
Vergaderjaar 2026-2027

37 020 XII

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2027**

Nr. 51

AMENDEMENT VAN HET LID EL ABASSI
Ontvangen 29 oktober 2026

De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

De departementale begrotingsstaat wordt als volgt gewijzigd:

I

In **artikel 13 Bodem en Ondergrond** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verlaagd** met **€ 500** (x € 1.000).

II

In **artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met **€ 500** (x € 1.000).

Toelichting

Om te voorkomen dat Nederlanders op disproportionele wijze worden beperkt in hun toegang tot bepaalde delen van steden door milieuzones, autoluwe en autovrije gebieden, wil de indiener met dit amendement € 500.000 reserveren om maatregelen daaromtrent te nemen.

Omwille van de verbetering van de luchtkwaliteit binnen bepaalde delen van steden, het beperken van autoverkeer en het vergroten van de leefbaarheid in binnensteden, nemen gemeenten steeds vaker maatregelen. De indiener ondersteunt het uitgangspunt dat het belangrijk is om een gezonde leefomgeving te hebben. Tegelijkertijd vindt de indiener dat verduurzaming niet ten koste mag gaan van de toegankelijkheid van bepaalde delen van steden voor mensen die zich bijvoorbeeld geen elektrische auto kunnen veroorloven of om andere redenen afhankelijk zijn van een brandstofauto. Milieuzones kunnen er immers toe leiden dat mensen die geen moderne dieselauto hebben, bepaalde delen van een stad niet met hun auto kunnen bereiken. Daar kunnen bijvoorbeeld huishoudens met weinig financiële middelen door worden gedupeerd. Daarnaast is de aanschaf van een auto die voldoet aan de wensen van de overheid over het algemeen een aanzienlijke investering, die niet zomaar van mensen kan worden gevraagd.

Ook autoluwe en autovrije gebieden kunnen mensen in hun bereikbaarheid beperken. Hoewel deze maatregelen niet vereisen dat mensen een duurzame auto bezitten, kunnen zij de toegang tot bepaalde delen van steden wel aanzienlijk beperken. Ook wanneer een auto aan alle milieueisen voldoet, kan het immers verboden zijn om bepaalde gebieden met de auto te betreden. Dat is problematisch, omdat zulke maatregelen gevolgen hebben voor velen. Denk aan ouderen, mensen met een beperking, mantelzorgers en andere mensen die voor hun dagelijkse mobiliteit afhankelijk zijn van een auto. Ook kan de bereikbaarheid van woningen, werk, zorgvoorzieningen en andere noodzakelijke bestemmingen onvoldoende bereikbaar zijn.

Gelet op het voorgaande vindt indiener dat verduurzaming en verbetering van de leefomgeving hand in hand dient te gaan met toegankelijkheid en sociale rechtvaardigheid. Ongeacht inkomen, leeftijd of fysieke mogelijkheden, moet een schone en leefbare stad voor een ieder moeiteloos te bereiken zijn. Ondanks het feit dat de concrete instelling van deze zones een lokale bevoegdheid is, is het volgens de indiener noodzakelijk dat het Rijk ervoor zorgt dat landelijke verduurzamingsdoelen binnen gemeenten niet onevenredige uitsluiting van mensen met beperkte financiële middelen tot gevolg hebben. Daarom wordt met dit amendement binnen artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid ruimte gemaakt voor maatregelen gericht op betaalbare toegang. 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 niet-juridisch verplichte ruimte (beleidsmatig gereserveerde middelen) op beleidsartikel 13 (Bodem en Ondergrond).

El Abassi