

Vergaderjaar 2025–2026

**36 850 XII**

**Wijziging van de begrotingsstaten van het  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII)  
voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende  
met de Najaarsnota)**

**Nr. 3**

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN  
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 16 december 2025

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

De vragen zijn op 8 december voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 15 december 2025 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 fungerend voorzitter van de commissie,  
P. de Groot

De griffier van de commissie,  
Schukkink

## Vragen en antwoorden

1

### Vraag:

Kunt u inzichtelijk maken hoe de reeks vertragingen binnen Nationaal Groeifonds (NGF)-projecten (Luchtvaart in Transitie – LiT, Digitale Logistiek, circulaire ketens) zich verhouden tot de structurele uitvoeringskracht bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), en welke maatregelen neemt u om herhaling in 2026 te voorkomen?

### Antwoord:

De opgenomen kasvertragingen staan los van de structurele uitvoeringskracht bij IenW. Bij deze projecten is bij aanvang rekening gehouden met de uitvoeringscapaciteit. De kasvertragingen worden bijna geheel veroorzaakt door subsidieontvangers die nog niet hebben voldaan aan de voorwaarden, waardoor de subsidie dit jaar niet meer kan worden verstrekt, en door een tekort aan benodigde IT-capaciteit bij betrokken partners. De uitkomst over 2025 wordt meegenomen bij het actualiseren van de programmering voor 2026.

2

### Vraag:

Wat is de precieze verdeling dit jaar en komende jaren van de financiering van de Nederlandse afdracht voor het Europese plasticfonds, dat deels wordt gedragen door afvalverwerkers maar ook deels gefinancierd uit het Klimaatfonds?

### Antwoord:

De zogenaamde «plasticafdracht» betreft een afdracht van Nederland aan de Europese Unie en vloeit voort uit het huidige eigenmiddelenbesluit (EMB) dat op 1 januari 2021 in werking is getreden. De afdracht heeft verder niets te maken met afvalverwerkers of het Klimaatfonds. De afdracht wordt berekend op basis van de hoeveelheid (kg) niet-gerecycled plastic verpakkingsafval en wordt betaald uit de algemene middelen. De afdracht wordt eerst op basis van een prognose betaald. In 2024 bedroeg die 235 miljoen euro. Vervolgens wordt deze definitief vastgesteld wanneer de daadwerkelijke recyclingpercentages bekend zijn, waarmee we dus nog niet kunnen aangeven wat de afdracht in 2025 en 2026 is:

- Over 2021: 223,3 miljoen euro (cijfers opgeleverd in 2023)
- Over 2022: 239,6 miljoen euro (cijfers opgeleverd in 2024)
- Over 2023: 216,7 miljoen euro (cijfers opgeleverd in 2025).

3

### Vraag:

Hoe is de dekking van de € 4,3 miljoen, die wordt overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK), voor de inrichting van een Regionale kennisfunctie bodem en ondergrond (per provincie), over de provincies geregeld en welke concrete afspraken zijn gemaakt om te garanderen dat deze regionale kennisfunctie in 2025 leidt tot een beter en efficiënter benutten van kennis in de regio, zoals beoogd?

### Antwoord:

Het budget wordt evenredig verdeeld over alle provincies en gedekt via de reservering voor kennisontwikkeling en kennisdeling vanuit de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond 2023–2030.

In lijn met het regeerprogramma is ervoor gekozen om het budget te verstrekken via het provinciefonds (fondsuitkering). Dit versterkt de autonomie van de decentrale overheden en beperkt administratieve- en controlelasten. Per provincie kan bepaald worden hoe het budget het

effectiefst kan worden ingezet in afstemming met de gemeenten en waterschappen in de betreffende provincie. Bij een dergelijke uitkering zijn verplichtende afspraken vanuit het Rijk niet toegestaan. Verantwoording over de besteding van de middelen vindt plaats op provinciaal niveau.

Wel wordt via reguliere afstemmings- en samenwerkingsstructuren het doelbereik op het niveau van het stelsel gevolgd. Er is geen sprake van formele monitoring, maar relevante signalen kunnen gedeeld en besproken worden en op basis hiervan kunnen door provincies aanpassingen gedaan worden.

Het is verder in het belang van de provincies, gemeenten en waterschappen om de regionale kennisfunctie in te vullen. Hierdoor kunnen in een regio aanwezige kennis en data op het gebied van bodem en ondergrond actiever gedeeld worden en noodzakelijke kennisvragen worden benoemd en (waar mogelijk regionaal) geprogrammeerd. Dit maakt onderdeel uit van de gezamenlijk met de koepels namens provincies, gemeenten en waterschappen opgestelde visie op versterking van de kennisinfrastructuur bodem en ondergrond.

4

**Vraag:**

Betreffende de aanpak van bodemschade gerelateerd aan drugsproductie, waartoe in totaal € 2,7 miljoen is overgeboekt naar BZK voor een landelijke voorziening: in welke regio's of provincies is de problematiek van vervuiling door drugsproductie het meest urgent, en wat is de concrete planning en output van deze landelijke voorziening in 2025?

**Antwoord:**

De landelijke voorziening is gepland voor 2026. Dit wordt een decentralisatie-uitkering met VNG als loket.

In 2025 ondersteunt het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) bij de aanpak van drugsdumpingen tot € 200.000 via provinciale regelingen (via BIJ12). IenW ondersteunt voorafgaand aan de landelijke voorziening vanaf 2026 decentrale overheden met maatwerkoplossingen voor grootschalige gevallen van bodemschade met aan drugsproductie gerelateerde stoffen, voor zover die het plafond van de provinciale regelingen overstijgen. Dat gaat tot nu toe om enkele situaties per jaar. De meeste gevallen zijn in Noord-Brabant en Limburg.

De output van de uitkering van IenW in 2025 is dat de locaties met grootschalige bodemschade worden gesaneerd. De planning verschilt per situatie. In de regel duurt een sanering enkele maanden tot jaren afhankelijk van de complexiteit en of sprake is van nazorg.

5

**Vraag:**

Betreffende de kosten voor de dienstverlening in Caribisch Nederland bij het KNMI, die € 0,6 miljoen hoger uitgevallen dan verwacht, onder andere door eerdere verslijting van apparatuur: kunt u de stand van zaken geven met betrekking tot de modernisering van de vulkaanmonitoringsapparatuur en welke maatregelen zijn genomen om de betrouwbaarheid van de weers- en seismologische diensten voor de Caribische eilanden op korte termijn te waarborgen?

**Antwoord:**

Het vulkaanmonitoringsnetwerk op Saba en St. Eustatius werkt naar behoren. Om het netwerk van seismische en GNSS-stations (satellietnavigatie) en temperatuurmetingen aan hotsprings conform internationale

standaarden operationeel te houden wordt meerdere keren per jaar onderhoud gepleegd en waar nodig wordt apparatuur vervangen. Dit heeft tot hogere kosten geleid. Het seismische station op St. Maarten gaat in 2026 verplaatst worden om hogere databeschikbaarheid te realiseren.

Voor de borging van de kwaliteit van de meteorologische waarnemingen op de BES-eilanden worden de instrumenten ruim binnen de in Europees Nederland gehanteerde termijnen onderhouden en zo nodig geijkt. De verdere netwerkcomponenten worden met grote regelmaat gecontroleerd door KNMI-personeel terplekke.

6

**Vraag:**

Kunt u toelichten welke onderdelen van het beleidsartikel 14 (Wegen en verkeersveiligheid) leiden tot de verlaging van € 8,45 miljoen in de uitgaven, en of deze verlaging samenhangt met lagere realisatie van verkeersveiligheidsprojecten in 2025?

**Antwoord:**

Het betreft hier een verlaging van het verplichtingenbudget en niet een verlaging van een uitgavenuitkader. De verlaging van de verplichtingenraming van € 8,45 mln. bij Najaarsnota 2025 wordt grotendeels veroorzaakt door een overboeking van € 3,9 mln. naar het BTW-compensatiefonds in het kader van de specifieke uitkering agenda laadinfrastructuur.

Daarnaast wordt € 2 mln. overgeboekt van artikel 14 naar artikel 16 (Openbaar Vervoer en Spoor) ten behoeve van het financiële instrument Opdrachten voor het artikelonderdeel Stations. Verder is er € 1 mln. overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds voor financiering van de uitvoering van het bestuurlijk akkoord Netcongestie en openbaar vervoer.

De verdere verlaging wordt veroorzaakt door verschillende kleine mutaties. De verlaging leidt niet tot een lagere realisatie van verkeersveiligheidsprojecten in 2025.

7

**Vraag:**

Welke projecten binnen artikel 14 worden geraakt door de verlaging van de ontvangsten met € 9,5 miljoen, en betreft dit correcties uit eerdere jaren of nieuwe tegenvallers?

**Antwoord:**

Dit betreft geen verlaging van de ontvangstenraming, maar een verlaging van de uitgavenraming van € 9,5 mln. Dit wordt veroorzaakt door een aantal mutaties op de begroting, die per saldo leiden tot een verlaging van de uitgavenraming van € 9,5 mln. Grotendeels betreft dit een overboeking van € 3,9 mln. naar het BTW-compensatiefonds in het kader van de specifieke uitkering agenda laadinfrastructuur. Daarnaast betreft dit een terugboeking van € 3,9 mln. naar het Mobiliteitsfonds omdat nu inzichtelijk is geworden welk deel van de specifieke uitkering Schoon en emissieloos bouwen vanaf de beleidsbegroting (H.XII) en welk deel vanaf het Mobiliteitsfonds verantwoord moet worden. Verder is er een aantal kleine mutaties die per saldo leiden tot een verlaging van de uitgavenraming met € 9,5 mln. Dit betreft geen correcties uit eerdere jaren en geen nieuwe tegenvallers. Het ontvangstenkader neemt bij Najaarsnota juist toe als gevolg van subsidieafrekeningen op het gebied van duurzame mobiliteit.

8

**Vraag:**

Betreffende artikel 16 (Openbaar vervoer en spoor), waarbinnen de uitgaven met € 19,6 miljoen worden verlaagd: kunt u specificeren welke ov-regelingen, subsidies of spoorprogramma's minder kasuitputting laten zien dan verwacht?

**Antwoord:**

De verlaging van het budget op artikelonderdeel 16.01 OV en Spoor betreft hoofdzakelijk de jaarlijkse overboeking naar het Provinciefonds voor een bijdrage aan medeoverheden voor exploitatietekorten op gedecentraliseerde spoorlijnen (€ 21,3 miljoen). Op de instrumenten opdrachten en subsidies neemt het budget ten opzichte van de vorige begrotingsstand juist toe. Per saldo leidt dit tot een afname van de budgetstand op artikelonderdeel 16.01 met € 19,6 miljoen.

9

**Vraag:**

Betreffende de ontvangsten op artikel 16, die dalen met € 29 miljoen: kunt u toelichten waardoor deze afwijking vooral wordt veroorzaakt?

**Antwoord:**

Het is niet juist dat de ontvangsten op artikel 16 dalen met € 29 miljoen. Er vinden bij de 2<sup>e</sup> suppletoire begroting van lenW geen ontvangstenmutaties plaats op artikel 16. Wel is er sprake van een daling van ca. € 29 miljoen op de uitgaven. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een overboeking van € 20,9 miljoen aan het Provinciefonds voor de dekking van het exploitatie- of beheertekort van de betreffende decentrale spoor- en tramdiensten en door het doorschuiven van het overschot van € 9,4 miljoen op het Transitievangnet OV naar 2026.

10

**Vraag:**

Betreffende de uitgaven voor luchtvaart (artikel 17), die met € 39 miljoen worden verlaagd: kunt u aangegeven welke posten binnen luchtvaart (bijv. luchtruimherziening, toezicht Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Schiphol-gerelateerde uitgaven) niet tot besteding komen in 2025?

**Antwoord:**

De verplichtingenraming is met € 39 mln. verlaagd, dit komt grotendeels (€ 26,5 mln.) doordat er vertraging is opgelopen bij de toekenning van de subsidies voor de tweede fase van het Hydrogen Optimization and Testing (HOT) project onder het programma Luchtvaart in Transitie. Het project HOT heeft als doel om gevalideerde kennis en data op te bouwen over waterstof brandstofsysteemen. Daarnaast is de garantstelling aan LVNL met € 8,5 mln. verlaagd en is niet al het verplichtingenbudget nodig voor de nadeelcompensatie voor de overschrijdingen van grenswaarden geluid in de Schipholregio (€ 4,1 mln).

11

**Vraag:**

Is de verlaging van het subsidiebudget met € 14,5 miljoen op LiT onderdeel van de verlaging van € 26,5 miljoen binnen het verplichtingenbudget, of zijn dit twee aparte budgetten die verlaagd worden?

**Antwoord:**

De verlaging van het subsidiebudget met € 14,5 mln. is onderdeel van de verlaging van € 26,5 mln. Zoals ook staat in het antwoord op vraag 10, is deze verlaging het gevolg van vertraging in de toekenning van subsidies die onderdeel zijn van Luchtvaart in Transitie.

12

**Vraag:**

Kunt u verduidelijken waarom de ontvangsten op artikel 17 (luchtvaart) € 16 miljoen lager uitvallen? Gaat het hierbij om vertraagde heffingen, lagere legesopbrengsten of correcties van eerdere jaren?

**Antwoord:**

In de 2<sup>e</sup> suppletoire begroting zijn de ontvangsten opgehoogd met € 0,2 mln. naar € 16,8 mln. en niet verlaagd. De verwachting is nog steeds dat de geraamde heffingen en andere ontvangsten binnen zullen komen in 2025.

13

**Vraag:**

Betreffende de uitgaven op artikel 18 (Scheepvaart en havens) die met € 9,2 miljoen dalen: kan de Kamer inzicht krijgen in welke uitvoerings- of veiligheidstaken deze onderbesteding optreedt?

**Antwoord:**

Het betreft niet de uitgaven, maar de verplichtingen die met € 9,2 miljoen dalen. Deze daling van € 9,2 betreft onder meer het klimaatfondsproject Verduurzaming van de binnenvaart, waarvoor geldt dat de regeling voor innovatie van de waterstofmotor niet in 2025 maar in 2026 wordt opgesteld.

De daling van de uitgaven betreft € 8,9 miljoen en wordt met name veroorzaakt door vertragingen bij het NGF-project Digitale Infrastructuur Logistiek (€ 1,7 miljoen) en overboekingen naar andere departementen en organisatieonderdelen vanuit het budget voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (€ 3,8 miljoen) en opdrachten Zeehavens en Zeevaart (€ 1,1 miljoen).

14

**Vraag:**

Kunt u feitelijk aangeven of de daling van de scheepvaartopbrengsten met € 8,9 miljoen samenhangt met lagere doorvaartgelden, lagere inspectie-inkomsten of vertraging in EU-bijdragen?

**Antwoord:**

De scheepvaartopbrengsten zijn niet gedaald, maar met € 1,6 miljoen gestegen.

15

**Vraag:**

Kunt u toelichten welke oorzaken liggen onder de stijging van de uitgaven bij Rijkswaterstaat als agentschap (+ € 47,7 miljoen), specifiek voor de onderdelen die betrekking hebben op hoofdwegennet, vaarwegen of verkeersmanagement?

**Antwoord:**

Een overzicht van de baten (ontvangen gelden) en lasten (uitgaven) van Rijkswaterstaat is opgenomen in tabel 22 Exploitatieoverzicht agentschap Rijkswaterstaat Tweede suppletoire begroting 2025. Onder de lasten is een toename van € 49,5 miljoen aangegeven. Op hoofdlijnen is deze toename te verklaren in apparaatskosten (€ 34 miljoen), kosten uitbesteed werk en andere externe kosten (€ 13,2 miljoen) en overige lasten (€ 2,9 miljoen). Deze verwachte toename is afgezet tegen de raming van de Suppletoire Begroting September.

Een verdere uitsplitsing van de toename is verantwoord onder de toelichting van de lasten.

16

**Vraag:**

Wat betekent de forse verlaging van de decentrale uitkering Decentraal Spoor (€ 20,9 miljoen) voor de toekomstige financiële houdbaarheid van provinciale spoorlijnen, en welke risicoanalyse heeft het ministerie gemaakt voor continuïteit in regionale bereikbaarheid?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van een forse verlaging van de decentrale uitkering Decentraal Spoor. Het bedrag van € 20,9 miljoen is overgeboekt naar het Provinciefonds vanuit de beleidsbegroting van lenW om tot uitgifte over te kunnen gaan. Hiermee komt lenW de eerder gemaakte afspraken met medeoverheden na. Er is daarom ook geen risicoanalyse gemaakt.

17

**Vraag:**

Wat houdt de afwikkeling van het Transitievangnet OV in? Waarom is hier € 3,4 miljoen voor nodig? Wanneer wordt deze regeling beëindigd?

**Antwoord:**

Dit betreft de afwikkelingen van de regeling transitievergoeding ov (TVOV) uit 2023. Er is op basis van de TVOV in 2023 eenmalig € 150 miljoen uit het Mobiliteitsfonds ter beschikking gesteld van de decentrale overheden om in 2023 de achterblijvende reizigersgroei en -opbrengsten in het ov op te vangen. De verantwoording over deze regeling vindt dit jaar plaats en daarmee worden de beschikkingen definitief. Dit kan in 2026 nog leiden tot laatste betalingen.

18

**Vraag:**

In hoeverre is urgentie meegegeven aan het KNMI-personeel om de boeg golf van verlofuren versneld op te nemen?

**Antwoord:**

Agentschappen zijn op basis van de geldende wet- en regelgeving verplicht om voor de openstaande verlofuren (regulier verlof en IKB verlof) een kortlopende schuld op de balans op te nemen. Sinds de invoering van de Rijksbrede CAO-afspraken over het IKB-verlof is, vergelijkbaar met andere agentschappen, een aanzienlijke stijging zichtbaar in het totaal aantal verlofuren en de hiermee samenhangende kortlopende schuld op de balans van het KNMI.

Vanuit de CAO hebben werknemers vanzelfsprekend recht op hun IKB-verlof, met respect voor de CAO-gebonden termijnen waarbinnen verlof opgenomen mag worden. Het management van het KNMI heeft richting de medewerkers gecommuniceerd over de urgentie en de financiële impact van de verlofreservering. De KNMI-directie heeft dit ook besproken met de ondernemingsraad.