Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> 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

**Ons kenmerk**
IENW/BSK-2026/214173

**Bijlage(n)**
1

Datum 3 november 2026
Betreft Kamerbrief appreciaties amendementen en gewijzigde moties

Geachte voorzitter,

Tijdens de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat op donderdag 29 oktober jl. zijn nog drie amendementen ingediend door lid El Abassi van DENK. Ook is tijdens het debat nog een inhoudelijke uitwisseling geweest over de appreciaties op de moties van het lid Van der Plas van BBB en lid Keijzer. Toegezegd is schriftelijk op de appreciaties van deze moties terug te komen. Ten behoeve van de stemmingen over deze amendementen en moties informeren wij de Kamer via deze brief over de bijbehorende appreciaties.

## Amendementen

In deze brief geven we een appreciatie van de drie amendementen. Het gaat om drie amendementen op de HXII-begroting met de nummers 43, 46 en 51.

Amendement nr. 43 (37020XII, nr. 43) en amendement nr. 51 (37020XII, nr. 51) gaan beide over het verbeteren van de toegankelijkheid van steden, die door milieu- en zero-emissiezones voor sommige groepen minder goed bereikbaar zijn.

Amendement nr. 43 beoogt € 500.000 euro in te zetten voor maatregelen om te voorkomen dat mensen met een laag inkomen en kleine ondernemers door milieu- en zero-emissiezones worden uitgesloten van bepaalde locaties binnen steden. Denk hierbij aan passende uitzonderingen, ontheffingen of tegemoetkomingen aan kleine ondernemers die zich geen vervanging van hun voertuig kunnen veroorloven. Dekking wordt gevonden in de beleidsmatig gereserveerde middelen op beleidsartikel 11 (Integraal waterbeleid) en overgeheveld naar artikel 14.3, slimme en duurzame mobiliteit.

Amendement nr. 51 beoogt € 500.000 te reserveren voor maatregelen om Nederlanders op disproportionele wijze beperkt worden in hun toegang tot bepaalde delen van steden door milieuzones, autoluwe en autovrije gebieden. Denk daarbij aan onderzoek naar en ondersteuning van passende uitzonderingen, ontheffingen en tegemoetkomingen voor huishoudens die zich door financiële redenen geen vervanging van hun voertuig kunnen veroorloven. Ook kan het bedrag ingezet worden voor de ontwikkeling van landelijke uitgangspunten waarmee gemeenten kunnen worden ondersteund bij het bereikbaar maken of houden van voorzieningen die nodig zijn voor kwetsbare groepen. Dekking wordt gevonden in de beleidsmatig gereserveerde middelen op beleidsartikel 13 (Bodem en Ondergrond) en wordt toegevoegd aan artikel 14 (Wegen en Verkeersveiligheid).

Wij ontraden beide amendementen. Er is al een ontheffingsbeleid van kracht voor bedrijven die hierdoor in de problemen zouden komen. Er is hiervoor een centraal loket door gemeenten ingericht bij de RDW om deze ontheffingen aan te vragen. Aanvullende maatregelen achten wij niet nodig, gezien het beeld dat we hebben van de impact van milieu- of zero-emissiezones.

Amendement nr. 46 (37020XII, nr. 46) beoogt € 1 miljoen euro te reserveren voor een landelijke aanpak gericht op betaalbaar en evenredig parkeerbeleid. Hiermee wil de indiener dat rekening wordt gehouden met de gevolgen van betaald parkeren voor mensen met een laag of middeninkomen op het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd of uitgebreid. Er moet daarbij rekening gehouden worden met parkeerdruk, proportionaliteit en subsidiariteit van maatregelen. Dekking vindt de indiener voor dit amendement in de beleidsmatig gereserveerde middelen op beleidsartikel 11 (integraal waterbeleid), de dekking wordt door dit amendement overgeheveld naar artikel 14.3, slimme en duurzame mobiliteit.

Ook dit amendement ontraden wij. Parkeerbeleid is, zoals ook reeds aangegeven tijdens het debat, een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat speelt hierin geen rol.

Ook op basis van de dekking die de indiener voorstelt ontraden wij alle drie de amendementen. Het budget op artikelen 11 en 13 is, ondanks dat deze nog niet juridisch verplicht of bestuurlijk gebonden zijn, hard nodig voor het bereiken voor de doelstellingen op Integraal Waterbeleid en voor Bodem en Ondergrond.

## Gewijzigde moties

Na de mondelinge appreciatie van de moties met nummers 53, 59 en 60 tijdens de begrotingsbehandeling op 29 oktober jl. zijn de moties aangepast ingediend.

De gewijzigde motie nummer 53 (37020XII, nr. 53) verzoekt de regering om de Kamer richting de Voorjaarsnota 2027 te informeren hoeveel van de geraamde besparingen in het kader van de herprioritering inmiddels zijn gerealiseerd of concreet zijn onderbouwd en vervolgens periodiek over de verdere voortgang te rapporteren.

De motie krijgt ‘oordeel Kamer’. Wij hebben het vertrouwen dat de besparingsopgave op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds kan worden gerealiseerd. De Kamer zal in aanloop naar de Voorjaarsnota 2027 worden geïnformeerd over de onderbouwing van de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de besparingsopgave. Vervolgens zal de Kamer periodiek worden geïnformeerd over de voortgang van de realisatie van deze besparing.

De gewijzigde motie 59 (37020XII, nr. 59) verzoekt de regering in kaart te brengen wat de voor- en nadelen zouden kunnen zijn van een aparte status van grootschalige structurele infrastructuurprojecten, hetzij binnen de MIRT-systematiek, hetzij daarbuiten zoals de Lelylijn.

De motie krijgt oordeel kamer. In het kader van de herziening van de MIRT-systematiek gaan we ook kijken naar de MIRT-spelregels. Daar kunnen we de uitwerking van deze motie goed in meenemen. Er zijn inderdaad voor- en nadelen aan de huidige systematiek. Om infrastructurele opgaven te kunnen realiseren is en blijft tijdig zicht op financiering essentieel. Het tijdig reserveren van budget is vaak ook nodig om de kansen op externe financiering en bekostiging te kunnen maximaliseren.

De gewijzigde motie nummer 60 (37020XII, nr. 60) verzoekt de regering de financiële onderbouwing van de uitgaven van de 1,5% van de NAVO-gelden per begroting met de Tweede Kamer te delen zodat de Kamer kan beoordelen of deze gelden goed besteed worden.

Tijdens de NAVO-top in Den Haag in 2025 hebben de bondgenoten afgesproken om uiterlijk in 2035 5% van het bruto binnenlands product (bbp) aan defensie en veiligheid te besteden. Daarvan is 3,5% bedoeld voor de krijgsmacht en 1,5% voor bredere veiligheids- en defensiegerelateerde uitgaven. Nederland heeft dit jaar voor het eerst geïnventariseerd welke uitgaven aan bredere veiligheids- en defensiegerelateerde zaken onder deze 1,5% NAVO-norm vallen. Deze inventarisatie leidde ertoe dat € 17,45 miljard aan bestaande uitgaven, 1,4% van het BBP, reeds aan de 1,5% norm kan worden toegerekend. Er is dus geen sprake van extra te besteden middelen of "NAVO-gelden", maar van een inventarisatie van bestaande uitgaven. De geïnventariseerde uitgaven die onder de 1,5%-norm vallen, staan op de verschillende onderdelen van de Rijksbegroting en op meerdere begrotingsartikelen per departement. De uitgaven zijn daarbij niet geoormerkt. Belangrijke reden hiervoor is dat de onderliggende uitgaven inzicht geven in de manier waarop de ondersteuning aan de krijgsmacht is georganiseerd. Vanwege dit vertrouwelijke karakter worden de onderliggende uitgaven en uitsplitsing per departement niet openbaar gepubliceerd. Wel is uw Kamer via een vertrouwelijke bijlage op totaalniveau geïnformeerd over de NAVO-rapportage, zowel op de 1,5% als de 3,5%.
De motie krijgt hiermee het oordeel 'overbodig'.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram