

36600 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 64 Brief van de minister en staatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juli 2025

Op 2 juli 2025 vond het commissiedebat plaats over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Conform de in dit debat gedane toezegging¹ aan het lid Grinwis (CU) ontvangt u bijgaand een bijgewerkt beeld van de financiële opgaven die begin 2024 op de formatietafel lagen. Dit betreft een brede inventarisatie van tegenvallers en risico's, en bestuurlijke verplichtingen en/of verwachtingen waarvoor nog niet in dekking is voorzien en die tot keuzes zullen leiden voor een nieuw kabinet. De inventarisatie is niet getoetst door het ministerie van Financiën.

Er geldt een aantal kanttekeningen en aandachtspunten bij het bijgewerkte beeld (bijlage 1) dat hierna wordt toegelicht.

De bijzondere kenmerken en complexiteit van de fondsen
IenW heeft naast de departementale beleidsbegroting (Hoofdstuk XII) twee fondsen in beheer. Dit zijn het Mobiliteitsfonds (MF) en het Deltafonds (DF). Hieruit worden structurele taken bekostigd, zoals de instandhouding van de netwerken en incidentele projecten zoals aanleg van nieuwe wegen, bruggen en dijken. De fondsen kennen bijzondere kenmerken en spelregels. De looptijd is 15 jaar (het uitvoeringsjaar plus 14 jaar). Op het moment van het nemen van een besluit, dienen voldoende middelen gereserveerd te worden om de besluiten ook tot uitvoering en realisatie te kunnen brengen en op dat moment te kunnen betalen.

Jaarlijks worden de fondsen geëxtrapoleerd, waarmee additionele middelen beschikbaar komen. Echter, de situatie in de fondsen is dat sprake is van veel tegenvallers en kostenstijgingen in het huidige programma en er geen (MF) of nog slechts beperkt (DF) vrije middelen zijn om deze op te vangen. Zoals ook eerder met uw Kamer gedeeld, heeft het MF te maken met meerdere uitdagingen, zoals het budgettair kader dat in de toekomst afneemt en de groeiende instandhoudingsopgave alsmede hogere kwaliteitseisen. Tegelijkertijd zijn er uitvoeringsbeperkingen, zoals onvoldoende stikstofruimte en de krapte op de arbeidsmarkt.²

¹ TZ202507-085

² Kamerstuk 36 725, nr. A

De extrapolatie van de fondsen wordt de afgelopen jaren noodgedwongen ingezet voor het afdekken van tegenvallers en risico's van het lopende programma. We doen wat kan en maakbaar is. Zonder additionele middelen kan het lopende programma niet conform vereisten en bestuurlijke wensen worden uitgevoerd. Het oplossingsvermogen in de extrapolatie van de fondsen is niet aanwezig dan wel te beperkt om in de komende periode tegenvallers op te vangen zonder ombuigingen of herprioritering. Daarnaast is geen enkele ruimte in de extrapolatie om nieuwe wensen te accommoderen, afgezien van de € 2,5 mld. die dit kabinet beschikbaar heeft gesteld voor de ontsluiting van nieuwe woningen, waarover nu gesprekken met de regio's worden gevoerd. Het kabinet verkent verschillende mogelijkheden om eventuele volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen. U wordt over de uitkomsten hiervan dit najaar geïnformeerd.

Houd rekening met maakbaarheid en prioriteer: niet alles kan tegelijkertijd

Voor wat betreft de financiële opgaven kunnen oplossingen worden gevonden door toevoeging van middelen binnen de huidige fondsperiode en verhoging van de extrapolatie. Dit is aan een nieuw kabinet. Hierbij dient te worden benadrukt dat een realistisch ingroeipad nodig is, omdat de maakbaarheid onder druk staat door onder meer schaarste aan capaciteit (beschikbare arbeidskrachten) en stikstofruimte. Niet alles is maakbaar (niet nu en niet tegelijk). Dit geldt zeker voor het in het bijgewerkte beeld genoemde tekort van € 34,5 mld. voor instandhouding. In het recent met de Kamer gedeelde rapport 'Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030'³ geeft Rijkswaterstaat aan dat momenteel voor € 5-8 mld. aan Vernieuwingsprojecten in voorbereiding zijn. Wanneer de financiering van deze projecten moet worden ingepast in de fondsen, zouden scherpe keuzes nodig zijn. Dit bovenop de schuif van aanleg naar instandhouding waartoe eerder op fondsniveau al is besloten.

Gezien de bijzondere kenmerken en de complexiteit van de fondsen van lenW en de grote opgave die in de bijlage wordt gepresenteerd, is lenW graag bereid tot een nadere toelichting op het bijgewerkte beeld.

Beheersingsmogelijkheden

Het ministerie van lenW zet vol in op verschillende beheersingsmaatregelen. Zo worden financiële risico's tijdig in beeld gebracht en gevalideerd, en is de besluitvorming over mee- en tegenvallers meer gekoppeld aan de integrale begrotingsbesluitvorming. Ook in de vernieuwing van het MIRT is aandacht voor het verbeteren van de beheersing van MIRT-projecten. Juist via de MIRT-tafels kunnen samen met de regio's effectieve en wederkerige afspraken gemaakt worden om kosten te

³ Kamerstuk 29 385 nr. 143

beheersen. De faseovergangen in de MIRT-projecten lijken zich hier bij uitstek voor te lenen, mede omdat hier al expliciet een go/no go moment voorzien is.

Specifiek voor regionale projecten en programma's die worden bekostigd uit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) geldt dat met de regio al scherpe afspraken zijn gemaakt over de risicoverdeling en het beheersen van (financiële) risico's, zowel op het niveau van de maatregelen als op programmaniveau. (conform Plan van Aanpak Beheersing programma WoMo⁴). Deze rijksbijdragen zijn taakstellend en de risico's liggen bij de regio.

Afbakening

Ten aanzien van het bijgewerkte beeld nog de volgende opmerkingen. Met de actualisatie is vastgehouden aan de eerdere afbakening om opgaven op te nemen met een minimale omvang van € 500 mln. die zich in de huidige looptijd van de fondsen Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2025-2038 voordoen, inclusief een waarschijnlijkheid/risico-inschatting en aangevuld met informatievoorziening aan de Tweede Kamer over deze opgaven. Er zijn meerdere specifieke opgaven met een omvang kleiner dan € 500 mln. op de fondsen die niet gebundeld in het bijgewerkte beeld zijn meegenomen, zoals bijvoorbeeld het tekort bij het project station 's-Hertogenbosch. U bent hier eerder over geïnformeerd.⁵ Ook spelen op de beleidsbegroting van lenW opgaven kleiner dan € 500 mln. die niet in het beeld zijn meegenomen. Door de relatieve omvang tot de relevante begrotingsartikelen is hier ook sprake van complexe inpassingsvraagstukken, bijvoorbeeld de kosten die samenhangen met compensatie bij een eventueel vuurwerkverbod.

Er dient verder te worden aangetekend dat dit een actueel beeld betreft dat aan verandering onderhevig is. Veel infrastructurele projecten worden op het moment met grote kostenoverschrijdingen geconfronteerd. Naar verwachting zal de budgettaire opgave in de komende tijd daardoor groter worden en is het bijgewerkte beeld niet uitputtend.

Naast de in het bijgewerkte beeld opgenomen opgaven, hebben de fondsen ook te maken met zogenaamde overige risico's. Hiervoor zijn binnen de generieke ruimte van de fondsen waar mogelijk risicoreserveringen getroffen op basis van kans maal gevolg. Over de hoogte van getroffen reserveringen wordt de Tweede Kamer periodiek via de begrotingen geïnformeerd. Dit gebeurt op totaalniveau, omdat het marktgevoelige informatie betreft.

Tot slot

Met deze brief wordt tevens ingegaan op de toezegging aan het lid Van Dijk⁶ bij de begrotingsbehandeling vorig jaar om het analyse-

⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 78

⁵ Kamerstuk 34 682, nr. 228

⁶ TZ202410-034

instrument Mobiliteitsfonds toe te passen bij de Ontwerpbegroting 2026 van het Mobiliteitsfonds. Met het analyse-instrument kan beschikbare beslisinformatie over mogelijke investeringsopties en andere maatregelen met betrekking tot het MF verzameld, gestructureerd en geanalyseerd. Het analyse-instrument is een hulpmiddel bij de advisering van de bewindspersonen van IenW.

Zoals hiervoor is aangegeven, is echter voorlopig geen enkele ruimte in de extrapolatie om nieuwe wensen te accommoderen. Om die reden kan niet worden voldaan aan de toezegging aan het lid Van Dijk. Bij de Ontwerpbegroting 2026 is alleen sprake van het afdekken van tegenvallers, risico's en toezeggingen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen