuur.*
- *Of deze afwijkingen doorwerken in de programmering en uitvoering van waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen.*

Op de fondsen is sprake van saldowerking, een voordelig (verplichtingen)-saldo loopt door naar het volgend jaar, zodat de budgetten beschikbaar blijven voor het project. De werkzaamheden blijven binnen de voorziene uitvoeringsperioden vallen. De reden voor deze systematiek is dat het volgens planning kunnen uitvoeren van infrastructuurprojecten afhan-

kelijk is van vele factoren en er daarom sprake van vertraging kan zijn in de uitvoering. Door saldowerking komt de bereikbaarheid niet in het geding en blijft de instandhouding van het netwerk op het vereiste niveau om veiligheid en betrouwbaarheid te waarborgen. Dit geldt ook voor de programmering en uitvoering van waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen.

Vertragingen zijn nooit fijn en altijd het gevolg van verschillende omstandigheden. Een project vertragen is de laatste keuze, er wordt altijd eerst gekeken of redelijke alternatieven mogelijk zijn. Indien dit niet het geval is, dan kan een vertraging inderdaad wel leiden tot verminderde bereikbaarheid (o.a. door beperkende maatregelen), bijvoorbeeld als dit nodig is met het oog op veiligheid. In de programmering van RWS en ProRail vindt altijd prioritering plaats, waarbij bereikbaarheid een belangrijk afweegcriteria is.

Bij de slotwetmutaties zijn er op het Mobiliteitsfonds inderdaad € 1,6 miljard minder verplichtingen gerealiseerd ten opzichte van het beschikbare kader bij de tweede suppletoire begroting van september 2025. Dit voordelig verplichtingensaldo in 2025 is primair het gevolg geweest van een technische wijziging bij de verplichtingen op artikel 12 «Hoofdwegennet».

De verlaging hangt samen met het DBFM-contract voor het project de ViA15. Bij de tweede suppletoire begroting 2025 is namelijk het verplichtingenbudget opgehoogd om de financial close, die in december plaatsvond op dit DBFM-project, te kunnen sluiten. In december (na de financial close) werd de laatste financiële informatie gepresenteerd (o.a. rentepercentage). Dit heeft tot een technische wijziging van het verplichtingenbudget geleid (€ 1,1 miljard lagere verplichtingenrealisatie). De omzetting van het DBFM-contract ViA15 is verwerkt met bij de Voorjaarsnota 2026. Bij dit project is dus geen sprake geweest van een gebrek aan uitvoeringscapaciteit.

Het overige deel van het voordelig verplichtingensaldo zit op artikel 13 «Spoorwegen». Bij het project «Spoor Zuid-Nederland» is er sprake geweest van een tegenvaller in de uitvoering, waardoor het budget niet volledig is beschikt in 2025. Daarnaast is bij Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor de definitieve subsidieaanvraag van ProRail voor 2026 circa € 72 miljoen lager uitgekomen dan de conceptaanvraag. Deze verlaging hangt samen met een interne maakbaarheidstoets binnen ProRail, waarbij activiteiten na deze toets alsnog naar latere jaren zijn verschoven. Dit deel van het voordelig verplichtingensaldo is wel gerelateerd aan het gebrek aan uitvoeringscapaciteit bij ProRail.

Op het Deltafonds (DF) is er op de verplichtingen sprake van een relatief klein voordelig saldo van € 12 miljoen. Een deel van dit voordelig saldo is gerelateerd aan capaciteitsgebrek zoals bij vernieuwing en de kaderrichtlijn water.

De leden van de VVD fractie vragen welke ontwikkelingen ten grondslag liggen aan de hogere realisatie van de fondsen in het bijzonder bij artikel 1 (Waterveiligheid) en artikel 13 (Spoorwegen).

De leden merken terecht op dat de uitgavenrealisatie op het Mobiliteitsfonds in 2025 circa € 420 miljoen hoger uitvalt dan geraamd was bij de Ontwerpbegroting 2025. Deze hogere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door de hogere uitgavenrealisatie binnen artikel 13 (Spoorwegen).

Het grootste deel van hogere realisatie betreft de instandhouding van de Spoorwegen. In 2025 hebben zich excessieve prijsstijgingen voorgedaan bij de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van spoorinfrastructuur. Deze prijsontwikkeling hangt mede samen met het uiteenlopen van de GWW-index en de IBOI-index in de afgelopen jaren.

Om de continuïteit van de instandhoudingsopgave te waarborgen, is in 2025 € 384 miljoen toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten vanuit de generieke investeringsruimte. Daarnaast is sprake van hogere uitgaven binnen het aanlegprogramma Behandelen en Opstellen (B&O). Het projectbudget is met € 17,3 miljoen verhoogd ten opzichte van de oorspronkelijke begroting als gevolg van een uitbreiding van de projectscope. Deze uitbreiding is noodzakelijk om de TEN-T-corridor tussen de Rotterdamse haven en Bad Bentheim beter geschikt te maken voor goederenvervoer per spoor. In dat kader wordt bij Rotterdam Noord een goederenwachtspoor van 740 meter gerealiseerd, zodat goederentreinen van 740 meter lengte op deze corridor kunnen worden gefaciliteerd.

De hogere uitgaven op artikel 13 verklaren daarmee het merendeel van de hogere uitgavenrealisatie op het Mobiliteitsfonds in 2025. De uitgavenrealisatie op artikel 1 (Waterveiligheid) heeft te maken met het Deltafonds. De totale uitgavenrealisatie op het Deltafonds in 2025 is circa € 315 miljoen hoger dan geraamd was bij Ontwerpbegroting 2025. De hogere realisatie heeft tal van oorzaken waarvan de belangrijkste zijn het tot realisatie komen van de overprogrammering (dus minder vertraging dan ingeschat was bij projecten) op dit artikel en hogere uitgaven voor het hoogwaterbeschermingsprogramma.

De leden van de VVD fractie vragen om een overzicht van de prijsstijgingen per artikel en toe te lichten of in 2025 daadwerkelijk minder werk verricht is tegen hogere prijzen en indien dit zo is, wat dit betekent voor de toekomstige begrotingen en de toekomstige realisatie van de onderhoudsopgaven waar de Nederlandse infrastructuur voor staat.

In de eerste suppletoire begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds is in paragraaf 2.1 «Overzicht belangrijke uitgaven en ontvangstenmutaties» per begrotingsartikel een overzicht opgenomen van de meerjarige budgettaire gevolgen van excessieve prijsstijgingen binnen het Mobiliteitsfonds. Deze bedragen zijn binnen het MF ingepast waarbij de middelen op de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) als dekkingsbron diende. Hieronder is de tabel nogmaals per artikel gepresenteerd. Omdat de dekking uit de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 11.04) van het MF kwam, hoefden er niet direct concrete projecten te worden stopgezet. In die zin is er dus ook niet minder werk verricht dan oorspronkelijk voorzien. Wel geldt dat de financiële ruimte voor toekomstig beleid verminderd is door het optreden van excessieve prijsstijgingen. Ditzelfde geldt voor de mogelijkheden om binnen het MF toekomstige financiële tegenvallers te kunnen opvangen.

Excessieve prijsstijgingen (bedragen x € 1 miljoen)		**2025**	**Totaal 2025–2038**
	Artikel 12	121	565
	Artikel 13	384	564
	Artikel 15	23	114
	Artikel 17	0	124
	Totaal	**528**	**1.368**

De leden van de VVD fractie vragen naar aanleiding van de overuitputting bij de uitgaven van het Deltafonds en onderuitputting op de verplichtingen:
- *Hoe dit zich verhoudt tot de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (Hwbp) en de doelen voor waterveiligheid en waterkwaliteit.*
- *In hoeverre de onderuitputting bij het aangaan van verplichtingen doorwerkt in vertragingen in de uitvoering*

Zoals bij de voorgaande vraag is geantwoord leidt de lagere realisatie niet tot vertraging in de projecten die van belang zijn voor de programmering en uitvoering van het hoogwaterbeschermingsprogramma, waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen.

2. Instandhouding van infrastructuur

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:
- *In hoeverre de hogere uitgaven voor Instandhouding op de netwerken van RWS worden veroorzaakt door de prijsstijgingen en in hoeverre door meer werkzaamheden.*
- *Bij welk deel van het uitgestelde en achterstallige onderhoud in 2025 sprake was van gepland uitstel om werkzaamheden te combineren en/of hinder te verminderen.*

Bij het duiden van hogere uitgaven is het inderdaad nuttig om onderscheid te maken tussen prijseffecten en daadwerkelijke toename in werkzaamheden. RWS is bezig dit inzicht in beeld te brengen naar aanleiding van de toezegging in de Kamerbrief Rapportages Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail 2024 (Kamerstukken 36 410-A, nr. 19). De insteek is om binnen de totale toename in uitgaven indicatief aan te geven welk deel hiervan het gevolg is van prijsstijgingen, waarbij we de GWW-index over diezelfde periode, zoals vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), zullen hanteren als percentage dat de prijzen gestegen zijn. De Kamer wordt hier op een later moment nader over geïnformeerd via een separate brief.

In 2025 was bij circa 20% van het uitgestelde en achterstallige onderhoud sprake van bewust gepland uitstel. Dit uitstel vond plaats met het doel om werkzaamheden te combineren met andere projecten of onderhoudsmaatregelen, en om de hinder voor gebruikers van de infrastructuur te beperken.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen of in de begrotingen, jaarverslagen en de staat van de infrastructuur indicatoren kunnen worden opgenomen over de gevolgen van ongeplande werkzaamheden, storingen en gebruiksbeperkingen door uitgesteld en achterstallig onderhoud op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en de spoorwegen, bijvoorbeeld uitgedrukt in verliesuren voor voertuigen, scheepvaart en reizigers.

Rijkswaterstaat rapporteert jaarlijks over de filedruk op de Nederlandse snelwegen in de Rapportage Rijkswegennet. Daarnaast wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van een indicator voor de bereikbaarheid op het hoofdvaarwegennet. Deze indicator kan bijdragen aan een beter begrip van de gevolgen van ongeplande werkzaamheden, storingen en gebruiksbeperkingen op dit netwerk.

Er is bij ProRail, op enkele plekken op de Havenspoorlijn na, geen sprake van achterstallig onderhoud. Voor het aanpakken van de achterstanden op de Havenspoorlijn is het programma Zee-Zevenaar ingericht.

Zowel de Staat van de Infrastructuur als de (half)jaarverslagen van ProRail rapporteren over de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur. Dit gebeurt onder andere via de KPI Impactvolle storingen en indicatoren op het gebied van de technische betrouwbaarheid van de verschillende spoorsystemen. Verder wordt ook in het jaarverslag van IenW een selectie van indicatoren over de betrouwbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur opgenomen.

IenW werkt momenteel aan de nieuwe beheerconcessie van ProRail, deze gaat in op 1 januari 2029. Ook in de nieuwe beheerconcessie beoogt IenW deze inzichten over betrouwbaarheid en beschikbaarheid te borgen.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen wat er wordt gedaan om overlast en hinder van werkzaamheden op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en spoor te beperken en of hier voldoende oog voor is.

Hinder wordt structureel en zoveel mogelijk integraal meegewogen in de realisatie van de instandhoudingsopgave. Rijkswaterstaat maakt bij de uitvoering van werkzaamheden gebruik van de Hinderaanpak. De Hinderaanpak is gebaseerd op: slim plannen, slim bouwen en slim reizen. ProRail houdt bij de meerjarige programmering van werkzaamheden op het hoofdspoorwegennet zo veel mogelijk rekening met beperking van herhaaldelijke hinder voor reizigers en goederenvervoerders op specifieke lijnen en in regio's.

Rijkswaterstaat en ProRail spannen zich daarnaast gezamenlijk in om de werkzaamheden zorgvuldig en veelvuldig met elkaar af te stemmen, zowel op landelijk als op regionaal niveau. Rijkswaterstaat en ProRail blijven werken aan verbetering van de afstemming van werkzaamheden.

Daarnaast werken Rijkswaterstaat en ProRail in verschillende regio's samen met de decentrale infrabeheerders zoals provincies en gemeenten in regionale bereikbaarheidsorganisaties, zoals Groningen Bereikbaar, GoedOpWeg in Utrecht en Zuid-Holland Bereikbaar. Dit is gericht op het structureel dempen van hinder door werkzaamheden en het is gericht op structurele reizigersgedragsverandering.

We blijven de hinderaanpak verbeteren. Zo is er een externe evaluatie uitgevoerd naar de werking van de hinderaanpak op de Rijkswaterstaatnetwerken in de praktijk. De conclusies en aanbevelingen van deze evaluatie worden betrokken in de actualisatie van de beleidslijn voor hinder. Over de uitkomsten van de evaluatie wordt de Kamer in de tweede helft van 2026 geïnformeerd.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen of de problemen bij de Hartelsluis en de Maeslantkering inmiddels zijn opgelost en indien dat niet het geval is wanneer deze stormvloedkeringen weer zullen voldoen aan de faalkanseisen.

Op peildatum oktober 2025 voldeed de Hartelkering niet aan de faalkanseis. Momenteel voldoet de Hartelkering weer aan de faalkanseis door het treffen van een beheersmaatregel: de scheepvaartsluis is dichtgezet en wordt alleen geopend als het vanuit het optiek van waterveiligheid kan.

Bij de Maeslantkering is sprake van een niet-robuuste situatie waarbij de kering op dit moment niet aan de faalkanseis voldoet. In 2024 voldeed de kering eerder niet en na de peildatum in oktober 2025 bleek de kering opnieuw niet aan de faalkanseis te voldoen. RWS blijft onderhoud uitvoeren en treft zo nodig beheersmaatregelen. De robuuste oplossing

om weer aan de faalkanseis te voldoen is de vervanging van het bedienings- en besturingssysteem van de kering. Hiervoor is Rijkswaterstaat bezig met de voorbereidingen voor een inkoopplan. Het inkoopplan wordt in 2026 afgerond.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:
- *In hoeverre de sterke stijging van het aantal impactvolle verstoringen op het spoor werd veroorzaakt door uitgesteld en achterstallig onderhoud.*
- *Welke verbetering bereikt kan worden met het beter richten van onderhoud op storingsgevoelige en kritische assets.*
- *Waarom voor het spoor niet meer wordt gerapporteerd over de kernprestatieindicator reizigerspunctualiteit op de HSL-Zuid?*

In het verlengde vragen de leden van de VVD fractie of er inmiddels, een halfjaar na de waarschuwing van ProRail dat zij de komende anderhalf jaar deze KPI niet zal halen, meer zicht is op hoe ProRail het been bij gaat trekken.

Er is bij ProRail, op enkele plekken op de Havenspoorlijn na, geen sprake van achterstallig onderhoud. Voor het aanpakken van de achterstanden op de Havenspoorlijn is het programma Zee-Zevenaar ingericht. Ook voert ProRail in het kader van de toegenomen impactvolle storingen maatregelen uit om kwetsbare plekken in de infrastructuur (versneld) aan te pakken. Voorbeelden zijn het herstellen van dunne plekken in de bovenleiding en het verbeteren van de spoorligging op bepaalde trajecten. ProRail verwacht dat deze maatregelen het aantal impactvolle storingen terugdringt.

Prestatiesturing zoals deze geregeld is, stuurt op het behalen van een landelijk gemiddelde. Omdat de HSL integraal onderdeel uitmaakt van het gehele netwerk is er gekozen om de specifieke HSL prestatie-indicatoren in de nieuwe concessie te laten vervallen. Daar staat tegenover dat NS onder de nieuwe concessie wel aangescherpte afspraken heeft over o.a. het geven van kwalitatieve toelichting over de tien slechtst presterende reisrelaties op het gebied van de reizigerspunctualiteit. Als de HSL-Zuid daaronder valt, zal uit die kwalitatieve toelichting blijken hoe er op de HSL-Zuid gepresteerd wordt.

Naar aanleiding van de toename in het aantal impactvolle storingen voert ProRail een intern verbeterprogramma uit. Onderdeel hiervan is een tiental maatregelen waarbij kwetsbare plekken in de infrastructuur (versneld) aangepakt worden. Voorbeelden van maatregelen zijn het aanpakken van dunne plekken in de bovenleiding en het herstellen van de spoorligging op bepaalde trajecten. ProRail onderzoekt daarnaast hoe de contracten voor dagelijks onderhoud verbeterd kunnen worden.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen:
- *Welke actuele inzichten er zijn over de omvang van de budgettekorten voor instandhouding van de infrastructuur voor de periode 2025–2039, aanvullend op de cijfers die de Algemene Rekenkamer rapporteert en of de budgettekorten zijn gegroeid ten opzichte van 2024.*
- *Bij de afwegingen en keuzes die worden gemaakt in het kader van de prioritering van de opgaven ook kan worden aangeven welke beleidsmatige en politieke overwegingen daarnaast zijn meegenomen.*
- *Of deze beleidsmatige en politieke overwegingen kunnen worden opgenomen in het afwegingskader dat momenteel in ontwikkeling is.*

De cijfers over de omvang van de budgettekorten voor instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken dateren uit 2024 en de toenmalige externe validatie. In 2026 vindt een actualisatie en externe validatie op de cijfers van de RWS-netwerken plaats. Voor ProRail geldt dat de gemelde cijfers dateren uit 2025. In 2027 worden de cijfers voor spoor geactualiseerd en gevalideerd.

In de actualisatie voor RWS worden recente ontwikkelingen in de instandhoudingsopgave meegenomen, waaronder de kosten voor correctieve en levensduurverlengende maatregelen als gevolg van uitgesteld onderhoud en uitgestelde vernieuwing op de RWS-netwerken. Tegelijkertijd stelt het coalitieakkoord incidentele en structurele middelen beschikbaar voor de instandhouding van de netwerken en vindt er een herprioritering plaats voor de infrastructurele opgaven van IenW. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de budgettekorten voor instandhouding. Uit de actualisaties zal blijken of de tekorten gegroeid zijn ten opzichte van 2024.

M.b.t. ProRail heeft de Algemene Rekenkamer op 20 mei jl. de resultaten van het verantwoordingsonderzoek 2025 voor de beleidsbegroting IenW (H.XII), het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds gepubliceerd. Daarin is te zien dat de tekorten op MF artikel 13.02 instandhouding spoor zijn toegenomen van 1,8 mld. over de periode 2024 t/m 2038 naar 2,9 mld. voor de periode 2025 t/m 2039. In de technische briefing over instandhouding van december 2025 is aangegeven dat er voor ProRail sprake is van een bredere opgave als ook de tekorten op de HSL-Zuid, ERTMS, TEN-T en de instandhouding van de Nedersaksenlijn meetellen. Samen met het tekort op begrotingsartikel MF 13.02 telt dit voor ProRail op tot ca. 20 mld.

De criteria in het afweegkader zijn mede gebaseerd op de diverse moties die vanuit de Kamer zijn ingediend. In de Kamerbrief «Afweegproces prioritering en perspectief» van 19 juni jl. (Kamerstuk 36 800-XII, nr. 39) is aangegeven wat deze criteria zijn. Het gesprek daarover heeft plaatsgevonden tijdens het debat Strategische Keuzes Bereikbaarheid op 23 juni jl. Op basis van het afweegkader wordt een prioritering gemaakt. De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over het voorlopige (eind)beeld van de prioritering.

De beleidsmatige en politieke overwegingen hebben een plek in het afweegkader, zoals ook toegelicht in het vorige antwoord.

3. Openbaar vervoer

De leden van de PRO fractie vragen:
- *Wat er concreet is uitgewerkt om het Nederlandse spoornetwerk (vijf treinstations) beter aan te laten sluiten op hogesnelheidslijnen.*
- *Naar een stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen moties die ingediend zijn tijdens het notaoverleg d.d. 22 september 2025 over de initiatiefnota van het lid Koekkoek (Alle Seinen op Groen).*

Op 4 november jl. is een analyse voor internationaal reizigersvervoer per spoor gedeeld, waar studies zijn gedeeld met de Tweede Kamer in voorbereiding op een ambitie voor dit thema (zie Kamerstukken 29 984, nr. 1266). De studies gaan onder meer in op uitdagingen voor specifieke corridors en verbindingen, nachttreinen en de samenwerking met de Europese Commissie en andere lidstaten. Vanwege het feit dat op dat moment van verzenden het kabinet demissionair was, is ook aangegeven keuzes hiervoor te laten aan een nieuwe regering. In de analyse is wel de

link benoemd met de relevante moties. In het commissiedebat Spoor van 17 juni jl. heeft de Staatssecretaris toegezegd na de zomer te komen met een uitwerking van haar ambities voor internationaal reizigersvervoer per spoor, waarin het merendeel van de bedoelde moties definitief wordt uitgewerkt.

In de context van de motie van het lid Kröger en Dassen (Kamerstukken 36 563, nr. 8) is het relevant te wijzen op de voorstellen, die de Europese Commissie op 13 mei jl. heeft uitgebracht. Deze beogen mede om het voor reizigers mogelijk te maken eerder (5 maanden voor de treinreis) hun treintickets te kunnen boeken. Op 19 juni 2026 is het BNC-fiche met de Nederlandse inzet aan de Tweede Kamer aangeboden. Nederland staat positief tegenover dit voorstel, maar ziet wel aandachtspunten voor de handhaving en uitvoerbaarheid.

Volledigheidshalve kan worden gemeld dat moties met Kamerstuk 36 563, nr. 11 en 12, reeds zijn afgedaan met de brief aan de Tweede Kamer van 2 juni jl. (zie: Kamerstukken 29 984, nr. 1288).

4. Evaluaties en informatiewaarde

De rapporteurs De Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen wat de Minister concreet gaat doen om te zorgen dat de periodieke rapportages bij IenW bruikbare aanbevelingen gaan opleveren over het beleid zelf, en niet alleen over de doelformulering, indicatoren of de programmering en methodiek van evaluaties.

Periodieke rapportages worden doorgaans uitgevoerd door een onafhankelijk extern onderzoeksbureau dat een synthese maakt van beschikbare evaluaties, onderzoeken en andere relevante informatie. Daarbij wordt expliciet gevraagd om, waar de beschikbare kennisbasis dat toelaat, aanbevelingen te formuleren die betrekking hebben op het beleid zelf. In de opdrachtverlening aan onderzoeksbureaus wordt blijvend aandacht gevraagd voor het analyseren van de werking, effectiviteit en doelmatigheid van beleid, zodat rapportages niet uitsluitend gericht zijn op doelen, indicatoren of de kwaliteit van de evaluatieprogrammering. De begeleidingsgroep bespreekt gedurende het proces de onderzoeksvragen, bevindingen en aanbevelingen, met bijzondere aandacht voor de beleidsmatige relevantie, uitvoerbaarheid en bruikbaarheid daarvan. Tegelijkertijd blijft de kwaliteit van aanbevelingen afhankelijk van de beschikbare evaluaties en onderliggende data. Daarom wordt ook ingezet op het versterken van de evaluatiebasis, zodat toekomstige synthese-evaluaties meer aanknopingspunten bieden voor conclusies over het beleid zelf. De Kamer wordt jaarlijks meegenomen in de programmering van evaluaties door middel van de Strategische Evaluatie Agenda. Er kan niet gegarandeerd worden dat elke periodieke rapportage tot vergaande beleidsaanbevelingen leidt. Wel wordt steeds nagegaan welke conclusies en lessen voor het beleid mogelijk zijn. Jaarlijks wordt in de «opvolgingsbrief periodieke evaluaties» de Kamer hierover geïnformeerd.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen hoe de Minister zijn inspanningsverplichting gaat invullen om de samenhang tussen beleidsdoelen en instrumenten inzichtelijk te maken met duidelijke beleidstheorieën.

Bij beleidsontwikkeling en evaluaties wordt expliciet een beleidstheorie opgesteld waarin doelen, instrumenten en veronderstelde werking in samenhang worden uitgewerkt. Daarbij bestaat sinds 2023 de verplichting om het Beleidskompas te gebruiken. In beleidsateliers met stakeholders wordt de beleidsopgave verder geconcretiseerd en uitgewerkt, terwijl een beleidskwaliteitcommissie de kwaliteit, samenhang en onderbouwing van

het proces bewaakt. De inspanningsverplichting wordt dus ingevuld door dit als vaste werkwijze te stimuleren.

De rapporteurs De Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen of de Minister bereid is om de aanbeveling op te volgen om in de begroting te zorgen voor een diepere uitsplitsing op artikel 12 Mobiliteitsfonds van de uitgaven voor aanleg en onderhoud respectievelijk vernieuwing, zoals aanbevolen in de periodieke rapportage over wegen en verkeersveiligheid en of de Minister hiertoe een voorstel voor een indeling doen

De aanbeveling waaraan wordt gerefereerd betreft aanbeveling 2 uit de beleidsdoorlichting. De aanbeveling luidt: *«Gegeven de grote omvang van de bedragen bevelen we aan in de toekomst de verantwoording van de uitgaven op de onderdelen Aanleg en Onderhoud en vernieuwing een niveau dieper uit te splitsen.»*

Zowel in de begroting als in de verantwoording wordt invulling gegeven aan de verdiepende informatie voor de aanlegprojecten. In de aansluiting en toelichting op de budgettaire tabel zijn verdiepende projectoverzichten opgenomen behorende bij 12.03.01 (Aanleg), 12.03.02 (Planning en Studies) en 12.03.03 (Optimalisering gebruik). In deze overzichten zijn alle onderliggende projecten gepresenteerd en toegelicht in aansluiting op de budgetten, zoals opgenomen in de budgettaire tabel.

Voor wat betreft de verdiepende informatie voor de Instandhoudingbudgetten, zoals aanbevolen in de beleidsdoorlichting, zal bij (de totstandkoming van) de Ontwerpbegroting 2027 worden bezien op welke wijze dit inzicht kan worden geboden, dan wel op welke andere wijze de informatievoorziening op het gebied van de instandhouding kan worden verhoogd.

De leden van de PRO fractie vragen of het kabinet bereid is om de begrotingsposten voor verkeersveiligheid verder uit te splitsen en te verdiepen, zodat ook beter duidelijk wordt hoe maatregelen voor verkeersveiligheid zijn verdeeld over bijvoorbeeld weginrichting, cofinanciering, gedragsmaatregelen of andere?

Het kabinet onderschrijft het belang van goed inzicht in de middelen voor verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de continue verbetering van de informatiewaarde van de begroting. Hierbij wordt het inzicht in de samenhang tussen beleidsdoelen, instrumenten en middelen verstevigd, onder meer via de doelenboom en verdere doorontwikkeling van de begrotingspresentatie. In de budgettaire tabellen wordt in lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften bij ieder financieel instrument iedere bijdrage van 1 miljoen euro of meer apart gepresenteerd. Alle afzonderlijke bijdragen per financiëel instrument die onder deze ondergrens vallen, dienen per financieel instrument geclusterd opgenomen te worden onder het kopje overig. Bij de toelichting op de financiële instrumenten (onderdeel E) van de Ontwerpbegroting wordt inhoudelijk ingegaan op de wijze waarop de uitgaven bijdragen aan verschillende onderdelen van verkeersveiligheid. Hierbij wordt uitleg gegeven over het «voor wie, waarvoor en voor hoeveel» van de uitgaven. Bij subsidies wordt bijvoorbeeld toegelicht dat het gaat om financiering van projecten en producten die bijdragen aan wetenschappelijk onderzoek en kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid.

Bij de totstandkoming van de Ontwerpbegroting 2027 zal nadrukkelijk aandacht zijn voor de toelichting op de verschillende posten «overig», waardoor de Kamer een nog vollediger beeld krijgt wie deze bedragen ontvangt en waarvoor deze bedragen worden ingezet.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen waarom de Kamer de periodieke rapportage over openbaar vervoer en spoor (verwacht tweede helft 2025) nog niet heeft ontvangen en wanneer de Minister verwacht de rapportage aan de Kamer te sturen.

Vanwege de koppeling met de beleidsevaluatie Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) en Transitievergoeding (TVOV) en interne afstemming heeft het proces langer geduurd dan voorafgaand was voorzien. De periodieke rapportage en de beleidsevaluatie BVOV/TVOV inclusief de kabinetsreactie worden direct na het zomerreces aangeboden aan de Tweede Kamer.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen de Minister om de verbetering van de koppeling tussen geld, prestaties en effecten in begrotingen en jaarverslagen voortvarend voort te zetten in de begroting 2027 en het jaarverslag 2026.

In de begroting 2027 en de verantwoording 2026 zal de verbetering van informatiewaarde worden gecontinueerd.

De leden van de VVD fractie vragen hoe de Minister ervoor zorgt dat de toekomstige jaarverslagen meer inzicht bieden in de koppeling tussen middelen, prestaties en resultaten.

Bij de toelichting op de financiële instrumenten, zoals opgenomen in de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen, zal woordelijk worden opgenomen aan welke specifieke doelen de betreffende middelen per instrument hebben bijgedragen.

De leden van de VVD fractie vragen of de Strategische Evaluatie Agenda bij de begroting 2027 alsnog wordt aangevuld met evaluaties van spoor- en scheepvaart-infrastructuurprojecten, de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationaal Groeifonds.

De Strategische Evaluatie Agenda wordt bij de begroting 2027 aangevuld met evaluaties op het terrein van spoor- en scheepvaartinfrastructuurprojecten, de brede doeluitkering en de relevante projecten uit het Nationaal Groeifonds.

5. Verantwoordingsonderzoek

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen welke maatregelen worden genomen om het subsidiebeheer door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland te verbeteren en verdere onrechtmatigheden te voorkomen.

IenW maakt op dit moment aanvullende afspraken met RVO over de aanlevering van informatie over de uitvoering van subsidieregelingen. Onder andere is afgesproken is dat RVO periodiek verantwoordingsinformatie gaat delen. Ook worden de risico's rondom de uitvoering – waaronder risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik – breder gedeeld met en binnen het ministerie.

De rapporteurs De Hoop en Schutz vragen welke maatregelen worden genomen om de hardnekkige onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat bij aanbestedingen op te lossen.

Het inkoopproces bij Rijkswaterstaat (RWS) is erop gericht dat de aanbestedingen overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving worden uitgevoerd. De afgelopen jaren zijn er bij RWS maatregelen ingezet voor het voorkomen van nieuwe en het oplossen van bestaande onvolkomenheden in de bedrijfsvoering. Het meerjarige verbetertraject om kwaliteit en rechtmatigheid van de inkopen en aanbestedingen te verbeteren werpt nu duidelijk zijn vruchten af. Dit heeft geresulteerd in verbetering van het inkoopbeheer bij RWS. Ook de Algemene Rekenkamer constateert deze vooruitgang.

Het verbeteren van het inkoopproces en het monitoren op het inkoopproces moet verder ondersteund gaan worden door een verbeterd departementaal geautomatiseerd inkoopproces waar RWS onderdeel van is. Na enige vertraging is nu de aanbesteding voor het systeem gegund en kan gestart worden met het implementeren. In 2026 blijft de nodige (management)aandacht bestaan voor borging van de verbetermaatregelen.

6. Veiligheid op de Noordzee

De leden van de VVD fractie vragen om verduidelijking over het op te richten National Maritime Security Centre (NMSC), hoe de langlopende financiering van dit centrum ingericht kan worden en of het mogelijk zou zijn om de verantwoordelijkheid hiervoor onder de Minister van Algemene Zaken te plaatsen als er onverhoopt voor de zomer geen besluit komt over de interdepartementale verantwoordelijkheden en bevoegdhedenimpasse.

Daarnaast vragen zij waarom tot nu toe de impasse over de verantwoordelijkheden nog niet is opgelost. Waar zit volgens het kabinet hier de specifieke oorzaak voor deze impasse?

Ook vragen deze leden wat er volgens het kabinet nodig is om de door de Algemene Rekenkamer genoemde langjarige financiering rond te krijgen. Om hoeveel geld gaat het jaarlijks en welke departementen zouden welk deel hiervoor moeten dragen?

Onder de coördinerende verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat werkt het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) aan de oprichting van een National Maritime Security Centrum (NMSC). Het NMSC zal een centrale rol vervullen tussen uitvoeringsorganisaties en private sector met als doel betere beeldopbouw en data analyse voor het versterken van de bescherming van infrastructuur op de Noordzee.

Inmiddels zijn de verantwoordelijkheden per betrokken ministerie in kaart gebracht. Verder wordt nu de exacte financiële en organisatorische capaciteit van het NMSC uitgewerkt in gezamenlijkheid met de betrokken departementen. IenW heeft voor de bescherming van de Noordzee infrastructuur n.a.v. de motie Stoffer/Grinwis (Kamerstuk 36 800 XII, nr. 25) structureel 5,4 mln beschikbaar gesteld. Daarnaast heeft IenW in haar aandeel voor de bescherming Noordzeeinfrastructuur op het Mobiliteitsfonds nog aanvullende middelen beschikbaar. Deze worden vrijgemaakt op het moment dat de overige betrokken departementen ook in hun aandeel voor structurele financiering hebben voorzien.

Over de verantwoordelijkheidsverdeling en de gehele structurele financiering van het NMSC en de uitvoering van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee infrastructuur wordt de Kamer zoals eerder toegezegd voor het zomerreces nader geïnformeerd.

De leden van de VVD fractie willen dat er na het reces weer een besloten technische briefing komt.

Wij hebben kennis genomen van deze wens. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan na de zomer een technische briefing verzorgen. Dit gebeurt dan in samenwerking met alle departementen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee infrastructuur: de ministeries van Justitie en Veiligheid, Defensie, Economische Zaken en Klimaat en Buitenlandse Zaken.

De leden van de VVD fractie vragen hoe het Nederlands Offshore Ecosysteem als strategische pijler betrokken is.

Bij de uitvoering van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee infrastructuur[1] en de oprichting van het NMSC worden de verschillenden sectoren, waaronder exploitanten van datakabels, gas- en olie, windmolens en elektriciteit, maar ook de maritieme maakindustrie, kennisinstituten en innovatiehubs die rond de Noordzee actief zijn intensief betrokken.

7. Kaderrichtlijn Water (KRW)

De rapporteurs de Hoop en Schutz vragen of het klopt het dat de hogere realisatie van verplichtingen in 2025 ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water (€ 56 miljoen) geheel wordt veroorzaakt doordat verplichtingenruimte uit 2024 is doorgeschoven en door hogere kosten of dat er ook extra (delen van) projecten gestart?

De hogere realisatie van verplichtingen in 2025 komt door het schuiven van verplichtingenbudget van 2024 naar 2025 en niet door hogere kosten. Er zijn enkel projecten als verplichting vastgelegd die voorzien waren en geen extra projecten. In de Jaarraportage KRW[2] is de voortgang van de maatregelen tot 1 januari 2026 beschreven.

De rapporteurs de Hoop en Schutz en de leden van de VVD fractie vragen welke voortgang er in 2025 is geboekt met de KRW-projecten in het Deltafonds, welke lessen er hieruit zijn te trekken en hoe deze lessen worden gebruikt om doelen in 2027 te realiseren.

Er is in de laatste jaren buiten veel werk verzet. Dat zal ook de komende jaren zo zijn. Daarbij is samenwerking en afstemming met de markt is essentieel. In 2025 is de samenwerking met de markt verstevigd. Rijkswaterstaat zette een aantal forse contracten op de markt. Daarnaast is RWS de samenwerking met een private partij aangegaan voor de aanleg van een geul om de opgave op de Waal te realiseren. RWS heeft ervoor gekozen om een aantal projectbesluiten (instrumentarium onder de Omgevingswet) in procedure te brengen, zodat zoveel als mogelijk zicht blijft op tijdige realisatie. Deze aanpak wordt in 2026 en 2027 gecontinueerd.

In het laatste dashboard KRW, dat op 19 juni jl. met de Kamer is gedeeld (bijlage bij Kamerstukken 27 625, nr. 742), is de voortgang van de maatregelen tot 1 januari 2026 beschreven. Samenvattend is er landelijk gezien sprake van een voortgaande uitvoering van SGBP3-maatregelen, waarbij een steeds groter wordend deel is gerealiseerd en een steeds

---

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/12/02/bijlage-3-actieplan-strategie-ter-bescherming-noordzee-infrastructuur

[2] https://open.rijkswaterstaat.nl/@305145/jaarrapportage-kaderrichtlijn-water-2025/

kleiner wordend deel nog in uitvoering of voorbereiding is. De verwachting richting 2027 is gemengd: een deel van de maatregelen wordt tijdig gerealiseerd, maar er blijft een aandeel waarvoor tijdige realisatie niet wordt verwacht, afhankelijk van type maatregel en rapporterende waterbeheerder. Met name bij inrichtings- en ruimtelijke ordeningsmaatregelen is de verwachting van een tijdige realisatie kleiner, terwijl beheermaatregelen juist relatief vaker tijdig afgerond worden verwacht.

Als het gaat om chemische stoffen, worden er – zoals ook beschreven in genoemde brief – diverse aanvullende maatregelen genomen. Hiermee is de verwachting dat het doelbereik voor chemische stoffen toeneemt. Als het gaat om het beperken van emissies zal het effect hiervan voor een deel pas na 2027 intreden. Bijvoorbeeld als het gaat om indirecte lozingen is landsdekkend gestart met een aanpak, deze moet echter nog verder ontwikkeld worden. Zie hiervoor ook de genoemde brief.

De leden van de VVD fractie vragen of het lukt om de projecten daadwerkelijk in 2027 af te ronden en hoever dat Nederland brengt in het doelbereik alsook de doelen op de chemische stoffen/samenstellingen van water in de diverse waterlichamen.

In de hierboven aangehaalde brief is aangegeven dat het doelbereik vorig jaar 83% was en dat de verwachting is dat dit op basis van de toestandsgegevens van dit jaar verder toe zal nemen. In het commissiedebat Water van 25 juni jl. kon de Minister melden dat het doelbereik inmiddels 87% is.

8. Nationale koppen

De leden van de VVD fractie vragen of in het kader van Regeldruk een overzicht van «nationale koppen» in alle werkvelden van IenW kan worden geïdentificeerd en worden gedeeld met de Kamer, waarbij deze koppen worden beoordelen op nut, noodzaak en effectiviteit?

Ook vragen zij naar de mogelijkheden om deze nationale koppen weg te nemen of te verzachten als blijkt dat ze niet bijdragen aan het bereiken van de beleidsdoelen dan wel Nederland en haar economie qua concurrentiepositie en vestigingsklimaat benadelen.

Uit eerdere onderzoeken die zijn gedaan volgde dat het beeld dat Nederland veelvuldig nationale koppen zou plaatsen bij de implementatie van EU-richtlijnen niet juist is.[3] Bij die inventarisaties zijn relatief weinig nationale koppen gevonden. Een nader onderzoek naar nationale koppen in de werkvelden van IenW zal dat beeld niet veranderen.

Het uitgangspunt van het kabinet is dat er geen nieuwe nationale koppen op Europees beleid komen tenzij dit noodzakelijk is voor de implementatie, en dat bij implementatie wordt gekozen voor de implementatiewijze die de minste lasten oplegt aan de door de regeling geraakte bedrijven, zoals is opgenomen in de Aanwijzingen voor de regelgeving.[4] Adequate uitvoeringstoetsen helpen bij zorgvuldige implementatie van wet- en regelgeving.

In het coalitieakkoord is aangegeven dat jaarlijks een Vereenvoudigingswet aan de Kamer wordt verstuurd met concrete voorstellen voor vereenvoudiging van bestaande wet- en regelgeving vanuit departe-

[3] Kamerstukken II 2005/06, 29 525, nr. 143. Kamerstukken II 2007/08, 29 525/29 826, nr. 222, bijlage III en kabinetsreactie.
[4] Art. 9.4 en art. 9.5 Aanwijzingen voor de regelgeving.

menten, toezichthouders en uitvoeringsinstellingen. Daarbij blijft het de ambitie van het kabinet om onnodige nationale koppen op Europese regels te schrappen. Wanneer sprake is van een onnodige nationale kop op Europese regels in de IenW-werkvelden zullen wij deze in de 500-regelsaanpak aangeven. In de eerste tranche van de 500-regelsaanpak van het kabinet is IenW tot op heden overigens één van de ministeries met de meeste regeldrukreductievoorstellen voor ondernemers.

De verantwoordelijkheid voor de coördinatie van de vereenvoudigingsopgave en daarmee ook voor de coördinatie van de jaarlijkse doelstelling om 500 regels te schrappen of te vereenvoudigen gaat over naar de Staatssecretaris Koninkrijksrelaties en Slagvaardige Overheid. Hij zal de Kamer informeren over de bredere vereenvoudigingsaanpak.

9. Behalen van beleidsdoelen

De leden van de PRO fractie vragen een nadere reflectie van het kabinet over wat er in 2025 concreet gedaan is en welke concrete lessen meegenomen worden voor de nabije toekomst op de beleidsterreinen «Instandhouding», «Kaderrichtlijn Water», «Drinkwater», Openbaar vervoer», Milieubeheer» en «Toezicht en handhaving»

Binnen de beleidsartikelen is per specifieke doelstelling aangegeven hoe deze bijdraagt aan het bereiken van de algemene doelstelling. Hierbij is in het jaarverslag inzicht gegeven in de realisatie van de meetbare gegevens (indicatoren, kengetallen en relevante beleidsinformatie) die verbonden zijn met de doelstellingen. In de afgeleide beleidsconclusie(s) wordt aangegeven in welke mate het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten het afgelopen jaar conform de verwachtingen waren zoals opgenomen in de begroting 2025; hierbij worden de belangrijkste resultaten opgesomd. De cyclus van begroting en jaarverantwoording is mede gericht op het leren van lessen en dat betrekken bij het maken van nieuwe plannen en beleid. Zo nodig wordt dat vertaald in een bijstelling van de Begroting via de Voorjaarsnota of Najaarsnota. Onderstaand volgt een nadere reflectie op de gevraagde beleidsterreinen/onderwerpen.

- Instandhouding. Ook in 2025 is er met prioriteit gewerkt aan de grote instandhoudingsopgave op de infrastructurele netwerken (hoofdwegen, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersysteem en spoorwegennet).
  De Tweede Kamer is in juli 2025 geïnformeerd over het Meerjarenplan Instandhouding, waarmee Rijkswaterstaat de productie verhoogt naar € 3 miljard per jaar. Op basis van deze aanpak heeft RWS in 2025 de maakbaarheid verhoogd naar een niveau dat deze het financiële kader heeft overstegen. In dit jaar zijn onder meer de instandhoudingsprojecten Spooldersluis, Kooijbrug, Roer- en Swalmentunnel en de Spijkenisserbrug afgerond. Een completer overzicht van de afgeronde instandhoudingswerkzaamheden in 2025 zal in het kaartmateriaal van de Staat van de Infrastructuur worden opgenomen. Deze rapportage zal dit najaar met de Kamer worden gedeeld.
  ProRail is in 2025 gestart met de voorbereiding van de implementatie van het BKN spoor; een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur dat de constructieve veiligheid en betrouwbaarheid waarborgt. In 2025 heeft IenW circa € 2,1 miljard aan ProRail verstrekt voor de uitvoering van de instandhouding van de spoorwegen, waaronder groot onderhoud bij Schiphol en diverse spoorwerkzaamheden bij Groningen-Spoorzone. Van belang is om alle projectmatige werkzaamheden (ook voor ontwikkeling van het spoor) integraal te programmeren, zodat de maakbaarheid kan worden geborgd en de markt zich kan voorbereiden op het volume aan werk. ProRail maakt hiertoe een jaarlijks voortrollend Masterplan «Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor».

Uit de Staat van de Infrastructuur is gebleken dat Rijkswaterstaat steeds meer kostbare beheersmaatregelen (en inzet van mensen en geld) moet nemen om de netwerken veilig en beschikbaar te houden. Een aanzienlijk deel van de noodzakelijke vernieuwing kan daardoor (nog) niet worden uitgevoerd. Dit leidt tot meer kosten én zet de beschikbare financiële middelen steeds verder onder druk. De urgentie om meer werkzaamheden uit te voeren is daarom groot. Ondanks de nieuwe middelen uit het coalitieakkoord, is de financiële ruimte op de fondsen ontoereikend om alle opgaven en ambities op het gebied van infrastructuur te bekostigen. Dit benadrukt het belang van het afweegproces waarin een prioritering over de gehele breedte van de infrastructurele opgaven zal plaatsvinden.

- Kaderrichtlijn Water. In de kamerbrief over de voortgang Kaderrichtlijn Water van 19 juni 2026[5] is een reflectie gegeven op wat in 2025 is gedaan en met welke inzet het kabinet verder gaat. De daadwerkelijk inzet voor de KRW ná 2027 zal worden opgenomen in de stroomgebied-beheerplannen 2028–2033. De ontwerpplannen zullen eind dit jaar aan de Kamer worden aangeboden.
- Drinkwater. In 2025 is op diverse manieren gewerkt aan het waarborgen van de drinkwatervoorziening. Zoals met de Kamer gedeeld[6] is in 2025 zo'n 18 miljoen m^3 per jaar aan aanvullende productiecapaciteit gerealiseerd. Ook zijn vanuit het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing de voorbereidende studies en werkzaamheden uitgevoerd om op 12 juni 2026 van start te kunnen gaan met de publiekscampagne «Word geen douchebag». Voor het garanderen van voldoende drinkwater blijven we daarmee werken aan zowel vergroten van het aanbod als beperken van de vraag. Medeoverheden roepen op dit ook te blijven doen. Daarbij laten studies[7] zien dat er draagvlak is om maatregelen voor drinkwaterbesparing verder aan te moedigen of meer af te dwingen vanuit de overheid.
- Openbaar vervoer. Ook in 2025 heeft het kabinet zich ingespannen om het openbaar vervoer betaalbaar te houden voor iedereen. Zo is er voor gekozen om de verwachte prijsstijgingen bij NS in 2025 te dempen door incidenteel € 42 miljoen beschikbaar te stellen. Door zowel een bijdrage van NS als van het Ministerie van IenW kon de verwachte prijsstijging in 2025 daardoor worden gehalveerd. Verder is er in 2025 ook besloten om de korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en vervoer terug te draaien, waardoor de korting over 2026 volledig en over 2027 deels is afgewend. Tot slot is er gewerkt aan de Onderwegpas, een kortingsproduct voor mensen met een laag inkomen. Dit is echter niet doorgegaan, omdat hierover geen akkoord met regionale vervoerders kon worden gevonden.
- Milieubeheer. Voor milieubeheer en de zorgen over bijvoorbeeld PFAS is in dit kader bij artikel 22 (gevolgen van milieurisico's) opgenomen welke acties zijn ondernomen om de uitvoering te verbeteren van het ZZS[8]-beleid en hoe is omgegaan met de Europese REACH[9] verordening, met inbegrip van de brede Europese PFAS-restrictie. De toelating voor het op de markt brengen van zeer zorgwekkende stoffen (chemische stoffen en biociden) is in hoge mate Europees geharmoniseerd via Europese strategische kaders (zoals de Europese Green Deal) en Europese wet- en regelgeving (zoals de REACH-verordening en de Biocidenverordening). In Nederland vindt vervolgens vertaling plaats in nationale regelgeving (zoals Wet milieubeheer en Omgevingswet)

---

[5] Kamerstukken 27 625, nr. 742.
[6] Kamerstukken 27 625, nr. 743.
[7] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/01/28/resultaten-van-het-onderzoek-over-voldoende-drinkwater-voor-iedereen
[8] Zeer zorgwekkende stoffen
[9] Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen

met onder meer de minimalisatieplicht voor Zeer Zorgwekkende Stoffen, planvorming (Nationaal Milieubeleidsplan) en andere beleidsinstrumenten en beleidsprogramma's (zoals het Impulsprogramma Chemische Stoffen). Bij artikel 11 (gevolgen van stoffen voor waterkwaliteit) en artikel 13 (gevolgen van stoffen voor bodemkwaliteit) is nader ingegaan op PFAS. Zo is als onderdeel van de bestuurlijke afspraken Bodem 2023–2030 in 2025 weer budget uitgekeerd aan gemeenten en provincies voor bodemsaneringsprojecten. Daarnaast is samen met de medeoverheden een wijziging van de beoordelingssystematiek voor PFAS-saneringen uitgewerkt en doorgevoerd in de SPUK Bodem. Hierdoor kunnen aanvragen voor saneringen geprioriteerd worden. Specifiek voor de aanpak van PFAS zijn de overheden een gezamenlijke programmatische aanpak overeengekomen, waar de focus ligt op het in beeld krijgen van PFAS-aandachtlocaties en de aanpak van locaties met de hoogste risico's. Om de bevoegde overheden te ondersteunen bij de aanpak is in maart 2025 de Handreiking Zorgplicht Onder Artikel 13 Wbb bij bodemverontreiniging met PFAS gepubliceerd. Daarnaast zijn de voorbereidingen getroffen voor een kennis- en innovatieprogramma PFAS dat 1 januari 2026 van start is gegaan.
In de recente beantwoording van vragen van het lid Zalinyan over de maatschappelijke kosten van PFAS-vervuiling in Europa is tenslotte specifiek ingegaan op de aanpak van PFAS-vervuiling (kenmerk 2026Z03479).

- Toezicht en Handhaving. De ILT voerde in 2025 onder andere toezicht uit op transport, infrastructuur en milieu, bestreed georganiseerde criminaliteit en handhaafde strenge regels voor bodemkwaliteit en schadelijke emissies. Een uitgebreide toelichting van de activiteiten over 2025 staat in het jaarverslag van de ILT. Het ILT-Jaarverslag 2025 is gelijktijdig met de jaarverantwoording van IenW richting de kamer gestuurd.
- De ILT werkt aan veel verschillende onderwerpen. De inspectie moet daarom kiezen waar en hoe zij zich het beste kan inzetten. Het uitgangspunt daarbij is: zo veel mogelijk maatschappelijk effect bereiken. De IBRA (de ILT-brede risicoanalyse) is het middel om te laten zien welke onderwerpen de meeste maatschappelijke schade opleveren als de wet wordt overtreden. Zoals in het jaarverslag vermeld, kent de ILT in haar werk als toezichthouder grote uitdagingen en is zij geconfronteerd met taakstelling en stijgende kosten. Dat dwingt tot scherpe keuzes. Om binnen de begrotingskaders te blijven, ontkomt de ILT er niet aan te prioriteren binnen de taakuitvoering. Milieuschade is de grootste schadecategorie. ILT ziet daarnaast dat er vanuit de samenleving een roep is om meer inzet op milieuonderwerpen. ILT maakt daarom keuzes om daar meer toezicht op in te zetten en minder op sectoren waar minder risico's worden gezien.