

Kamerstukken 36 800-XII (Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2026)

Vraag

1

Vraag:

Kunt u een concreet overzicht geven van de uitwerking van de 22 procent bezuiniging op apparaatslasten vanuit het regeerprogramma? Graag in een tabel waarin is aangegeven op welke organisaties of organisatieonderdelen deze bezuiniging neerslaat, en per organisatieonderdeel hoeveel externe inhuur teruggedrongen wordt, hoeveel fte verdwijnen en welk type functies het daar betreft.

Antwoord:

De apparaatstaakstelling bedraagt € 22,8 miljoen in 2025 en loopt op tot € 90,3 miljoen structureel vanaf 2029. De focus bij de verdeling van de taakstelling lag op het maken van heldere keuzes; het behouden van een balans tussen beleid, uitvoering, inspectie, kennis, staf en bedrijfsvoering; en het bijdragen aan de visie waar IenW voor staat. Hierbij is het uitgangspunt dat alle onderdelen bijdragen in het kader van solidariteit, maar dat de uitvoering zoveel mogelijk wordt ontzien. Deze besluitvorming resulteert in een bezuiniging op het apparaat van het kerndepartement van 9,7% vanaf 2029 en op het apparaatsbudget van de overige organisatieonderdelen wordt stapsgewijs 0,5% per jaar bezuinigd, oplopend tot 2,5% structureel in 2029. Deze verwerking van de taakstelling genereert een opbrengst die gelijk staat aan de financiële opgave die voor IenW voortvloeit uit het Hoofdlijnenakkoord (HLA).

In tabel 1 (bijlage) is aangegeven hoe de bezuiniging op apparaatslasten vanuit het regeerprogramma voor Hoofdstuk XII neerslaat op de organisatie.

2

Vraag:

Lopen er gesprekken met de NS om de prijsstijging van treinkaarten in 2026 te voorkomen? Hoeveel zou het kosten om de prijsstijging te voorkomen?

Antwoord:

Eerder dit jaar hebben er gesprekken met NS plaatsgevonden over de tariefontwikkeling in de komende jaren. De Kamer is op 16 juli jl. over de uitkomsten geïnformeerd (Kamerstukken 29 984, nr. 1260). Waar eerst in 2026 een stijging van de NS-tarieven van ca. 12% werd voorzien, is het gelukt om dit terug te brengen tot circa 6% tot 9%. NS maakt het tariefbesluit voor 2026 in november bekend.

Om de verwachte tariefstijging in 2026 volledig tot nul terug te brengen, inclusief de reguliere tariefstijging op basis van inflatie, kost dat ongeveer € 85 miljoen (bij 6%) tot € 130 miljoen (bij 9%) per jaar (prijsspeil 2025). Het blijvend afwenden van prijsstijgingen kan alleen met structurele middelen. Als incidentele middelen worden ingezet, wordt de tariefstijging niet voorkomen, maar wordt deze met een jaar opgeschoven. In het jaar daarop moet de doorgeschoven tariefstijging dan opgeteld worden bij de tariefstijging op dat moment.

3

Vraag:

Hoeveel zou het kosten om de btw op openbaar vervoer op nihil te stellen?

Antwoord:

Deze kosten worden ingeschat op circa € 350 miljoen per jaar.

4

Vraag:

Hoeveel zou het kosten om de prijzen in het openbaar vervoer met 10 procent te verlagen?

Antwoord:

Op basis van het globale beeld zoals geschetst in het antwoord op vraag 7, wordt dit ingeschat op circa € 360 miljoen per jaar (10% van de reizigersinkomsten). Hierbij is nog geen rekening gehouden met gedragseffecten.

- 5 **Vraag:**
Hoeveel zou het kosten om de prijzen in het openbaar vervoer met 25 procent te verlagen?
- Antwoord:**
Op basis van het globale beeld zoals geschetst in het antwoord op vraag 7, wordt dit ingeschat op circa € 0,9 miljard per jaar (25% van de reizigersinkomsten). Hierbij is nog geen rekening gehouden met gedragseffecten.
- 6 **Vraag:**
Hoeveel zou het kosten om de prijzen in het openbaar vervoer met 50 procent te verlagen?
- Antwoord:**
Op basis van het globale beeld zoals geschetst in het antwoord op vraag 7, wordt dit ingeschat op circa € 1,8 miljard per jaar (halvering reizigersinkomsten). Hierbij is nog geen rekening gehouden met gedragseffecten.
- 7 **Vraag:**
Hoeveel zou het kosten om het openbaar vervoer gratis te maken?
- Antwoord:**
Vanwege bedrijfsgevoelige informatie kan slechts een globaal beeld worden geschetst: de totale vervoerskosten voor 2024 worden geschat op circa € 5,7 miljard per jaar. Dit bedrag wordt bekostigd door reizigersinkomsten (circa 3,6 miljard), door de OV-studentenkaart (OCW-begroting, circa € 1 miljard) en door exploitatiesubsidies (o.a. via Provinciefonds en IenW-begroting (BDU Verkeer en Vervoer), circa € 1,1 miljard).
- De totale kosten voor het gratis maken van het openbaar vervoer vallen naar verwachting hoger uit, omdat er in deze kostenraming geen rekening mee is gehouden dat bij gratis openbaar vervoer de vraag naar openbaar vervoer stijgt en de kosten voor (bijvoorbeeld) OV-personeel en materieel toenemen.
- 8 **Vraag:**
Heeft u zicht op het aantal NS-medewerkers dat vrijwillig een bodycam wil dragen? Zo ja, hoeveel zou het kosten om hoofdconducteurs met een bodycam op te leiden tot boa?
- Antwoord:**
In afstemming met NS kan aangegeven worden dat NS voornemens is alle medewerkers in het domein Hoofdconducteurs (HC) uit te rusten met een bodycam. Hoewel het exacte aantal medewerkers dat vrijwillig een bodycam wil dragen nog niet in kaart is gebracht is, is de insteek van NS om dit breed uit te rollen, omdat daarmee het grootste effect wordt bereikt.
- In de subsidieaanvraag van NS voor de uitbreiding van het aantal bodycams, wordt uitgegaan van 4300 bodycams, waarvoor een bedrag van 12 miljoen euro is begroot. Het is momenteel niet inzichtelijk hoeveel het zou kosten om HC's op te leiden tot boa's. HC's binnen NS zijn toezichthouder. Dit wijzigt niet als gevolg van het uitrusten van HC's met een bodycam.
- 9 **Vraag:**
Klopt het dat in het verkeer een hoge leeftijd een groter ongevalsrisico heeft dan alcohol en drugs?
- Antwoord:**
Nee, er spelen twee verschillende zaken: de kans op een ongeval en de kans op overlijden. Deze zaken zijn niet met elkaar te vergelijken.

Bij alcohol (en drugs) is er sprake van een verhoogde kans om bij een ongeval betrokken te raken, ongeacht het individu. Die kans neemt sterk toe naarmate het promillage stijgt: bij een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5‰ ongeveer 1,4 keer hoger is dan bij nuchter rijden, bij 1,0‰ is het risico bijna vijf keer zo hoog, en bij een BAG van 1,5‰ is het ongevalsrisico meer dan twintig keer zo hoog als dat van een nuchtere bestuurder.

Bij een hogere leeftijd speelt vooral de kwetsbaarheid een rol. Daardoor is bij ouderen vooral de kans op een dodelijk ongeval verhoogd. Ongevallen waarbij ouderen betrokken zijn, hebben vaker een dodelijke afloop, waarbij zij zélf overigens vaak het dodelijke slachtoffer zijn. De kans op overlijden neemt toe naarmate men ouder is. Hoe groot de kans op overlijden is, is echter ook afhankelijk van de persoon: de ene 80-jarige is fitter dan de ander.

10

Vraag:

Wanneer komt de circulaire-economiewet naar de Kamer?

Antwoord:

De Circulaire Economiewet, of CE-wet, gaat naar verwachting begin 2026 in internetconsultatie. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd. Na het verwerken van de reacties op de consultatie en de input uit de toetsen wordt het wetsvoorstel na akkoord van de Ministerraad doorgeleid naar de Raad van State. Vervolgens kan de Kamerbehandeling starten. Dit zal naar verwachting eind 2026 zijn.

11

Vraag:

Welke beleidsprogramma's en middelen zijn gericht op het afbouwen van de lineaire economie en het opbouwen van de circulaire economie?

Antwoord:

Verskillende beleidsprogramma's en instrumenten dragen bij aan de circulaire economie. Dit komt allemaal samen in het Nationaal Programma Circulaire Economie. Het onderscheid tussen het afbouwen van de lineaire economie en het opbouwen van de circulaire economie niet eenvoudig te maken, dit is namelijk een gelijktijdig effect. Als voorbeeld een norm gericht op toepassing van gerecycled materiaal in nieuwe producten: dit vergroot de markt voor gerecycled materiaal, en is zodoende helpend bij het opbouwen van de circulaire economie. De norm zorgt echter evengoed voor de afname van de vraag naar primaire materialen en zorgt dus voor afbouw van het lineaire systeem.

12

Vraag:

Welke beleidsmatige ontwikkelingen die genoemd worden, vormen nieuw of reeds ingezet Nederlands beleid?

Antwoord:

De beleidsinzet zoals opgenomen in de begroting vindt allemaal plaats in 2026. Dit is echter slechts een beperkte weergave van de veelheid aan beleid dat wordt uitgevoerd ter realisatie van de circulaire economie. Op 14 oktober is het geactualiseerde Nationaal Programma Circulaire Economie aan de Kamer gestuurd (Kamerstukken 32852, nr. 392). Hierin - en in de achterliggende documenten - wordt een compleet overzicht gegeven van de beleidsmaatregelen.

13

Vraag:

Welke beleidsmatige ontwikkelingen die genoemd worden, vormen nieuw of reeds ingezet Europees beleid?

Antwoord:

Bij de beleidsmatige ontwikkelingen onder artikel 21 (circulaire economie) wordt een aantal Europese ontwikkelingen genoemd, zoals de inzet op een gelijk Europees speelveld en

inwerkingtreding van EU-wetgeving. Dit betreft allemaal reeds ingezet Europees beleid, dat ofwel van kracht wordt in 2026, ofwel waarvoor inzet zal plaatsvinden in 2026. De Europese inzet ten aanzien van circulaire economie is opgenomen in onder andere het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE).

14 **Vraag:**

Welke beleidsmatige ontwikkelingen dragen bij aan het stimuleren van tweedehands consumptie?

Antwoord:

Het NPCE stimuleert het verlengen van de levensduur van producten, waarbij tweedehands gebruik een belangrijke rol speelt (Kamerstukken 32 852, nr. 225). Binnen dit beleid is uitgebreide producentenverantwoordelijkheid een belangrijk instrument: producenten blijven verantwoordelijk voor inzameling, recycling en hergebruik van hun producten. Het Ministerie van IenW werkt daarnaast samen met Circulaire Ambachtscentra om hergebruik en reparatie te bevorderen¹ en financiert via Milieu Centraal een campagne voor refurbished ICT-apparaten².

15 **Vraag:**

Welke beleidsmatige ontwikkelingen dragen bij aan het stimuleren van minder consumptie?

Antwoord:

Het stimuleren van efficiënt grondstofgebruik is één van de vier strategieën binnen het NPCE en vormt daarmee onderdeel van de beleidsinzet. Hierbij wordt ingezet op een duurzamere omgang met producten en materialen, bijvoorbeeld door 'product als een dienst', hergebruik en deelinitiatieven te bevorderen. Deze ontwikkelingen maken het voor consumenten en bedrijven makkelijker om circulair te handelen en zo de vraag naar nieuwe grondstoffen te beperken.

16 **Vraag:**

Wat zijn de financiële ontwikkelingen (hoeveelheid, welke subsidies, welke middelen, allocatie van de middelen) sinds 2015 op het gebied van financiering van de circulaire economie?

Antwoord:

In de bijlage is in tabel 2 het overzicht opgenomen van de financiële ontwikkelingen op het artikel 21 van het jaar 2015 tot 2030. De gespecificeerde uitgave per subsidie zijn opgenomen in de subsidiebijlage van de jaarverslagen.

17 **Vraag:**

Wat is de verhouding tussen uitgaven aan agentschappen en aan de financiering van circulariteit zelf ten opzichte van de afgelopen vijf jaar, uitgesplitst per jaar?

Antwoord:

In de bijlage is in tabel 3 opgenomen welk aandeel van de middelen bestemd is voor de financiering van de agentschappen ten opzichte van het totaal. Het is belangrijk om daarbij te vermelden dat ook de bijdragen aan de agentschappen ten bate zijn van de transitie naar circulaire economie.

18 **Vraag:**

Welk bedrag zou nodig zijn om de gestelde doelen voor de circulaire economie te bereiken in 2030? En welk bedrag om de doelen van 2035 te halen?

¹ <https://circulairambachtscentrum.nl>

² <https://www.milieucentraal.nl/spullen-en-kleding/kies-refurbished/>

Antwoord:

De kosten voor het realiseren van de beleidsdoelen voor 2035 hangen af van het gevoerde beleid, dat deels toekomstige kabinetsperiodes zal beslaan en afhankelijk is van het beleid in de EU. Hierdoor kan nu geen eenduidig antwoord worden gegeven op deze vraag. Door het instellen van ketentafels van de prioritaire productgroepen gaan we in gesprek met de betrokken partijen uit de keten over hoe we de doelen gezamenlijk kunnen halen.

19

Vraag:

Hoeveel investeert u nog in circulaire ambachtscentra (CA's)?

Antwoord:

In de afgelopen jaren heeft het ministerie van IenW specifieke uitkeringen verstrekt aan gemeenten voor het realiseren van circulaire ambachtscentra. Onder andere door de forse teruggang in het budget voor circulaire economie is het niet mogelijk om deze regeling voor gemeenten voort te zetten. Er worden dus geen nieuwe specifieke uitkeringen voorzien. Wel blijft het ministerie onverminderd circulaire ambachtscentra stimuleren en ondersteunen door middel van kennis en netwerken. Hiervoor is in 2026 €270.000 aan projectgeld en 1,9 fte aan capaciteit beschikbaar gesteld bij Rijkswaterstaat.

20

Vraag:

Hoeveel van het budget rondom CA's komt terecht in werkprogramma's en op de werkvloer? Hoeveel van het budget blijft binnen ministeries en hoeveel bij Rijkswaterstaat?

Antwoord:

Rijkswaterstaat voert sinds 2019, in opdracht van het ministerie van IenW, het Programma Circulaire Ambachtscentra uit om gemeenten bij het ontwikkelen van circulaire ambachtscentra te ondersteunen door middel van kennis, netwerken en specifieke uitkeringen.

In de periode 2019 – 2025 is € 3,4 miljoen beschikbaar gesteld aan specifieke uitkeringen voor gemeenten. In aanvulling daarop is in dezelfde periode € 1,4 miljoen ter beschikking gesteld aan Rijkswaterstaat voor het ontwikkelen van kennis en het bouwen en onderhouden van netwerken.

Voor 2026 is €270.000 gereserveerd bij Rijkswaterstaat voor de uitvoering van het programma. Onder andere door de forse teruggang in het budget voor circulaire economie is het niet mogelijk om de specifieke uitkering voor gemeenten in 2026 voort te zetten.

21

Vraag:

Wat is de beleidsmatige evaluatie van het verlagen van het budget voor de circulaire economie? Welke keuzes zitten hierachter, en dragen deze bij aan het halen van de circulariteitsdoelstellingen?

Antwoord:

De enige reden dat de middelen in 2026 lager zijn dan in voorgaande jaren is dat een incidentele verhoging van de afgelopen jaren is afgelopen. Aan het verlagen van de budgetten liggen dan ook geen beleidsmatige overwegingen ten grondslag.

22

Vraag:

Waarvoor kunnen de KF – DEI + CE-gelden (Klimaatfonds – regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie Circulaire economie) precies ingezet worden?

Antwoord:

Het ministerie van IenW zet de Klimaatfondsmiddelen in voor de maatregel "continuering DEI+

CE". Dit heeft betrekking op programma's die innovaties rondom Circulaire Economie proberen op te schalen om zo op lange termijn CO₂-uitstoot te verminderen. Deze middelen worden gebruikt voor subsidies en inzet van capaciteit. Zo worden ondernemers met een kapitaalbehoefte tijdens de opschalingsfase(s) van een innovatie door de regeling DEI+ CE ondersteund. Deze regeling stelt ondernemers in staat hun innovatie toe te passen in een pilot of demonstratieproject. Gesubsidieerde projecten houden zich bijvoorbeeld bezig met het opnieuw gebruiken van reststromen en producten, en het besparen van materialen. In 2025 was €80 miljoen beschikbaar voor de DEI+ CE regeling. De middelen kunnen niet buiten de kaders van het Klimaatfonds ingezet worden.

23

Vraag:

Waarvoor kunnen de KF-circulair-doen-en-gedrag-gelden precies ingezet worden?

Antwoord:

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet de Klimaatfondsmiddelen in voor opdrachten, subsidies en capaciteit binnen het programma Circulair doen. De middelen worden gebruikt voor de uitvoering van de *onderwijs* en *circulair gedrag* maatregelen uit het NPCE (Zie ook Kamerstukken 32 852, nr. 392, p. 64).

De inzet draagt bij aan het doel van het programma: mensen helpen om duurzaam en circulair te handelen door kennis en vaardigheden aan te reiken en het gewenste gedrag te stimuleren. De middelen kunnen niet buiten deze kaders ingezet worden omdat ze vanuit het Klimaatfonds expliciet daartoe zijn bestemd.

24

Vraag:

In welke mate is NEN betrokken bij het versimpelen van de CENELEC/WEEELABEX-reparatievereisten?

Antwoord:

Er is geen sprake van versimpeling van de CENELEC norm. Wel wordt gewerkt aan een aanpassing van de regeling afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA), waardoor kleine reparateurs niet langer gecertificeerd hoeven te zijn op basis van die norm, maar in plaats daarvan zich moeten houden aan een aantal voorschriften in de regeling AEEA. Omdat er geen sprake is van aanpassing van de norm zelf is NEN niet actief betrokken bij dit proces.

25

Vraag:

Wordt de gezondheidseffectrapportage (GER) meegenomen bij de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel)?

Antwoord:

De versterking van het VTH-stelsel is in 2022 in gang is gezet met het Interbestuurlijk programma Versterking VTH-stelsel. Via de Kamerbrief Versterking VTH-stelsel van 8 juli 2022 (Kamerstukken 22 343, nr. 336) is de Kamer geïnformeerd over de context en inhoud van het programma en via het bijbehorende programmaplan over de concrete acties. Daar is de GER niet opgenomen. Het programmaplan is echter niet exclusief en limitatief. Uiteraard kan het ook langs andere wegen komen tot een versterking van het stelsel. Over de GER zal de Kamer naar verwachting eind dit jaar geïnformeerd worden via de voortgangsbrief Actieagenda Industrie en Omwonenden.

26

Vraag:

Wordt er bij het efficiënt en effectief functioneren van het VTH-stelsel ook gedacht aan de onafhankelijkheid van de omgevingsdiensten, zodat deze niet bestuurlijk onder druk (kunnen)

worden gezet bij het verlenen van vergunning?

Antwoord:

Ja, het is belangrijk dat omgevingsdiensten hun taken onafhankelijk kunnen uitvoeren. De Kamer heeft hier eerder aandacht voor gevraagd via de aangenomen motie van het lid Gabriëls (Kamerstukken 22 343, nr. 412).

In de Kamerbrief Voortgang versterking VTH-stelsel van 14 juli 2025 (Kamerstukken 22 343, nr. 429), is beschreven hoe invulling is gegeven aan deze motie. Een belangrijk instrument hierbij is het interbestuurlijk vastgestelde modelmandaat dat de positie van de directeur uniformeert en verstevigt qua onafhankelijkheid.

27

Vraag:

Wordt er in de monitor Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ook gekeken naar het effect op de gezondheid van inwoners?

Antwoord:

Het effect van luchtverontreiniging op de gezondheid van inwoners wordt meegenomen in de tweejaarlijkse voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Binnen het SLA werken decentrale overheden en de Rijksoverheid aan het doel 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. De meest recente voortgangsmeting is in juni 2024 aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken 30 175 nr. 464). In 2026 ontvangt de Kamer een nieuwe voortgangsmeting.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de bijbehorende monitoring komen te vervallen. Onder de Omgevingswet wordt de luchtkwaliteit nog steeds jaarlijks door het RIVM gemonitord. De Tweede Kamer ontvangt jaarlijks in december de resultaten van deze monitoring.

28

Vraag:

Wordt er in de jaarlijkse monitoring luchtkwaliteit van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) rekening gehouden met het fijnstof dat vrijkomt door houtstook?

Antwoord:

Ja, bij de monitoring van luchtkwaliteit wordt ook rekening gehouden met de fijnstofemissies door houtstook.

29

Vraag:

Gezien het feit dat in de begroting IenW 2026 staat opgenomen dat ov-boa's toegang krijgen tot het rijbewijzenregister, maar er niets staat over toegang tot de strafrechtetendatabank en de Basisvoorziening vreemdelingen, en er sprake is van uitstel van beantwoording van schriftelijke vragen hierover; wanneer kan de Kamer hier antwoord op verwachten?

Antwoord:

In de Kamerbrief 'stand van zaken identificatie door ov-boa's' van 10 oktober jl. is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rondom de informatievoorziening aan boa's (Kamerstukken 23 645, nr. 872).

Hierin is onder andere opnieuw vermeld dat ov-boa's vanaf medio 2026 toegang krijgen tot het rijbewijzenregister. Daarnaast wordt vermeld dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Justitie en Veiligheid werken aan de brede juridische borging van de werkwijze die wordt ingezet binnen de pilot tussen het Real-Time Intelligence Center

(RTIC) van de politie en de RET en de pilot tussen de NS en de Eenheid Landelijke Expertise en Operatie van de politie. De Kamer wordt eind 2025 geïnformeerd over de volgende stappen. Tot slot wordt vermeld dat het ministerie van Asiel en Migratie het mogelijk wil maken dat gegevens over de vreemdeling ook beschikbaar komt voor de boa. De wijze waarop en de juridische verankering wordt op dit moment onderzocht. De Kamer wordt daarover eind 2025 nader geïnformeerd. Uiteraard wordt ook gezorgd dat een antwoord op de schriftelijke vragen zo spoedig mogelijk volgt.

30

Vraag:

Kunt u aangeven hoe groot het financieringstekort is voor het project Zuidasdok?

Antwoord:

Elk halfjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het programma via de Halfjaarrapportages van Zuidasdok. In de tweede halfjaarrapportage 2024 is aan de Kamer gemeld dat er, naast het al eerder verwachte tekort van € 600 mln. tot € 800 mln., rekening gehouden moet worden met een aanvullend risico op hogere aanbestedingen in verband met marktwerking. De Kamer wordt in de MIRT-brief - begin november - nader over het (verwachte) tekort geïnformeerd.

31

Vraag:

Wat is het tijdpad en de planning om dit financieringstekort te dichten?

Antwoord:

De opdrachtgevers hebben afgesproken uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen. De Kamer wordt in de MIRT-brief hierover nader geïnformeerd.

32

Vraag:

Wanneer komt het project Zuidasdok in de knel qua planning en aanbesteding, als het financieringstekort niet wordt opgelost?

Antwoord:

Eind 2026.

33

Vraag:

Klopt het dat de Noord/Zuidlijn randvoorwaardelijk is voor het vergroten van het aantal internationale treinverbindingen?

Antwoord:

Een van de belangrijkste doelstellingen van het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is het vrijmaken van de capaciteit van de Schipholspoortunnel. Deze capaciteit in de spoortunnel maakt verdere groei van het aantal nationale en internationale treinen mogelijk.

34

Vraag:

Hoe staat het met de planning van de Noord/Zuidlijn? Hoe verhoudt de planning in het Regeerprogramma, waarin staat dat er in 2026 een voorkeursbesluit wordt genomen, zich tot de financiering?

Antwoord:

De huidige planning is er op gericht om eind 2026 een Voorkeursbeslissing te kunnen nemen. In het geval van een Voorkeursbeslissing moeten er voldoende (100%) financiële middelen beschikbaar zijn om de Plan- en studiefase te starten.

Vraag:

Hoe belangrijk is de Schipholtunnel als onderdeel van de kritieke infrastructuur? En hoe kwetsbaar is het systeem bij incidenten in deze tunnel?

Antwoord:

De Schipholtunnel levert een belangrijke bijdrage aan de doorstroming op het hoofdwegennet. De Schipholtunnel is van groot belang voor de bereikbaarheid van en naar Amsterdam vanuit het zuiden en de bereikbaarheid van Schiphol vanuit Amsterdam en het noorden. Verminderde capaciteit van de Schipholtunnel leidt tot hoge maatschappelijke kosten, vanwege het forse reistijdverlies en omgereden kilometers.

Een incident in een tunnel leidt sneller tot een rijstrook- of rijbaanafsluiting dan een incident op een regulier wegvak. Voor tunnels gelden namelijk strenge veiligheidseisen. In de Schipholtunnel zijn, net als in veel andere tunnels, geen vluchtstroken aanwezig. Ook een eenvoudig pechgeval zal daarom leiden tot een rijstrookafsluiting. In het uiterste geval wordt de tunnel volledig afgesloten. Naast een verkeersincident kan dit ook komen door uitval van een van de tunneltechnische installaties (TTI), waardoor niet aan de veiligheidseisen voldaan wordt. Capaciteitsvermindering in de Schipholtunnel leidt tot een sterke vermindering van de doorstroming op het hoofdwegennet. Het functioneren van het wegensysteem is dus erg kwetsbaar bij incidenten in deze tunnel.

De planning is, afhankelijk van de nog benodigde financiële dekking, om de tunnel in 2031 te vernieuwen. De TTI naderen namelijk het einde van de levensduur of hebben die al bereikt. TTI zijn bedoeld voor de bediening, besturing en bewaking van de tunnel. Voorbeelden van TTI zijn de ventilatie-, camera- en omroepsystemen en het snelheidsonderschrijdingssysteem (voor signaleren van plotselinge snelheidsverminderingen). Falen heeft een direct gevolg voor de beschikbaarheid en/of veiligheid. Bij de vernieuwingsopgave zal een groot deel van de TTI worden vervangen of krijgt een upgrade. Daarnaast krijgt de civiele constructie een opknapbeurt.

Op 1 juli jl. is het Meerjarenplan Instandhouding Rijkswaterstaat naar de Kamer gestuurd. Het Meerjarenplan Instandhouding biedt onder meer zicht op de voorbereidingen en maatregelen die Rijkswaterstaat treft om de grote instandhoudingsopgave in productie te nemen. Het vernieuwen van de Schipholtunnel is een van de werkzaamheden die momenteel in voorbereiding is, maar waarvoor momenteel geen budget beschikbaar is en waarover nog financiële besluitvorming moet plaats vinden. Indien er voor de Schipholtunnel geen financiële middelen voorhanden zijn kan de tunnel niet in 2031 worden vernieuwd. Dit levert extra risico's op voor ongeplande hinder, storingen en beperkingen. Tot het moment van vernieuwen is de tunnel kwetsbaar. De beheersorganisatie zorgt dat de veiligheid voor de weggebruikers geborgd blijft en de beschikbaarheid beheersbaar blijft. Dat gebeurt aan de hand van een op maat gemaakte overbruggingsstrategie. Indien noodzakelijk worden installaties, waaronder de TTI, extra geïnspecteerd, getest of onderhouden.

Vraag:

Hoeveel middelen zijn er vanaf 2026 beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, en zijn deze toereikend om de doelstellingen te behalen?

Antwoord:

In 2026 is € 20,9 mln. beschikbaar voor verkeersveiligheid op HXII. Ook in de periode 2027-2030 is jaarlijks tussen de € 15 mln. en € 20 mln. beschikbaar op HXII. Er zijn daarnaast binnen het Mobiliteitsfonds enkele budgetten van grotere omvang beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid:

- Er is nog € 116 mln. beschikbaar van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Het tweede aanvraagstijdvak van de derde tranche staat vanaf 12 november 2025 open. Alle medeoverheden kunnen hiervoor budget aanvragen.
- Er is eerder € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen. Rijkswaterstaat werkt nu aan de planuitwerking van de grootschalige verkeersveiligheidsmaatregelen uit tranche 2, voor de N36 en N50 Kampen-Ramspol (circa € 172 mln.). Met de voorjaarsbesluitvorming 2025 is € 115 mln. extra beschikbaar gesteld voor de N36 en toegevoegd aan het programmabudget voor Rijks-N-wegen. Binnen de verkeersveiligheidsaanpak Rijks-N-wegen is geen financiële vrije ruimte voor aanvullende maatregelen.
- Er was € 50 mln. beschikbaar voor fietsveiligheid, waarvan momenteel nog € 47 mln. beschikbaar is. Dit bedrag wordt vanaf 2026 ingezet voor het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 (Kamerstukken 29 398, nr. 1181).

Er wordt met deze inzet al veel gedaan om risico's op verkeersongevallen zo laag mogelijk te houden, conform de doelstelling van het kabinet-Schoof. Zoals gemeld in de brief Uitkomst traject Trendbrekers verkeersveiligheid van 10 juli 2025 zijn er extra maatregelen denkbaar die het aantal verkeersslachtoffers verder flink kunnen verminderen (Kamerstukken 29 398, nr. 1180). Dit vergt aanvullende financiering en beleidskeuzes. Er is eerder een grove schatting gemaakt van de kosten om de infrastructurele maatregelen voor alle wegbeheerders gezamenlijk te realiseren en dat is een brede opgave (Kamerstukken 2023D49060). De invulling van verdere aanvullende maatregelen is gezien de demissionaire status aan een volgend kabinet.

37

Vraag:

Welke middelen worden besteed aan de veiligheid in het ov en worden alle aanbieders van reizigersvervoer per spoor hier gelijkkelijk in ondersteund?

Antwoord:

Naast de € 2,4 miljoen die is toegekend aan station Maarheeze voor de gemaakte kosten rondom de extra beveiligingsmaatregelen in 2024, is er € 32 miljoen beschikbaar gesteld voor de brede aanpak van veiligheid in het openbaar vervoer. Gegeven de concessierelatie tussen IenW en NS is van dit bedrag € 12 miljoen specifiek gereserveerd voor de inzet van bodycams voor NS-personeel. De overige € 20 miljoen is voor het programma "Een veilig station: altijd voor iedereen!". Bij dit programma ligt de focus op stations en de stationsomgevingen, die niet goed scoren op sociale veiligheid; ongeacht de vervoerder. Los hiervan hebben verantwoordelijke partijen natuurlijk ook reguliere uitgaven ten behoeve van de veiligheid van de reizigers en het personeel.

38

Vraag:

Wat is de inschatting van het aantal fatbikes dat momenteel rondrijdt in Nederland?

Antwoord:

Het ministerie van IenW heeft geen zicht op het exact aantal fatbikes dat momenteel rondrijdt in Nederland. Een fatbike is een elektrische fiets en de verkoop hiervan wordt niet centraal geregistreerd. Voor voertuigen met een kenteken worden aantallen bijgehouden door de Dienst Wegverkeer (RDW).

Brancheverenigingen BOVAG en de RAI Vereniging laten wel jaarlijks onderzoek uitvoeren naar het aantal nieuw verkochte fietsen in Nederland, onderverdeeld in verschillende categorieën. (Rapportage 'mobiliteit in cijfers Tweewielers') Dit jaar zijn voor het eerst de verkoopaantallen onderzocht van elektrische fietsen die zij op basis van eigen criteria categoriseren als fatbikes.

Op basis van die inschattingen zijn in 2024 111.033 fatbikes verkocht.

39

Vraag:

Hoe wordt gehandhaafd op de verkoop en handel van illegale fatbikes?

Antwoord:

Er wordt fysiek en online toezicht gehouden op de verkoop en handel, zowel projectmatig als naar aanleiding van meldingen. Daarnaast worden platformen geïnformeerd over wet- en regelgeving ten behoeve van het verwijderen en/of weren van advertenties als deze kenmerken hebben van een ongekeurde bromfiets. Ook wordt er samengewerkt met de Douane, die toezicht houdt op de fiscale aspecten van het invoeren van goederen. De samenwerking met de Douane richt zich op het delen van informatie.

Voor de fiets (met trapondersteuning) is in de handelsfase de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) de toezichthouder. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is in de handelsfase toezichthouder op voertuigen waarbij een (type)goedkeuring verplicht is (zoals bijvoorbeeld bromfietsen).

40

Vraag:

Welke acties worden ondernomen om verkoop van goedkope illegale fatbikes op de Beverwijkse bazaar te stoppen?

Antwoord:

Fatbikes zijn een legaal product, mits zij aan de geldende regels voldoen. Deze producten kunnen daarom vrij worden verhandeld. Het signaal dat er bij de Beverwijkse Bazaar mogelijk fatbikes worden verkocht die niet voldoen, wordt door NVWA en ILT in gezamenlijkheid opgepakt.

41

Vraag:

Kan in een schema worden weergegeven hoeveel het rijk en de medeoverheden bijdragen aan de ov-concessies?

Antwoord:

De ov-concessies worden door de verschillende overheden bekostigd via exploitatiesubsidies. Het geld hiervoor komt voor de provincies grotendeels vanuit het Provinciefonds; hierbinnen is geen sprake van geoormerkt geld voor het regionale ov. Daarnaast ontvangen sommige decentrale overheden ook een aanvullende bijdrage vanuit het Rijk voor de exploitatie van het regionaal vervoer.

De vervoerregio's MRDH en VRA verkrijgen hun middelen grotendeels van het Rijk via de Brede Doeluitkering (BDU) op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De in de meest recente jaren verstrekte exploitatiesubsidies per concessieverlener zijn opgenomen in tabel 4 die als bijlage is bijgevoegd.

Daarnaast hebben verenigingen van ov-bedrijven en NS een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten met het ministerie van OCW over het studentenreisproduct. De totale omvang van deze contracten bedraagt ongeveer 1 miljard euro per jaar.

Voor de exploitatie van de hoofdrailnetconcessie door NS verstrekt het ministerie van IenW in 2025 een concessiesubsidie van € 17 miljoen.

42

Vraag:

Hoeveel is er in miljoenen euro's beschikbaar voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties, en in welke jaren (graag een meerjarenoverzicht in tabelvorm)?

Antwoord:

Het kabinet-Schoof I heeft € 2,5 miljard beschikbaar gemaakt voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties. De € 2,5 miljard wordt ingezet voor twee verschillende type woningbouwlocaties; woningbouwlocaties door heel Nederland waar op korte termijn extra woningen gebouwd kunnen worden en grootschalige woningbouwlocaties. Om bestuurlijke afspraken te kunnen maken en deze te kunnen vertalen in regelingen en beschikkingen zijn deze middelen bij de eerste suppletoire begroting 2025 (samenhangende met de Voorjaarsnota) opgevraagd vanuit de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën en in een realistisch uitvoerbaar kasritme toegevoegd, aan de begroting van IenW. De meerjarenraming is hieronder in de tabel weergegeven.

Jaar	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Totaal
Bedrag (* € 1 mln)	25	100	150	300	450	550	475	250	150	50	2.500

43

Vraag:

Staat bij de VTH de gezondheid van omwonenden centraal?

Antwoord:

Leidraad bij de uitvoering van de VTH-taken zijn de normen en aanwijzingen die vastgelegd zijn in wet- en regelgeving. Gezondheid is een van de aspecten die daarbij meegewogen wordt. Met de actieagenda Industrie en Omwonenden werkt het kabinet aan een gezonde toekomst voor omwonenden van de industrie. Naar verwachting ontvangt de Kamer eind dit jaar een voortgangsbrief over de actieagenda.

44

Vraag:

Welke maatregelen heeft u nu op het oog als het gaat om de eindsprintfase van het behalen van de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW), zoals u dit noemde in het commissiedebat Water? Wanneer kan de Kamer een brief hierover verwachten?

Antwoord:

In de KRW-voortgangsbrief van 18 juli jl. (Kamerstukken 27 625, nr. 716) is het totaaloverzicht opgenomen van alle extra inzet en maatregelen om de KRW-doelen te halen. De komende maanden krijgt de uitwerking hiervan vorm, waaronder extra inzet voor de afvalwaterketen en op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Zoals in het laatste commissiedebat Water afgesproken ontvangt de Kamer in mei 2026 deze uitwerking. Onderdeel daarvan is, zoals ook in dat debat besproken, het dashboard met de stand van zaken bij de indirecte lozingen.

45

Vraag:

Ziet u een rol voor het rijk voor u om een platform te creëren waar grote grondwateropgaven die bestuurlijke grenzen overschrijden met decentrale overheden gezamenlijk kunnen worden besproken en aangepakt?

Antwoord:

Het Bestuurlijk Overleg Water (BOW) is het platform om de grote grondwateropgaven te bespreken met decentrale overheden. De minister van IenW is hier voorzitter van. In dit overleg worden alle opgaven voor water, dus ook voor grondwater, besproken met vertegenwoordigers van provincies, waterschappen, gemeenten en drinkwaterbedrijven. Binnen de structuur van het BOW is er ook de Landelijke Werkgroep Grondwater waarin provincies en Rijk o.a. de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water en de Grondwaterrichtlijn afstemmen. Hierbij sluiten ook vertegenwoordigers van de Vewin en de Unie van Waterschappen aan.

46

Vraag:

Wordt er naast de bijdrage van wegverkeer ook gekeken naar de uitstoot van andere stoffen, zoals van veehouderijen, houtstook en industrie?

Antwoord:

Ja, bij de monitoring van de luchtkwaliteit worden de emissies van vele verschillende bronnen betrokken, waaronder ook veehouderijen, houtstook en industrie. In de basis wordt er gebruik gemaakt van Grootschalige Concentratiekaarten voor heel Nederland (GCN).

47

Vraag:

Wordt in de 15e Monitoringsrapportage NSL ook rekening gehouden met de WHO-advieswaarden? En bent u bereid deze te betrekken bij de rapportage?

Antwoord:

Nee, hierover wordt niet gerapporteerd in de monitoringsrapportage luchtkwaliteit. Deze jaarlijkse monitoring is gericht op het toetsen van de luchtkwaliteit in Nederland aan de grenswaarden die volgen uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit. In 2024 is deze Europese richtlijn herzien, met aangescherpte grenswaarden vanaf 2030. Die richtlijn bevat ook de doelstelling van *zero pollution* richting 2050 en betreft daarbij de meest recente advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Het gaat dan om concentratiedoelstellingen voor gemiddelde blootstelling waar naartoe gewerkt moet worden vanaf 2030. Bij de implementatie van de herziene richtlijn wordt gekeken hoe te rapporteren ten aanzien van de WHO-advieswaarden.

48

Vraag:

Ziet u, mede gezien het stijgend aantal fietsslachtoffers (door de introductie van nieuwe vormen van mobiliteit), de noodzaak om ook een campagne op te zetten rond gedrag op de fiets?

Antwoord:

Momenteel lopen er al diverse landelijke campagnes gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. Het gaat om MONO (afleiding), AAN (fietsverlichting), Zet 'm op (fietshelmgebruik) en 't kan hard gaan (tegen opvoeren elektrische fietsen). Daarnaast is er binnen het Meerjarenplan Fietsveiligheid ruimte voor het (door)ontwikkelen en opschalen van gedragsinterventies om de fietsveiligheid te bevorderen. Een nieuwe of extra campagne wordt nu niet overwogen.

49

Vraag:

In hoeverre speelt het Meerjarenplan Fietsveiligheid in op recente ontwikkelingen rond bijvoorbeeld de fatbike?

Antwoord:

Binnen het Meerjarenplan Fietsveiligheid is aandacht voor de campagnes 'Zet 'm op' en 't Kan hard gaan'. Hiermee stimuleert het ministerie van IenW de fietshelm en worden de risico's van het opvoeren van elektrische fietsen onder de aandacht gebracht bij jongeren en hun ouders. Daarnaast speelt het plan in op de toegenomen diversiteit en drukte op het fietspad. Samen met medeoverheden worden pilots uitgevoerd om maatregelen in de praktijk te testen. Ook komt er ruimte voor onderzoek en innovatie rondom thema's als drukte op het fietspad, risicogedrag, snelheid en enkelvoudige fietsongevallen. Naast het Meerjarenplan Fietsveiligheid is op 28 augustus 2025 ook een Kamerbrief gestuurd met aanvullende maatregelen op de problematiek rondom e-bikes en fatbikes (Kamerstukken 29 398, nr. 1183).

50

Vraag:

Kunt u aangeven op welke wijze de inzet op valpreventie vanuit het ministerie van VWS wordt meegenomen in het plan als het gaat om ouderen?

Antwoord:

Via het Meerjarenplan Fietsveiligheid wordt € 41 mln. uitgetrokken voor een kennisprogramma van ZonMw. Dit programma richt zich onder meer op het doorontwikkelen en vervolgens uitvoeren van effectieve interventies die het valrisico voor fietsers verkleinen. De inzichten en kennis over de ketenaanpak valpreventie van het ministerie van VWS worden hierbij meegenomen. Daarbij gaat extra aandacht uit naar oudere fietsers.

51

Vraag:

Op welke wijze wordt aandacht besteed aan gedragsinterventies binnen het plan?

Antwoord:

Het Meerjarenplan Fietsveiligheid zet in op gedragsinterventies via campagnes als Zet 'm op, 't kan hard gaan, MONO en AAN. Daarnaast is er ruimte voor het (door)ontwikkelen en opschalen van gedragsinterventies om de fietsveiligheid te bevorderen.

52

Vraag:

Kunt u aangeven hoe wordt gewaarborgd dat goede data over fietsslachtoffers beschikbaar blijven, aangezien politiedata onvoldoende inzicht geven in deze kwetsbare groep verkeersslachtoffers?

Antwoord:

De SWOV maakt jaarlijks in de Staat van Verkeersveiligheid uitgebreide analyses die inzicht geven in de verkeersveiligheid op nationaal niveau waaronder ook die van fietsslachtoffers. Dergelijke analyses kunnen op verzoek ook voor provincies en grotere gemeenten worden uitgevoerd. Ook op dat niveau is deze informatie dus beschikbaar. Daarbij worden niet alleen politiedata gebruikt om een compleet beeld te krijgen maar ook data vanuit ziekenhuizen.

Ziekenhuisdata bevat geen locatiegegevens van ongevallen, waardoor van een groot aantal fietsongevallen onbekend is waar deze hebben plaatsgevonden. Wanneer een persoon na een fietsongeval in het ziekenhuis is beland, zonder dat er politie bij het ongeval aanwezig is geweest, zit deze persoon wel in de ziekenhuisdata, maar niet in de politieregistratie.

Wanneer deze persoon met een ambulance naar het ziekenhuis is gebracht, kan met ambulancedata meer informatie worden verkregen over de locatie. Ontsluiting van ambulancedata met locatiegegevens biedt dan meerwaarde. Met diverse partijen verkent IenW of en hoe een toekomstbestendige inwinning van ambulancedata mogelijk is.

53

Vraag:

Kunt u toelichten hoe de middelen van het Actieplan Verkeersveiligheid concreet worden ingezet en wat de verwachte effecten zijn?

Antwoord:

De middelen voor de maatregelen binnen het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 worden ingezet voor specifieke maatregelen verdeeld over vijf thema's: Veilige infrastructuur, Langzaam verkeer, Veilige voertuigen en rijhulpsystemen, Veilig gedrag en Rijden onder invloed. In het Landelijk Actieplan zijn de verwachte effecten van de maatregelen beschreven. De laatste stand van zaken over de voortgang is met de verzamelbrief verkeersveiligheid in juni naar de Kamer verstuurd (bijlage bij Kamerstukken 29 398, nr. 1175).

54

Vraag:

Kunt u aangeven op welke wijze actuele kennis wordt betrokken bij het thema gedragsbeïnvloeding?

Antwoord:

In aanloop naar nieuwe campagnes wordt altijd gedragskundig advies ingewonnen, wordt de doelgroep betrokken en worden onderzoeksresultaten uit eerdere/andere bonnen betrokken. Zo sluiten de interventies zo goed mogelijk aan bij de doelgroep. Daarnaast worden de grotere campagnes zoals Bob en MONO na elke periode geëvalueerd. Op basis van waardering, houding en zelfgerapporteerd gedrag wordt een campagne dan eventueel bijgesteld.

55

Vraag:

Constaterende dat onder 'opdrachten' onderzoeken en activiteiten in het kader van het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid vallen, onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, en dat dit o.a. beleidsontwikkeling voor beginnende bestuurders (0,1 miljoen euro), maatregelen fietsveiligheid (0,4 miljoen euro) en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen zoals ouderen betreft; kunt u toelichten hoe deze middelen concreet worden ingezet en wat de verwachte effecten zijn?

Antwoord:

Onder 'Opdrachten verkeersveiligheid' (Kamerstukken 36 800-XII, nr. 2, p. 80) is per abuis een tekst uit een eerdere begroting opgenomen. De middelen uit het opdrachtenbudget voor verkeersveiligheid worden eind dit jaar definitief toegewezen aan de verschillende beleidsdossiers. Hierbij wordt zo veel mogelijk ingezet op actuele risico's en ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid.

56

Vraag:

Kunt u specifieker aangeven hoe de bedragen verdeeld zijn?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 55.

57

Vraag:

Kunt u aangeven welke andere doelgroepen dan ouderen in beeld zijn?

Antwoord:

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid wordt ingezet op een breed scala aan doelgroepen. Er zijn bijvoorbeeld ook interventies die specifiek gericht zijn op de doelgroepen fietsers, scholieren en zware overtredders.

58

Vraag:

Wat is de staat van de haven van West-Terschelling?

Antwoord:

Zoals in de brief van 14 juli 2025 aan de Kamer gemeld (Kamerstukken 29 684, nr. 294) heeft de gemeente Terschelling voor haar deel van de haven van West-Terschelling geconstateerd dat de kades en damwanden aan het einde van hun levensduur zijn. De gemeente werkt daarom aan de voorbereiding van de vervanging en renovatie hiervan. Naast de vervangingsopgave werkt de gemeente aan een mobiliteitsvisie voor het havengebied, zodat de bereikbaarheid van de haven op de lange termijn gewaarborgd blijft. De gemeente heeft aan het Ministerie van

Infrastructuur en Waterstaat aangegeven dat zij een grote en urgente opgave op zich af ziet komen die de gemeente Terschelling overstijgt. Het Ministerie heeft aangeboden om hierbij mee te denken. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provinsje Fryslân en de gemeente zijn hierover in gesprek.

59

Vraag:

Wat is de mogelijke invloed van stagnatie in de renovatieplannen van de haven van West-Terschelling op de bereikbaarheid van het eiland?

Antwoord:

De kade van gemeente Terschelling nadert einde levensduur. Als het project van de gemeente stagneert, zal Terschelling mogelijk minder goed bereikbaar worden voor gemotoriseerd vervoer en vracht. Dit heeft ook gevolgen voor de veerdienst.

Stagnatie kan optreden door uitstel van de keuze of bij onvoldoende financieringsmogelijkheden van de gemeente Terschelling. IenW is geen eigenaar van deze kade en heeft daarom geen middelen gereserveerd op de begroting. Zie ook het antwoord bij vraag 58.

60

Vraag:

Zijn er voldoende middelen gereserveerd om de veerinstallaties aan wal van de Waddenveren in een goede staat te behouden, gezien het groot aantal reizigers dat er gebruik van maakt, bijvoorbeeld de walinstallatie op Texel?

Antwoord:

De veerinstallaties worden op verschillende momenten vernieuwd. Aan de veerinstallaties vindt regelmatig regulier en groot onderhoud plaats. Dit is nodig om de veerinstallaties tot het moment van vernieuwing in gebruik te houden.

Met uitzondering van de veerinstallaties op Ameland en Texel – Den Helder bevindt de vernieuwing van de veerinstallaties zich in de afrondende fase. Deze worden volgend jaar afgerond. De start van de vernieuwing van de veerinstallatie op Ameland staat voor volgend jaar gepland.

De vernieuwing van de veerinstallaties Texel – Den Helder is gepland in 2030. Hiervoor is momenteel nog geen zicht op financiering. Uiteraard is er de wens om deze financiering zo snel mogelijk rond te krijgen, maar dat kan niet los gezien worden van de bredere opgave op de instandhouding van de Rijksinfrastructuur als geheel. Rijkswaterstaat werkt aan de grootste instandhoudingsopgave ooit. Deze opgave is vele malen groter dan er aan budget beschikbaar is. De beheersorganisatie zorgt dat de veiligheid voor de gebruikers geborgd blijft en de beschikbaarheid beheersbaar blijft. Dat gebeurt aan de hand van een op maat gemaakte overbruggingsstrategie. De voorbereiding is inmiddels gestart om de veerinstallaties Texel – Den Helder in 2030 te vernieuwen. Dit zodat Rijkswaterstaat met de vernieuwing aan de slag kan, zodra de financiële dekking er is.

61

Vraag:

Hoe gaat u ervoor zorgen dat overal in Nederland aan de aangescherpte EU-grenswaarden in 2030 wordt voldaan? En hoe zorgt u ervoor dat, ondanks het teruggebrachte budget, de doelstellingen nog steeds behaald worden?

Antwoord:

Uit de tussenanalyse van het RIVM³ komt naar voren dat we naar verwachting nog niet overal in Nederland in 2030 de aangescherpte Europese grenswaarden halen. Het RIVM geeft aan dat dit

³ Kennisnotitie RIVM 'Tussenrapportage overschrijdingen EU-grenswaarden in 2030', Kenmerk KN-2025-0066, 22 augustus 2025. Te raadplegen via <https://www.rivm.nl/publicaties/tussenrapportage-overschrijdingen-eu-grenswaarden-in-2030>

het geval is in een aantal binnensteden, bij een aantal veehouderij locaties en sterk geïndustrialiseerde gebieden en langs snelwegen. Er wordt op dit moment in beeld gebracht via scenario's met welke type pakketten aan maatregelen de grenswaarden tijdig kunnen worden gehaald en welk extra benodigd budget (bandbreedte) daarbij hoort. Hier is momenteel geen financiële dekking voor. De maatregelen zullen uiteindelijk worden vastgelegd in zogeheten routekaart(en), mits uitvoerbaar en financiële middelen beschikbaar zijn (zie ook Kamerstukken 21109, nr. 274)

62

Vraag:

In hoeverre vindt u dat de Europese richtlijn Luchtkwaliteit aansluit bij de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2021?

Antwoord:

In 2024 is de richtlijn luchtkwaliteit herzien. Met deze herziening is de richtlijn luchtkwaliteit in lijn gebracht met de nieuwste advieswaarden van de WHO uit 2021. De in deze richtlijn afgesproken normen voor 2030 komen overeen met het door de WHO geadviseerde *interim target* (tussendoel).

63

Vraag:

Ziet u een rol voor organisaties, zoals het Longfonds, KWF Kankerbestrijding en Natuur & Milieu, om te helpen bij het effectiever maken en behalen van de streefwaarden en doelstellingen omtrent luchtkwaliteit en de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord?

Antwoord:

Ja, de genoemde organisaties hebben zeker een rol. Het ministerie van IenW heeft regelmatig contact met diverse maatschappelijke organisaties zoals het Longfonds, KWF Kankerbestrijding en Natuur en Milieu. Zij vervullen een waardevolle rol in bijvoorbeeld het informeren van de samenleving over het belang van schone lucht en het geven van praktische tips over wat burgers zelf kunnen doen. Ook vertegenwoordigen zij patiënten en/of stimuleren zij wetenschappelijk onderzoek. Hun kennis en adviezen kunnen worden ingebracht bij het maken van beleid ten aanzien van schone lucht, evenals de kennis en adviezen van bijvoorbeeld andere overheden en bedrijfsleven.

64

Vraag:

Welke stappen onderneemt u om de toelating van biologische gewasbeschermingsmiddelen te versnellen, gezien de knelpunten en vertragingen bij het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) en de Europese toelatingsprocedures en de herziening van de biocidenverordening in 2026?

Antwoord:

Nederland zet zich, samen met het College voor de Toelating van Gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) in EU-verband in om draagvlak te verkrijgen voor een efficiëntere en meer passende beoordeling van biologische middelen, die beter aansluit bij de aard en kenmerken ervan. Dit heeft begin 2025 geleid tot een publicatie van een vernieuwende risicobeoordeling: *"Using problem formulation for an efficient, fit-for-purpose risk assessment of microbial plant protection products"*.

De Europese Commissie heeft aangekondigd dit najaar met een Omnibus-wetsvoorstel te komen die onder meer moet voorzien in concrete wijzigingen van de Verordening Gewasbeschermingsmiddelen (EU) 1107/2009 om de beschikbaarheid van biologische gewasbeschermingsmiddelen te versnellen. Hiervoor heeft de Europese Commissie op 16 september jl. een zogeheten *call for evidence* gepubliceerd om input te ontvangen van belanghebbenden op gewenste vereenvoudiging, verduidelijking en modernisering. Ook Nederland heeft input geleverd. De minister van LNVN stuurt de Kamer de volledige reactie op de call for evidence toe. Eén van de punten die Nederland voorstelt voor gewasbeschermingsmiddelen is om binnen de EU één zone aan te houden voor de toelating

van producten die werkzame stoffen of microbiële stoffen met een laag risico bevatten. Nederland blijft actief bijdragen aan dit traject.

Daarnaast heeft de Europese Commissie aangekondigd aan het eind van 2025 een evaluatie van het functioneren van de Biocidenverordening te starten met een publieke raadgeving. Het kabinet bereidt zich al voor op deze evaluatie. Het zal in lijn met het strategisch kader biociden (Kamerstukken 27 858, nr. 637) op de aangekondigde publieke raadpleging reageren. Daarbij zal het de knelpunten en vertragingen in het Europese toelatingssysteem aankaarten en aandringen op verbetering, vereenvoudiging en versnelling van de wetgeving zonder dat dit ten koste gaat van de beschermdoelen van deze verordening.

65

Vraag:

Is de huidige capaciteit bij de vergunningverlenende instanties (zoals RIVM/Bureau GGO en COGEM) voldoende om de aantallen aanvragen, zoals weergegeven in tabel 97 tijdig te verwerken? Wordt er rekening gehouden met een mogelijke toename van aanvragen door nieuwe Europese regelgeving (zoals de Biotech Act of NGT-wetgeving)?

Antwoord:

Op dit moment is het met de huidige capaciteit van de betrokken instanties bij de ggo-vergunningverlening in nagenoeg alle gevallen mogelijk om de aanvragen tijdig te verwerken. Om de beschikbare capaciteit bij deze instanties en bij de aanvragers zo efficiënt mogelijk in te zetten, zijn er de afgelopen jaren onder andere mogelijkheden geïntroduceerd om bredere aanvragen in te kunnen dienen en is het proces van indienen en behandelen van de aanvragen, inclusief de introductie van een nieuw ICT-systeem dat dit ondersteunt, verder geoptimaliseerd. Daarbij zien de betrokken organisaties dat de complexiteit van de aanvragen toeneemt, wat de beoordeling intensiever maakt.

Het is lastig om op dit moment te voorspellen wanneer de aangekondigde (deels overkoepelende) nieuwe Europese regelgeving exact in werking treedt en welke invloed dit heeft op het aantal en de complexiteit van de aanvragen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt zich, in samenwerking met de andere betrokken ministeries, hierop voor door bij relevante Europese overleggen aan te sluiten en het Nederlandse standpunt te behartigen. Naast de inhoudelijke inzet op het borgen van milieuveiligheid in nieuwe Europese regelgeving, is de inzet óók om procedures zo efficiënt mogelijk in te richten, zowel voor de aanvragers als voor de vergunningverlenende instanties.

66

Vraag:

Welk deel van de apparaatsuitgaven van het ministerie heeft betrekking op apparaatskosten voor infrastructurele ontsluiting van woningbouw? Is de meerjarenraming hiervan in de afgelopen maanden ineens significant gestegen en, zo ja, waarom?

Antwoord:

De met het programma Woningbouw en Mobiliteit beoogde resultaten vragen de nodige inzet. Het is van belang dat gemeenten ondersteund worden en dat de juiste randvoorwaarden voor succesvolle uitvoering van het programma worden gecreëerd. Daarnaast is het van belang om grip te hebben en houden op de uitvoering van een belangrijk en omvangrijk programma als dat van Woningbouw en Mobiliteit. Onder deze uitvoerings- en beheersingskosten vallen kosten zoals ondersteuning van gemeenten, bijvoorbeeld door de inzet van experts bij knelpunten; inzet van RWS en ProRail; monitoring van voortgang en uitkomsten; inzet van specialisten op juridisch-, financieel-, woningbouw- en mobiliteitsterrein; kosten voor rapportage, onderzoek, informeren en kennisuitwisseling; (tussentijdse) evaluatie en de kosten van het programmateam. Voor de kosten tot en met 2040 is 4% van het budget van € 2,5 miljard gereserveerd (i.c. 100 miljoen). De apparaatskosten voor de infrastructurele ontsluiting van woningbouw zijn niet structureel en daarom niet goed te vergelijken met de structurele apparaatskosten van het ministerie.

Zie ook het antwoord op vraag 9 bij de ontwerpbegroting 2026 van het Mobiliteitsfonds.

67

Vraag:

Kan worden aangegeven op welke (sub)artikelen in welke jaren de bedragen die gemoeid zijn met zijn met een overboeking naar de beleidsbegroting HXII vanuit de Reservering Woningbouwmiddelen à 100 miljoen euro in de jaren 2025-2031, bedoeld voor de apparaatskosten voor woningbouw, terug te vinden zijn in de IenW-begroting, voor de dekking van welke apparaatskosten deze bestemd zijn, en op welk moment het inzicht is ontstaan dat deze (extra) apparaatskosten bestaan (zie ook blz. 79 in de memorie van toelichting bij de begroting 2026 van het Mobiliteitsfonds)?

Antwoord:

Deze middelen zijn onder de jaren 2025-2031 opgenomen onder artikel 98.1 van de IenW-begroting (XII), zoals nader toegelicht onder vraag 66.

Deze middelen waren al in beeld bij het door middel van een bestedingsplan opvragen van de middelen uit het Hoofdlijnenakkoord vanaf de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën. Zie ook het antwoord op vraag 9 bij de ontwerpbegroting 2026 van het Mobiliteitsfonds.

68

Vraag:

Welke specifieke uitkeringen (SPUK's) die van belang zijn voor de infrastructurele ontsluiting van woningbouw zijn niet structureel, welke daarvan lopen ergens in de jaren 2026 t/m 2030 af, wat zijn de consequenties hiervan (hoeveel budget valt er weg en wat kan daardoor niet meer gerealiseerd worden?) en wat zijn in die gevallen de vooruitzichten en eventuele plannen of alternatieven?

Antwoord:

Geen van de specifieke uitkeringen onder het programma Woningbouw en Mobiliteit is structureel.

De looptijd van alle SPUK's onder de regeling 'specifieke uitkering woningbouw op korte termijn' en onder de tijdelijke regeling 'specifieke uitkering mobiliteitspakketten' is tenminste tot en met 2035. Dat is het jaar wanneer de realisatie van alle infrastructurele voorzieningen en mobiliteitsmaatregelen dient te zijn afgerond.

Het grootste deel van de middelen is reeds aan de gemeenten bevoorschot. Eind 2028 zullen ook de laatste termijnbedragen met voorschotten aan gemeenten zijn overgemaakt.

Bijlage

Tabel 1 - behorend bij vraag 1

De bezuiniging op apparaatslasten vanuit het regeerprogramma voor hoofdstuk XII slaat neer op de volgende organisatieonderdelen:

Organisatie- onderdelen:	Bezuiniging	Externe inhuur	Aantal fte	Type functies
DG Mobiliteit	9,7% van het apparaatsbudget 2029	Bij alle onderdelen wordt de externe inhuur gereduceerd minimaal naar de Roemer- norm van maximaal 10% van de personele uitgaven.	Voor de invulling van de bezuiniging zijn inhoudelijke keuzes gemaakt welke taken verminderd of gestopt worden. De besparingen die hieruit volgen hebben gevolgen voor de omvang van IenW die zich op dit moment nog niet laten kwantificeren in reductie van het aantal fte. De gekozen oplossingen leiden op zichzelf tot een vermindering van het aantal fte. In hoeverre er, per saldo, sprake zal zijn van een krimp van het aantal fte, is afhankelijk van, onder andere, eventuele nieuwe taken en van de mate van verambtelijking van externe inhuur.	Beleids- en bedrijfs- voerings- functies
DG Luchtvaart en Maritiem				
DG Milieu en Internationaal				
DG Water en Bodem				
Ondersteuning				
Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)	2,5% van het apparaatsbudget 2029			
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)				
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)				
KNMI				

Tabel 2 - behorend bij vraag 16

Vanwege het afwijkende formaat is deze als losse bijlage toegevoegd.

Tabel 3 - behorend bij vraag 17

Vanwege het afwijkende formaat is deze als losse bijlage toegevoegd.

Tabel 4 – behorend bij vraag 41

Exploitatiesubsidies⁴ per concessie	Overheid	2022	2023	2024
Hoofdrailnet	Ministerie IenW	-183	-204	-231
Zaanstreek-Waterland	Vervoerregio	35,3	38,9	46,6
Concessie Amsterdam	Vervoerregio	-14,4	-18,4	18,3
Amstelland-Meerlanden	Vervoerregio	47,5	52,4	58,5
Bus Haaglanden Stad	Vervoerregio	17,1	26,2	22,4
Concessie Rail Haaglanden	Vervoerregio	11,2	9,6	22,7
Haaglanden Streek	Vervoerregio	20,2	23,9	31,2
Concessie Rail Rotterdam	Vervoerregio	-60	-65,9	-67,9
Bus Rotterdam e.o.	Vervoerregio	33,5	36,5	43,2
Voorne-Putten en Rozenburg	Vervoerregio	9,8	11,7	14,3
GD-concessie	Provincie	58,7	62,8	67,6
Openbaar busvervoer Fryslân	Provincie	44,6	44,8	53
IJssel-Vecht	Provincie	63,6	59	63,4
Twente (incl. trein)	Provincie	25,1	26,3	34,4
Achterhoek Rivierenland (incl. trein)	Provincie	36,2	37,6	43,4
Concessie Arnhem Nijmegen (incl. trein)	Provincie	53,7	87,3	109,7
Noodconcessie Veluwe-Zuid	Provincie	-	14,8	18,1
Busvervoer Almere	Provincie	14	14,5	17,7
Provincie Utrecht	Provincie	33,5	46,1	52,3
Tram en bus Regio Utrecht	Provincie	35,7	65,1	61,2
Gooi en Vechtstreek	Provincie	12,4	14	13,8
Noord-Holland Noord	Provincie	24,1	25,5	28,6
Haarlem/IJmond	Provincie	18,8	17,1	21,7
Zuid-Holland Noord	Provincie	36,2	39,4	45,7
Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee	Provincie	13,1	14,6	15,7
Drechtsteden-Molenlanden Gorinchem (incl. trein)	Provincie	28,1	29,7	33,1
Zeeland	Provincie	16,5	17,5	21,9

⁴ De financiële middelen die de concessieverlener beschikbaar stelt ten behoeve van de exploitatie van een concessie (inclusief personeel, energie/brandstof en regulier onderhoud materieel) zoals verstrekt aan de vervoerder zonder additionele subsidies.

West-Brabant	Provincie	30,2	32,3	36,1
Oost-Brabant	Provincie	35,4	37,2	39,5
Zuidoost-Brabant	Provincie	25	24,4	26,9
Limburg (incl. trein)	Provincie	63	66	76,3
Regionaal spoorvervoer Groningen	Provincie	24,1	24,9	28
Regionaal spoorvervoer Fryslân	Provincie	10,8	11,4	14,5
Treindienst Zwolle-Kampen	Provincie	0,1	-0,1	-0,1
Treindienst Zwolle-Enschede	Provincie	0,5	-0,5	-0,3
Vechtdallijnen	Provincie	10,9	9,1	9,1
Treindienst Valleilijn	Provincie	5,3	4,2	4
Treindienst Alphen aan den Rijn - Gouda	Provincie	3,9	4,2	4,4
Parkshuttle Rivium	Provincie	0,7	0,8	0,8
Fietsvoetveer Vlissingen-Breskens	Provincie	3,7	3,8	4,4
Personenvervoer over water Rotterdam-Drechtsteden	Provincie	6,6	8,2	8,6

Eenheid: x miljoen euro

Bron: CROW-KpVV - www.staatvanhetov.nl – export 16 oktober 2025