

**37 035 XII Wijziging van de begrotingsstaten van het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor
het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de
Miljoenennota)**

**Nr. 3 VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 1 oktober 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 21 september 2026 voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 25 september 2026 zijn ze door de minister en de 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

- 1 In hoeverre en op welke wijze zijn budgettaire wijzigingen doorgevoerd die samenhangen met de toezegging bij het commissiedebat Leefomgeving van 2 april jl. dat rond de zomer de Kamer zou worden geïnformeerd over een eventuele routekaart ten aanzien van de luchtkwaliteitsdoelen, inclusief prioritering en fijnstof (TZ202604-079)?

Antwoord:

Er zijn in deze begroting geen budgettaire wijzigingen doorgevoerd die samenhangen met de toezegging bij het commissiedebat Leefomgeving van 2 april jl. (TZ202604-079). Er is wel geld vrijgemaakt voor het RIVM om te voldoen aan aanvullende meet- en monitoringsverplichtingen uit de richtlijn luchtkwaliteit.

- 2 Heeft de evaluatie van het Nederlandse luchtvaart veiligheidsprogramma (NLVP) inmiddels plaatsgevonden? En, zo ja, wanneer worden de resultaten hiervan bekendgemaakt?

Antwoord:

De evaluatie van het Nederlandse Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) is uitgevoerd. De rapportage bevindt zich momenteel in de afrondende fase. Het streven is om het rapport in de verzamelbrief Luchtvaart van het vierde kwartaal 2026 aan te bieden aan de Tweede Kamer en daarmee de Tweede Kamer te informeren over de uitkomsten van deze evaluatie.

- 3 Op welke wijze is de in de Miljoenennota genoemde tariefkorting op de Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor emissievrije auto's voor 2026 t/m 2029 al verwerkt in de begrotingswijziging 2026?

Antwoord:

De huidige miljoenennota gaat niet in op de tariefkorting in de mrb voor emissievrije auto's voor 2026-2029. De genoemde mrb tariefkorting voor emissievrije (personen)auto's is geregeld met het Belastingplan 2025. Deze is daarna bij voorjaarsnota 2025 verruimd van 25% naar 30% voor de periode 2026-2028 gedekt uit het klimaatfonds. Dat is begrotingstechnisch verwerkt met het Belastingplan 2026.

- 4 Onder welke post is nu rekening gehouden met het gereedstaande project van de vervanging van vijftien meer dan 100 jaar oude, kwetsbare duikers en sifons in Brabant?

Antwoord:

De vernieuwingsopgave voor duikers en sifons is onderdeel van het afweegproces prioritering en perspectief voor Mobiliteitsfonds en

Deltafonds. Over de wijze waarop de prioritering hiervoor vorm wordt gegeven en het beoogde tijdspad bent u per brief van 19 juni 2026 laatstelijk geïnformeerd.

- 5 Hoe verhoudt het feit dat onder 3.2 artikel 13 is te lezen dat er ruim € 8,7 miljoen extra naar de post “Bodem & STRONG” zal gaan in 2026 (herschikking en financiële tegenvallers) zich tot de constatering dat er vanaf 2027 substantieel veel minder middelen beschikbaar zijn voor deze post? Hoe realistisch is deze prognose dan?

Antwoord:

De ophoging van 8,7 miljoen euro is gebaseerd op enkele concrete offertes en kostenramingen (waaronder de sanering van het EMK terrein) voor 2026, waardoor de prognose realistisch is. Er is geen sprake van extra budget, want de dekking komt vanuit de bodemmiddelen op artikel 13. Tot slot staat de mutatie staat los staat van de planning en het budget voor 2027.

- 6 Betekent de min van € 1,7 miljoen op de inruilregeling voor de aanschaf van een elektrische auto dat de regeling eigenlijk al moest starten in 2026, maar is uitgesteld naar 2027? Of zijn dit aanloopkosten die nu vanuit een andere departementale begroting worden gedekt?

Antwoord:

De kasschuif van € 1,7 miljoen van 2026 naar 2027 is uitstel van de kasuitgaven en geen uitstel van de regeling. Er wordt naar gestreefd de inruilregeling op 1 december 2026 open te stellen, met een beschikbaar budget van € 5 miljoen. Daarom is in 2026 voor € 5 miljoen aan verplichtingen opgenomen. De daadwerkelijke uitgaven worden echter pas vanaf 2027 op de IenW-begroting verantwoord, omdat de eerste facturering door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) aan IenW naar verwachting begin 2027 plaatsvindt. In totaal is er € 52,4 miljoen (inclusief uitvoeringskosten) beschikbaar voor deze regeling.

- 7 Op welke wijze is de toezegging (Kamerstuk 31305, nr. 537) dat ‘social leasing’ betrokken zou worden bij deze inruilregeling alsnog in te passen in de gereserveerde budgetten, eventueel aangevuld met het Social Climate Fund van de Europese Commissie?

Antwoord:

De inruilregeling is net als een social lease regeling gericht op mensen met een lager middeninkomen. In de inruilregeling wordt ook de mogelijkheid geboden voor de aanvrager om de eenmalige uitkering in te zetten als een maandelijkse korting op het leasebedrag van een tweedehands EV net als bij een social lease regeling.

- 8 Waarom is er vertraging met de inruilregeling voor fossiele auto's?

Antwoord:

In de Kamerbrief “Acties Weerbaarheid Energieschok”¹ is het doel opgenomen om de inruilregeling voor het einde van 2026 versneld open te stellen. De inruilregeling zou oorspronkelijk pas in 2027 worden opengesteld. In het kader van het energieschokpakket is besloten het voorbereidend werk te versnellen. Er wordt naar gestreefd de inruilregeling op 1 december 2026 open te stellen.

- 9 Welke mogelijkheden zijn er om het percentage van 35,7% van de inkomsten van de Vrachtwagenheffing dat naar de Terugsluis gaat te verhogen naar 50%, zodat met name extra middelen voor de post Zero Emissie Trucks (AanZET) kunnen worden ingezet? Is dit technisch haalbaar? En, zo ja, welke wijzigingen zijn daarvoor nodig?

Antwoord:

Met de voorjaarsnota 2026 is het verplichtingenbudget van de Terugsluis voor 2026 verhoogd van € 253 miljoen naar € 288 miljoen. Deze ophoging is gebaseerd op de geleidelijke opschaling van de sector naar emissievrije voertuigen. Op termijn wordt de Terugsluis verhoogd naar meer dan 50% van de opbrengsten van de Vrachtwagenheffing. Op dit moment is dat nog niet mogelijk omdat de middelen voor de voorfinanciering van de terugsluis in 2024 en 2025 nog worden terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Ook de kosten om de Vrachtwagenheffing in te voeren zijn geleend uit het Mobiliteitsfonds en worden de komende jaren terugbetaald.

- 10 Kunt u de berekening van de vergoeding van € 100,2 miljoen aan NS uitsplitsen en daarbij aangeven welke aantallen reizigerskilometers, referentiewaarden en overige variabelen aan dit bedrag ten grondslag liggen?

Antwoord:

De vergoeding van € 100,2 miljoen is een resultante van aantallen reizigerskilometers in 2025 bij NS en de gemiddelde geprognosticeerde opbrengst per reizigerskilometer. De referentiewaarden zijn opgenomen in het document ‘Reeksen behorend bij artikel 77 van de Concessie’. Dit is een vertrouwelijk document tussen IenW en NS kan daarom niet openbaar gemaakt worden. Er is sprake van een vergoeding aan NS, omdat het gerealiseerde aantal reizigerskilometers bij NS over 2025 significant lager lag dan het verwachte aantal reizigerskilometers ten tijde van de gunning van de hoofdrailnetconcessie eind 2023. Deze vergoeding vloeit voort uit een juridisch bindende concessieafpraak.

¹ Kamerstuk 36 933, nr. 1

- 11 Op welk jaar of welke periode heeft deze vergoeding betrekking en in hoeverre sluit de omvang ervan aan bij de verwachtingen die bij het sluiten van de hoofdrailnetconcessie bestonden?

Antwoord:

Deze vergoeding heeft betrekking op het jaar 2025. Om het financieel kader voor de hoofdrailnetconcessie sluitend te krijgen, is een aantal maatregelen genomen en zijn risicoverdelingsafspraken gemaakt. De Kamer is hierover eerder geïnformeerd². Bij de gunning van de hoofdrailnetconcessie zijn prognoses opgesteld voor de reizigersaantallen in de concessieperiode 2025-2033. IenW en NS hebben afgesproken dat als de reizigersaantallen in een bandbreedte rondom die prognose worden gerealiseerd, dit binnen het normale bedrijfsrisico van NS valt. Als de realisatie buiten de bandbreedte valt, verdelen IenW en NS dit opbrengstenrisico. Bij een lagere realisatie betaalt IenW een vergoeding aan NS, bij een hogere realisatie betaalt NS een vergoeding aan IenW. Uit de financiële verantwoordingsinformatie van NS over 2025 blijkt dat het gerealiseerde aantal reizigerskilometers in 2025 beneden de bandbreedte rondom de prognose voor dat jaar lag. De reizigersaantallen bij NS blijven dus achter bij de verwachtingen ten tijde van de gunning van de hoofdrailnetconcessie.

- 12 Welk deel van het maximumbedrag van € 410 miljoen voor de gehele concessieperiode wordt met deze betaling benut en welke aanvullende betalingen aan NS worden op basis van de huidige reizigersprognoses tot en met 2033 verwacht?

Antwoord:

Van het maximumbedrag van € 410 miljoen wordt nu, over het jaar 2025, € 100,2 miljoen benut. Het is in deze fase niet mogelijk om onderbouwde uitspraken te doen over verwachte betalingen in de resterende concessiejaren. In het voorjaar van 2027 ontvangt IenW de financiële verantwoordings- en prognose-informatie van NS over het jaar 2026. Op dat moment kan worden vastgesteld in hoeverre over dat jaar een vergoeding op basis van artikel 77 van de hoofdrailnetconcessie aan de orde is.

- 13 Waarom is de mutatie van € 100,2 miljoen niet afzonderlijk opgenomen in het overzicht van de belangrijkste uitgaven- en ontvangstenmutaties?

Antwoord:

In het overzicht belangrijkste uitgaven mutaties zijn de grootste mutaties toegelicht die het totaalbudget van IenW wijzigen. Aangezien er € 100,2 miljoen beschikbaar werd binnen artikel 16 en het geen effect had op het totaalbudget van IenW is ervoor

² Kamerstuk 29 984, nr. 1126.

gekozen om dit niet hierin op te nemen.

- 14 In hoeverre zal het in tabel 12 onder artikel 17 Luchtvaart genoemde € 50.000 extra budget voor Caribisch Nederland ook worden ingezet voor het aanjagen van innovaties zoals elektrisch vliegen?

Antwoord:

Het extra budget van € 50.000 voor Caribisch Nederland wordt gesaldeerd met het ontvangen dividend van DC ANSP. De beschikbare middelen worden ingezet voor een opdracht aan DC ANSP. Deze middelen zijn daarmee niet specifiek bestemd voor het aanjagen van innovaties zoals elektrisch vliegen.

- 15 Hoe is te verklaren dat er € 700.000 minder beschikbaar is voor het programma Omgeving Luchthaven Schiphol en € 500.000 minder voor Luchtruimherziening terwijl het wel twee grote, actuele dossiers zijn waarop juist ook in de komende jaren nog veel inspanning geleverd moet worden? Betreft het vertraging en onderbesteding van budgetten? Zo ja, hoe wordt ervoor gezorgd dat die budgetten dan later wel nog beschikbaar komen? En zo nee, waar heeft het dan mee te maken?

Antwoord:

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol: het budget wordt in 2026 met € 0,7 miljoen verlaagd. De uitvoering van een deel van de geplande werkzaamheden binnen het programma loopt vertraging op doordat capaciteit van het programma en externe deskundigen is ingezet op herziening van het MER LVB Schiphol. Hierdoor zullen enkele andere opdrachten naar verwachting pas in latere jaren worden verstrekt en uitgevoerd. De middelen blijven benodigd voor de verdere uitvoering van het programma. Daarnaast worden deze middelen gereserveerd voor een mogelijke Balanced Approach procedure in het kader van maatregelen voor de nachtsluiting, afhankelijk van toekomstige politieke besluitvorming. De middelen blijven daarmee beschikbaar voor het programma Omgeving Luchthaven Schiphol.

Bij het programma luchtruimherziening is ook wat vertraging opgetreden, waardoor er in 2026 minder uitgegeven wordt aan Luchtruimherziening. Voor de komende jaren is er voor Luchtruimherziening voldoende budget beschikbaar.

- 16 Wat is de verklaring van de herschikking voor het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en richting medeoverheden en het Schone Lucht Akkoord (SLA) en Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van 'bijdrage aan agentschap' naar 'opdrachten'? Is dit een bredere trend en zo ja, hoe wilt u hiermee omgaan? Is er wellicht meer te sturen én te kiezen op welke 'opdrachten' voorrang of prioriteit moeten krijgen?

Of zouden budgetten ook meer kunnen worden gebruikt voor uitvoering van maatregelen en handhaving ervan?

Antwoord:

Er zijn twee verschillende verklaringen.

In de eerste plaats is er een aanpassing in de opdracht aan RIVM. De capaciteitskosten van RIVM moeten conform de begrotingsregels geraamd worden op het instrument 'bijdrage aan agentschap'. Indien het RIVM de werkzaamheden niet zelf doet, maar uitbesteedt aan derden dan dient conform de begrotingsregels geraamd te worden op het instrument 'opdrachten'. In dit geval is de opdracht aan RIVM aangepast voor € 1,2 mln., omdat RIVM heeft aangegeven de werkzaamheden niet zelf uit te voeren, maar uit te besteden.

In de tweede plaats is er € 1,1 mln. herschikt van het instrument 'bijdrage medeoverheden' naar het 'opdrachtenbudget'. Op het instrument 'bijdrage medeoverheden' was minder budget nodig, omdat minder medeoverheden zich hebben gemeld voor de regeling sanering verkeerslawaaï dan verwacht. En ook op de uitvraag specifieke uitkeringen Schone Luchtakkoord hebben minder medeoverheden zich gemeld dan verwacht. Bij de opdrachten gaat het om diverse opdrachten in het kader van onderzoek en monitoring luchtkwaliteit en emissies.

- 17 Hoe worden de herschikking en kasschuiven als het gaat om subsidieregelingen voor circulaire economie financieel en organisatorisch overgedragen aan Klimaat & Groene Groei (KGG) in de loop van 2026? In hoeverre ligt hier een kans om eenvoud en robuustheid in de regelingen te brengen en een actualisatiecheck uit te voeren zodat de regelingen ook goed aansluiten op wat ondernemers nodig hebben in de praktijk?

Antwoord:

Bij de kabinetsformatie is besloten tot een departementale herindeling waarbij circulaire economie verschuift van het ministerie van IenW naar het ministerie van EZK. Het besluit is vastgelegd in de portefeuillevverdeling en in het Koninklijk Besluit van 23 februari 2026, nr. 2026000406, houdende departementale herindelingen met betrekking tot o.a. circulaire economie. In de ontwerpbegroting 2027 worden de budgettaire gevolgen van dit besluit verwerkt door middel van het per 1-1-2027 overboeken van de betreffende budgetten naar de begroting van het ministerie van EZK. Daar is rekening gehouden met de benodigde kasschuiven.

De subsidieregelingen CE blijven organisatorisch doorgang vinden maar openstelling is altijd afhankelijk van beschikbaar budget. De financiële administratie vindt tot en met 31 december 2026 nog plaats bij het ministerie van IenW. Vanaf 1 januari 2027 wordt de financiële administratie gevoerd bij het ministerie van EZK. Een aantal bestaande regelingen (bv DEI+ CE, EKKO CE) wordt reeds

in nauwe samenwerking met EZK uitgevoerd. Echter, verbeteringen zijn altijd mogelijk. De regelingen evalueren we daarom regelmatig op goede aansluiting op wat ondernemers nodig hebben in de praktijk. Zo werd in 2025 een evaluatieonderzoek naar de circulaire ketenprojecten (Evaluatie subsidieregeling Circulaire Ketenprojecten | Rijksoverheid.nl) uitgevoerd³. De laagdrempeligheid van de regeling - 'weinig rompslomp, veel ruimte voor ondernemen' - werd daarin benoemd en de regeling was altijd overtekend. In 2027 zal onderzocht worden hoe ondernemers nog makkelijker van de regelingen gebruik kunnen maken, eventueel regelingen kunnen worden samengevoegd, om zo efficiënt versnelling op circulaire activiteiten te stimuleren.

- 18 Welke taken liggen onder de bijdrage aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT): "in totaal wordt er € 3,2 miljoen overgeboekt naar artikel 24 (ILT) voor de uitvoering van taken op het gebied van luchtvaart."?

Antwoord:

Het totaal van € 3,2 mln. betreft 11 overhevelingen vanuit DGLM. De belangrijkste staan hieronder vermeld:

- De implementatie van EMPIC (€ 1,1 mln.) ten behoeve van de luchtvaart vergunningverlening en toezicht. Hiermee sluit de ILT aan op een Europees systeem en voldoet hiermee beter aan compliance wetgeving. Ook gegevensuitwisseling met Europese partners wordt hiermee eenvoudiger.
- Uitbreiding van taken op onbemande luchtvaart (€ 0,8 mln.). Het zwaartepunt zit op toezicht op dronegebruik.
- Uitbreiding van EASA-luchtvaartregelgeving (€ 0,8 mln.) op gebied van o.a. waterstof, elektrisch vliegen, grondafhandeling en verticaal opstijgen en landen.

- 19 Klopt het dat in de komende jaren wordt ingezet op versterking van het VTH-stelsel (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving), maar dat in tabel 19 onder het artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's is te zien dat het budget naar beneden wordt bijgesteld, naar nog slechts € 503.000? Dit wordt verklaard door een kasschuif naar de komende jaren, maar wat betekent deze vertraging in de besluitvorming in het Kernberaad voor de uitvoering? Wat is er blijven liggen en hoe zal deze achterstand worden ingelopen? Zijn daar nog risico's bij voorzien?

Antwoord:

Dit betekent inderdaad dat het budget voor 2026 wordt verlaagd, maar ook dat de budgetten voor 2028, 2029 en 2030 worden verhoogd ten gunste van de implementatiekosten van

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/09/03/bijlage-4-subsidieregeling-circulaire-ketenprojecten-kwink-groep>

omgevingsdiensten in het kader van het programma Digitalisering VTH. Een solide draagvlak is belangrijk bij de implementatiefase van projecten en activiteiten en dat wordt georganiseerd via het Kernberaad. Het is risicovol om zonder dat draagvlak verder te gaan met de projecten die mogelijk niet gedragen worden in de uitvoering. Daarom is het van groot belang dat het Kernberaad zijn goedkeuring geeft op voorgenomen activiteiten. Dat het programma Digitalisering VTH pas kon starten na goedkeuring van het Kernberaad betekent dat de implementatiefase van het programma bij onder andere de omgevingsdiensten later zal starten.

- 20 Waaraan wordt de verdubbeling van het ICT-budget voor de ILT besteed en wordt ervoor gezorgd dat de ILT in staat wordt gesteld om ook eventuele wachtlijsten en uitgebreidere handhavingstaken (bijvoorbeeld in de luchtvaart) slim en efficiënt op te pakken?

Antwoord:

De ICT uitgaven in tabel 21 hebben sec. betrekking op licentie uitgaven. Deze stijgen van 3 naar 6 miljoen, mede door de uitgaven aan Empic. Het totaal aan jaarlijkse ICT uitgaven bedraagt ca. 45 miljoen.

Empic draagt bij aan efficiënter toezicht op luchtvaart en gegevensuitwisseling en levert daardoor een bijdrage aan het aanpakken van de wachtlijsten.

- 21 Voor hoeveel structurele en incidentele fte is de verhoging van het personeelsbudget van de ILT bedoeld? Welk deel hiervan wordt ingezet voor luchtvaart en welke meetbare verbetering van de doorlooptijden van vergunningverlening en vliegbrevetten wordt hiermee verwacht?

Antwoord:

De verhoging van het personeelsbudget bestaat uit 90 FTE structureel en 19 FTE incidenteel.

Het structurele deel is bestemd voor de nieuwe taken

Markttoezicht aan de grens en Vrachtwagenheffing.

De incidentele extra capaciteit van 19 FTE wordt ingezet op luchtvaart (zie vraag 18) waaronder 8,5 FTE op vergunningverlening. Dit betreft nieuwe taken en heeft geen invloed op huidige doorlooptijden vergunningverlening en vliegbrevetten.