



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Onze referentie

IENW/BSK-2026/12637

Bijlage(n)

2

Datum 21 januari 2026
Betreft Schriftelijke beantwoording Begrotingsbehandeling
Infrastructuur en Waterstaat 20 januari 2026

Geachte voorzitter,

Hierbij doen wij u de antwoorden op de vragen die gesteld zijn tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat op 20 januari 2026 toekomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Ing. R. (Robert) Tieman

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER
EN MILIEU,

A.A. (Thierry) Aartsen

Kamerlid
Plas, C. van der

Politieke
partij
BBB

Vraag en Antwoord

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vraag:

Kan de minister ons een update geven over deze projecten: de Nedersaksenlijn, de aanpak van de N36, de flessenhals Meppel-Zwolle, de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand en de N50 bij Kampen?

Antwoord:

Voor de **Nedersaksenlijn** is op 6 oktober de startbeslissing genomen. Daarmee wordt nu samen met ProRail en de regio aan de MIRT-verkenning gewerkt. Ook is vorige week de officiële juridische procedure gestart. Iedereen kan de komende weken meepraten over de Nedersaksenlijn. Dat kan online via platformparticipatie.nl. Het is de bedoeling dat de MIRT-verkenning eind 2028 afgerond wordt.

Voor de **spoorlijn Zwolle en Meppel** wordt gewerkt aan de aanleg van het vierde perronspoor bij Meppel. Ook onderzoekt ProRail hoe de aanvullende middelen uit de voorjaarsnota 2025 effectief ingezet kunnen worden. Op korte termijn zal in overleg met de regio een besluit genomen worden over de inzet van het aanvullende budget.

Op 25 september jongstleden is heeft er overleg plaatsgevonden met de gedeputeerden van de provincies Flevoland, Overijssel en Fryslân over het project Verruiming **Sluiscomplex Kornwerderzand**. In dit overleg zijn afspraken gemaakt over de stappen die gezet moeten worden om nieuwe afspraken te maken over de realisatie van dit project. Het gaat dan over de bruggen, oplossingen voor de verzilting in relatie tot de sluis, het verdiepen van de vaargeulen en actuele kostenramingen. De aankomende maanden werken Rijk en regio dit gezamenlijk uit. Parallel hieraan maken Rijk en regio afspraken over de governance, financiële consequenties, risicoverdeling en consequenties voor de huidige Bestuursovereenkomst.

Op dit moment wordt gekeken welke scenario's er zijn om binnen het taakstellende budget van € 240 mln. om de **N36** zo veilig mogelijk te maken, conform de motie-Pierik. Daarbij wordt onder andere gekeken naar het toepassen van eenvoudige rijbaanscheiding om frontale

ongevallen te voorkomen. De verwachting is dat in het voorjaar een besluit kan worden genomen. De Kamer wordt daarna via de reguliere weg geïnformeerd.

Rijk en regio delen de zorgen over de voortgang bij de projecten **N50** Kampen-Kampen Zuid en de N35 Nijverdal-Wierden. Met name vanwege personele capaciteit kunnen geen stappen worden gezet bij deze projecten. Ook voor het project N35 Wijthmen-Nijverdal, waarvan de verkenning in 2026 wordt afgerond, is op korte termijn geen capaciteit beschikbaar voor de planuitwerking. Rijk en regio erkennen dat prioriteit geven aan een van deze projecten ten koste gaat van projecten elders. Het is belangrijk om duidelijkheid te scheppen op welke termijn de genoemde projecten hervat kunnen worden en welke projecten de komende jaren niet hervat kunnen worden. Rijk en regio spreken daarom af in het eerste en tweede kwartaal van 2026 bestuurlijk in gesprek te gaan over op welke termijn deze projecten weer opgepakt kunnen worden. Daarbij wordt ook bekeken of de regio zelf capaciteit kan leveren. Voor de zomer zijn deze inzichten gereed, zodat op het BO MIRT van 2026 afspraken gemaakt kunnen worden over de prioritering en de planning van deze projecten in Overijssel.

Op het NO MIRT van 26 januari kan het gesprek over deze projecten hervat worden.

Plas, C. van der BBB

Vraag:

Is de staatssecretaris het met BBB eens dat een gefaseerde aanleg een realistische manier is om de Lelylijn van de grond te krijgen? En is de staatssecretaris bereid om serieus werk te maken van een start met het traject Groningen-Drachten?

Antwoord:

Op 30 januari a.s. het Masterplan Lelylijn gepresenteerd en met de Kamer gedeeld. Daarin is gekeken naar de nadere onderbouwing vanuit het MIRT-onderzoek en mogelijkheden om tot financiering van de hele Lelylijn te komen. Een besluit over hoe het vervolg van de Lelylijn er uit komt te zien, is aan een volgend kabinet. Dat geldt ook voor een mogelijke gefaseerde aanleg.

Plas, C. van der BBB

Vraag:

M.b.t. de chaos die door de sneeuw is ontstaan op

Schiphol enkele weken terug: Welke draaiboeken liggen er op dit moment klaar bij Schiphol en KLM? Wordt bij KLM nog steeds gewerkt met de Iceman-procedure, en waarom is deze niet toegepast in de sneeuwperiode? Acht de minister het wenselijk dat Schiphol slechts één centrale de-icing-locatie heeft, in plaats van locaties bij de startbanen zoals op veel andere luchthavens? Is dit een wettelijke beperking, of een keuze van Schiphol zelf? Vindt de minister het terecht dat buitenlandse concurrenten voorrang kregen bij het de-icen?

Antwoord:

Op grond van internationale regelgeving zijn luchthavens en luchtvaartmaatschappijen verplicht procedures te hebben voor onder andere winterse omstandigheden. Schiphol en KLM hebben deze winterprocedures vastgelegd in hun operationele handboeken. Deze procedures worden getraind, geüpdatet en gebruikt. Die procedures zijn ook toegepast.

Er zijn verschillende de-icing aanbieders op Schiphol. De-icing gebeurt op verschillende locaties. Een groot deel van de-icing op Schiphol wordt uitgevoerd door de KLM op een centrale locatie, het Juliet-platform. Hier zijn maatregelen getroffen voor de afvoer van de-icing vloeistof. Deze locatie is centraal gelegen om de taxitijd tot de startbanen te beperken. Dit is met het oog op de houdbaarheidsduur van de de-icingvloeistof. Naast de-icen op deze locatie is het ook mogelijk om te de-icen bij de gates. Die werkwijze is arbeidsintensiever, omdat daar tijdelijke en specifieke maatregelen getroffen moeten worden voor de opvang en afvoer van de vloeistof. Denk daarbij aan het elke keer schoonvegen- en zuigen van het betreffende platform bij de gate. De-icing bij de gates heeft in de winterweek, naast de centrale de-icing, óók plaatsgevonden. De-icing wordt op Schiphol uitgevoerd in overeenstemming met de hiervoor geldende omgevingsvergunning.

Schiphol is op grond van de Wet luchtvaart verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft de voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Keuzes over de-icing locaties betreffen een operationele

afweging en deze is niet aan het ministerie van IenW.

Er is géén wettelijke regel die het aantal locaties voorschrijft of beperkt. Wel zijn er milieuvoorschriften die bepalen dat de de-icing vloeistof opgevangen moet worden om te voorkomen dat het in het oppervlaktewater terecht komt. Op de centrale locatie, waar KLM haar werkzaamheden uitvoert, is die opvang structureel geborgd. Maar er kan dus ook aan de gate gede-icet worden, daar zijn specifieke maatregelen voor de opvang en afvoer van de de-icing vloeistof getroffen.

Schiphol en KLM hebben aangekondigd een evaluatie te laten uitvoeren. Daarbij zal ingegaan worden op de benodigde, beschikbare en ingezette capaciteit van banen en platforms en de de-icing van vliegtuigen.

Er zijn verschillende aanbieders van de-icingdiensten op Schiphol. Het is aan luchtvaartmaatschappijen zelf om te bepalen wie zij contracteren. KLM is één van de aanbieders van deze dienst. Omdat er meerdere aanbieders van de-icing actief zijn, is het mogelijk dat een buitenlandse luchtvaartmaatschappij snel gede-icet kon worden door een andere afhandelaar, maar een KLM-vlucht langer moest wachten. Er is geen standaard of voorrangsregel in dit systeem.

Plas, C. van der BBB

Vraag:

De weermodellen voorspelden al twee weken vooraf een uitzonderlijke sneeuw- en ijssituatie. Zijn deze signalen voldoende serieus genomen, en zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De sectorpartijen (LVNL, Schiphol, KLM) krijgen tijdig en meerdere keren per dag voorspellingen van het KNMI aangeleverd – de Schiphol Kansverwachting. Zeker bij dit soort omstandigheden is er veel operationeel overleg tussen die partijen, onder andere op de dag voorafgaand, maar ook op de dag van de operatie zelf. Op basis van die voorspellingen bepaalt de sector welke maatregelen zij treft in de operatie, zoals een beperking van de baancapaciteit. In de praktijk is gebleken dat de sneeuw eerder en heviger viel dan voorspeld was.

Bij capaciteitsmaatregelen zoekt men de balans tussen wat nog aan vluchten geacommodeerd

kan worden enerzijds en het tijdig en voorspelbaar annuleren van vluchten anderzijds. De keuzes en de beschikbare informatie die daaraan ten grondslag ligt, zullen onderdeel zijn van de evaluatie die Schiphol en KLM hebben aangekondigd en die op korte termijn zal starten. Beide partijen hebben het ministerie van IenW maandag 19 januari jl. hierover een brief gestuurd. De Kamer heeft een afschrift van de brief ontvangen als bijlage bij de brief die dinsdag 20 januari jl. door het ministerie van IenW aan de Kamer is gestuurd (Kamerstuk 29 665, nr. 586).

Plas, C. van der BBB

Vraag:

De Gemeente Terschelling zelf heeft al 15 miljoen euro bijeen gekregen om de bereikbaarheid van het eiland te verbeteren. Is het misschien mogelijk om een gesprek met de provincie Friesland erbij te krijgen om ervoor te zorgen dat zij ook bijdragen?

Antwoord:

De gemeente Terschelling is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de toegangskade. De middelen voor het eigen wegennet komen uit de gemeentelijke begroting (gemeentefonds). De afgelopen periode heeft het ministerie kennis en kunde van Rijkswaterstaat beschikbaar gesteld om met de gemeente mee te denken. Ook is er een gesprek geweest met de gemeente, de provincie en het ministerie van BZK om het vraagstuk te bespreken en (financiële) opties te verkennen. In maart staat een vervolgoverleg gepland.

Plas, C. van der BBB

Vraag:

Deze commissie gaat binnenkort op werkbezoek naar de Waddeneilanden, 6/7 februari. Waarom gaat de minister niet mee?

Antwoord:

De minister is nog steeds voornemens om een bezoek te brengen aan de Waddeneilanden. Dit voornemen heeft hij ook aan de Tweede Kamer meegedeeld tijdens het tweeminutendebat van 10 december jl. Inmiddels is een geschikte datum gevonden, namelijk maandag 9 februari.

Plas, C. van der BBB

Vraag:

Deelt de minister het beeld dat de bereikbaarheid van de eilanden een nationale verantwoordelijkheid is en gaat de minister Terschelling helpen?

Antwoord:

De urgentie die de inwoners voelen is begrijpelijk. De gemeente Terschelling is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de toegangskade. De middelen voor het eigen wegennet komen uit de gemeentelijke begroting (gemeentefonds). De afgelopen periode heeft het ministerie kennis en kunde van Rijkswaterstaat beschikbaar gesteld om met de gemeente mee te denken. Ook is er een gesprek geweest met de gemeente, de provincie en het ministerie van BZK om het vraagstuk te bespreken en (financiële) opties te verkennen. In maart staat een vervolgoverleg gepland.

Jumelet, H.

CDA

Vraag:

Hoe staat het met de uitwerking van het bereikbaarheidspeil?

Antwoord:

In het kader van 'Bereikbaarheid op Peil' hebben Rijk en regio's dit najaar de MIRT-afpraak gemaakt dat de regio's komende periode regionale bereikbaarheidsanalyses gaan uitwerken. Het nationale bereikbaarheidspeil en de nulmeting die daarvoor gemaakt is, dienen als referentiekader voor de analyses. Ook zal komend jaar door Rijk en regio's samen een voorstel worden uitgewerkt over de invulling van de vervolgstap, waarin de analyses worden omgezet in een handelingsperspectief om te werken aan bereikbaarheid. Een en ander is verder toegelicht in de onlangs aan de Kamer toegezonden MIRT-brief.

Jumelet, H.

CDA

Vraag:

Wat wordt er gedaan om de pakkans bij verkeersovertredingen te vergroten?

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor verkeershandhaving is belegd bij de minister van Justitie en Veiligheid. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), dat van alle partners gezamenlijk is, is er naast veilige infrastructuur expliciete aandacht voor verkeershandhaving en het vergroten van de objectieve en subjectieve pakkans. In 2025 is een

tussenevaluatie van het SPV uitgevoerd. Op basis van de resultaten van de evaluatie zijn nieuwe bestuurlijke afspraken opgesteld voor de resterende vijf jaar van het SPV. Hierin is onder meer afgesproken dat gezamenlijk gewerkt wordt aan het vergroten van de objectieve en subjectieve pakkans. Alle SPV partners o.a. OM, politie, IPO en VNG gaan hiermee aan de slag.

Jumelet, H.

CDA

Vraag:

Kan de minister een stand van zaken geven ten aanzien van de aanpak van overlast van illegale fatbikes?

Antwoord:

De landelijke aanpak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gericht op drie sporen: handhaving, markttoezicht en communicatie. Eind 2025 hebben de ILT, NVWA, Douane en politie samenwerkingsafspraken gemaakt, zodat markttoezicht en handhaving effectiever wordt (Kamerstuknummers 29.398, nr. 1197). Doordat interventies beter op elkaar aansluiten leidt dit tot effectievere handhaving. Cijfers laten zien dat er reeds actief wordt opgetreden tegen het gebruik van illegaal opgevoerde voertuigen, waaronder fatbikes. Zo is het aantal opgelegde boetes door politie in 2023 van 643 toegenomen naar 4.845 in 2024. Door ILT toezicht heeft bijvoorbeeld Marktplaats in het eerste kwartaal van 2025 1150 advertenties offline gehaald waarin fatbikes werden aangeboden die niet voldeden aan de regels.

Afgelopen zomer is er een vervolg gegeven aan de campagne 't kan hard gaan' waarin jongeren en ouders worden gewezen op de risico's van het opvoeren. Ook is er een onderzoek gestart naar het aanpakken van overlastgevend gedrag op elektrische fietsen, waaronder fatbikes. Het doel is toe te werken naar mogelijke aanscherping van de huidige gedragsmaatregelen of een aanvulling hierop. De Kamer wordt voor de zomer van 2026 geïnformeerd over de resultaten.

Daarnaast zijn diverse gemeenten bezig met maatregelen om de overlast van fatbikes aan te pakken. Zo gaat Enschede vanaf februari 2026 fatbikes uit het winkelgebied weren en wil de gemeente Amsterdam fatbikes weren uit drukke gebieden. Een oplossing waar ze naar kijken is een verbod in de Algemene Plaatselijke

Verordening voor fietsen met bredere banden. Enkele gemeenten volgen dit met interesse. De aanpak tegen lokale overlast door fatbikes, of anderszins, is primair een taak van de gemeente. In de Kamervraagbeantwoording van 28 augustus 2025 jl. is hier nader op ingegaan (Antwoord op vragen van het lid Olger van Dijk over het fatbikeverbod in Enschede | Tweede Kamer der Staten-Generaal). Aparte, landelijke wetgeving voor fatbikes is niet effectief, blijkt uit drie onafhankelijke onderzoeken (Sweco 2024, DTV 2024, Goudappel 2025). Daarom zet het Ministerie ook in op een helmplicht tot 18 jaar voor gebruikers van alle elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen.

Jumelet, H.

CDA

Vraag:

De Kamer zou vorig jaar geïnformeerd worden de lopende verkenning naar toegang tot de strafrechtketen-databank door BOA's. Wanneer krijgt de kamer de brief hierover, of beter, wanneer is dit geregeld?

Antwoord:

De minister van Justitie en Veiligheid verkent de mogelijkheden om BOA's toegang tot de strafrechtketendatabase te geven. Uit deze verkenning is een gedeeld beeld ontstaan over de problematiek en het doel om tot een meer zelfstandige identiteitsvaststelling door BOA's te komen. Momenteel worden juridische en technische vraagstukken nader uitgewerkt met de partijen verantwoordelijk voor de strafrechtketendatabase. Als dit is afgerond, zal de Kamer door de minister van Justitie en Veiligheid worden geïnformeerd.

Jumelet, H.

CDA

Vraag:

Kan de staatssecretaris een rapport laten opstellen hoe slimmer en innovatiever bereikbaarheid en in het bijzonder ons OV te organiseren, in combinatie met publiek vervoer? Kan de staatssecretaris daarbij de op 17 december jl. gepresenteerde tien hoofdaanbevelingen meenemen van de Coalitie Anders Reizen?

Antwoord:

Het ministerie van IenW heeft in de Mobiliteitsvisie vastgelegd hoe mobiliteit slimmer en innovatiever kan worden ingericht (Kamerstuk 31 305, nr. 388). Dit is uitgewerkt in deelvisies

waaronder het Toekomstperspectief Automobilititeit (Kamerstuk 31 305, nr. 451) en het Toekomstbeeld OV waarvoor onlangs de vervolgoopdracht voor de herijking met de Kamer is gedeeld (Kamerstuk 23 645, nr. 875). Daarnaast heeft de staatssecretaris van IenW onlangs een breed onderzoek aan de Kamer gestuurd over het publiek vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 877). Dit onderzoek is tot stand gekomen in nauw overleg met alle betrokken departementen en externe partijen. Het ministerie van IenW is daarnaast goed bekend met de Coalitie Anders Reizen en haar aanbevelingen. Het ministerie van IenW deelt in zijn algemeenheid de ambitie van de Coalitie om de werkgevers te ondersteunen bij het verduurzamen van hun mobiliteit. Veel van de aanbevelingen raken dan ook aan de beleidsdossiers die regelmatig met de Kamer besproken worden.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Staatssecretaris, wat gaat dit centrum doen en hoe zetten we vol inzetten op het creëren van prikkels die de vraag naar PFAS-producten laat afnemen?

Antwoord:

Op dit moment zijn er heel veel producten met PFAS, van pannen tot jassen, van mobiele telefoons tot hightech toepassingen. Het is aan de markt om met goede alternatieven te komen. Voor de ene toepassing zal dat makkelijker zijn dan andere. De overheid kan dat wel stimuleren door duidelijke kaders te bieden. Een heel belangrijke manier is via regelgeving; dat gebeurt via de brede Europese restrictie waar hard aan wordt gewerkt. Dit zal zorgen dat PFAS in veel producten direct of op termijn verboden gaat worden in Europa en dat is een heel sterke stimulans voor het op de markt brengen van alternatieven. Helemaal voor producten waar mensen mee in contact staan of makkelijk in het milieu terecht komen. Naast regelgeving kunnen we ook substitutie ondersteunen, bijvoorbeeld door het Actieprogramma PFAS. Met het actieprogramma wordt samen met het bedrijfsleven gezocht naar alternatieve producten zonder PFAS. Daarmee wordt geanticipeerd op de aankomende Europese restrictie voor PFAS in producten. Vooruitlopend op het restrictievoorstel wil het kabinet een extra stap zetten. De komende tijd zal er met de betrokken sectoren worden

gekeken naar de mogelijkheden voor een convenant waar partijen op vrijwillige basis PFAS-houdende producten uit hun ketens bannen, of labels op producten plaatsen die weliswaar PFAS-houdend zijn, maar niet risicovol voor de consument. De vrijwillige labelling van koekenpannen laat zien dat dit kan werken. Ook met het centrum voor Safe en Sustainable by Design (SSbD) wordt het ontwikkelen van duurzame alternatieven sterk gestimuleerd. Dit is een Europees breed initiatief, waarin Nederland actief betrokken is. Het SSbD-centrum waarin de VNVCI, TNO en het RIVM participeren, gaat bedrijven met praktische instrumenten ondersteunen, maar het zal ook met consortia fundamenteel onderzoek doen naar alternatieven. Het investeringsvoorstel van Pieter Wennink vraagt ook aandacht voor het belang van innovatie en het verdienvermogen van duurzame chemie.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Kernvraag is alleen niet hoe véél budget, maar hoe zorgen we ervoor dat het tóereikend is? Kan de minister inventariseren bij bouw en infra bedrijven of het toereikend is, wat er beter kan en welke obstakels er nog zijn?

Antwoord:

Eind 2025 heeft de Kamer de rapporten van TNO en Berenschot ontvangen ten aanzien van de evaluatie van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (Kamerstuk 31305, nr. 527).

Door het programma Schoon en Emissieloos Bouwen worden bouwplaatsen steeds schoner en stiller, daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de doorgang van projecten gelet op de benodigde stikstofreductie. TNO heeft een kwantitatieve doorrekening gemaakt van de transitie. Budgettair gezien heeft het Rijk voldoende middelen voor de huidige koers. Bijvoorbeeld gelet op het huidige aantal convenantpartners en het ambitieniveau waaraan zij zich hebben verbonden. De belangrijkste obstakels die in de evaluatie zijn aangegeven, hebben te maken met het investeringsperspectief. De markt geeft aan dat het noodzakelijk is dat meer opdrachtgevers deels emissieloos uitvragen in een groter aandeel projecten. Ook laden op de bouwplaats en controle op naleving zijn aangegeven als uitdagingen. Om koers te houden

wordt er met de convenantpartners aan een uitvoeringsagenda voor 2026 en 2027 gewerkt. Het is de intentie om deze uitvoeringsagenda begin Q2 van 2026 aan te bieden aan de Kamer.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Ten aanzien van de vliegbasis Leeuwarden. Ruim 1000 hectare is daar vervuild geraakt door PFAS-houdend blusschuim. Kan de staatssecretaris aangeven wat de voortgang is van de aanpak hiervan?

Antwoord:

Op en rondom de vliegbasis Leeuwarden is sprake van een omvangrijke bodemverontreiniging als gevolg van PFAS-houdend blusschuim. De gemeente Leeuwarden heeft als bevoegd gezag in het kader van bodemsanering circa 11 miljoen euro ontvangen vanuit de specifieke uitkering (SPUK) Bodem van de IenW-begroting voor onder meer onderzoek voor het in beeld brengen van de problematiek en communicatie met de omwonenden. Over de aanpak vindt overleg plaats tussen het Ministerie van Defensie, als eigenaar van het terrein, en het lokaal bevoegd gezag, de gemeente Leeuwarden voor bodem en het Wetterskip Fryslân voor oppervlaktewater.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Hebben vliegtuigmaatschappijen aan hun verplichtingen voldaan, die gelden bij zulke omstandigheden en de uitval van vluchten? Welke geleerde lessen zijn er en hoe kunnen we binnen de bestaande capaciteit van Schiphol beter voorbereid zijn?

Antwoord:

Het is duidelijk dat er lessen getrokken moeten worden uit de week met winterweer. Schiphol en KLM hebben al snel aangegeven dat de communicatie tijdens het winterweer beter had gemoeten en dat zij de gebeurtenissen gaan evalueren. Beide partijen hebben het ministerie van IenW maandag 19 januari jl. een brief gestuurd waarin zij aangeven een gezamenlijke onafhankelijke externe evaluatie uit te laten voeren. De Kamer heeft een afschrift van die brief ontvangen als bijlage bij de brief die dinsdag 20 januari jl. door het ministerie van IenW aan de Kamer is gestuurd (Kamerstuk 29 665, nr. 586). De genoemde evaluatie is erop gericht inzicht te krijgen in hoeverre de relevante operationele en

communicatieprocessen hebben gefunctioneerd onder de winterse omstandigheden en wat eventuele verbeter- en aandachtspunten zijn. Hierbij zal ook ingegaan worden op de benodigde, beschikbare en ingezette capaciteit van banen en platforms en de de-icing van vliegtuigen. Het ministerie van IenW heeft de luchtvaartmaatschappijen opgeroepen om onkosten voor passagiers te vergoeden in lijn met de regels die hiervoor zijn.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Is het kabinet bereid om samen met Verpact te onderzoeken hoe beschikbare statiegeldmiddelen effectiever kunnen worden ingezet? Kan daarbij expliciet worden gekeken naar verbetering van innamepunten én naar ondersteuning van gemeenten bij de aanpak van zwerfafval en graffiti, wat bijdraagt aan een schone en nette openbare ruimte?

Antwoord:

Afgelopen november leverde Verpact een totaalaanpak statiegeld op. Dit naar aanleiding van een nadrukkelijke oproep hiertoe van de Staatssecretaris van IenW vanwege de onvrede over tekortkomingen bij de uitvoering van het statiegeldsysteem door Verpact. De uitvoering van het statiegeldsysteem moet en kan namelijk beter. Consumenten ervaren te veel problemen, zoals te weinig (werkende) innamepunten, te lange rijen en viezigheid in de supermarkt en op straat. In de totaalaanpak staat bijvoorbeeld dat er 2900 extra inzamelpunten komen, dat er wordt gestreefd naar 223 extra bulk innamepunten en 5000 extra donatiepunten. Ook trekt Verpact minimaal 5 miljoen euro uit voor een speciale aanpak tegen opengebroken vuilnisbakken in grote steden. Verpact werkt aan verbeteringen en dit vraagt ook investeringen vanuit de statiegeldmiddelen. Hoe Verpact omgaat met (statiegeld)middelen is aan hen, als verantwoordelijke voor het systeem. Hoe zij die middelen besteden is terug te lezen in het financieel jaarverslag van Verpact, dat zij op verzoek van de Staatssecretaris voortaan jaarlijks publiceren.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Wil het kabinet verkennen of de statiegeldmiddelen ook kunnen bijdragen aan het versterken van de businesscase voor gerecyclede

en biobased verpakkingen, zodat circulariteit echt loont?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

Cruciaal om circulair werken te laten lonen is dat er een business case is. Europese regelgeving is daarvoor essentieel. In dat kader heeft het kabinet ook een joint statement on the necessity of measures supporting the plastics recycling sector aangeboden aan de Europese Unie (Kamerstuk 2025D53801). Hier is een verplicht percentage biobased en gerecycled materiaal onderdeel van. Voor het verbeteren van de businesscase zal de nieuwe Europese Verpakkingenverordening helpen. Plastic verpakkingen moeten recyclebaar zijn en gerecycled plastic bevatten. Voor biobased verpakkingen volgt nog een wetsvoorstel vanuit Brussel. Het kabinet is positief over deze beide elementen. Ook Verpact zet zich als producentenorganisatie voor verpakkingen op verschillende manieren in om de businesscase voor gerecyclede en biobased verpakkingen te versterken, zoals via de tariefdifferentiatie die zij toepassen, waarbij plastic verpakkingen die beter recyclebaar zijn, of die recycelaat bevatten, een lager tarief betalen. Daarnaast werkt Verpact actief aan het versterken van de recycelaatmarkt door plastic recyclers en producenten van verpakkingen aan elkaar te verbinden.

Ten aanzien van statiegeldmiddelen geldt dat wanneer consumenten hun statiegeld niet terug claimen, deze middelen in het systeem blijven. Verpact gebruikt deze middelen om het systeem te verbeteren. Dat dat nodig is blijkt ook wel uit het feit dat de inzameldoelstelling nog altijd niet wordt gehaald. Het is aan Verpact, als verantwoordelijke voor het statiegeldsysteem, om te bepalen hoe ze de middelen inzetten.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Tot slot over de omgevingsdiensten: is er al een inschatting gemaakt van het benodigde extra budget om de ICT en digitale weerbaarheid en de bijbehorende kennisdeling op orde te brengen? Dan kan het nieuwe kabinet daar direct keuzes

over maken.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

Het is primair een taak van bevoegd gezag om omgevingsdiensten zo goed mogelijk toe te rusten om VTH-taken uit te kunnen voeren. Met betrekking tot digitalisering wordt op dit moment samen met de partijen in het VTH-stelsel een business case en impactanalyse uitgewerkt voor een vijftal voorgenomen projecten. Dit moet de impact op de partijen inzichtelijk maken, waaronder de kosten.

De digitale weerbaarheid van de diensten zelf en bijbehorende kennisdeling vloeit voort uit de NIS 2 richtlijn (uitgewerkt in de Cyberbeveiligingswet). De NIS 2 richtlijn voor de sector overheid valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van BZK.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Kunt u de ILT verzoeken om het initiatief te nemen om gesprekken aan te gaan over denkbare alternatieven en innovaties om te voorkomen dat we door toenemende complexiteit elk jaar het budget moeten verhogen? Denk aan de zorgplicht van bedrijven zelf en de mogelijkheden van AI.

Antwoord:

De ILT opereert als onafhankelijke toezichthouder en heeft onder meer de rol van samenwerkingspartner van de omgevingsdiensten bij het uitvoeren van toezicht, vergunningverlening en opsporing. In dat kader heeft de ILT concrete strategische samenwerkingsafspraken gemaakt met ODNL, andere Rijksinspecties en de omgevingsdiensten die bijdragen aan het versterken van het stelsel. Binnen de samenwerking staan kennisontwikkeling, het gebruik van data-analyse en AI hoog op de agenda om de complexiteit te reduceren en een ondergrens in het toezicht te behouden. De Staatssecretaris van IenW heeft de ILT gevraagd om hier actief mee verder te gaan. De ILT heeft aangegeven de gesprekken met de samenwerkende partijen graag te intensiveren.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

- 1) Waarom is gekozen voor duurzame bouwmaterialen eenmalig zo'n 3 mln te reserveren in 2026 en 2028. Is dat logisch, incidenteel voor twee niet-opvolgende losse jaren?
- 2) Het dekken van het prijsverschil in onze

aanbestedingen. Dus launching customer zijn als overheid voor bouwmaterialen. Hoe is daar nu geld voor gereserveerd/vrijgemaakt? 3) Hoe slaagt het kabinet hierin tot nu toe? Is kapitaal ook al echt toegankelijker, zijn de circulaire verdienmodellen echt aan het ontstaan? Kunnen we gezamenlijk nadenken over de kansen die bijvoorbeeld een SDE++ regeling zou kunnen bieden?

Antwoord:

De bedragen in 2026 en 2028 betreffen reeds toegekende middelen vanuit het Klimaatfonds aan IenW voor de Nationale Aanpak Biobased Bouwen. Bij Voorjaarsnota 2026 is er voorzien dat er nog ruim 10 miljoen euro naar IenW komt voor de jaren 2027 tot en met 2030. In totaal is voor de Grond-, Weg- en Waterbouw voor biobased bouwen 19 miljoen euro beschikbaar. Deze middelen worden over achtereenvolgende jaren verspreid; er zullen dus geen jaren tot en met 2030 zonder middelen zijn. Binnen het programma is gekozen om dit in te zetten via een aantal gerichte instrumenten, waaronder een SBIR en innovatiepartnerschappen. De plannen zijn opgezet in samenspraak met de sector, om de beperkte middelen zo effectief mogelijk in te zetten. Zo loopt er bijvoorbeeld een innovatiepartnerschap naar biobased asfalt waarin 16 verschillende overheden (waaronder gemeenten en provincies) betrokken zijn. Zij trekken daarin juist op als launching customer. Binnen het innovatiepartnerschap worden door het klimaatfondsgeld met name kosten gedekt voor onderzoek en certificering. Na afronding van deze fase kunnen de producenten op grote schaal hun product commercieel verkopen.

Uit onderzoek blijkt dat het subsidiëren van de onrendabele top een effectief instrument is om circulaire business cases te stimuleren (bijlage bij Kamerstuk 32852, nr. 352). Bij IenW is veel expertise beschikbaar op het gebied van circulaire business cases, voor een instrument vergelijkbaar met de SDE++ is bij het ministerie van IenW echter geen geld beschikbaar.

Zwinkels, J.

CDA

Vraag:

Wat gaat de minister doen om omgevingsdiensten in staat te stellen om aan de robuustheidscriteria te voldoen in 2026, zodat zij slagvaardig,

onafhankelijk en kosteneffectief hun werk doen?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

Het Ministerie van IenW ondersteunt de omgevingsdiensten voornamelijk met financiële middelen. Er is voor de omgevingsdiensten structureel 18 miljoen euro beschikbaar, daarvoor kijkt het kabinet van jaar tot jaar welke activiteiten daaruit worden gefinancierd, waarbij de focus nu ligt op het versterken van de robuustheid van de omgevingsdiensten. In 2025 is in dit kader een subsidie van circa 20 miljoen euro toegekend aan Omgevingsdienst NL, waarvan 7 miljoen euro specifiek bestemd is voor ondersteuning van de omgevingsdiensten om robuust te worden. Voor fusies is er vanuit IenW daarnaast 0,5 miljoen euro per fusie beschikbaar. Bestuurlijk is afgesproken dat omgevingsdiensten uiterlijk 1 april van dit jaar robuust zijn.

Grinwis, P.A.

CU

Vraag:

Delen de bewindspersonen de inschatting dat het volgende kabinet naast 1 á 2 miljard euro per jaar voor aanleg van nieuwe infrastructuur en structureel ook 2 á 3 miljard per jaar voor onderhoud en vervanging zal moeten reserveren. En wat is hun dringende advies aan hun opvolgers om niet hetzelfde mee te maken als wat zij hebben meegemaakt?

Antwoord:

Ja, er zijn grote financiële opgaven. In de brief over langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw (kamerstuk 29435, nr. 270) is het indicatieve voorbeeld opgenomen van een structurele ophoging van 1 miljard euro in 2031 oplopend naar 2,5 miljard euro in 2050. Van dit budget kunnen voor 2050 bijvoorbeeld enkele structuurversterkende projecten, diverse kleinere projecten, het dual use versterken van militaire corridors en benodigde onderhoudswerkzaamheden worden gerealiseerd. Hierbij kan op basis van een ingroeipad een indicatieve verdeling worden gehanteerd van 0,5 tot 1 miljard euro voor nieuwe aanlegprojecten en 0,5 tot 1,5 miljard euro voor instandhouding. Op 15 juli 2025 heeft de Kamer conform de toezegging aan het lid Grinwis een bijgewerkt beeld van de financiële opgaven voor het Mobiliteitsfonds, Deltafonds en de beleidsbegroting van IenW ontvangen (Kamerstuk 36 600 A, nr. 64). Tijdens het wetgevingsoverleg

over het Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat van 15 januari jl., is aan het lid De Hoop toegezegd om voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT van 2 februari dit overzicht te actualiseren. Als een nieuw kabinet een goed functionerend netwerk wil waarborgen, zijn voldoende structurele middelen een belangrijke randvoorwaarde, zowel voor instandhouding als voor nieuwe grootschalige structuurversterkende projecten.

Grinwis, P.A.

CU

Vraag:

De kans dat het spui- en gemaalcomplex IJmuiden faalt wordt groter. Waar is de urgentie? Wat kan en wil de minister doen zodat het vervangingsbesluit genomen kan worden?

Antwoord:

Het gaat hier om een urgente vervangingsopgave. Het gemaal- en spuicomplex IJmuiden vervult een cruciale rol in het watersysteem van de noordelijke Randstad, waaronder de metropoolregio's Amsterdam en Utrecht. Het is het afvoerpunt van het Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal, van Wijk bij Duurstede tot aan IJmuiden, en is onmisbaar voor de afvoer van water naar de Noordzee. Het complex beschermt momenteel 4 miljoen mensen tegen wateroverlast.

De voorbereidende werkzaamheden voor de vernieuwing van het gemaal gaan onverminderd door. Op dit moment wordt de beslisinformatie uitgewerkt in de vorm van drie nieuwbouwvarianten op basis waarvan een nadere raming van de investeringskosten wordt gemaakt. Op basis van deze uitwerking is op korte termijn een besluit over het gemaal nodig en daarmee ook zicht op financiering. Dit is aan het nieuwe kabinet.

Grinwis, P.A.

CU

Vraag:

Worden de maatschappelijke kosten bij winterweer ook meegenomen in de evaluatie en bij toekomstige wijzigingen van het basiskwaliteitsniveau spoor?

Antwoord:

Afgelopen maandag heeft IenW de beantwoording van de Kamervragen van lid Grinwis over winterweer met de Kamer gedeeld. In de beantwoording is aangegeven dat de maatschappelijke kosten van verstoringen door

hevig winterweer lastig te isoleren en toe te rekenen zijn aan individuele maatregelen. Ze moeten worden gezien als onderdeel van de bredere maatschappelijke impact van uitzonderlijke weersomstandigheden. Bij toekomstige wijziging van het Basiskwaliteitsniveau (BKN) Spoor zullen inschattingen van maatschappelijke effecten, net als bij het huidige BKN Spoor, worden meegewogen. De exacte maatschappelijke kosten van het saneren van een deel van de wisselverwarming zijn moeilijk te becijferen. De inschatting is dat het effect van de voorgenomen sanering beperkt is, omdat alle wissels die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de normale dienstregeling voorzien blijven van wisselverwarming. Het is belangrijk dat er geleerd wordt van storingen. Daarom wordt er zoals gebruikelijk een evaluatie uitgevoerd door ProRail en NS. Het ministerie van IenW zal ProRail vragen om in deze evaluatie ook in te gaan op de mogelijke maatschappelijke effecten van de sanering.

Grinwis, P.A.

CU

Vraag:

Kan de staatssecretaris toezeggen dat de doelen die voor productgroepen stelt R zo hoog mogelijk op de R ladder staan, dus dat hij ook doelen maakt voor hergebruik en reparatie? En hoe het staat met de uitvoering van de motie die ik samen met collega Rooderkerk heb ingediend over vraagcreatie want er moet een markt komen voor circulariteit?

Antwoord:

De staatssecretaris van IenW heeft op 13 oktober vorig jaar de actualisatie van het Nationaal Programma Circulaire Economie aan de Kamer gestuurd. Hierin zijn nieuwe nationale doelen opgenomen die zowel gaan over het verlagen van de hoeveelheid afval als over het verhogen van het aandeel duurzame biogrondstoffen en secundaire grondstoffen, maar ook over het verlagen (of efficiënter gebruiken) van het grondstoffengebruik. Dit laatste omvat bijvoorbeeld ook het verlengen van de levensduur en omvat dus hergebruik en reparatie. Ook bij het opstellen van de doelen per productgroep vormen deze nationale doelen het uitgangspunt. Het ministerie van IenW ziet net als lid Grinwis de noodzaak van circulaire vraagcreatie en de opschaling van nieuwe groene producten en

innovatieve bedrijven. Uitvoering van de motie Rooderkerk vraagt onze inzet op meerdere terreinen, waaronder in Brussel. Het ministerie van KGG en het ministerie van IenW zullen de Kamer hierover nog voor de zomer informeren in de Voortgangsbrief Verduurzaming Industrie.

Grinwis, P.A.

CU

Vraag:

Kan de staatssecretaris reageren op het amendement van de ChristenUnie die bezuinigingen in het OV, waaronder de Jongerenkaart, tegen moeten gaan?

Antwoord:

Het amendement zal tijdens het debat mondeling worden voorzien van een appreciatie. De NS gaat zelf over de producten voor reizigers, ook voor specifieke doelgroepen. De NS heeft er voor gekozen om voor jongeren een product aan te bieden met 40% korting in het dal, waarbij jongeren de reguliere kosten voor dit abonnement (ruim 75 euro per jaar) niet hoeven te betalen. Daarnaast heeft de NS een speciale jongerenvariant van de NS PrijsTijd Deals geïntroduceerd.

Asten, R. van

D66

Vraag:

Komt er daadwerkelijk geld voor de Merwedelijn?

Antwoord:

Het kabinet heeft in november besloten 562 miljoen euro aan extra middelen aan het project Merwedelijn toe te kennen (Kamerstuk 36 800-A, nr.11). Dit is conform de wens zoals vastgelegd in het amendement van de leden Vijlbrief en Grinwis (Kamerstuk 36 800 A, nr. 5). Met deze extra middelen kan er conform de MIRT-spelregels in het najaar van 2026 een voorkeursbeslissing worden genomen, zodat er kan worden gestart met de plan- en studiefase voor deze tramverbinding, die bijdraagt aan ontsluiting van veel (nieuwe) woningen in de regio Utrecht.

Asten, R. van

D66

Vraag:

Deelt de minister dat we geen eenduidige, landelijke en voldoende verfijnde

ongevallenregistratie hebben? En is de minister bereid deze registratie te verbeteren? En welke concrete stappen zijn op korte termijn daarbij te zetten?

Antwoord:

Er is wél een eenduidige landelijke ongevallenregistratie. Dit noemt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de BRON-registratie, gebaseerd op onder meer gegevens van politie, bergers en marechaussee. BRON is beschikbaar en wordt gebruikt door wegbeheerders om risicogestuurd de verkeersveiligheid te verbeteren. Aanvullend zijn ambulancedata beschikbaar die aanvullend op BRON vooral een beter beeld geven van eenzijdige ongevallen, waarbij fietsers en voetgangers betrokken zijn en waar geen politie bij betrokken is. In de verzamelbrief verkeersveiligheid van dit voorjaar wordt de Kamer verder geïnformeerd over de beschikbaarheid van deze ambulancedata.

Asten, R. van

D66

Vraag:

Welk perspectief biedt de minister aan andere gemeenten met grootschalige woningopgave zoals Alkmaar, Helmond, Apeldoorn, Hengelo, Almelo en de gemeente die nu in de wachtkamer zijn gezet zoals Oss waar kruisingen met het spoor de woningbouw nu verhinderen?

Antwoord:

De gemeenten die in de ontwerp nota Ruimte zijn aangewezen als nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden (Alkmaar, Helmond, Apeldoorn en Hengelo-Enschede) hebben helaas geen middelen voor infrastructuur voor woningbouw ontvangen. Wel is hen in totaal circa 100 miljoen euro toegezegd vanuit het gebiedsbudget van VRO, zodat de eerste stappen in deze gebiedsontwikkelingen wel doorgang kunnen vinden. Het is - zoals ook aangegeven in de brief over woningbouw en mobiliteit d.d. 10 november jongstleden - aan een nieuw kabinet om te bezien hoe de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen alsnog geborgd kunnen worden. Het ministerie is hierover met de betreffende gemeenten in gesprek. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer in het voorjaar geïnformeerd.

Het ministerie heeft de middelen voor de ontsluiting van woningbouw zo goed als mogelijk

verdeeld middels de vooraf met de Kamer gedeelde criteria. Helaas heeft het ministerie ook niet alle goed beoordeelde voorstellen van gemeenten buiten de nationale grootschalige woningbouwgebieden (zoals Oss) kunnen honoreren. Ook deze projecten heeft het ministerie (samen met onze collega van VRO) met genoemde brief onder de aandacht van een volgend kabinet gebracht.

Asten, R. van D66

Vraag:

Kan de minister voor donderdag ingaan op de situatie rondom de Gerrit Krolbrug?

Antwoord:

De brief over de Gerrit Krolbrug wordt voor het tweede deel van de begrotingsbehandeling separaat aan de Tweede Kamer verzonden.

Asten, R. van D66

Vraag:

Er is 46 miljoen euro beschikbaar voor doorfietsroutes tot 2030 verdeeld in tranches. Kan de staatssecretaris kijken of deze middelen versneld ingezet kunnen worden of lopen we dan tegen knelpunten in de uitvoerbaarheid aan?

Antwoord:

In het BO MIRT van 2024 zijn afspraken gemaakt over de eerste tranche van 18 miljoen euro voor co-financiering aan doorfietsroutes (Kamerstuk nr. 36 600-A, nr. 16).

Het voornemen is om voor de volgende tranche van in totaal 24 miljoen euro dit jaar afspraken te maken. Over de resterende middelen worden afspraken gemaakt in 2027. Daarmee zet het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze gelden zo snel mogelijk in en wachten we niet tot 2030.

Huidekooper, D. D66

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid de MIRT-rekenmodellen open te breken en de focus zwaarder te leggen op bereikbaarheid in plaats van asfalt en voertuigverliesuren?

Antwoord:

Het is niet zo dat nu enkel asfalt en voertuigverliesuren een rol spelen in het MIRT. De afwegingen zijn veel breder. Zo spelen brede welvaartsaspecten al een tijd een rol in de afwegingen. Naast doorstroming op de

hoofdnetwerken, is zeker met het kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op Peil' (Kamerstuk 31305, nr. 489) meer aandacht voor de bereikbaarheid van banen en voorzieningen, en de leveringszekerheid van goederen. Daarop gaat het ministerie de instrumenten die we in het MIRT gebruiken ook verder aanpassen, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). Hier wordt nog dit jaar invulling aan gegeven.

Huidekooper, D. D66

Vraag:

Is de Staatssecretaris bereid de doelstellingen onder artikel 21 van de begroting te verbreden zodat strategische autonomie naast planetaire grenzen een expliciet anker wordt van circulair beleid?

Antwoord:

Ja, het kabinet is het eens dat strategische autonomie een belangrijke drijfveer is voor de transitie naar een circulaire economie. In de begroting is aangegeven dat de opgenomen doelenboom nog aan de actualisatie van het NPCE moet worden aangepast. Dit wordt in de begroting van 2027 met elkaar in lijn gebracht en daarbij wordt strategische autonomie expliciet in de doelen verankerd.

Huidekooper, D. D66

Vraag:

Welke concrete stappen zijn het afgelopen jaar gezet om digitalisering van toezicht te versnellen. En tegen welke concrete knelpunten loopt hij nu aan?

Antwoord:

Sinds oktober 2024 is bij IenW het programma Digitalisering VTH ingericht. Het doel van het programma is ervoor te zorgen dat partijen binnen het VTH-stelsel in staat worden gesteld onderling digitaal (milieu)gegevens met elkaar uit te wisselen. In samenwerking met de partijen wordt in het programma uitgewerkt welke concrete verbeteringen noodzakelijk zijn. Partijen maken met elkaar afspraken over welke data zij van elkaar nodig hebben, hoe zij deze data registreren en hoe zij deze met elkaar gaan uitwisselen. Daarna wordt per project gestart met de uitvoering en realisatie en dat moet leiden tot concrete verbetering. Als start wordt nu een vijftal projecten gezamenlijk uitgewerkt.

Duijvenvoorde, FvD
P. van

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vraag:

Waar ligt voor het kabinet de grens waarop het niveau van veiligheid of beschikbaarheid ten aanzien van de hoofdwegen (inclusief spoor en water) niet langer acceptabel is? En waarom wordt die grens pas zichtbaar wanneer storingen en incidenten zich al hebben voorgedaan?

Antwoord:

Rijkswaterstaat en ProRail hanteren een streng inspectiebeleid waarbij de veiligheid altijd voorop staat. Uit de Staat van de Infrastructuur ProRail (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9) wordt de staat van het spoorwegennet als ruim voldoende beoordeeld, maar veel systemen bereiken het einde van de levensduur en moeten worden vervangen. Dit past binnen het afgesproken onderhoudsregime van ProRail, waarin assets met het oog op doelmatigheid pas aan het einde van de levensduur worden vervangen. Het betekent wel dat ProRail de komende jaren voor een grote vervangingsopgave staat.

De Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9) laat zien dat de RWS-netwerken in 2024 veilig en beschikbaar zijn gehouden, maar dat er een steeds grotere inspanning in de vorm van beheersmaatregelen en intensieve inspecties noodzakelijk is om de infrastructuur veilig te kunnen gebruiken. Daar waar nodig worden inspecties geïntensiveerd en worden beheersmaatregelen getroffen om de veiligheid te blijven garanderen, zoals bijvoorbeeld door een gewichtsbepijking op een brug of een snelheidsbepijking op het spoor. Dergelijke beheersmaatregelen raken de beschikbaarheid en leveren hinder op, maar de veiligheid gaat boven alles.

Duijvenvoorde, FvD
P. van

Vraag:

De minister erkent dat de Schipholtunnel cruciaal is voor zowel het hoofdwegennet als voor de bereikbaarheid van Schiphol. Hoe rechtvaardigt de minister het ontbreken van budget voor vernieuwing van zo'n vitaal knooppunt? Kan de minister een inschatting geven van de totale kosten van de noodzakelijke renovatie van de Schipholtunnel in 2031, waarvoor momenteel geen budget is gereserveerd? En kan de minister ook de jaarlijkse economische schade kwantificeren die ontstaat bij uitstel, gezien het cruciale belang van de tunnel en de hoge

maatschappelijke kosten van capaciteitsverlies?
Welke concrete risico's accepteert het kabinet
door de vernieuwing van de tunnel mogelijk uit te
stellen tot voorbij 2031 en waar ligt voor de
minister de grens van wat nog verantwoord is?

Antwoord:

Op 1 juli is het Meerjarenplan Instandhouding van Rijkswaterstaat aan uw Kamer gestuurd. Daarin staat opgenomen dat Rijkswaterstaat bezig is met de voorbereiding van de vernieuwing van de Schipholtunnel maar hiervoor nog geen financiële dekking is. De besluitvorming hierover is aan een nieuw kabinet. Zonder financiële dekking kan er geen opdracht aan de markt worden verstrekt.

De precieze kosten voor de vernieuwing van de Schipholtunnel zijn nog niet bekend. Het project bevindt zich in de planfase waarbij in beeld wordt gebracht wat de precieze opgave en bijbehorende kosten zijn. De kosten van een tunnelrenovatie zijn afhankelijk van de uit te voeren werkzaamheden en de tunnel, waarbij met name de lengte en het aantal tunnelbuizen van invloed zijn. De ervaring met recente tunnelrenovaties leert dat de kosten voor een tunnelrenovatie circa € 250 tot € 350 miljoen bedragen.

De Schipholtunnel vormt een belangrijke schakel in het hoofdwegennet. Een groot deel van de tunneltechnische installaties nadert het einde van de technische levensduur. Als de Schipholtunnel niet wordt vernieuwd, neemt de kans op storingen en daarmee de kans op hinder door files verder toe. De hinder is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de frequentie van het optreden van storingen, de ernst van de storing en het tijdstip waarop het optreedt. RWS ziet dat het aantal storingen in de afgelopen jaren is toegenomen en dus ook de hinder in de vorm van file-minuten. De exacte omvang van de daarmee gepaard gaande economische schade is niet aan te geven.

De veiligheid van onze infrastructuur staat voorop. Daar waar noodzakelijk worden de inspecties geïntensiveerd en worden beheersmaatregelen getroffen om de veiligheid te garanderen. Dat kan bijvoorbeeld een gebruiksbepijking zijn, zoals snelheid en rijbaanafsluitingen. Dit raakt de beschikbaarheid en levert hinder op.

P. van

Erkent de minister dat veiligheid en bereikbaarheid geen tegenpool zijn van toekomstbeleid, maar de voorwaarde daarvoor, en waarom handelt het kabinet daar steeds niet naar?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

Met de Staat van de Infra (Kamerstuk 36800-A, nr. 9) is de Kamer geïnformeerd over de prestaties van de hoofdnetwerken. Hierin is te zien dat de prestaties achteruit gaan. Uit de beoordeling van de infrastructuur blijkt bijvoorbeeld dat van Rijkswaterstaat een steeds grotere inspanning noodzakelijk is om de infrastructuur veilig te kunnen gebruiken. Het Ministerie van IenW erkent dat dit een onwenselijke situatie is. Veiligheid is een essentieel kwaliteitsaspect van bereikbaarheid. Het Ministerie van IenW doet wat mogelijk is en de constructieve veiligheid is niet in het geding.

Zalinyan, A.

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Hoe wordt het voorzorgsbeginsel toegepast wanneer gezondheidsaspecten negatief zijn, maar er geen normstelling is voor schadelijke stoffen? En hoe staat het met de uitvoering van de aangenomen motie uit 2023 van mijn fractiegenoot De Hoop over het voorzorgsprincipe?

Antwoord:

Met het juridisch onderzoek Omgaan met vergunningen en onzekere risico's, aangeboden met de Kamerbrief van 14 april 2025 (Kamerstukken II, 2024–2025, 28, 089, nr. 335), is uitvoering gegeven aan de motie van het lid De Hoop (Kamerstukken II, 2023–2024, 33 118, nr. 271). De zogenaamde routekaart die op basis van deze uitkomsten wordt ontwikkeld moet bevoegde gezagen helpen. De routekaart maakt inzichtelijk hoe bevoegde gezagen, naast normstelling en risico's stapsgewijs vergunningaanvragen kunnen beoordelen op basis van ernst, blootstelling en onzekerheid en daarop vergunningen en eventuele voorzorgsmaatregelen kunnen baseren.

Zalinyan, A.

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Ondanks dat het RIVM herhaaldelijk heeft gewezen op risico's, blijven vergunningen voor lozingen verleend worden. Hoe kijkt de staatssecretaris naar deze kloof tussen

wetenschappelijke inzichten en vergunningverlening, en hoe staat het met de uitwerking van het PFAS-lozingsverbod, zoals toegezegd door minister Tieman in het commissiedebat Water van september 2025, en het meenemen van Weert als casus.

Antwoord:

Er is geen sprake van een kloof tussen wetenschappelijke inzichten en vergunningverlening: inzichten van het RIVM worden via normstelling en toetsingskaders vertaald naar de vergunningpraktijk. Het RIVM signaleert risico's en doet voorstellen voor (aangescherpte) waterkwaliteitsnormen; het ministerie van IenW zorgt voor een beleidsmatige toetsing en na besluitvorming voor juridische borging. Deze vastgestelde normen en kaders vormen het uitgangspunt voor het bevoegd gezag om te bepalen of een vergunning kan worden verleend en onder welke voorwaarden. Daarbij wordt bij vergunningverlening getoetst op bescherming van mens en milieu, inclusief toepassing van de beste beschikbare technieken (BBT).

Bronaankpak is cruciaal bij de aanpak van zeer zorgwekkende stoffen als PFAS. Op 21 juli 2025 is de Kamer door de minister en staatssecretaris van IenW geïnformeerd over de mogelijkheden van een lozingsverbod. Een volledig PFAS-lozingsverbod is niet wenselijk aangezien dit belangrijke sectoren in de maatschappij stil zou leggen (Kamerstukken 35 334, nr. 406). Dit zijn bijvoorbeeld de drinkwaterwinning en het grondverzet. Een mogelijk alternatief is om te kijken naar een gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod, gericht op specifieke sectoren of activiteiten met een hoge PFAS-uitstoot. Het ministerie van IenW werkt momenteel aan een verkenning om te kijken hoe een dergelijk gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod kan worden ingevuld. Het doel is om de PFAS-uitstoot verminderen, zonder dat er ongewenste neveneffecten optreden. Conform de toezegging, waar het lid Zalinyan (GL-PVDA) aan refereert, wordt de Kamer in het eerste kwartaal van 2026 verder over de voortgang van deze verkenning geïnformeerd (TZ202510-098). Zie ook het antwoord op de vragen van het lid Beckerman over PFAS.

PvdA

Uit verschillende evaluaties blijkt dat toezicht en handhaving van het VTH-stelsel onder druk staan, wat directe gevolgen heeft voor de bescherming van onze gezondheid en onze leefomgeving. Wil de staatssecretaris hierop reflecteren?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

De commissie van Aartsen concludeerde in 2021 dat het VTH-stelsel niet goed functioneert. Het is te fragmentarisch en vrijblijvend waardoor vermijdbare milieuschade ontstaat. Ook de Algemene Rekenkamer concludeerde in 2021 in een tweetal rapporten dat de aanpak van milieucriminaliteit en -overtredingen ontoereikend is met als belangrijke oorzaak het ontbreken van goede en betrouwbare data. Na afloop van het daarom ingerichte interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) zijn via bestuurlijke samenwerkingsafspraken de resultaten van het programma geborgd. Er is veel gebeurd, maar er moet ook nog veel gebeuren. Goede stappen zijn gezet in de richting van robuuste en deskundige omgevingsdiensten zoals de robuustheidscriteria, voorbereiding besluitvorming financieringssysteem, het opzetten van een stevige kennisinfrastructuur en de onderlinge visitaties van de omgevingsdiensten. Ook is een wetsvoorstel in voorbereiding om beter bij te kunnen sturen door de staatssecretaris als de kwaliteit van de VTH-uitvoering onvoldoende is. Tot slot zet het ministerie in nauwe samenwerking met de partners verder in op digitalisering, zodat de uitwisseling van gegevens en informatie in het VTH-domein verbeterd wordt.

In 2025 heeft het tweejaarlijkse onderzoek naar de kwaliteit van de uitvoering van VTH plaatsgevonden. Nu onder de naam "Staat van VTH". De rapportage is december 2025 aangeboden aan de Kamer. Dit onderzoek laat zien dat het systeem is versterkt, maar dat de praktijk nog moet volgen. De Staat van VTH laat een duidelijke beweging zien in het stelsel. Partijen weten elkaar te vinden en de organisatie van de uitvoering wordt versterkt. Tegelijk wordt gesignaleerd dat op diverse onderdelen de dagelijkse praktijk meer tijd nodig heeft om te volgen en om de opgeleverde producten uit het IPB VTH te implementeren en te gebruiken. Daarom blijft aanjagen nodig. Het ministerie doet dat door het monitoren van het traject om te komen tot robuuste omgevingsdiensten,

financiële ondersteuning van partijen in het stelsel via subsidies, bestuurlijk overleg en het eerder genoemde wetsvoorstel waarmee onder andere de stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris wordt versterkt.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Zalinyan, A.

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

In de Nationale Adaptatiestrategie en het Deltaprogramma wordt expliciet gewezen op klimaatverandering en de gevolgen voor gezondheid, zoals hittestress, wateroverlast en droogte. Toch zien we dat deze inzichten nog onvoldoende doorwerken in ruimtelijke keuzes en ruimtelijke infrastructuurprojecten. Water en bodem moeten weer sturend zijn in onze ruimtelijke keuzes. Vraag aan de minister is hoe hij borgt dat kennis uit onder andere de RIVM-analyse en het Deltaprogramma structureel vertaald worden naar uitvoering?

Antwoord:

Relevante kennis wordt via het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) verspreid en actief toegepast in de 45 werkregio's. Vanuit het Ministerie van IenW wordt de komende jaren actief ondersteund bij het concretiseren van klimaatadaptatiedoelen. Ook is de relevante kennis meegenomen bij de ontwerp Nota Ruimte. Evenzo gebeurt dit bij het opstellen van het Nationaal Water Programma (NWP) dat begin 2027 ter inzage komt te liggen.

Zalinyan, A.

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Welke concrete maatregelen neemt de staatssecretaris om circulaire grondstoffenketens te versterken?

Antwoord:

De Kamer heeft 13 oktober jl. een actualisatie van het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) ontvangen. Dit omvat de inzet en concrete maatregelen van het kabinet om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. Ook worden voor de prioritaire productgroepen zogenoemde Ketentafels ingericht. Bij Ketentafels kijken partijen uit de sector samen wat nodig is voor de versterking van de gehele (circulaire) grondstofketen.

Zalinyan, A.

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat circulaire

toepassingen in de bouw en infrastructuur daadwerkelijk de norm worden i.p.v. de uitzondering?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

Er liggen veel kansen voor circulariteitswinst in de bouwsector. Voor de grond-, weg- en waterbouw komt er – ook op verzoek van de sector zelf – wetgeving om de milieu-impact te verlagen en eenduidigheid in inkoop te realiseren. Met deze wetgeving – die nu bij de Raad van State ligt voor advies – komt er een verplichting voor aanbestedende diensten om milieuprestatie-eisen mee te nemen in aanbestedingen in de grond-, weg- en waterbouw. Daarnaast wordt met de Nationale Aanpak Biobased Bouwen de markt voor biobased bouwen verder ontwikkeld.

Zalinyan, A.

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

In onderzoeken is gewezen op mogelijke milieueffecten van staalslakken. Er liggen nog veel staalslakken in de leefomgeving, zoals bij Spijk. Er is op dit moment geen duidelijk perspectief, wat is op dit moment de risicoinschatting? Wat is het concrete plan voor sanering, veilige afvoer van deze staalslakken? Hoe gaat de samenwerking tussen de verschillende overheidslagen voor een oplossing voor de situatie in Spijk? En hoe gaan we dit voorkomen in de toekomst?

Antwoord:

Om zicht te krijgen op de aard en omvang van de problematiek van bestaande toepassingen met staalslak is er behoefte aan regie vanuit de overheid om locaties en typen toepassing scherper in beeld te hebben. Daarom heeft de staatssecretaris op 28 november 2025 samen met VNG, IPO en de Unie van Waterschappen een Taskforce Bestaande Toepassingen Staalslak opgericht. Ook de omgevingsdiensten en gezamenlijke GGD-organisaties nemen deel. Doel van de Taskforce is een risicogerichte inventarisatie van bestaande toepassingen van staalslak te maken. Daar waar sprake is van evident risicovolle toepassingen voor mens en milieu, worden door de verantwoordelijke partijen passende maatregelen genomen.

Los van de algemene aanpak ten aanzien van bestaande toepassingen van staalslakken in heel Nederland is voor de casus Spijk besloten een separate aanpak te ontwikkelen, gelet op de zeer

uitzonderlijke situatie. Zoals ook aangegeven in de Kamerbrief van 18 december jl. (Kamerstukken 30 015, nr. 140) wordt voor Spijk door alle betrokken partijen hard gewerkt aan een definitieve oplossing voor de milieuproblematiek die is veroorzaakt door onjuist toegepaste staalslak in Spijk. Het is nodig om zo snel mogelijk tot een breed gedragen oplossing te komen. De betreffende decentrale overheden en het Rijk spannen zich hiervoor gezamenlijk in. Zo heeft het Rijk de afgelopen maanden op bestuurlijk niveau een aantal gesprekken gevoerd met betrokken overheden over de problematiek in Spijk. Belangrijk vertrekpunt voor het ministerie is dat er een oplossing moet komen. De afgelopen maanden zijn verschillende opties naar voren gekomen en besproken. Het ministerie heeft de opdracht gegeven om onder leiding van een onafhankelijk voorzitter de voors en tegens van deze opties met de verschillende betrokkenen op een rij te zetten. Het advies dat aan de advieskamer bodem is gevraagd door de gemeente Spijk voor een van de opties zal hier ook bij worden betrokken. Dit advies zal waarschijnlijk in mei 2026 beschikbaar komen. Het totaalpakket wordt op bestuurlijk niveau besproken zodat er een passende oplossing komt voor de situatie in Spijk. De Kamer wordt hierover voor de zomer geïnformeerd.

Om problemen met de toepassing van staalslak naar de toekomst te voorkomen, wordt stevig ingezet op het stimuleren van innovaties. Ook wordt samen met de sector gekeken naar alternatieve bewerkingen of toepassingsmogelijkheden. Beide vindt plaats bij de industrietafel staalslak. De gesprekken met de sector lopen nu. Over de resultaten wordt de Kamer voor de zomer geïnformeerd.

We werken aan een beleidskader secundaire bouwstoffen omdat er altijd reststromen zoals staalslak zullen blijven bestaan en het is ook in het belang van het milieu dat we voor dergelijke stromen een nuttige en verantwoorde toepassing vinden. Daarmee voorkomen we zoveel mogelijk onnodige belasting van omgeving en milieu als gevolg van de winning van primaire grondstoffen zoals zand en grind. Veiligheid voor mens en milieu staat hierbij echter wel voorop. In de Kamerbrief van 22 september jl. (Kamerstukken 30 015, nr. 137) is gemeld dat wordt gewerkt aan

een beleidskader secundaire bouwstoffen. Doel is een systeem waarin secundaire bouwstoffen zoals staalslak verantwoord kunnen worden toegepast en er geen milieu- en gezondheidsschade wordt veroorzaakt.

Heutink, H.

Groep
Markuszower

Vraag:

Waarom ontbreekt het aan urgentie bij dit kabinet ten aanzien van de staat van infra en waarom worden de noodkreten uit diverse sectoren niet gehoord?

Antwoord:

Dit kabinet heeft belangrijke stappen gezet voor de bereikbaarheid van Nederland. Zo is 2,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Daarnaast is geborgd dat er middelen beschikbaar zijn voor diverse projecten en programma's die zich in de realisatiefase bevinden. Ook heeft dit kabinet werk gemaakt van de grote instandhoudingsopgave. Dat neemt niet weg dat nog het infrastructuurdomein nog steeds voor grote uitdagingen staat. Zie ook het antwoord op de vraag van het lid Grinwis over de inschatting van de benodigde reservering voor het volgende kabinet. De bereikbaarheid van Nederland staat in toenemende mate onder druk. Als een nieuw kabinet een goed functionerend netwerk wil waarborgen, zijn voldoende structurele middelen een belangrijke randvoorwaarde, zowel voor instandhouding als voor nieuwe (grootschalige) structuurversterkende projecten.

Heutink, H.

Groep
Markuszower

Vraag:

Lelystad Airport is een fonkelnieuwe luchthaven, maar er wordt niets mee gedaan. Gooi de luchthaven open, of wilt u er net als de luchthaven Twente een natuurgebied van maken?

Antwoord:

Op 16 december 2025 heeft de Kamer de motie Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 1252) aangenomen over Lelystad Airport. Op 19 december heeft het kabinet daarop besloten en de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 36 592, nr. 55) dat een definitief integraal besluit over de gecombineerde benutting van Lelystad Airport door jachtvliegtuigen en groothandelsverkeer aan een volgend kabinet is.

Goudzwaard, M. Ja21

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid om persoonlijk aan te sluiten bij lopende overleggen over de spoorwegpolitie en zich echt expliciet in te zetten voor structurele herinvoering van de spoorwegpolitie, inclusief de daar bijbehorende middelen en mankracht?

Antwoord:

Ja, het ministerie van Justitie en Veiligheid heeft de Motie Eerdmans afgedaan met het Halfjaarbericht Politie van 12 juli 2025 (Kamerstuk 29 628, nr. 1277). Daarin wordt gemeld dat op basis van de pilot op het traject Zwolle-Emmen, en ook op basis van informatie van vervoerders en regionale politie-eenheden voortdurend wordt gewogen welke inzet op welk traject het meest benodigd is. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat daarover zowel met de vervoerders als met het ministerie van Justitie en Veiligheid in contact.

Goudzwaard, M. Ja21

Vraag:

Is de minister bereid jaarlijks structureel 45 miljoen euro vrij te maken voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur en, als niemand betaalt, wie legt aan de Kamer uit als er wel sabotage plaatsvindt?

Antwoord:

De bescherming van de Noordzee Infrastructuur is van groot maatschappelijk belang. De aanpak van het interdepartementaal Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) is een samenwerking van IenW, JenV, DEF, EZ, KGG en BZ. Voor de structurele kosten van het Actieplan Strategie ter Bescherming Noordzee-infrastructuur is jaarlijks minimaal 70 miljoen euro nodig. Het ministerie van IenW heeft – gezien de urgentie – besloten om vooruitlopend op nog te nemen besluiten reeds structurele middelen te reserveren (oplopend tot 2040 circa 180 miljoen euro cumulatief) voor haar aandeel in de uitvoering van dat actieplan. Dit is echter niet voldoende om het gehele actieplan uit te kunnen voeren en lange termijn investeringen te kunnen doen, zoals de uitbreiding van sensoren op de Noordzee, het vergroten van de responscapaciteit bij de Kustwacht en het oprichten van een National Maritime Security Centre (NMSC). Over de totale structurele financiering die nodig is voor

bovengenoemd actieplan is een politiek besluit nodig. Het is aan het nieuwe kabinet hierover een besluit te nemen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Goudzwaard, M. Ja21

Vraag:

Waarom kiest het kabinet er voor om de auto steeds zwaarder te belasten? Nederlandse automobilisten betalen met gemak zo'n 450 euro per jaar meer dan onze burens. Over twee jaar met de komst ETS2, betalen we wellicht 2,70 euro per liter benzine. Welke concrete maatregelen neemt de minister om deze stapeling van lasten te stoppen?

Antwoord:

De introductie van ETS2 betreft een Europese verplichting. De autobelastingen zijn geen onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit onderwerp is onderdeel van de fiscaliteit (cq. het bredere lastenbeeld) en valt onder de beleidsverantwoordelijkheid van het ministerie van Financiën. Het deels doortrekken van de accijnskorting is afgelopen najaar behandeld tijdens het belastingplan 2026.

Goudzwaard, M. Ja21

Vraag:

Is een inzet van een crisis- of herstelwetgeving op korte termijn een realistisch scenario?

Antwoord:

De crisis- en herstelwet is vanaf 1 januari 2024 niet meer in werking. De relevante onderdelen van deze wet zijn overgenomen in de Omgevingswet. Op dit moment zijn vooral de beperkingen vanuit stikstof, budget en menskracht bepalend voor de vertraging van de projecten.

Goudzwaard, M. Ja21

Vraag:

Het kabinet besloot toch geen knoop door te hakken op burgerluchtvaart op Lelystad Airport. Eind 2025 besloot het demissionair kabinet wel dat in het nationale programma Ruimte voor defensie dat Lelystad Airport de voorkeurslocatie wordt voor de stationering van F35's. JA21 pleit voor de zogeheten dual use. Laat uitstel niet eindigen in afstel. Graag hoor ik wat de zienswijze van de minister hierop is?

Antwoord:

Op 16 december 2025 heeft de Kamer de motie Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 1252) aangenomen

over Lelystad Airport. Op 19 december jl. heeft het kabinet daarop besloten en de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 36 592, nr. 55) dat een definitief integraal besluit over de gecombineerde benutting van Lelystad Airport door jachtvliegtuigen en groothandelsverkeer aan een volgend kabinet is.

Kostic, I.

PvdD

Vraag:

Ik wil graag van het kabinet horen, hoe zij het gegeven dat er zo veel financiële schade komt door milieuvervuiling, meewegen in de keuzes die in de begroting worden gemaakt? Kunnen de bewindspersonen toezeggen om dat in het vervolg explicieter te maken in de begrotingen?

Antwoord:

Nederland is een dichtbevolkt land waar wonen, werken, natuur, industrie, mobiliteit en landbouw op een klein oppervlak gecombineerd worden. Het gaat dus om het vinden van de balans tussen het benutten van de fysieke leefomgeving en het beschermen ervan. Per beleidsterrein wordt daarin afgewogen wat de gevolgen zijn voor mens en milieu, evenals de economische baten. Het meewegen van gezondheid gebeurt bijvoorbeeld via een maatschappelijke kosten-baten analyse (mkba) op het niveau van een beleidsterrein of voor een individueel project.

Inzicht in milieukosten helpt bij het steeds verder integreren van het beginsel 'de vervuiler betaalt' in beleid en wetgeving. Het PBL heeft aangegeven periodiek de berekening van de monetaire milieuschade te zullen actualiseren. Dit helpt bij het ontwikkelen van nieuw beleid en de politieke afweging die zijn weerslag krijgt in de begroting.

Kostic, I.

PvdD

Vraag:

Vorig jaar een reservering van 92 miljoen euro voor de circulaire economie, nu is dat 65 miljoen euro geworden en wordt de komende paar jaar met 30% verminderd. De staatsecretaris zegt "dit is zo cruciaal voor onze onafhankelijkheid van andere regimes Grondstofonafhankelijkheid, voor onze economie, voor onze gezondheid". Graag een reflectie van de staatsecretaris hierover, een oproep aan de Kamer te doen om dit toch te corrigeren of een boodschap naar het nieuwe kabinet te sturen.

Antwoord:

De staatssecretaris van IenW heeft in het debat

met de Kamer aangegeven dat de transitie naar een circulaire economie een economische en ecologische noodzaak is. Ook heeft de staatssecretaris van IenW op 13 oktober vorig jaar bij de actualisatie van het Nationaal Programma Circulaire Economie aan de Kamer gemeld dat we er nog niet zijn en dat er meer nodig is. Het is echt aan het nieuwe kabinet om keuzes te maken over vervolgstappen.

Kostic, I. PvdD

Vraag:

We hebben eerder een motie aangenomen om een plan te maken om producten met dons, bont en levende geplukte dieren, angorawol en kangoeroeleer in NL te weren. Het onderzoek dat het ministerie in aanleiding daarvan heeft laten uitvoeren toont aan dat de productie gepaard gaat met ernstig dierenleed en dat er heel veel draagvlak is voor beleid gericht op regulering van de verkoop en import van dit soort materialen. We hebben nog geen maatregelen gezien. Is de Staatssecretaris bereid om alsnog maatregelen te treffen in de geest van de al aangenomen motie?

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor het nemen van eventuele maatregelen ligt echter met name op het beleidsterrein van het ministerie van LVVN.

Kostic, I. PvdD

Vraag:

In de actieagenda Industrie en Omwonenden staat dat er wordt gewerkt aan het snel regelen van betere toegang voor milieu informatie voor burgers. De pilot over de metingen blijft ook nog steeds vaag, ondanks aangenomen moties van de PvdD hierover. Partijen zouden mogelijk worden verplicht om bijvoorbeeld continue metingen openbaar te maken. Wat is de stand van zaken?

Antwoord:

De emissiegegevens van grote bedrijven worden gepubliceerd in de milieujaarverslagen van bedrijven. Deze verslagen zijn per bedrijf door iedereen te raadplegen. De milieujaarverslagen worden samengesteld op basis van metingen en berekeningen.

In het kader van de herziene Richtlijn industriële emissies (Rie) wordt gewerkt aan de aanpassing van het portaal voor industriële emissies (IEPR) van de Europese Unie (EU). In dat portaal worden belangrijke gegevens gedeeld over de

milieueffecten van de grootste industriële installaties in Europa. Daarmee fungeert het als een monitoringsinstrument om milieuschade te helpen voorkomen en verminderen; ook ontsluit het milieu-informatie voor het publiek. De belangrijkste wijzigingen zijn dat rapportages nu op installatieniveau gedaan moeten worden en dat er meer gegevens beschikbaar moeten komen over het verbruik van energie, water en grondstoffen, zodat het publiek een vollediger beeld krijgt van de gevolgen voor het milieu.

Ten aanzien van specifieke metingen uitgevoerd bij bedrijven zal in de pilot in het kader van de Actieagenda Industrie en Omwonenden worden verkend of, en zo ja hoe, de openbaarheid van dergelijke meetdata kan worden versterkt. De relevante bepalingen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal), het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de Wet open overheid (Woo) vormen hierbij de ondergrens.

Kostic, I.

PvdD

Vraag:

Bij de behandeling van de Actieagenda Industrie en Omwonenden in 2024 heeft de Kamer een motie van de Partij van de Dieren aangenomen dat het Ministerie van IenW echt aan de slag moet, en dat er ook een concrete tijdlijn moet komen met wanneer acties echt worden uitgevoerd. De motie is nog steeds niet uitgevoerd. Kan de staatssecretaris toezeggen uiterlijk voor het debat Leefomgeving alsnog te komen met kwantificeerbare doelen met bijbehorende acties en niet te vergeten een tijdlijn gericht op bescherming van gezondheid van burgers en leefomgeving.

Antwoord:

Met de Kamerbrief (Kamerstuk 28089, nr. 346) van afgelopen december zijn er vijf maatregelen in gang gezet: twee pilots, twee verkenningen en een gesprekstafel. Met deze maatregelen gaat het kabinet in 2026 en 2027 aan de slag. De tijdlijn van de maatregelen is hieronder weergegeven. Daarnaast lopen er nog veel meer trajecten die bijdragen aan de doelen van de Actieagenda Industrie en Omwonenden. Bijvoorbeeld de versterking van het VTH-stelsel, het impulsprogramma chemische stoffen en de implementatie van de herziene Europese Richtlijn Industriële Emissies (RIE). Over deze en andere trajecten wordt - en is - de Kamer separaat

geïnformeerd.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Jaar	Doelen en acties
2025	Kamerbrief over onderzoeksresultaten Actieagenda Industrie en Omwonenden met daarin de aankondiging van vijf maatregelen met de volgende doelen: - <u>Pilot meten</u>: bevoegd gezag, industrie en omwonenden gaan samen in gesprek om te komen tot praktijkoplossingen voor betrouwbare meetgegevens binnen het stelsel dat hiervoor al bestaat. - <u>Pilot GGD-advies</u>: verder versterken dat gezondheid op voorhand wordt meegewogen bij keuzes over de ruimtelijke inpassing en voorwaarden voor industrie. Bevorderen van betrokkenheid GGD bij planvorming onder de Omgevingswet en kennis en ervaringen verzamelen over wat nodig zou zijn om dit duurzaam te verankeren en welke effecten dit heeft op de bescherming van gezondheid, de planvorming en het vertrouwen in de besluitvorming. - <u>Verkenning herbeoordeling vergunningen</u>: op basis van de praktijk/casuïstiek oplossingen identificeren in huidig instrumentarium voor de informatiepositie bevoegd gezag in combinatie met het verkennen om periodiek tot een integrale herbeoordeling van vergunningen te kunnen komen. - <u>Verkenning financiële stimulans</u>: mogelijkheden verkennen voor het positief financieel stimuleren van bedrijven voor verschoning. - <u>Gesprekstafel</u>: een duurzame dialoog tussen omwonenden, industrie en overheid waar

	signalen op de juiste plaats terecht komen en waar nodig tijdig omgezet worden in actie.
2026	- Plannen van aanpak voor de maatregelen zijn opgesteld. Stakeholders zijn betrokken. - Uitvoering is gestart. - De Kamer is geïnformeerd over de voortgang (eind 2026).
2027	- Resultaten van verkenningen en pilots zijn opgeleverd. - De gesprekstafel is geëvalueerd. - De Kamer is geïnformeerd over de uitkomsten (eind 2027).

Kostic, I.

PvdD

Vraag:

De vervuiler zou meer moeten betalen, in plaats van meer bepalen. Maar we zien nog steeds gebeuren dat de kosten van vervuiling wordt afgewenteld op overheden en burgers. Er ligt een motie Kostic – Soepboer, die het kabinet aanspoort om hier beter naar te kijken. We zien dat heel vaak milieuschade wordt afgewenteld, dat de vervuiler niet hoeft te betalen. Dit betekent dat de burger of de overheid moet betalen. Verzoek staatssecretaris om hier toch nog een keer goed naar te kijken.

Antwoord:

In de verzamelbrief Bodem van 7 november 2025 heeft de staatssecretaris aangegeven hoe uitvoering wordt gegeven aan de motie Kostic en Soepboer (Kamerstuk 30015 nr. 139). Het principe dat de vervuiler betaalt was, is en blijft een belangrijk economisch en juridisch uitgangspunt in het milieubeleid. Net als bij de aanpak van de bodemverontreiniging en in lopende beleidstrajecten zoals de in gang gezette herijking van de bodemregelgeving. Als de vervuiler niet meer aanspreekbaar is, kan in veel gevallen ook de eigenaar worden aangesproken. Wanneer zowel vervuiler als eigenaar niet aan te spreken zijn, zal in laatste instantie de overheid de kosten op zich moeten nemen. Het achterhalen van de vervuiler is derhalve essentieel.

Kostic, I.

PvdD

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vraag:

Brief over Actieagenda Industrie en Omwonenden. De ambtelijke nota bij de brief laat zien dat formuleringen zijn aangepast om de economische belangen industrie goed te blijven borgen. Terwijl de aanleiding van het opstellen van de Actieagenda Omwonenden juist de conclusie van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid was dat de belangen van de burgers onvoldoende beschermd en geborgd werden. Veelzeggend is dat VNO NCW heel tevreden is met het beleid van de Staatssecretaris maar verder iedereen kritisch, medeoverheden, toezichthouders, omwonenden en maatschappelijke organisaties. Kan de Stas toezeggen opnieuw te kijken naar deze scheve balans en voor het eerstvolgend debat met een brief te komen waarin hij uitlegt hoe hij maatschappelijke organisaties, mede overheden en burgers meer tegemoet kan komen zoals de optie 4 uit de ambtelijke nota adviseert.

Antwoord:

Het kabinet heeft in de besluitvorming over de actieagenda een evenwicht gezocht tussen de bescherming van de gezondheid van omwonenden en een krachtige Nederlandse industrie. Nederland is immers een dichtbevolkt land waar wonen, werken, natuur, industrie, mobiliteit en landbouw op een klein oppervlak gecombineerd worden. Het gaat dus om het vinden van de balans tussen het benutten van de fysieke leefomgeving en het beschermen ervan. De zware industrie moet zich hierbij als een goede buur opstellen. Gezondheid en economie moeten hand in hand gaan: bedrijven zorgen voor werkgelegenheid en inkomen en voor producten die van belang zijn.

Met de Actieagenda Industrie en Omwonenden en de daaruit voortvloeiende maatregelen, wordt hierin een eerste betekenisvolle stap gezet. Voor volgende kabinetten staan er – op basis van de resultaten van de opgedane kennis in de afgelopen periode – opties voor toekomstige stappen in bijlage 2 bij de Kamerbrief over de Actieagenda Industrie en Omwonenden van 19 december 2025 (Kamerstuk 28089 nr. 346). Eventuele vervolgstappen in de toekomst zijn aan een nieuw kabinet.

Kostic, I.

PvdD

Vraag:

Vervolg op vorige vragen over actieagenda industrie en omwonenden: Er is na jaren van onderzoek nu wel een lijstje van wat we concreet zouden kunnen doen om gezondheid goed te borgen, dat is verwerkt in die factsheets maar daar wordt dus bijna niets mee gedaan. Mijn verzoek, toch ook nog aan dit kabinet om daar nog een keer naar te kijken en deze uitvoering van de actieagenda serieuzer in te richten.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

Het kabinet heeft in de besluitvorming over de actieagenda industrie en omwonenden een evenwicht gezocht tussen de bescherming van de gezondheid van omwonenden en een krachtige Nederlandse industrie en heeft ervoor gekozen om een vijftal nieuwe acties in gang te zetten: twee pilots, twee verkenningen en gesprekstafel met omwonenden (Kamerstuk 28089, nr. 346). Een volgend kabinet kan opvolging geven aan de uitkomsten van die acties.

Voor volgende kabinetten staan er – op basis van de resultaten van de opgedane kennis in de afgelopen periode – ook opties genoemd voor toekomstige stappen in bijlage 2 bij de Kamerbrief over de Actieagenda. Toekomstige stappen zijn aan een nieuw kabinet.

Kostic, I.

PvdD

Vraag:

Ik verzoek het kabinet om geen onomkeerbare stappen te zetten met het LVB Schiphol totdat de Kamer hier goed naar heeft kunnen kijken, een debat hierover heeft kunnen hebben en een uitspraak heeft kunnen doen. Graag een reactie?

Antwoord:

Het kabinet heeft op 19 januari 2026 de ontwerp-wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol naar de Kamer gestuurd, in het kader van de voorhangprocedure. Het is nu aan de Kamer om te bepalen op welke wijze zij dit wil behandelen. Als de Kamer het LVB behandeld heeft, en de zienswijzenprocedure is afgerond, zal het LVB conform de geldende procedures aan de Raad van State worden gestuurd voor advies. Pas daarna kan het kabinet overgaan tot vaststelling.

Kostic, I.

PvdD

Vraag:

Vuurwerk brengt veel milieuschade met zich mee en ook veel maatschappelijke kosten dus het is goed dat het vuurwerkverbod er komt. Ik wil van

de staatssecretaris horen; wat moet er nog gebeuren? Hoe staat het met het regelen van compensatie van de vuurwerkbranche? Vraag om er ook op te letten dat er niet zoveel maatschappelijk draagvlak is om die financiële compensatie heel hoog te maken. De branche wist dat dit eraan zat te komen en dat jarenlang de milieukosten zijn afgewenteld op de samenleving en dus op de burgers dus let daar goed op.

Antwoord:

In de Wet veilige jaarwisseling zijn drie voorwaarden gesteld voor inwerkingtreding. Een handhavingsplan, een uitwerking van de ontheffingsmogelijkheid en een nadeelcompensatieregeling voor de vuurwerkbranche. De minister van JenV heeft 13 november het handhavingsplan aan de Kamer gestuurd. 16 januari j.l. heeft het ministerie IenW een ontwerpbesluit met uitwerking van de ontheffingsbevoegdheid voor voorhang aangeboden aan de Kamer. Het kabinet werkt aan de uitwerking van de regeling voor nadeelcompensatie. Daarbij is het voor het ministerie IenW van belang dat een regeling past binnen de kaders voor nadeelcompensatie. Binnenkort zal het ministerie IenW de Kamer hierover informeren.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Komt er een ondersteuningregeling voor vervanging van kleine schepen die elektrisch gaan varen, met verschillende laadstations langs het vaarwegennet?

Antwoord:

Het ministerie van IenW bereidt momenteel de "Tijdelijke Subsidieregeling Vroege Opschaling Energietransitie Binnenvaartschepen" voor. Deze regeling komt scheepseigenaren tegemoet in de onrendabele top bij om- of nieuwbouw van een schip met een emissieloze- of klimaatneutrale energielijn. De regeling zal óók voor kleine schepen open staan: daarvoor kan een batterij-elektrische energielijn aangevraagd worden. De overstap naar 100% emissieloos is voor kleine schepen vaak een te grote stap. Hybride aandrijving kan dan een oplossing zijn. Daarom verkent het ministerie van IenW ook de mogelijkheid om binnen deze regeling (en op beperkte schaal) te investeren in een hybride aandrijving voor kleine schepen. Als aanvulling op

de aanvraag voor een schip kan ook steun voor investeringen in laad-, wissel- of bunkerinfrastructuur, aangevraagd worden. Dit moet in een samenwerkingsverband gebeuren, met bijvoorbeeld een haven- of terminalexploitant of energieleverancier.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Het gat tussen benodigde en beschikbare budgetten voor instandhouding van bruggen, wegen en spoorlijnen groeit. Binnenvaartschippers moeten vaak omvaren en de norm voor onverwachte storingen wordt overschreden. Delen de bewindslieden de urgentie?

Antwoord:

Ja, de urgentie om meer instandhoudingsmaatregelen uit te voeren door Rijkswaterstaat wordt gedeeld en blijkt ook uit de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2024 (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9) die op 8 december met de Kamer is gedeeld. Voor ProRail zijn de technische prestaties van de spoorweginfrastructuur nog beheersbaar, zoals blijkt uit de Staat van de Infrastructuur ProRail 2024 (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9).

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Kan de minister alsnog meegaan in het gratis houden van de eerste betalingsherinnering bij de tolheffing op de A24?

Antwoord:

Zoals toegelicht in de brief van 19 januari jl. ter uitvoering van de motie Flach/Grinwis (Kamerstukken 36800-A, nr. 14) betalen steeds meer gebruikers van de A24/Blankenburgverbinding de tol op tijd, waardoor het aantal betalingsherinneringen en boetes duidelijk afneemt. Het aantal betaalherinneringen ligt nu rond de 8% van het totaal aantal tolritten per week, dit was enkele maanden geleden nog circa 20%. Het aantal boetes ligt momenteel rond de 1,8%, dit was eerder circa 3%. De verwachting is dat dit nog verder daalt. Dit is ook terug te zien in een betere verhouding tussen tolheffing en boetes. Het kabinet blijft zich inspannen om het aantal betalingsherinneringen en boetes te laten dalen. Een gratis betalingsherinnering sluit niet aan bij het feit dat er substantiële kosten gemaakt

worden bij het versturen en afhandelen hiervan. In de brief is daarnaast toegelicht dat het niet mogelijk is om alleen nieuwe gebruikers eenmalig een gratis herinnering te sturen. Dit omdat hiervoor langdurig gegevens moeten worden bewaard in de systemen van de tolheffer, wat ongewenst is vanuit het oogpunt van privacy en wijziging van wet- en regelgeving vergt.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Het Meerjarenplan Instandhouding is bedoeld om marktpartijen langjarige zekerheid te geven, maar geldt voor vijf jaar en rolt niet mee? Wil de minister kijken hoe het plan aangepast zou kunnen worden in een meerjarenplan dat tien jaar vooruit kijkt en jaarlijks wordt geactualiseerd?

Antwoord:

Het Meerjarenplan Instandhouding biedt zicht op de voorbereidingen en maatregelen die Rijkswaterstaat treft om de grotere opgave in productie te nemen. Dit is gebaseerd op het Basiskwaliteitsniveau wat is vastgesteld tot en met 2030. Daarmee geeft het meerjarenplan de markt ook de mogelijkheid om zo goed mogelijk te anticiperen.

Naarmate de uitvoering vordert, blijft Rijkswaterstaat het meerjarenplan ontwikkelen en waar nodig aanpassen. Hierdoor blijft het plan aansluiten op onder andere de ontwikkelingen in de instandhoudingsketen. Dit doet Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de gehele infrasector en op basis van inzichten van de Tweede Kamer. De ambitie is om dit meerjarenplan elk jaar te actualiseren, zodat er een voortrollend beeld ontstaat.

Daarnaast stelt Rijkswaterstaat jaarlijks een overzicht op waarin meerjarig inzicht wordt gegeven in het werk dat Rijkswaterstaat naar de markt wil brengen.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Door Europese duurzaamheidseisen gaan kosten voor de binnenvaart behoorlijk omhoog. Er zijn subsidieregelingen voor scheepsaanpassingen. Wordt er ook gekeken naar ondersteuning in de exploitatiefase?

Antwoord:

Het ministerie van IenW zet op verschillende

manieren in op het vergroten de van beschikbaarheid en betaalbaarheid van alternatieve energiedragers. Op EU niveau maakt Nederland zich sterk voor invoering van ETS2 in de binnenvaart in alle lidstaten, zodat het prijsverschil tussen fossiel en hernieuwbaar daalt, met behoud van een gelijk speelveld. Ook zijn en worden door KGG instrumenten ontwikkeld om de productie en import van duurzame energiedragers op te schalen. Tot slot verkennen de ministeries van IenW en Financiën momenteel welke vragen en overwegingen spelen bij een eventuele aanpassing van de energiebelasting ten behoeve van elektrisch aangedreven schepen. De verkenning wordt naar verwachting rond de zomer afgerond en aan de Kamer gestuurd. Dit alles draagt bij aan een verbetering van de businesscase in de exploitatiefase.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Eerder heeft de Kamer via een SGP-motie gevraagd om KRW-doelen zo snel en zoveel als mogelijk te actualiseren, rekening houdend met de natuurlijke achtergrondbelasting en de historische belasting. Graag hoor ik voor het komende wetgevingsoverleg water hoe dit opgepakt wordt.

Antwoord:

Momenteel wordt hard gewerkt aan de vierde Stroomgebiedbeheerplannen. Daarbij worden door de waterbeheerders ook de doelen geactualiseerd, waarbij nieuwe inzichten over natuurlijke of historische belasting worden meegenomen. Het Rijk heeft in samenwerking met de waterbeheerders hiertoe handreikingen opgesteld.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Waar blijft de verkenning van een reparatiebonus en welke ballen gaan de bewindslieden op de stip leggen voor hun opvolgers?

Antwoord:

Het geactualiseerde Nationaal Programma Circulaire Economie omvat concrete maatregelen die dit kabinet neemt om de circulaire transitie te versnellen. Tegelijkertijd erkent het kabinet dat, om de circulaire ambities voor 2050 te realiseren, meer nodig is. Lid Stoffer geeft hiervoor in zijn

bijdrage een aantal bruikbare suggesties. Het is aan een volgend kabinet hierover te besluiten, inclusief over de allocatie van voldoende beleidsmiddelen.

Het onderzoek naar een reparatiebonus is in de afrondende fase. Zoals eerder toegezegd is het streven om het rapport met een appreciatie in het eerste kwartaal naar de Kamer te sturen.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Inmiddels is niet maakbaarheid maar het budget de beperkende factor. Jaarlijks is 2 miljard euro extra nodig voor instandhouding. Delen de bewindslieden de oproep aan de formerende partijen om onze infrastructuur niet opnieuw het kind van de rekening te laten zijn?

Antwoord:

Het is aan het nieuwe kabinet om te besluiten over de toekomstige investeringen in de infrastructuur. Duidelijk is dat het nieuwe kabinet voor een belangrijke keuze staat om de infrastructuur op basis van de huidige eisen operationeel te houden. De beschikbaarheid van voldoende structurele middelen is daarvoor een randvoorwaarde. Het alternatief is dat de prestaties van de netwerken naar beneden moeten worden bijgesteld in termen van bereikbaarheid, doorstroming en hinder. Dan zijn vergaande keuzes nodig om de veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructurele netwerken te blijven garanderen. Het huidige kabinet voelt de verantwoordelijkheid om de feiten en voorliggende keuzen transparant voor het voetlicht te brengen, bijvoorbeeld via de Staat van de Infrastructuur (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9).

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

In de Noordzee liggen tal van kabels open en bloot voor Russische schepen. De Kustwacht krijgt volstrekt onvoldoende middelen voor adequaat toezicht. Op de IenW begroting wordt het al beperkte budget voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur de komende jaren weer geminimaliseerd. Ministeries blijven naar elkaar wijzen en luisteren niet naar het advies van ABDTOPConsult. Mijn vraag is waar is het urgentiebesef?

Antwoord:

Direct na de incidenten bij Nordstream 1 en 2 is

onder coördinatie van het ministerie van IenW het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee infrastructuur (PBNI) in het leven geroepen. Op dat moment is PBNI met de ministeries van DEF, JenV, EZ, KGG en BZ aan de slag gegaan met het maken van een Actieplan, analyses van dreigingen en het in kaart brengen van de meest kritieke infrastructuur in en op de Noordzee.

De afgelopen jaren is geïnvesteerd in onder andere een extra patrouillevaartuig, een verbeterde communicatie op zee voor de Kustwacht en extra satellietcapaciteit, een proeftuin datafusie, waarbij data van sensoren van verschillende organisaties samenkomt en gezamenlijk wordt geanalyseerd en er wordt verder gewerkt aan publiek-private samenwerking. Daarnaast wordt nu in kaart gebracht welke handelingsopties er zijn om de Noordzee-infrastructuur te beschermen en wordt er gewerkt aan de oprichting van een National Maritime Security Centre (NMSC), conform het advies van ABDTOPConsult. Verder wordt de Kamer geïnformeerd over de aanpak schaduwvloot in een separate brief voorafgaand aan het commissiedebat Maritiem.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Er gaan honderden miljoenen euro's naar Defensie en in het Mobiliteitsfonds staat zelfs 180 miljoen euro gereserveerd voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Waarom blijft dit geld in de ijskast, terwijl de Russische dreiging realiteit is? Graag opheldering hierover.

Antwoord:

Voor het kunnen uitvoeren van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur is door alle betrokken departementen in 2024 en 2025 circa 44 miljoen euro beschikbaar gesteld. Het ministerie van IenW heeft – gezien de urgentie – besloten om vooruitlopend op nog te nemen besluiten reeds structurele middelen te reserveren (oplopend tot 2040 circa 180 miljoen euro cumulatief) voor haar aandeel in de uitvoering van dat actieplan. Dit is echter niet voldoende om het gehele actieplan uit te kunnen voeren en lange termijn investeringen te kunnen doen, zoals de uitbreiding van sensoren op de Noordzee, het vergroten van de

responscapaciteit bij de Kustwacht en het oprichten van een National Maritime Security Centre (NMSC). Over de structurele financiering die nodig is voor bovengenoemde investeringen is een politiek besluit nodig. Besluitvorming hierover is aan het nieuwe kabinet.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

In het coalitieakkoord mogen projecten als knooppunt Hoevelaken, A2 Deil-Vught, A27 Houten-Hooipolder, A15 Papendrecht-Gorinchem, N50 toch niet ontbreken?

Antwoord:

Bij genoemde projecten is inderdaad sprake van grote bereikbaarheidsopgaven. Het is niet aan het huidige kabinet om uitspraken te doen over een nieuw coalitieakkoord of regeerprogramma. Dit is aan een nieuw kabinet.

Beckerman S.M. SP

Vraag:

Kan de staatssecretaris reageren op het voorstel van SP om ticketprijzen van het openbaar vervoer te bevriezen?

Antwoord:

Nee, het Rijk heeft geen middelen gereserveerd om de ticketprijzen in het openbaar vervoer te bevriezen. Dit kabinet erkent het belang van betaalbaar en toegankelijk OV. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, is het ministerie dan ook een onderzoek naar de betaalbaarheid van het OV gestart. Het streven is dit voor de zomer af te ronden. In de vervoerconcessie met de NS heeft het ministerie van IenW afspraken gemaakt over de maximale jaarlijkse stijging van tarieven voor reizigers. Het ministerie van IenW heeft vorig jaar met de NS aanvullende afspraken gemaakt om de eerder verwachte tariefstijging voor 2026 terug te brengen van ongeveer 11% naar ongeveer 6%. Niet alleen voor de NS-reizigers en ook niet voor reizigers in het regionale openbaar vervoer. De provincies en de vervoerregio's maken afspraken met de concessiehouders over tariefstijgingen. Over de effecten van gratis openbaar vervoer is de Kamer in maart van dit jaar geïnformeerd, als reactie op het burgerinitiatief 'Publiek, toegankelijk en gratis ov' (Kamerstuk 36 683, nr. 2.).

Beckerman S.M. SP

Vraag:

De kosten voor drinkwater stijgen. Mede omdat de overheid haar milieubeleid niet op orde heeft, betalen inwoners de rekening. Een nationaal verbod op PFAS is er nog steeds niet, bedrijven krijgen nog steeds vergunningen voor lozingen en veel illegale lozingen komen aan het licht. Verantwoordelijkheid voor een gezonde leefomgeving en een hoge milieukwaliteit wordt afgeschoven naar lagere overheden, waterschappen, omgevingsdiensten en sectoren zelf. 1. Hoe zorgt het kabinet dat niet huishoudens de rekening van vervuilers betalen? 2. Erkent het kabinet dat er tekorten zijn bij gemeenten en provincies voor het uitvoeren van hun toezichttaken? 3. Wordt het niet alsnog tijd voor een nationaal verbod op het lozen van PFAS? 4. Wil het kabinet komen tot een samenhangende interdepartementale nationale PFAS aanpak van vervuiling?

Antwoord:

1. Het principe de vervuiler betaalt is het uitgangspunt voor zowel de Nederlandse als de Europese wetgeving, zoals ook aangegeven in de beantwoording van de motie van de leden Kostic en Soepboer (Kamerstukken 30 015 nrs. 130 en 139).

Voor waterzuivering is dit verankerd in de zuiveringsheffingen die Waterschappen opleggen bij indirecte lozingen (op een RWZI), en de verontreinigingsheffing die opgelegd wordt bij directe lozingen op het oppervlaktewater. Voor zowel de verontreinigingsheffing als de zuiveringsheffing is het beginsel 'de vervuiler betaalt' leidend. De vervuiler betaalt naar rato van de vervuilingswaarde van het afvalwater dat wordt geloosd of afgevoerd. Op het moment dat een waterzuiveraar extra kosten moet maken voor zuivering van het afvalwater van een bedrijf, kan een waterzuiveraar de extra kosten in rekening brengen bij dat bedrijf.

2. Er zijn signalen dat gemeenten en provincies, waaronder omgevingsdiensten, knelpunten ervaren in capaciteit en beschikbare expertise voor het uitvoeren van toezicht- en handhavingstaken in de afvalwaterketen en in het (grond-)waterbeheer. Ook bij andere partijen, zoals Rijkswaterstaat, waterschappen en de ILT, kan de beschikbare capaciteit en uitvoeringsruimte de effectiviteit van toezicht

beïnvloeden. Dit is onderwerp van gesprek in de KRW-overleggen van de minister met de diverse regionale overheden. Het is aan een volgend kabinet om te bezien of en welke maatregelen nodig zijn om toezicht, handhaving en vergunningverlening verder te versterken.

3. Op 21 juli 2025 is de Kamer door de minister en staatssecretaris van IenW geïnformeerd dat een volledig PFAS-lozingsverbod niet wenselijk is, aangezien dit belangrijke sectoren in de maatschappij zou stilleggen (Kamerstukken 35 334, nr. 406).

Dit zijn bijvoorbeeld de drinkwaterwinning en het grondverzet. Een mogelijk alternatief is om te kijken naar een gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod, gericht op specifieke sectoren of activiteiten met een hoge PFAS-uitstoot. Het ministerie van IenW werkt momenteel aan een verkenning om te kijken hoe een dergelijk gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod kan worden ingevuld. Het streven is hier om de PFAS-uitstoot te verminderen, zonder dat ongewenste neveneffecten optreden. Conform toezegging zal de Kamer in het eerste kwartaal van 2026 verder over de voortgang van deze verkenning worden geïnformeerd (TZ202510-098).

4. Het kabinet werkt interdepartementaal aan een totaalaanpak voor PFAS, bestaande uit vier sporen, te weten:

1. Een zo breed mogelijk PFAS-verbod.
Nederland is initiatiefnemer van een Europees verbod op het gebruik en op de markt brengen van (producten met) PFAS. Als bedrijven geen PFAS meer gebruiken in hun producten, zal de vervuiling op termijn afnemen.
2. Stimuleren van alternatieven met actieprogramma PFAS. Dit is een samenwerking tussen Rijk, kennisinstellingen en bedrijfsleven. Daarmee moedigt het kabinet marktpartijen aan om vooruitlopend op de Europese restrictie al bestaande alternatieven te gebruiken of deze te (laten) ontwikkelen
3. Zorgen dat er zo weinig mogelijk PFAS in het milieu terechtkomt. PFAS behoren tot de groep zeer zorgwekkende stoffen en er geldt daarom een minimalisatieverplichting. Het ministerie van IenW ondersteunt gemeenten en provincies met een specifieke uitkering (SPUK) bodem om de meest vervuilde

plekken aan te pakken. Daarnaast wordt er samen met provincies en gemeenten gewerkt aan een gezamenlijke aanpak om met PFAS vervuilde locaties te inventariseren, zodat deze indien nodig gesaneerd kunnen worden.

4. De blootstelling aan PFAS zo veel mogelijk voorkomen. Het RIVM doet onderzoek naar de mogelijkheden om de blootstelling van de mens aan PFAS te monitoren en te verminderen.

Groot, P. de

VVD

Vraag:

Erkent de minister dat uitstel van onderhoud niet alleen leidt tot hogere kosten, maar ook tot concrete veiligheidsrisico's en economische schade? En kan hij aangeven welke keuzes hij maakt om te voorkomen dat we steeds meer structureel achter de feiten aanlopen?

Antwoord:

Het uitstel van onderhoud kan inderdaad leiden tot hogere kosten en economische schade, afhankelijk van de reden tot uitstel. Voor de netwerken van ProRail en Rijkswaterstaat geldt dat de veiligheid en beschikbaarheid op dit moment worden geborgd. Hiervoor zijn bij Rijkswaterstaat wel steeds meer (dure) beheersmaatregelen en inspecties nodig, zoals blijkt uit de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2024 (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9). Dit leidt tot hogere kosten en extra economische schade als gevolg van beperkingen op de netwerken. Een voorbeeld is het weren en omleiden van zwaar (vracht)verkeer van bruggen, of schepen die moeten omvaren. Voor ProRail zijn de technische prestaties van de spoorweginfrastructuur beheersbaar, zoals blijkt uit de Staat van de Infrastructuur ProRail 2024 (Kamerstuk 36 800-A, nr. 9).

Het werken aan de instandhoudingsopgave blijft een prioriteit. Om die reden is eerder al besloten tot een schuif van middelen van aanleg naar instandhouding. Ook is de productie bij Rijkswaterstaat en ProRail de afgelopen jaren verhoogd. Echter, ook na deze maatregelen resteert nog een grote opgave.

Om de infrastructuur op basis van de huidige eisen operationeel te houden is de beschikbaarheid van voldoende structurele

middelen een randvoorwaarde. Het alternatief is dat de prestaties van de netwerken naar beneden moeten worden bijgesteld in termen van bereikbaarheid, doorstroming en hinder. In dat geval zijn vergaande keuzes nodig om de veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructurele netwerken te blijven garanderen. Het is aan een volgend kabinet om hierover te besluiten.

Groot, P. de

VVD

Vraag:

Kan de minister aangeven waarom integrale voorzieningen zoals laden, tanken en basisvoorzieningen niet in samenhang worden aanbesteed?

Antwoord:

Door in één vergunning alles te bundelen, worden de toetredingsdrempels tot de markt hoger voor ondernemers. Dit is juridisch kwetsbaar in het licht van de Dienstenrichtlijn. Dit wordt onderschreven door ACM, de landsadvocaat en verschillende economische onderzoekers.

Ik heb goede notie genomen van de Motie Heutink. Het wetsvoorstel ligt op dit moment ter advisering bij de Raad van State. Na verwerking van het advies wordt het wetsvoorstel naar de Tweede Kamer gestuurd voor de parlementaire behandeling. Naar aanleiding daarvan kan dit (best complexe) thema afgewogen besproken worden.

Groot, P. de

VVD

Vraag:

De VVD stelt een gerichte concurrentiekorting voor, via een amendement, om specifieke grensluchthavens te ondersteunen in hun levensvatbaarheid, namelijk Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Kan de minister aangeven hoe het staat met de motie Peter de Groot hierover?

Antwoord:

Uitgangspunt in het rijksbeleid is dat luchthavens zelfstandige ondernemingen zijn die met hun aandeelhouders zelf verantwoordelijk zijn voor hun exploitatie. Vanuit dat uitgangspunt zijn in 2001 de financiële banden tussen Rijk en regionale luchthavens beëindigd (RELUS-beleid). Om de luchthavens met een goed perspectief over te dragen zijn destijds rijksbijdragen verleend aan

de luchthavens met als achterliggend doel dat geen nieuwe financiële banden tussen Rijk en regionale luchthavens ontstaan. Een nieuwe financiële relatie sluit niet aan bij dit beleid en is daarom naar het oordeel van het ministerie van IenW niet passend. Daar komt bij dat ondersteuning van specifieke luchthavens niet bijdraagt aan een gelijk speelveld voor alle luchthavens in Nederland en tot precedentwerking kan leiden. Tot slot moet eventuele steun zich verhouden tot Europese regels rond staatssteun. Daarbij gelden strikte voorwaarden om marktverstoring te voorkomen.

Ten aanzien van de motie Peter De Groot en Bamenga is de Kamer op 23 april 2025 geïnformeerd over de voortgang van waterstof en elektrisch vliegen (Kamerbrief 31936, nr. 1228). De motie verzoekt de nieuwe modaliteit elektrisch vliegen een goede plaats te geven in ons luchtruim en toekomstige infrastructuurbeslissingen. Daarnaast verzoekt de motie met faciliterend beleid te komen, nationaal en internationaal, dat belemmeringen wegneemt en elektrisch kunnen vliegen mogelijk maakt samen met luchthavens, de Nederlandse maakindustrie en sector- en kennisinstellingen. Met de brief van 23 april is invulling gegeven aan deze motie. De genoemde brief is door de Kamer controversieel verklaard op 25 juni 2025.

Schutz, B.

VVD

Vraag:

Is de minister bereid regionale toekomstvisies, zoals Zeeland 2050, maar ook van andere provincies, expliciet te betrekken bij MIRT-besluiten, juist waar regionale opgaven ook nationaal belang hebben?

Antwoord:

Ja, daar waar regionale opgaven ook een nationaal belang en bereikbaarheidsaspect hebben, is het ministerie zeker bereid dit te betrekken bij het MIRT-proces. Dit wordt in voorbereidend overleg tussen rijk en regio vastgesteld. Het ministerie is intensief betrokken bij Zeeland 2050, juist omdat er ook de nodige nationale en bereikbaarheidsopgaven in deze regio spelen. Vergelijkbare trajecten spelen bijvoorbeeld in Flevoland.

Schutz, B.

VVD

Vraag:

Welke oplossingen zouden het rijk en de gemeente samen alsnog kunnen vinden voor de renovatie van de Gerrit Krolbrug?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord:

De brief over de Gerrit Krolbrug wordt voor het tweede deel van de begrotingsbehandeling separaat aan de Tweede Kamer verzonden. In deze brief wordt ingegaan op het beperken van hinder en het verkeers- en sociaal veilig maken van de omleidingsroutes.

Schutz, B.

VVD

Vraag:

Klopt het dat vanuit de bewindspersonen medewerking aan de Metaaltafel is toegezegd? Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer de Metaaltafel daadwerkelijk van start gaat?

Antwoord:

Ja, medewerking is toegezegd. De startbijeenkomst was op 20 januari 2026. Het kabinet wil de energie van partijen die met elkaar aan de slag gaan voor de circulaire transitie steunen. De focus en opdracht van deze Metaaltafel en de samenhang met andere dialoogstructuren zoals in het bouwmaterialenakkoord, stonden daarbij als hoofdpunten op de agenda. Het kabinet vindt het belangrijk dat een tafel zo min mogelijk overlap heeft met andere tafels. Dat zal het kabinet meewegen bij het beoordelen van de opdracht die de Metaaltafel zichzelf geeft, en als de eventuele verdere betrokkenheid vanuit het ministerie.

Schutz, B.

VVD

Vraag:

Is de minister bereid maatschappelijke hinder zwaarder mee te wegen bij projectbesluiten en meer samen met provincies en gemeenten en andere partijen actief te zoeken naar alternatieve oplossingen?

Antwoord:

Tijdens de verkenningsfase van projecten worden, in samenspraak met medeoverheden en andere betrokkenen, alternatieve oplossingen standaard onderzocht. Er wordt enkel voor een infrastructurele oplossing gekozen als alternatieve oplossingen geen oplossing bieden voor de (project)opgave. Onderhouds- en vervangingsopgaven worden op het betreffende traject meegenomen in de scope van het project.

Daarnaast worden vaak ook afspraken gemaakt over het opnemen van meekoppelkansen van opgaven van regionale overheden binnen het project. Dit om zo veel mogelijk werk met werk te maken en hinder te beperken. Bij het nemen van een projectbesluit wordt daarnaast ook budget beschikbaar gesteld voor de aanpak van hinder als gevolg van de realisatie van het project.

Schutz, B.

VVD

Vraag:

Met een toenemende onderhoudsopgave volstaat een incidentele aanpak niet langer en dat vraagt om structureel hindermanagement. Wat is de visie van de minister hierop?

Antwoord:

Hinder wordt al structureel en zoveel mogelijk integraal meegewogen in de realisatie van de instandhoudingsopgave. Rijkswaterstaat maakt bij de uitvoering van werkzaamheden gebruik van de Hinderaanpak. De Hinderaanpak is gebaseerd op - en is een uitwerking van - drie hoofdlijnen: slim plannen, slim bouwen en slim reizen.

ProRail houdt bij de meerjarige programmering van werkzaamheden op het hoofdspoorwegennet zo veel mogelijk rekening met beperking van herhaaldelijke hinder voor reizigers en goederenvervoerders op specifieke lijnen en in regio's.

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

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

Schutz, B.

VVD

Vraag:

Kan de minister aangeven hoe hij de investeringsovername ten aanzien van de spoor-, weg- en vaarwegennetten beziet binnen de

huidige begrotingsruimte? Tijdens een begrotingsonderzoek spraken we over een efficiëncyslag, productieverhoging, en bundeling. In welke mate verwacht de minister hiermee nog een additionele slag te slaan op het totaal?

Antwoord:

De financiële opgaven voor het Mobiliteitsfonds zijn groot. De huidige begrotingsruimte maakt dat investeringsafwegingen pragmatisch zijn. De focus ligt daarom op wat daadwerkelijk doorgang kan vinden. De focus ligt daarom op wat daadwerkelijk doorgang kan vinden.

De afgelopen jaren zijn maatregelen getroffen waardoor de productie is verhoogd. Voor Rijkswaterstaat geldt dat wordt voortgebouwd op de ingezette koers om slimmer en daarmee efficiënter te werken, onder meer via de portfolioaanpak en een doelmatiger inrichting van de RWS-organisatie, zoals beschreven in het Meerjarenplan Instandhouding. Voor ProRail geldt dat ProRail haar meerjarige programmering jaarlijks via het Masterplan bekendmaakt. Dit stelt de markt in staat te anticiperen op toekomstige werkzaamheden en vergroot daarmee de maakbaarheid van het spoorwerk.

Schutz, B.

VVD

Vraag:

Hoe ziet de minister de rolverdeling tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen bij investeringen en plannen in dit tijdsvlak, en hoe wordt voorkomen dat investeringen langs elkaar heen lopen?

Antwoord:

Goede afstemming over investeringen gericht op infrastructuur en ruimte is essentieel. Het MIRT is daarvoor hét instrument. In het MIRT zit het ministerie samen met de mede-overheden aan tafel. Vanuit ieders eigen (vaak wettelijke) verantwoordelijkheid maken Rijk en regio daar afspraken over wie, waarvoor en onder welke voorwaarden investeert. De verantwoordelijkheid van het Rijk betreft primair de hoofdnetwerken. In de Wet op het Mobiliteitsfonds zijn daarvoor nadere kaders vastgesteld.