

ID	Kamerlid Politieke partij	Vraag	Antwoord
71376	Hoop, H de PRO	Vraag: Hoe kan het dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat er niet in geslaagd is meer dan €1,5 miljard incidenteel bij de begroting op te plussen ondanks alle noodkreten? Is er naast een zaaglijn voor nieuwe aanleg ook een zaaglijn voor onderhoud en vervanging? En zo niet, hoe komt de prioritering hier dan tot stand? Hoe zit het met de indexering? Is de loon- en prijsbijstelling voor de komende jaren goed geregeld of moet dit ook uit het Mobiliteitsfonds worden opgehoest? Hoe wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat ervoor zorgen dat er een noodzakelijk perspectief voor de regio's komt?	Antwoord: In het Coalitieakkoord 'Aan de slag' is over de looptijd van het Mobiliteitsfonds (veertien jaar) bijna € 10 miljard uitgetrokken voor infrastructuur. Bovendien is met Prinsjesdag nog eens ruim € 1,5 miljard voor instandhouding en € 300 miljoen structureel voor regionale mobiliteit en ontsluiting beschikbaar gesteld. Dat is - ook in historisch perspectief - een enorme intensivering. Infrastructuur en Waterstaat onderscheidt binnen Instandhouding Exploitatie en Onderhoud alsmede Vernieuwing. Voor de netwerken van RWS en ProRail is in stap 2 van de prioritering voor wat betreft exploitatie en onderhoud bepaald wat er nodig is om het basiskwaliteitsniveau te bekostigen en is dit voor acht jaar geborgd. Bij stap 5 vernieuwing is het uitgangspunt gehanteerd dat vernieuwingsprojecten waarvoor deze kabinetsperiode een besluit noodzakelijk, is in deze stap dekking wordt geregeld. Dit is bepalend voor de omvang van de te reserveren middelen voor stap 5 vernieuwing. De loon- en prijsbijstelling wordt jaarlijks via de Voorjaarsnota door het ministerie van Financiën verwerkt. In de Kamerbrief over de voorstellen voor box 3, koopkracht van werkenden en sociale zekerheid is, in lijn met de moties van de leden Grinwis c.s., afgesproken dat de inhouding op de prijsbijstelling niet geldt voor de fondsen van Infrastructuur en Waterstaat. Dit betekent dat deze middelen buiten de betreffende korting vallen en in beginsel meelopen in de reguliere indexeringsaanvraag bij het ministerie van Financiën. De daadwerkelijke uitkering van de

loon- en prijsbijstelling is afhankelijk van de voorjaarsbesluitvorming 2027.

Het prioriteren voor onderhoud en vernieuwing geeft ook de regio perspectief voor de bereikbaarheid in de toekomst. Met de extra middelen voor regionale bereikbaarheid uit de augustusbesluitvorming zorgen we er daarnaast voor dat er een structurele investering plaatsvindt in projecten in de regio. Daarnaast worden de mogelijkheden van alternatieve bekostiging en financiering in kaart gebracht. Hierover volgt eind dit jaar een plan van aanpak. En in lijn met de Nota Ruimte wordt samen met de medeoverheden en VRO ook nagedacht over de langetermijnopgaven. Verder verdwijnen de MIRT-projecten die nu niet uitgevoerd worden niet uit beeld.

71378 Hoop, H de
PRO

Vraag:
Over de bezuinigingen/het niet doen van investeringen in het OV: hoe verhouden de onaangekondigde bezuinigingen zich tot deze investeringen die nu voorliggen?

Antwoord:
Uit hoofde van het coalitieakkoord en de augustusbesluitvorming wordt fors geïnvesteerd in mobiliteit en het OV. Voor wat betreft de middelen voor regionale mobiliteit worden voorstellen neergelegd die passen bij het uitvoering geven aan de brieven over regionale bereikbaarheid én bijdragen aan de systeem-aanbevelingen die het ABTopconsult rapport hebben meegegeven. De wens is om tot een mix van maatregelen te komen die tegemoet komt aan de behoefte van de reiziger in heel Nederland.
Zo wordt in ieder geval aan de slag gegaan met het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door publieke mobiliteit te stimuleren en hubs, waarbij gekeken wordt naar de behoefte vanuit de reiziger. Er wordt een slimme mix van investeringen

gemaakt; van structurele investeringen in de regio, betaalbaarheid en fiets. Waarbij de Kamer wordt meegegeven dat deze middelen maar één keer kunnen worden uitgegeven en er dus keuzes gemaakt moeten worden tussen de verschillende doelen.

Er is tevens een evaluatie naar de BDU aangekondigd, die samen met vervoerregio's moet worden opgepakt voor 2027. Daarnaast wordt in het kader van de Rijksvisie nader onderzoek gedaan naar het stabiliseren van de geldstroom vanuit het studentenreisproduct. Er zijn geen onaangekondigde bezuinigingen.

71379 Hoop, H de
PRO

Vraag:
Lelylijn: wat heeft een nieuwe commissie te bieden als het advies van de oude commissie nog niet eens is opgevolgd? Kan PRO bij de Voorjaarsnota een eerste stap verwachten?

Antwoord:

Het kabinet gaat met ambitie verder met de Lelylijn. Daarom zijn de resterende middelen voor de Lelylijn in de prioritering ook behouden. Het kabinet ziet waardevolle aanknopingspunten in het advies van Lelylijngezant Knot. Daarom is de adviescommissie Ruimtelijk Perspectief Lelylijn ingesteld, die – buiten de MIRT-procedures om – onder meer onderzoek doet naar alternatieve financierings- en bekostigingsmogelijkheden. Daarbij betreft de commissie ook de plannen van de regionale investeringswerkgroep en plannen voor alternatieve bekostiging uit. De commissie gaat ook grondig onderzoek doen naar mogelijkheden om een toekomstvast koppeling te maken met de ruimtelijk strategie voor Noordelijk Nederland. Dit om nieuwe kansrijke perspectieven in beeld te krijgen. Daarin wordt de samenhang tussen brede gebiedsontwikkeling (defensie, woningbouw, economie, energie), brede welvaart en

			bereikbaarheid integraal bekeken. De commissie brengt naar verwachting rond de zomer van 2027 advies uit. Het kabinet zal na het advies een besluit nemen over het verdere vervolg voor de Lelylijn.
71380	Zalinyan, A. PRO	Vraag: Waarom wordt er de komende jaren minder geld uitgegeven dan dit jaar voor de bescherming van ons water en het behalen van de Kaderrichtlijn Water?	Antwoord: Dit beeld wordt niet herkend. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft investeren in waterkwaliteit en de KRW. Door toevoegingen staat er in 2027 maar liefst € 394 miljoen geraamd voor de KRW, zodat het voor Rijkswaterstaat mogelijk is om de maatregelen die zorgen voor het halen van de doelen van de KRW zo veel als mogelijk gerealiseerd te hebben voor eind 2027. Voor de periode erna is beoogd binnen de herprioritering € 250 miljoen extra vrij te maken voor maatregelen in de rijkswateren. Dit KRW-maatregelenpakket is erop gericht om in ieder geval te kunnen blijven voldoen aan de Europeesrechtelijke vereisten. Het betreft voornamelijk het op orde brengen en houden van de basis voor instandhouding, VTH en monitoring voor waterkwaliteit. Ook de projecten van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) verbeteren de waterkwaliteit. Tot 2033 blijven de middelen hiervoor beschikbaar.
71381	Zalinyan, A. PRO	Vraag: PFAS in water: Is de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het met PRO eens dat we beter kunnen en moeten voorkomen, en dat betere regelgeving en € 1 miljoen extra voor handhaving en toezicht een veel	Antwoord: Door herprioritering binnen het Deltafonds is beoogd om 250 miljoen extra vrij te maken voor het vervolg van de KRW voor maatregelen in de rijkswateren. Hiervan is een deel bestemd voor de versterking van VTH, om waterverontreiniging te voorkomen

betere investering is dan achteraf het schoonmaken van water?

en de waterkwaliteit te verbeteren. Daarmee wordt gelijk een impuls gegeven aan de aanpak van PFAS in water. Deze aanpak is dus in lijn met het gevraagde.

71382 Zalinyan, A.
PRO

Vraag:
Wat gaat dit kabinet doen om te voorkomen dat er klimaatschade plaatsvindt en dat we een herhaling krijgen zoals bij de infra?

Antwoord:
We kunnen niet alle klimaatschade voorkomen. De Nationale Klimaatadaptatiestrategie geeft richting aan wat er - nu en op termijn - nodig is om klimaatschade zo veel mogelijk te beperken. Voor de netwerken van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betekent dit dat we actief kijken naar hoe klimaatrisico's standaard meegenomen kunnen worden bij aanleg, vervanging en nieuwe aanleg van infrastructuur. Hiermee beperken we schade en uitval. Het Rijk kan dit niet alleen, ook andere overheden en bedrijven en maatschappelijke organisaties zullen actie moeten ondernemen.

71383 Zalinyan, A.
PRO

Vraag:
Hoe is het te verantwoorden dat we gaan snijden in de aanpak van klimaatadaptatie en droogtmaatregelen?

Antwoord:
De droogte van deze zomer heeft ons allemaal laten zien hoe groot de impact is op maatschappelijke functies en economische sectoren. Het is dan ook belangrijk en urgent dat we ons hier beter op voorbereiden. Het kabinet doet dat ook. Voor 2027 worden de maatregelen uit het Deltaprogramma onverkort uitgevoerd, inclusief de cofinanciering van het Rijk aan regionale maatregelen. Hiervoor is in de begroting 129 miljoen beschikbaar (nog uit te voeren delen van fase 1 en 2 van Deltaprogramma Zoetwater). Voor de periode daarna voert het Rijk met urgentie maatregelen uit in het hoofdwatersysteem (fase 3), Voor deze derde fase van het Deltaprogramma Zoetwater blijft 284 miljoen

beschikbaar voor onder andere het opvoergemaal bij Eefde, het verbeteren van de stuwen bij Linne en Borgharen en aanpassingen aan de inlaat bij Schellingwoude op het Noordzeekanaal. Ook neemt het Rijk een voortrekkersrol in de kennisontwikkeling met onder meer pilots om verzilting in de Rijn-Maasmonding te beperken en het verbeteren van de laagwatervoorspelling voor de Rijn en Maas. Tevens start het Rijk een verkenning naar het vergroten van de buffer van het IJsselmeer. Ook wordt € 100 miljoen gereserveerd voor (stimulering van) klimaatadaptatie maatregelen. Daarnaast wordt bij alle vernieuwingsprojecten in het hoofdwatersysteem nadrukkelijk geanticipeerd op verwachte klimaatverandering. Voorbeelden daarvan zijn de vernieuwing van Gemaal IJmuiden (2,3 miljard), de vervanging van de spuimiddelen in de Afsluitdijk (325 miljoen) het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 (in totaal 802 miljoen uit het DF en MF).

Met ingang van fase 3 wordt weliswaar de rijksbijdrage van 25 % aan maatregelen in het regionale watersysteem geschrapt, maar dat betekent niet dat de maatregelen daarmee geen doorgang meer vinden. De waterschappen en provincies kunnen deze maatregelen nog steeds uitvoeren, alleen zonder extra bijdrage van het Rijk. Binnenkort ontvangt de Kamer een brief over de droogte van deze zomer en hoe die geëvalueerd gaat worden. Op basis van de resultaten van deze evaluatie komen aanvullende voorstellen voor het beter voorbereiden op deze extreme situaties.

Daarnaast wordt bij alle vernieuwingsprojecten in het hoofdwatersysteem nadrukkelijk geanticipeerd op verwachte klimaatverandering. Voorbeelden daarvan zijn de vernieuwing

			van Gemaal IJmuiden, de vervanging van de spuimiddelen in de Afsluitdijk het programma Ruimte voor de Rivier 2.0.
71384	Zalinyan, A. PRO	Vraag: Wat zouden de maatschappelijke baten zijn als we overal aan de huidige normen voor de luchtkwaliteit zouden voldoen?	Antwoord: De maatschappelijke baten van het schoner maken van de lucht zijn aanzienlijk. Elke maatregel die emissies terugdringt en blootstelling aan luchtvervuiling vermindert, levert gezondheidswinst op: langer leven en een betere kwaliteit van leven. Met het Schone Lucht Akkoord (SLA) hebben Rijk, alle provincies en 139 gemeenten vrijwillig afgesproken om door het verlagen van binnenlandse emissies in 2030 50 % gezondheidswinst te realiseren ten opzichte van 2016. Uit de voortgangsrapportages van het SLA blijkt dat dit doel binnen bereik is. Het levensduurverlies door gecombineerde blootstelling aan fijnstof (PM2.5) en stikstofdioxide (NO₂) neemt gemiddeld per inwoner van Nederland tussen 2016 en 2030 af van 9,5 tot 4.1 maanden. We leven dus gemiddeld 5,4 maanden langer. Uit de voortgangsrapportages blijkt dat dit omgerekend in 2030 een winst betekent van € 3,5 miljard euro per jaar ten opzichte van 2016.
71385	Zalinyan, A. PRO	Vraag: Hoe kijkt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat naar een stelselwijziging rondom het VTH-stelsel om het beter te laten functioneren?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt samen met de decentrale overheden en Omgevingsdienst NL aan de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving op het gebied van milieu (VTH-stelsel). De versterking van het stelsel kent een brede aanpak, via vier sporen: een bestuurlijk spoor, een juridisch spoor en kennisspoor en een

			handhavingsspoor. Daar maken ook het komen tot robuuste omgevingsdiensten en het vergroten van de sturingsmogelijkheden voor het Rijk deel van uit. Voor het Commissiedebat VTH van 5 november as. ontvangt de Kamer een brief hierover.
71386	Zalinyan, A. PRO	Vraag: Er gaat 25 miljoen af bij de ILT, maar er komen nieuwe taken bij. Gaat dit ten koste van andere taken?	Antwoord: De ILT moet als onafhankelijke Rijksinspectie altijd kiezen waar zij haar beschikbare capaciteit op inzet. Dat doet zij informatiegestuurd en risicogericht met als doel het voorkomen van zo veel mogelijk maatschappelijke schade. Uitvoering van nieuwe taken kan alleen bij beschikbaarheid van aanvullende en toereikende middelen. Door taakstelling en andere financiële uitdagingen moet de ILT de komende jaren ook in haar bestaande takenpakket steviger prioriteren.. Daarbij kijkt de ILT naar de maatschappelijke risico's, het nalevingsniveau binnen sectoren en de verwachte bijdrage van toezicht. De ILT probeert haar werk zo slim, efficiënt en effectief mogelijk uit te voeren, maar kan simpelweg niet overal tegelijk zijn en zal in bepaalde domeinen doelmatiger inzet plegen. De concrete uitwerking komt terug in de komende jaarplannen van de ILT.
71387	Zalinyan, A. PRO	Vraag: En hoe verhoudt dit zich tot de forse bezuinigingen op de overheid zelf, gaan er harde klappen vallen bij RWS?	Antwoord: De Rijksoverheid staat voor een flinke bezuiniging op het apparaat. Dat betekent ook voor Rijkswaterstaat dat op capaciteitsbesparingen gerealiseerd moeten worden. Hoe dat er precies uit gaat zien wordt nu zorgvuldig voorbereid. Uiteraard met oog voor waar de inzet het meest noodzakelijk is voor de

			productie. De capaciteit van RWS mag vanzelfsprekend niet het knelpunt zijn bij de realisatie van de opgave en daar gaan we voor zorgen.
71388	Leijen, R. van D66	Vraag: Welk plan hebben de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bij de Tramlijn Rijnenburg?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt in gezamenlijkheid met de regio hard door aan de lopende onderzoeken naar de OV- én autobereikbaarheid van Rijnenburg bij Utrecht, conform de bestaande MIRT-afspraken. Deze onderzoeken worden eind 2027 afgerond om dit vervolgens bestuurlijk te kunnen bespreken. Daarmee onderstreept het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de toezegging uit de prioriteringsbrief van 16 oktober jl. om het nadenken over de structuurversterkende projecten van de toekomst niet stil te laten vallen en te zorgen dat de beslisinformatie op tafel komt.
71389	Leijen, R. van D66	Vraag: Belang van onderhoud, maar heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat ook een visie over hoe de mobiliteit van morgen eruit ziet en welke investeringen daarbij horen?	Antwoord: In de Kamerbrief Prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds van 16 oktober jl. is een aantal sporen uiteengezet voor de opgaven op de langere termijn. Onder meer de mogelijkheden van alternatieve bekostiging en financiering worden in kaart gebracht. Hierover volgt eind dit jaar een plan van aanpak. En in lijn met de Nota Ruimte wordt samen met de medeoverheden en VRO nagedacht over de langetermijnopgaven. De basis hiervoor is de Mobiliteitsvisie en Bereikbaarheid op Peil. Ook wordt gewerkt aan een nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (die de opgaven op de langere termijn in kaart brengt), het Toekomstbeeld OV alsmede het Toekomstperspectief Hoofdwegennet. Voorts starten binnenkort pilots voor autonoom vervoer. Ook speelt de ontwikkeling van

			drones een belangrijke rol bij mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan mogelijkheden bij goederenvervoer of inspecties van infrastructuur. Op korte termijn ontvangt de Tweede Kamer een strategische agenda over de mogelijkheden van drones. Voor het versterken van de specifieke regionale bereikbaarheid is recent de brief over het Routeplan versterken regionale bereikbaarheid verzonden (Kamerstuk 31305, nr. 568).
71390	Leijen, R. van D66	Vraag: Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat toezeggen dat hij de Kamer vóór de kerst informeert over de wijze waarop de rest van het Zuidasdok gefinancierd kan worden?	Antwoord: Het Rijk stelt € 400 miljoen extra beschikbaar om t.b.v. het project Zuidasdok het zuidelijke deel van het tracé (Tunnel Zuid + Knooppunt Amstel) te kunnen realiseren. De ambitie blijft om het gehele Tracébesluit te realiseren. Voor de aanleg van de Tunnel Noord en Amstel Noord zijn we in gesprek met de regio en worden de mogelijkheden verkend voor alternatieve bekostiging in combinatie met alternatieve financiering buiten het Mobiliteitsfonds. Die verkenning wordt komend voorjaar bestuurlijk besproken. Voor het notaoverleg MIRT zal ik de Kamer informeren over de stand van zaken van het gesprek met de regio, wat zeer binnenkort met de regio zal plaatsvinden.
71391	Köse, U. D66	Vraag: Hoe garandeert de minister van Infrastructuur en Waterstaat dat de ILT de capaciteit heeft om handhaving van nieuwe regels voor Schiphol waar te maken?	Antwoord: De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in de HUF-toets aangegeven structureel extra capaciteit nodig te hebben om het gewijzigde LVB Schiphol te kunnen handhaven. Zoals de Kamer per brief is geïnformeerd, zijn de benodigde aanvullende middelen toegekend. Hiermee worden de personele en financiële middelen beschikbaar gesteld die volgens de HUF-toets nodig zijn om het

			toezicht op en de handhaving van het gewijzigde LVB Schiphol op het benodigde niveau uit te voeren. De ILT kan daarmee deze toezicht- en handhavingstaken gaan inrichten.
71392	Köse, U. D66	Vraag: Hoe staat het met het toezicht op cyberveiligheid, weerbaarheid en milieu, nu de taken oplopen en de mensen ontbreken?	Antwoord: De ILT moet als onafhankelijke Rijksinspectie altijd kiezen waar zij op inzet, dat doet zij informatie- en risicogestuurd om zo veel mogelijk maatschappelijke schade te voorkomen. In het ILT jaarplan 2027 geeft de ILT concreet weer op welke onderwerpen zij prioriteert, daarbij is de versterking van het toezicht op cyberveiligheid en -weerbaarheid in de verschillende sectoren er één van. Ook de bescherming van milieu is voor de ILT in 2027 een belangrijk speerpunt, met onder meer bescherming tegen de schadelijke gevolgen van PFAS in relatie tot de waterkwaliteit. Wel zijn er door taakstelling en andere financiële uitdagingen scherpe keuzes nodig en kan de ILT niet alle taken zo intensief uitvoeren als zij zou willen.
71393	Köse, U. D66	Vraag: Is de minister van Infrastructuur en Waterstaat bereid om met de sector en Defensie afnamegaranties te verkennen, zodat de contracten daadwerkelijk worden gesloten? En hoe zorgt de minister van Infrastructuur en Waterstaat dat het SAF-fonds leidt tot productie hier in Nederland? En hoe zorgt hij dat onze ambitie verder gaat dan de Europese bijmengverplichting, die wat ons betreft de bescheiden is?	Antwoord: Er wordt momenteel, in lijn met de eerdere motie Köse [1], verkend welke maatregelen het kabinet kan treffen om de productie en vraag naar eSAF in Nederland op gang te brengen en hoe samenwerking met Defensie hieraan kan bijdragen. De Kamer wordt hierover vóór het commissiedebat verduurzaming luchtvaart van 11 november a.s. geïnformeerd. Het ministerie van Defensie verkent hoe zij als launching customer een bijdrage kan leveren aan initiatieven voor e-SAF-projecten. Het ministerie van Defensie zal de Kamer uiterlijk eind 2026 informeren over de uitkomsten van de verkenning.

In de nationale SAF-roadmap staan acties opgenomen om de afname van SAF te vergroten, bovenop de Europese bijmengverplichting. Het SAF-fonds geeft hier invulling aan: het stimuleert luchtvaartmaatschappijen om vrijwillig méér SAF af te nemen. De overheidsbijdrage aan het SAF-fonds wordt onder de staatssteunbepalingen genotificeerd aan de Europese Commissie om goedkeuring te verkrijgen. Het SAF-fonds richt zich op de stimulering van de vraag en niet op het aanbod. Het kabinet stimuleert de productie van SAF in Nederland onder andere via de subsidieregeling duurzame luchtvaartbrandstoffen (SDL).

[1] Kamerstukken II, 2025-2026, 29665 nr. 623

71394	Köse, U. D66	Vraag: Wanneer maakt de minister van Infrastructuur en Waterstaat eindelijk werk van een wettelijk CO₂-plafond voor de luchtvaart?	Antwoord: In het coalitieakkoord is afgesproken dat de totale CO₂-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. In het commissiedebat Luchtvaart op 8 oktober jl. is toegezegd dat de Kamer voor het commissiedebat Verduurzaming Luchtvaart van 11 november as. geïnformeerd zal worden over de wijze waarop deze afspraak wordt ingevuld.
71395	Prickaertz, E. PVV	Vraag: De autokosten met betrekking tot brandstof, onderhoud, verzekeringen en parkeerkosten stijgen extreem, terwijl eigenaren van elektrische voertuigen worden gematst met 30% korting op de wegenbelasting. Wat betekent dit voor mensen die iedere maand moeten puzzelen om hun	Antwoord: Het kabinet monitort de ontwikkeling van brandstofprijzen en de effecten hiervan. In april van dit jaar heeft het kabinet een pakket maatregelen gepresenteerd om de gevolgen van de hoge energie- en brandstofprijzen op te vangen. Hierin zitten maatregelen die helpen bij het betalen van de energierekening voor mensen met

energierekening te betalen voor mensen die al moeite hebben om te tanken?

een laag inkomen door een noodfonds waar mensen met een laag inkomen en hoge energierekening steun kunnen aanvragen.

Voor burgers is verder de maximale onbelaste reiskostenvergoeding met terugwerkende kracht per 1 januari 2026 verhoogd van € 0,23 naar € 0,25 per kilometer, waarmee voor noodzakelijk woon-werkverkeer een deel van de hogere brandstofkosten kan worden opgevangen. Daarnaast is voor bedrijven de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto's van ondernemers per 1 juli met een half jaar gehalveerd, de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's in dezelfde periode verlaagd naar nihil en is tot slot per 1 september de vrachtwagenheffing met 22% verlaagd voor de rest van het jaar. Daarnaast heeft het kabinet ingezet op een duurzaam alternatief middels een inruilregeling voor lage inkomens die een elektrische auto willen aanschaffen. Verder is op initiatief van de Kamer een goedkoop treinabonnement voor de zomermaanden afgesproken.

Verder is het kabinet voornemens, middels het Belastingplan 2027, om de tijdelijke accijnskorting op benzine en diesel met een jaar te verlengen.

71396 Prickaertz, E.
PVV

Vraag:
Wat gaat de minister van Infrastructuur en Waterstaat doen aan het tekort aan goed uitgeruste rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs in Nederland?

Antwoord:
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ziet dat vrachtwagenchauffeurs vaak geen fatsoenlijke plek hebben om te parkeren en dat dit een urgent probleem is. Om die reden is in het mobiliteitsfonds geld gereserveerd voor het verbeteren van de parkeervoorziening voor vrachtwagens. Het ministerie van

Infrastructuur en Waterstaat denkt concreet aan het uitbreiden van parkeren langs de Rijkswegen en meer parkeerplaatsen bij Truckstops op logistieke knooppunten. Vorige maand nog werd door Rijkswaterstaat de uitbreiding op parkeerplaats Kloosters aan de A58 bij Eindhoven geopend. Naast 26 parkeerplaatsen zijn daar twee oplaadpunten voor trucks in gebruik genomen. In de haven van Rotterdam loopt op dit moment een project dat ongeveer 480 parkeerplaatsen extra op de Maasvlakte gaat opleveren. Daarmee groeit het aantal parkeerplaatsen momenteel.

Het vinden van extra parkeerplaatsen is -mede vanwege gebrek aan ruimte- geen eenvoudige opgave. Voor het einde van dit jaar ontvangt de Kamer van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een brief waarin de verdere plannen worden gepresenteerd om dit probleem effectief aan te pakken.

71397 Prickaertz, E.
PVV **Vraag:**
Wanneer wordt er werk gemaakt van permanente landelijke reisverboden in het OV?

Antwoord:
Het is heel belangrijk dat OV-personeel veilig zijn werk kan doen en dat reizigers veilig van A naar B kunnen reizen. Geweld of aantasting van de lichamelijke integriteit moet passend bestraft worden. Iemand die geweld pleegt tegen personeel of medereizigers wordt natuurlijk in de eerste plaats strafrechtelijk vervolgd voor het gepleegde delict. Het reisverbod komt daarnaast. Het OM bepaalt de maatvoering (wat proportioneel is). Dat is niet aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of ov-bedrijven. Wat een redelijke duur van een reisverbod is, zal per geval verschillen. Daarvoor is door het OM een leidraad opgesteld.

71398	Bikkers, B. VVD	Vraag: Hoe heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat bepaald dat economisch belang van projecten voor 15 punten meetelt in het afwegingskader en dat andere elementen voor 20 punten meetellen?	Antwoord: Bij het commissiedebat Staat van de Infra van 19 maart jl. is de Kamer gevraagd om moties in te dienen met elementen die moeten meewegen in de prioritering. In de Kamerbrief is een toelichting opgenomen hoe we tot de beoordelingscriteria zijn gekomen. De verschillende criteria wegen ongeveer even zwaar mee. Het criterium economische ontwikkeling weegt iets minder zwaar, omdat ook het criterium mobiliteit bijdraagt aan de economische ontwikkeling van Nederland.
71399	Bikkers, B. VVD	Vraag: Hoe gaat de minister van Infrastructuur en Waterstaat ervoor zorgen dat woningbouw en de bijbehorende infrastructuur gelijktijdig worden gerealiseerd en dat voorkomen wordt dat woningen straks wel gebouwd worden zonder deze bijbehorende infrastructuur?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt gezamenlijk met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan woningbouw én de bereikbaarheid van (nieuwe) woningen met het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). Via dit programma is de afgelopen jaren vanuit het Rijk besloten over een forse investering (circa € 10 miljard) in het ontsluiten en bereikbaar maken van (nieuwe) woningen. Met de rijksbijdrage aan infrastructuur zijn gemeenten in staat gesteld om bereikbare woningbouwprojecten voor elkaar te krijgen. Deze investeringen dragen bij aan het realiseren van ongeveer 650.000 woningen. Vanuit het programma zal, net zoals dat bij andere projecten gebeurt, worden gestimuleerd dat vaart wordt gemaakt. Zoals in de Kamerbrief van 16 oktober jl. over de prioritering is opgenomen, behoort het ook tot de mogelijkheden dat tot andere vormen van ontsluiting besloten wordt als die - binnen de budgettaire afspraken- sneller gerealiseerd kunnen

worden. Voor nieuwe grootschalige woningbouwlocaties is – in samenspraak met de minister van VRO – afgesproken dat wordt ingezet op plekken waar op de bestaande infrastructuur nog ruimte is. Over de voortgang van de realisatie van de woningen en de infrastructuur ontvangt de Kamer jaarlijks een rapportage. De derde voortgangsrapportage WoMo ontvangt de Kamer in november met de MIRT-brief.

71400 Bidders, B.
VVD

Vraag:
Over de middelen voor verkeersveiligheid: hiermee pakken we een aantal rijks N-wegen aan en er is geld gereserveerd voor de nieuwe impuls verkeersveiligheid. Hoe gaat de minister van Infrastructuur en Waterstaat hier invulling aan geven?

Antwoord:
Binnen de prioritering blijft het budget behouden voor onder andere de verkeersveiligheidsaanpak op Rijks-N-wegen, waaronder de N36 en N50. Er is hierbij geen sprake van overblijvende middelen. Naar aanleiding van de motie van de leden Stoffer en Van der Plas c.s. is eerder € 40 miljoen euro extra gereserveerd voor de N50 Kampen-Ramspol, omdat het eerder beschikbaar gestelde budget ontoereikend bleek voor het realiseren van rijrichtingscheiding. Daarnaast is er binnen de prioritering € 60 miljoen voor de investeringsimpuls gereserveerd. De gereserveerde middelen zijn onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring en verwerking bij de Voorjaarsnota. Ook ontvangt de Kamer binnenkort de brief over de aangescherpte aanpak verkeersveiligheid, waarin concrete doelen en maatregelen worden gepresenteerd voor verkeersveiligheid. Hierbij wordt de nieuwe impuls van €60 miljoen betrokken.

71401	Bikkers, B. VVD	Vraag: Hoe staat het met de groei naar 125 flex flitspalen en waar mogelijk dit uit te breiden?	Antwoord: Het vraagstuk flexflitsers valt onder de beleidsverantwoordelijkheid van onze collega van Justitie en Veiligheid. Na afstemming met Justitie en Veiligheid kan het volgende meegegeven worden. De aanbesteding voor de uitbreiding naar 125 flexflitsers loopt. Het OM is momenteel druk met de uitrol van de lopende uitbreiding van de verschillende geautomatiseerde handhavingsmiddelen (flexflitsers, focusflitsers en vaste flitspalen). Er blijft verder geen geld over. Wel komen we binnenkort met een aangescherpte aanpak verkeersveiligheid, ook mede namens de minister van JenV. Daarin worden ook verschillende maatregelen om de handhaving verder te versterken aangekondigd.
71402	Bikkers, B. VVD	Vraag: Hoe vordert de minister van Infrastructuur en Waterstaat met het dwarszitten van de fatbike? Lukt het om komend jaar die helmplicht in te voeren? Wordt er voortvarend gewerkt aan de nieuwe voertuigcategorie?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat streeft ernaar voor het eind van dit jaar het vervolg op de Aanpak Fatbikes te presenteren. In deze Kamerbrief gaan we in op alle drie de aspecten van het regeerakkoord, het categoriseren van de fatbike, het invoeren van de leeftijdsgebonden helmplicht en het uitbreiden van de mogelijkheden voor gemeenten om fatbikevrije-zones in te voeren. Het streven is om de leeftijdsgebonden hemplicht in te voeren op 1 september 2027.
71403	Bikkers, B. VVD	Vraag: Hoe vorderen de gesprekken met Defensie en andere departementen om te komen tot een infrastructuur die	Antwoord: Gedurende de herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds is met verschillende departementen gesproken en verkend of andere

zowel militair transport als civiel verkeer en goederenvervoer ondersteunt?

departementen kunnen bijdragen aan de instandhouding en aanleg van infrastructuur. Gezamenlijk met het ministerie van Defensie wordt zorgvuldig in beeld gebracht welke maatregelen passend zijn voor de militaire gereedheid/dual-use en wat de budgettaire effecten van mogelijke maatregelen zijn. Deze gesprekken worden de komende tijd afgerond.

71404 Bidders, B.
VVD

Vraag:
Verwacht de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat komend jaar resultaten op de (Europese) restricties voor PFAS?

Antwoord:
Alle PFAS zijn zeer persistent (forever chemical). Met verdere belasting van PFAS nemen risico's voor gezondheid van de mens toe. Dus de kraan moet dicht. Eind december zal het Europees Agentschap voor Chemische Stoffen (ECHA) het definitieve advies bij de Commissie indienen. Medio 2027 wordt vanuit de Europese Commissie een ambitieus restrictievoorstel voor verdere besluitvorming verwacht. Daarnaast is Nederland met een aantal andere lidstaten bezig met een non-paper om de Commissie aan te sporen tot dat ambitieuze voorstel. Dat staat gepland voor eind dit jaar.

71405 Bidders, B.
VVD

Vraag:
Welke innovaties ziet de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de komende tijd vliegen en gaat zij aanjagen, zodat we staalslakken op een veilige manier kunnen toepassen als secundaire grondstof?

Antwoord:
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een besluit om staalslak te verbieden tenzij de toepasser over een vergunning beschikt en de staalslak op verantwoorde wijze kan worden toegepast. In dat kader zijn ook innovaties van belang om perspectief te hebben op toekomstige toepassingen van staalslak. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is pasgeleden in het Verenigd Koninkrijk geweest en heeft daar

gezien dat staalslak wordt toegepast in asfalt. Zij heeft ook een bezoek gebracht aan Phoenix Metals, een start-up die metalen terugwint uit staalslak.

Andere mogelijkheden voor het gebruik van staalslak zijn industrieel wassen, verwerking in beton en de mogelijkheid om staalslak te benutten voor CO₂ opslag.

Samen met de minister van Klimaat en Groene Groei wordt gewerkt aan een innovatieagenda. De komende tijd wordt geïnventariseerd welke innovaties er nog meer bestaan en wat de technische haalbaarheid en de precieze impact van de genoemde innovaties is op milieu en gezondheid.

71406 Bidders, B.
VVD

Vraag:
Kan het kabinet aangeven hoe externe bekostigingen en financiering kunnen helpen bij investeringen in infrastructuur? Wanneer verwacht de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn rapport hierover aan de Kamer te kunnen sturen?

Antwoord:

Er wordt met een open blik gekeken naar mogelijkheden voor alternatieve bekostiging en financiering. Bij de MIRT-brief die volgt op de BO's MIRT wordt een eerste beschouwing naar verschillende vormen van alternatieve bekostiging verzonden. Voor het einde van dit jaar wordt een plan van aanpak opgesteld voor een vervolg hierop. Naar verwachting kan in de eerste helft van 2027 een uitgebreider onderzoeksvoorstel met de Kamer worden gedeeld.

71407 Schutz, B.
VVD

Vraag:
Ten eerste heeft ProRail de KPI voor door derden veroorzaakte incidenten al langer niet op orde. Recent leidde onderbezetting bij de verkeersleiding, door een

Antwoord:

Het is natuurlijk bijzonder vervelend dat treinreizigers op 16 oktober hinder ondervonden door capaciteitsproblemen bij de treinverkeersleiding. Het tekort aan verkeersleiders op die specifieke dag kwam door een opeenstapeling van factoren,

drukbezocht afscheidsfeest, tot uitval van een deel van de dienstregeling.

Ten tweede is doelmatigheid van belang. Volgens het Dagblad van het Noorden zou vervangend busvervoer voor NS een verdienmodel zijn, terwijl bussen langdurig stilstaan. Hoe verhoudt dit zich tot de betaalbaarheid van het spoor, zeker nu treinkaartjes opnieuw 5% duurder worden?

Ten derde, in hoeverre kan marktwerking, in lijn met het regeerakkoord en het vierde spoorwegpakket, inefficiënties in het huidige spoorstelsel wegnemen? Wat is de reactie van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op deze drie punten?

waaronder de vakantieperiode, ziekte en afwezigheid i.v.m. een afscheidsbijeenkomst. Het is belangrijk dat er alles aan wordt gedaan om dergelijke situaties te voorkomen. Dat is met ProRail besproken.

De wijze waarop NS het vervangend busvervoer organiseert, heeft geen invloed op de prijs van het treinkaartje. De jaarlijkse tariefstijging bij NS wordt bepaald door de afspraken die daarover in de hoofdrailnetconcessie zijn vastgelegd, en is met name gerelateerd aan inflatie. Het is dus niet zo dat de prijs van de treinkaartjes (extra) mag stijgen omdat NS meer kosten maakt voor vervangend busvervoer. Het lid Schutz (VVD) heeft recent ook schriftelijke vragen over dit onderwerp gesteld. In de beantwoording van deze vragen, die de Kamer binnenkort zal ontvangen, zal nader op dit thema worden ingegaan.

De VVD vraagt om een reactie om in lijn met het regeerakkoord en het vierde spoorwegpakket te analyseren of met marktwerking de inefficiënties uit het huidige spoor kunnen worden gehaald. De betaalbaarheid is een belangrijk publiek belang bij het besluit voor de toekomstige marktordening van het spoor na 2033. Het betreft zowel de betaalbaarheid voor de reiziger als voor de belastingbetaler. De Kamer ontvangt binnenkort een brief waarin toegelicht wordt welke opgaven, kaders en publieke belangen hierbij meegewogen worden. Ook wordt onderzocht wat de concurrentie-effecten en potentiële efficiencywinsten van marktwerking kunnen zijn, naast de effecten van marktwerking voor onder andere reizigers, logistiek, sturing en coördinatie. Ook deze bevindingen ontvangt de Kamer.

71408	Goudzwaard, M. Ja21	Vraag: Eind augustus kwam de Volkskrant met de reconstructie van de grootste onderhoudsopgave ooit. Waarom greep volgens de minister van Infrastructuur en Waterstaat Rijkswaterstaat niet tijdig in?	Antwoord: Rijkswaterstaat werkt continu aan het veilig en beschikbaar houden van de infrastructuur en heeft de noodzaak om tijdig te anticiperen onderkend, onder meer in het rapport uit 2011 over de natte kunstwerken die Rijkswaterstaat in beheer heeft. Dit beeld was niet nieuw. De toenmalig minister van Infrastructuur en Waterstaat kondigde in 2005 al aan nadruk te gaan leggen op een inhaalslag als het gaat om onderhoud van de infrastructuur. Daarbij werd aangegeven dat Nederland zou moeten wennen aan onderhoud en de daarmee gepaard gaande hinder. De naam van de bijbehorende begroting was ‘houwen voor bouwen’. Met andere woorden, de noodzaak voor het doen van onderhoud werd al vroegtijdig onderkend. RWS heeft de instandhoudingsopgave steeds concreter uitgewerkt en geagendeerd. Ook is het inzicht in de staat van de infrastructuur de afgelopen jaren verder verbeterd. Sinds 2021 wordt de Kamer hierover via de jaarlijkse Staat van de Infrastructuur in detail geïnformeerd. Tegelijkertijd zien we dat de opgave zich sneller en omvangrijker ontwikkelt dan eerder werd voorzien. Veel infrastructuur bereikt nu daadwerkelijk het einde van de technische levensduur. Daarnaast worden de netwerken steeds intensiever gebruikt en zwaarder belast, waardoor onderdelen sneller slijten en storingen vaker kunnen optreden. De combinatie van veroudering, intensiever gebruik, zwaardere belasting, beter inzicht,
-------	---------------------------	---	--

kostenstijgingen en uitgesteld onderhoud maakt dat de omvang van de vervangingsopgave in de tijd toeneemt. Conform de verwachting wordt dat nu nadrukkelijk zichtbaar, waarbij herhaaldelijk is aangegeven dat aanvullende middelen noodzakelijk zijn om de opgave aan te kunnen.

71409 Goudzwaard, **Vraag:**
M. **Welke tekortkomingen ziet de minister van**
Ja21 **Infrastructuur en Waterstaat bij onderhoud en**
 vervanging en wat gaat hij doen om dit te verhelpen?

Antwoord:
Door een groeiende economie en bevolking wordt onze infrastructuur intensiever gebruikt en zwaarder belast dan waar voor het ontworpen is. De verandering van het klimaat speelt daarbij - vooral in het waterdomein - nadrukkelijk een rol. Veel van die infrastructuur is gebouwd in de jaren '50, '60 en '70 van de vorige eeuw en nadert deze nu einde van de levensduur.

Door de groeiende vervangingsbehoefte is de instandhoudingsopgave de afgelopen jaren bovendien steeds concreter uitgewerkt en geagendeerd. Ook is het inzicht in de staat van de infrastructuur verder verbeterd. Daarbij blijkt dat de opgave zich sneller en omvangrijker ontwikkelt dan eerder werd voorzien. Veel infrastructuur bereikt nu daadwerkelijk een leeftijd waarop grootschalige vervanging en renovatie noodzakelijk worden. Daarnaast worden wegen, bruggen, sluizen, keringen en andere objecten aanzienlijk intensiever gebruikt en zwaarder belast dan destijds bij het ontwerp werd voorzien. Hierdoor groeit de vervangings- en renovatieopgave in omvang en complexiteit sneller dan eerder werd verwacht.

Door de inval in Oekraïne en door de blokkade van de Straat van

Hormuz stijgen de prijzen van onder meer materiaal en brandstof. En daarmee ook de omvang van instandhoudingsopgave in materiële en financiële zin. Afgezet tegen de totale overheidsinvesteringen in de vervoersinfrastructuur heeft dat de afgelopen jaren tot keuzes geleid. Daarbij zijn in verschillende perioden, binnen de beschikbare budgettaire ruimte, politieke en financiële afwegingen gemaakt tussen instandhouding, nieuwe investeringen en andere maatschappelijke opgaven.

Dit neemt niet weg dat de aanpak voor instandhouding de afgelopen jaren al veel is geïntensiveerd om de groeiende opgave het hoofd te bieden. Zo is vanuit het kabinet Rutte IV structureel extra geld vrijgemaakt, heeft Rijkswaterstaat meer verantwoordelijkheid gekregen om het werk slim te kunnen organiseren en is capaciteit van aanleg naar instandhouding geschoven. Hiermee is de productie op instandhouding verhoogd van circa € 2 miljard in 2023 naar ruim € 3 miljard in 2025. De Tweede Kamer is geïnformeerd over de aanpak in de brieven over het Basiskwaliteit Rijkswaterstaat van maart 2023, de productieverhoging RWS van juni 2024 en de Staat van de Infrastructuur 2024 en 2025 en het Meerjarenplan Instandhouding RWS van juli 2025.

Dit kabinet stelt daarbovenop nu € 18 miljard extra beschikbaar voor de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur. Daarmee kunnen we de basiskwaliteitsniveaus van de netwerken voor acht jaar borgen en pakken we de vernieuwingsprojecten op waar in deze kabinetsperiode een besluit voor nodig is.

71410	Goudzwaard, M. Ja21	Vraag: Hoe zorgt de minister van Infrastructuur en Waterstaat ervoor dat Schiphol van deze enorme wereldwijde groei van de luchtvaart kan profiteren en Nederland zijn positie als internationale luchtvaarthub-positie behoudt?	Antwoord: Schiphol en de zeer goede verbondenheid die de hubfunctie met zich meebrengt vormen een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie. Het kabinet koestert deze bijzondere positie en wil deze behouden. In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) van Schiphol is onder voorwaarden groeiperspectief van aantallen vliegtuigbewegingen opgenomen. De concurrentiepositie van de luchthaven wordt naast aantallen vliegtuigbewegingen ook versterkt door de groei van het aantal passagiers binnen de bestaande capaciteit te faciliteren. Schiphol heeft daartoe een Masterplan gepresenteerd. Schiphol wil met het Masterplan en de beoogde investeringen een kwaliteitsimpuls voor de luchthaven realiseren en bijvoorbeeld de capaciteit voor grotere vliegtuigen met meer passagiers uitbreiden. Verder heeft het kabinet het voornemen om Lelystad Airport te openen voor handelsverkeer en investeert het in verduurzaming van de luchtvaart. Zo kan de Nederlandse luchtvaart naar de toekomst toe concurrerend blijven en profiteren van de groei van de luchtvaart.
71411	Boelsma- Hoekstra, L. CDA	Vraag: Hoe gaat de minister van Infrastructuur en Waterstaat samen met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening de ontsluiting regelen voor toekomstige woningbouwontwikkelingen?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gezamenlijk aan woningbouw én de bereikbaarheid van (nieuwe) woningen met het programma Woningbouw en Mobiliteit

(WoMo). Via dit programma is de afgelopen jaren vanuit het Rijk besloten over een forse investering (van circa € 10 miljard) in het ontsluiten en bereikbaar maken van circa 650.000 woningen t/m 2034. Met de middelen voor Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) – als onderdeel van deze € 10 miljard - wordt ook geïnvesteerd in delen van Nederland waar juist woningen worden toegevoegd door middel van straten en wijken erbij. Met de rijksbijdrage aan infrastructuur zijn gemeenten in staat gesteld om (bereikbare) woningbouwprojecten voor elkaar te krijgen die anders niet gerealiseerd zouden kunnen worden. In de prioritering zijn deze WoMo gelden ontzien. Daarnaast heeft het kabinet € 355 miljoen extra beschikbaar gesteld voor vier locaties waar sprake is van straatjes en wijken erbij. Vanwege de financiële situatie op het Mobiliteitsfonds is in de zoektocht naar nieuwe grootschalige woningbouwgebieden door het kabinet gekeken naar locaties waar geen aanvullende infrastructuur investeringen nodig zijn vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

71412 Boelsma-
Hoekstra, L.
CDA

Vraag:
Hoe richten we de begroting zo in dat onze wegen, bruggen en spoor voor de lange termijn veilig zijn en er een perspectief is voor nieuwe projecten?

Antwoord:
Het is niet zozeer de vraag hoe we de begroting inrichten, maar hoe we het beschikbare budget zo alloceren dat we ervoor zorgen dat onze infrastructuur op lange termijn veilig is én er weer perspectief ontstaat voor nieuwe projecten. De eerste stap hebben we met de herprioritering gezet, maar zoals terecht wordt geconstateerd, vormt dit geen punt maar een komma. Het standpunt dat instandhouding voorop staat in de allocatie staat met de herprioritering in elk geval stevig. In Kamerbrief

Prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds van 16 oktober jl. is een aantal sporen uiteengezet voor het perspectief op de langere termijn. Er wordt een interdepartementaal beleidsonderzoek gestart om het handelingsperspectief voor de instandhoudingsopgave na 2034 in kaart te brengen. Daarnaast worden de mogelijkheden van alternatieve bekostiging en financiering in kaart gebracht. Hierover volgt eind dit jaar een plan van aanpak. En in lijn met de Nota Ruimte wordt samen met de medeoverheden en VRO ook nagedacht over de langetermijnopgaven. Tot slot wordt de Kamer met de MIRT-brief die na de BO's MIRT wordt verzonden nader geïnformeerd over de contouren van de herziening van het MIRT.

71413 Boelsma-
Hoekstra, L.
CDA

Vraag:
Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat het
tijdspad schetsen voor Kornwerderzand en Ameland in
een brief?

Antwoord:

In de brief over de prioritering van 16 oktober jl. hebben we aangegeven dat de onderliggende opgaven niet weg zijn. Voor een aantal verkenningen hebben we gezegd dat de verkenning wordt afgemaakt. Specifiek voor de MIRT-verkenning Ameland wordt het rapport naar verwachting eind 2027 opgeleverd. We blijven met Ameland in gesprek en daarbij zullen wij er ook altijd voor zorgen dat Ameland goed bereikbaar blijft.

Voor wat betreft Kornwerderzand is afgesproken dat we de huidige bruggen in de Afsluitdijk gaan vervangen met basculebruggen. Dit betekent dat dit onderdeel toekomstvast wordt uitgevoerd. Hiervoor reserveren we € 150 miljoen extra. Rijk en regio zullen samen onderzoek doen naar technisch werkbare oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, de

			verziltingsopgave, morfologische ontwikkelingen van de Waddenzee en de stikstof-opgave. Voor het einde van het jaar zullen we bovenstaande voor beide projecten in een brief nader toelichten.
71414	Boelsma-Hoekstra, L. CDA	Vraag: Wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de toegezegde verkenning naar alternatieve financiering ook bezien welke mogelijkheden er zijn voor de ruimte voor afschrijvingen over de gebruiksduur?	Antwoord: Ja, er wordt met een open blik gekeken naar mogelijkheden van alternatieve bekostiging en financiering. In de Kamerbrief Prioritering en perspectief van 16 oktober jl. is aangegeven dat we de mogelijkheden van alternatieve bekostiging en financiering gaan we komende periode verder uitwerken. Daarbij zal ook worden gekeken naar de mogelijkheden en aandachtspunten bij het spreiden van de uitgaven over een langere periode.
71415	Boelsma-Hoekstra, L. CDA	Vraag: De minister heeft toegezegd dat hier samengewerkt kan worden aan de Grote Kolksluis in Zwartsluis. Wat gaat de minister van Infrastructuur en Waterstaat om dit weer vlot te trekken?	Antwoord: Zoals voor de zomer afgesproken is de Gemeente Zwartsluis een gebiedsproces gestart om met Rijkswaterstaat, het waterschap, de provincie en bewoners van Zwartsluis een dialoog aan te gaan over de toekomst van de Grote Kolksluis. Op verzoek van de inwoners van Zwartsluis en de gemeente Zwartewaterland heeft Rijkswaterstaat verder onderzocht of het mogelijk is om de sluis te openen. Dit bleek onder normale zomerse omstandigheden mogelijk. Vanaf 10 juli jl. zijn de Oostdeuren van de sluis geopend, zodat boten de sluis kunnen invaren, afmeren en weer terugvaren. De westelijke deuren blijven gesloten. Met inachtneming van de verschillende belangen en verantwoordelijkheden van alle partijen, verlopen de contacten

			met de gemeente goed. Rijkswaterstaat heeft een extra contactpersoon beschikbaar gesteld om de gesprekken over de toekomst van de Grote Kolksluis te voeren.
71416	Boelsma-Hoekstra, L. CDA	Vraag: Zou de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor de voorjaarsbehandeling kunnen uitwerken hoe een regionaal perspectiefpot voor het onderliggend wegennet, vergelijkbaar met het perspectiefpad uit de tijd van minister Harbers, eruit zou kunnen zien?	Antwoord: Ja, we kunnen in kaart brengen of en hoe een regionale perspectiefpot voor het onderliggend wegennet meerwaarde kan bieden.
71417	Zwinkels, J. CDA	Vraag: Vanaf 2028 wordt op de begroting 12 miljoen euro uitgetrokken voor weerbaarheid van de luchtbeveiliging, dit budget is vooral gericht op het weren van drones. Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat toelichten in hoeverre met dit budget ook andere kwetsbaarheden aangepakt kunnen worden? Het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) loopt dit jaar af, is het niet verstandig om dit voort te zetten en te verbreden tot een integrale aanpak met concrete maatregelen richting 2030? Is de minister van Infrastructuur en Waterstaat bereid om hierover met de luchtvaartsector en de luchthavens in gesprek te gaan, om samen te bepalen wat er mogelijk en nodig is om de weerbaarheid en veiligheid van de luchtvaart te versterken en daarbij nadrukkelijk ook te bespreken welke financiële middelen	Antwoord: De genoemde € 12 miljoen valt onder de begrotingsverantwoordelijkheid van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Dit budget is bestemd voor de bestrijding van ongeautoriseerde drones. Het Nationaal Actieplan Luchtvaartveiligheid (NALV), bekostigd vanuit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt vastgesteld voor een periode van vier jaar. Het proces van monitoring en verbetering van de luchtvaartveiligheid loopt continu door. Het NALV loopt dus niet dit jaar af. In 2027 wordt het nieuwe NALV aan de Tweede Kamer gestuurd, deze zal vooraf worden afgestemd met de sector. De Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang van het NALV. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat lopen

daarvoor nodig zijn?

diverse trajecten om de algehele weerbaarheid van de luchtvaartsector te vergroten. Daarin worden ook andere kwetsbaarheden aangepakt, waaronder cybersecurity, vitale infrastructuur en civiel militaire samenwerking.

Het kabinet is zeker bereid om met de sector in gesprek te gaan en dit soort gesprekken wordt ook al gevoerd. In gezamenlijkheid wordt bekeken wat er nodig is om de weerbaarheid en veiligheid van de luchtvaart te vergroten.

71418 Zwinkels, J.
CDA

Vraag:
Hoe worden werkgevers gestimuleerd en ondersteund om vliegreizen (en dus uitstoot) te beperken zonder onnodige administratieve lasten te veroorzaken, bijvoorbeeld met afspraken, sectorale reductiedoelen en vrijwillige convenanten? Welke opties ziet de minister van Infrastructuur en Waterstaat hiervoor?

Antwoord:
De Coalitie Anders Reizen is een goed voorbeeld en initiatief. Dit is een coalitie van ruim 70 grote organisaties uit het Nederlandse bedrijfsleven met een vertegenwoordiging van ruim 550.000 medewerkers. De gemeenschappelijke ambitie van de Coalitie Anders Reizen is de CO₂-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 ten opzichte van 2016. Hieronder vallen ook bijvoorbeeld afspraken over het reizen met de trein in plaats van het vliegtuig op korte afstanden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt deel aan dit initiatief als werkgever en draagt ook bij als kennispartner.

71419 Zwinkels, J.
CDA

Vraag:
Is de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bereid om op een zo kort mogelijke termijn in overleg met gemeenten en provincies te gaan om een gerichte nationale aanpak voor de luchtkwaliteit op te starten?

Antwoord:
Het kabinet is in gesprek met medeoverheden om een gerichte aanpak vorm te geven. Samen bekijken we wat nodig is om te voldoen aan de nieuwe richtlijn. Onderdeel hiervan is ook een mogelijk pakket van maatregelen, waarvan het effect en de kosten worden doorgerekend. Op deze manier wordt duidelijk wat ons samen te doen staat en welke samenwerkingsvorm hier

			het beste bij past. Zoals toegezegd wordt de route voor de richtlijn luchtkwaliteit in november per brief gedeeld met de Tweede Kamer. In overleg met de medeoverheden krijgt de aanpak begin 2027 nader vorm en wordt de Kamer opnieuw geïnformeerd.
71420	Zwinkels, J. CDA	Vraag: Wij krijgen signalen dat enkele subsidieregelingen, waaronder de STour en de AanZET regeling, erg populair zijn onder bedrijven. Zou de minister van Infrastructuur en Waterstaat willen toezeggen dat hij richting de najaarsnota wil onderzoeken hoe we deze beweging bij ondernemers nog meer kunnen ondersteunen? Is daar nog financiële ruimte voor, ook na de beoordeling van reeds ingediende aanvragen? Kan daarnaast een groter aandeel van de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing hiervoor aangewend worden, bijvoorbeeld 50% in plaats van nu 35,7%?	Antwoord: Het klopt dat de tweede openstelling van AanZET eind september is overschreden. Er was € 119,2 miljoen beschikbaar. Er is in drie dagen tijd voor € 133,6 miljoen aangevraagd. Onderzocht zal worden in hoeverre het budget dit jaar nog kan worden opgehoogd, om aanvragers die nu zijn uitgeloot alsnog subsidie te kunnen toekennen. Daarnaast zal AanZET in de komende jaren ook weer worden opengesteld. Het budget neemt daarbij per jaar toe om in de pas te lopen met de verwachte vraag uit de markt. In het Meerjarenprogramma Terugsluis is van 2027 tot en met 2030 € 1,1 miljard gereserveerd voor AanZET.
71421	Zwinkels, J. CDA	Vraag: Schoon en emissieloos bouwen: Kan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat toezeggen dat signalen en verbeteringen die in de praktijk worden meegegeven ook daadwerkelijk kunnen worden verwerkt in de verdere uitvoering?	Antwoord: Het ministerie is en blijft in gesprek met de sector over hoe we de aanpak rondom schoon en emissieloos bouwen kunnen blijven verbeteren. Suggesties over verbeteringen nemen we daarin altijd in overweging. Dit doen wij onder meer bij het vormgeven van subsidieregelingen. Dat is ook de kracht van onze aanpak. Dit doen wij o.a. via het Sectoroverleg en de Taskforce Schoon en Emissieloos Bouwen, waarin we samen met de sector en

			medeoverheden de voortgang van de aanpak bespreken en bezien waar we de aanpak kunnen verbeteren. Zo is de Uitvoeringsagenda 2026/2027 in samenwerking met deze partijen opgesteld en ook met de Kamer gedeeld.
71422	Zwinkels, J. CDA	Vraag: In lijn met onze eerdere aangenomen motie is mijn vraag, is de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bereid om dit najaar de gesprekken met de lease sector te intensiveren, zodat het echt een succes wordt dat mensen aan de gang kunnen met social lease?	Antwoord: Ja, het ministerie is hierover inderdaad in gesprek met de leasesector, in lijn met de aangenomen motie. Hierover wordt de Kamer later geïnformeerd.
71423	Duijvenvoorde, P. van FvD	Vraag: Is de minister van Infrastructuur en Waterstaat bereid om, net zoals hij bij de Merwedeburg heeft gedaan, alle grote IenW-projecten structureel en zeer kritisch door te lichten op disproportionele veiligheids- en voorzorgsmaatregelen? Is hij daarna bereid de Kamer over deze resultaten te informeren?	Antwoord: Het is inderdaad de ambitie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om te sturen op basisfunctionaliteit en het terugdringen van regels die projecten onnodig vertragen en duurder maken. Hiertoe wordt op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Afdeling Deregulering Infra en Efficiënte Uitvoering (ADIEU) opgericht, zoals ook aangekondigd in de Kamerbrief prioritering van 16 oktober jl. Het kritisch kijken naar (onder andere) disproportionele veiligheids- en voorzorgsmaatregelen valt binnen de taakopdracht van deze afdeling. In het voorjaar van 2027 verwachten wij uw Kamer te kunnen informeren over deze acties.

71424	Duijvenvoorde, P. van FvD	Vraag: Tanken, laden en de winkel zullen in de toekomst afzonderlijk worden geveild. Beseft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dat hij met dit nieuwe systeem het verdienmodel van ondernemers en familiebedrijven op verzorgingsplaatsen in gevaar brengt, waardoor zelfs hun voortbestaan kan worden bedreigd?	Antwoord: Het voornemen is inderdaad om de verschillende voorzieningen, in losse kavels te veilen. Nu worden alleen tankstations geveild, straks ook laadvoorzieningen en shops. Juist het verdelen in losse kavels, zorgt voor lage toetredingsdrempels. Het staat ondernemers vrij om op meerdere locaties te bieden, of juist niet. Wanneer gekozen zou worden voor één gezamenlijke vergunning, worden partijen gedwongen om op alle voorzieningen te bieden of verplicht samen te werken met andere partijen. Juist ook voor kleine ondernemers is het aantrekkelijk(er) om mee te doen aan de veiling. Zo krijgen ondernemers met verschillende verdienmodellen, de kans om te ondernemen op verzorgingsplaatsen. Een partij die alleen een gemakswinkel wil aanbieden kan dit doen. En een partij die alleen laadpalen wil bieden wordt ook niet gedwongen om tanken aan te bieden.
71425	Duijvenvoorde, P. van FvD	Vraag: Waarom kiest de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor een systeem waarin ondernemers tegen elkaar moeten opbieden ten gunste van de staat, met hogere brandstofprijzen als gevolg, in plaats van een systeem waarin de beste prijs en kwaliteit voor de automobilist centraal staat?	Antwoord: De wet Voorziening Verzorgingsplaatsen zorgt voor lage toetredingsdrempels en meer concurrentie. Bijvoorbeeld door de introductie van het gebiedscriterium, dat ook bestaat bij tankstations. Hierdoor kan eenzelfde partij niet op twee opeenvolgende verzorgingsplaatsen dezelfde voorziening aanbieden. Ook het beginsel dat de kavels voor tanken, laden en shop apart worden geveild leidt tot lagere toetredingsdrempels.

Dat alles betekent dat er meerdere partijen laden en shops aan zullen bieden langs het hoofdwegennet. Meer concurrentie heeft logischerwijs een positief effect op de prijs.

Overigens worden veilingopbrengsten deels ingezet voor het verbeteren van verzorgingsplaatsen, met een veilige inrichting en meer parkeerplekken. Zo komen de opbrengsten ook ten goede aan de weggebruiker.

71426 Abassi el, I
DENK

Vraag:
De gewone auto voor de gewone Nederlander lijkt in de begroting niet te worden gemonitord en afzonderlijk meegenomen te worden als een mobiliteitsdoel. Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat uitleggen waarom niet?

Antwoord:
Na de stijging van de brandstofprijzen heeft het kabinet in april een maatregelenpakket gepresenteerd om de gevolgen van de hoge energie- en brandstofprijzen op te vangen. Daarnaast monitort het kabinet de ontwikkeling van brandstofprijzen en de effecten hiervan.
Met deze maatregelen worden burgers geholpen om de mobiliteitskosten te verlagen. Zo heeft het kabinet ingezet op een duurzaam alternatief middels een inruilregeling voor lage inkomens die een elektrische auto willen aanschaffen. Verder is op initiatief van de Kamer een goedkoop treinabonnement voor de zomermaanden afgesproken. Ook is de maximale onbelaste reiskostenvergoeding met terugwerkende kracht per 1 januari 2026 verhoogd van € 0,23 naar € 0,25 per kilometer, waarmee voor noodzakelijk woon-werkverkeer een deel van de hogere brandstofkosten kan worden opgevangen. Verder is het kabinet voornemens, door het Belastingplan 2027, om de tijdelijke accijnskorting op benzine en diesel met een jaar te verlengen. Dit

alles gaat grotendeels over de gewone auto voor de gewone man.

71427 Abassi el, I
DENK **Vraag:**
Waarom nemen we geen voorbeeld aan andere landen en treft Nederland geen maatregelen om de benzineprijzen aan de pomp te reguleren?

Antwoord:
In de Kamerbrief Acties Weerbaarheid Energieschok [1] is een inventarisatie opgenomen van maatregelen die eventueel kunnen worden overwogen om de brandstofprijs te verlagen. Het gaat hierbij om het verlagen van de brandstofaccijnzen, het vergroten van prijstransparantie bij tankstations en het invoeren van een maximumprijs voor brandstof. Het kabinet zet in op het verlagen van de brandstofaccijnzen omdat de laatste twee maatregelen allebei ingrijpen op de opslag van tankstations. Een maximumprijs kan er daarnaast voor zorgen dat de snelle stijgingen in de groothandelsprijs (de prijs na raffinage) door tankstations vertraagd mag worden doorgerekend in de retailprijs. Dit gaat ten koste van de marge van tankstations en kan ertoe leiden dat brandstof met verlies moet worden verkocht. In de Kamerbrief Acties Weerbaarheid Energieschok wordt uitgebreider in gegaan op de voor- en nadelen van deze beleidsopties.

[1] Kamerstuk 36933, nr. 1

71428 Abassi el, I
DENK **Vraag:**
Waarom treft Nederland geen maatregelen voor de betaalbaarheid van de elektrische auto waar mensen met lage inkomen iets aan kunnen hebben?

Antwoord:
Er wordt momenteel gewerkt aan een inkomensafhankelijke inruilregeling waar bij de demontage van een oudere fossiele auto éénmalig een uitkering verleend wordt voor aankoop van een tweedehands elektrisch voertuig. Deze eenmalige uitkering kan ook door de aanvrager ingezet worden als een

			maandelijkse korting op het leasebedrag van een tweedehands elektrisch voertuig.
71429	Abassi el, I DENK	Vraag: Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat uitleggen hoe de prijsstijging in het OV in 2027 zich verhoudt tot zijn aankondiging in de begroting dat in datzelfde jaar, mede gelet op het betaalbaarheidsonderzoek, de eerste stappen zullen worden gezet naar een betaalbaar OV?	Antwoord: De prijsstijgingen in het openbaar vervoer zijn het gevolg van normale indexatie, die nodig is om de voorzieningen op peil te houden. Net als in andere sectoren stijgen de tarieven in het openbaar ieder jaar als gevolg van inflatie. Het kabinet heeft een reactie gegeven op het betaalbaarheidsonderzoek waarin een Rijksvisie op het openbaar vervoer wordt aangekondigd. Daarin zal worden gekeken naar stabiliteit van geldstromen en een betaalbaarder ov voor de reiziger. In de tussentijd wordt daartoe ingezet op concrete initiatieven; publieke mobiliteit, autonoom vervoer en evaluatie van het Nederland Dalvrij treinticket om ook zo voor de reiziger het ov betaalbaar te houden.
71430	Abassi el, I DENK	Vraag: Hoe gaat het ministerie zorgen dat het OV daadwerkelijk goedkoper wordt voor de mensen die het nodig hebben?	Antwoord: Afgelopen zomer heeft voor het eerst een Nederland Dal Vrij Trein gefunctioneerd. Dit ticket wordt geëvalueerd. De evaluatie wordt meegenomen t.b.v. besluitvorming over een mogelijk vervolg. Daarnaast voert NS in Amersfoort en Nijmegen een proef uit met goedkoper ov voor minima. Deze ervaring wordt ook meegenomen in het vervolg. Voorts wordt ook door verschillende steden en provincies goedkoper ov aangeboden voor het regionale ov (waaronder in de provincies Limburg, Utrecht en Zuid-Holland). Er gebeurt dus veel op dit vlak.

71431	Abassi el, I DENK	Vraag: Afgelopen zomer hadden we een Nederland-ticket. Komt daar een definitieve versie van? En kunnen we daar een algemeen ticket van maken zoals die ook in Duitsland geldt? Zo nee, waarom niet?	Antwoord: Hiervoor is afgelopen zomer een eerste stap gezet met Nederland Dal Vrij Trein. Dit ticket wordt geëvalueerd en die evaluatie wordt meegenomen naar een mogelijk vervolg om het ov goedkoper te maken. Bij dat vervolg wordt gekeken naar een ticket dat geldig is in alle modaliteiten, zoals de Kamer het kabinet ook heeft verzocht. De resultaten van deze evaluatie worden eind maart verwacht. Bij het vormgeven van een eventueel vervolg kijken we ook naar de gevolgen van invoering in Duitsland, al is dit ticket niet volledig vergelijkbaar onder meer omdat dit ticket in Duitsland ook in de spits geldig is. Ontwikkelingen die we daar zien is dat dit een enorme impact heeft op abonnementsvormen van vervoerders en daardoor op bestaande businesscases. Ook wordt er inmiddels vanuit de overheid zo'n € 3 miljard per jaar aan overheidsbijdragen aan toegevoegd en is de abonnementsprijs voor de reiziger niet stabiel. Vanaf 1 januari 2027 stijgt de prijs naar € 66,80 per maand. De stijgende lijn in het aantal abonnementen voor het Deutschland ticket in Duitsland lijkt zich nu te stabiliseren.
71432	Stoffer, C. SGP	Vraag: Ongeveer de helft van het benodigde budget voor instandhouding tot 2040 wordt gedekt, maar er is nog steeds een groot tekort, waardoor bijvoorbeeld de renovatie van de Vlaketunnel in Zeeland wordt uitgesteld. Terwijl dit voor de Zeeuwse eilanden een cruciale, maar ook heel kwetsbare schakel is. Is meer gewoon niet maakbaar, is de vraag van SGP. Of zit daar toch ergens een politieke keuze onder?	Antwoord: Er wordt € 18 miljard extra beschikbaar gesteld aan de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur. Daarmee kunnen we de basiskwaliteitsniveaus van de netwerken voor acht jaar borgen, en pakken we de vernieuwingsprojecten op waar in deze kabinetsperiode een besluit voor nodig is. Voor het overige deel treffen we voor nu overbruggingsmaatregelen, zodat deze infrastructuur – zoals de Vlaketunnel – functioneel blijft totdat we deze op een later moment vernieuwen.

Om het handelingsperspectief op de lange termijn (periode na 2035) in kaart te brengen, wordt een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gestart. Daarmee wordt ook de opgave voor volgende kabinetten in beeld gebracht. Voor het vergroten van de maakbaarheid zetten we in op een gezamenlijke productiviteitsagenda met medeoverheden en de infrasector. Daarin staan deregulering, het inzetten op basisfunctionaliteit en innovatie centraal.

71433 Stoffer, C.
SGP

Vraag:
De minister van Infrastructuur en Waterstaat geeft aan dat stikstof het obstakel is bij knooppunt Hoevelaken. Heeft het kabinet zo weinig vertrouwen in haar stikstofbrief?

Antwoord:
De prioritering biedt perspectief voor de gepauzeerde projecten, zoals Hoevelaken. Om deze kunnen realiseren is er nog veel te doen. De gepauzeerde projecten zorgen voor wijzigingen van verkeersstromen door een groot deel van Nederland. Hierdoor is het onderzoeksgebied voor stikstof bij deze projecten ook erg groot. Vanuit het project worden voor elk natuurgebied waar het nodig is mitigerende en/of compenserende maatregelen getroffen. Door de huidige staat van de natuur kan op het moment echter niet onderbouwd worden dat deze maatregelen niet al nodig zijn om behoud van de natuur in deze gebieden te borgen.
De stikstofaanpak van het kabinet is hiervoor van groot belang. Het kabinet is aan de slag met de uitwerking en vaststelling van de aangekondigde maatregelen. Aanvullend hierop moeten provincies in beeld brengen welke gebiedsgerichte maatregelen nodig zijn. Dit om voor een Natura 2000-gebied te kunnen

			concluderen dat behoud geborgd is, zodat daar weer extern gesaldeerd kan worden. Daarom wordt bij veel projecten – zoals knooppunt Hoevelaken - gewerkt om voldoende zicht te krijgen op een vergunbare situatie. Vervolgens moet voldoende geld en capaciteit worden gereserveerd. Voor specifieke projecten met een lage depositiebijdrage kan een ecologische beoordeling of de rekenkundige ondergrens mogelijk perspectief bieden.
71434	Stoffer, C. SGP	Vraag: Het budget voor de sluisverbreding bij Kornwerderzand wordt geschrapt. Maritieme bedrijven rond het IJsselmeer hebben het nakijken en tot nu toe voor niets geïnvesteerd. Kansen voor meer vervoer over water worden gemist. Hoe houdbaar is dat?	Antwoord: Voor wat betreft Kornwerderzand is afgesproken dat we de huidige bruggen in de Afsluitdijk gaan vervangen met basculebruggen. Dit betekent dat dit onderdeel toekomstvast wordt uitgevoerd. Hiervoor reserveren we € 150 miljoen extra. Rijk en regio zullen samen onderzoek doen naar technisch werkbare oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, de verziltingsopgave, morfologische ontwikkelingen van de Waddenzee en de stikstof-opgave. We willen in de komende periode ook de tijd nemen om dit aan de bedrijven rond het IJsselmeer toe te lichten.
71435	Stoffer, C. SGP	Vraag: Het mes wordt gezet in het Deltaprogramma zoetwater terwijl de droogteproblematiek toeneemt. En er moet worden gesneden in de waterveiligheid. Hoe zit dat? Graag opheldering voordat we het WGO Water hebben.	Antwoord: Het Rijk heeft al eerder € 1 miljard als beleidsreservering beschikbaar gesteld en met de prioriteringsbrief wordt beoogd de resterende € 250 miljoen beschikbaar te stellen. Daarmee wordt voldaan aan de afspraak voor extra inleg om het HWBP op stoom te houden.

71437 Stoffer, C.
SGP

Vraag:
Kan de onderuitputting op de Defensiebegroting gebruikt worden om infraprojecten in militaire corridors voor te financieren? Om te voorkomen dat tanks in de file staan of door de brug zakken, of dat raketten af- en aangevoerd worden door de smalle straten van Staphorst.

Het budget van het HWBP dat op het uitgavenartikel Waterveiligheid staat wordt jaarlijks geïndexeerd. Over de extra ingelegde € 1,25 miljard is geen indexatieafpraak gemaakt. Zodra dit budget op het uitgavenartikel op het Deltafonds staat, loopt het mee met de jaarlijkse indexering conform de normale werkwijze.

De voor waterveiligheid benodigde kasschuiven zijn onderdeel van de besluitvorming over de voorjaarsnota 2027. Daarop kan nu niet vooruit worden gelopen.

Antwoord:
De minister van Defensie is verantwoordelijk voor de Defensiebegroting en eventuele onderuitputting op die begroting. Tijdens de begrotingsbehandeling van het ministerie van Defensie is reeds een motie van eenzelfde strekking ingediend door het lid Piri c.s. [1], die door de Kamer is verworpen. Het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn met elkaar in gesprek over het brede palet aan inframesmaatregelen ten behoeve van de militaire gereedheid en dual use. In die gesprekken wordt zorgvuldig met elkaar in beeld gebracht welke maatregelen daarbij passend zijn en welke budgettaire effecten die hebben. Op de uitkomsten van die gesprekken kan niet vooruitgelopen worden, maar de verwachting is dat hier met Defensie begin volgend jaar meer duidelijkheid over gegeven kan worden.

[1] Kamerstuk 37020-X, nr. 105

71438	Stoffer, C. SGP	Vraag: De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in juni gezegd dat onderzoek over alternatieve financieringsvormen, waarmee infra uitgaven uitgesmeerd kunnen worden over de levensduur van het object en waardoor investeringen naar voren gehaald kunnen worden, einde van het jaar naar de Kamer komt. Wanneer krijgen we de resultaten van dit onderzoek?	Antwoord: In de prioriteringsbrief van 16 oktober jl. is een toelichting gegeven op het perspectief. Dat gaat allereerst in op de uitvoering van een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) naar het handelingsperspectief voor de lange termijn instandhouding na 2035. Daarmee worden de opgaven en keuzes voor volgende kabinetten in beeld gebracht. Voor het einde van dit jaar wordt een plan van aanpak opgesteld over verschillende vormen van alternatieve bekostiging. Naar verwachting wordt een uitgebreider voorstel voor dit onderzoek in de eerste helft van 2027 met de Kamer gedeeld.
71439	Stoffer, C. SGP	Vraag: Provincies en gemeenten lopen ook aan tegen exploderende instandhoudingskosten. Die stijgen sneller dan het budget in het provincie- en gemeentefonds. Willen de bewindslieden dit meenemen in het IBO-onderzoek?	Antwoord: Dit interdepartementale beleidsonderzoek richt zich specifiek op de instandhouding van de Rijksinfrastructuur om het handelingsperspectief op de lange termijn in kaart te brengen. Dat neemt niet weg dat bij provincies en gemeenten ook sprake is van een grote instandhoudingsopgave. De medeoverheden hebben echter een eigen verantwoordelijkheid voor de instandhouding van hun netwerken.
71440	Stoffer, C. SGP	Vraag: In het voorjaar nam de Kamer een SGP-motie aan waarin verzocht werd om een integrale aanpak voor verkeersveiligheid, inclusief de financiële paragraaf voor de begrotingsbehandeling. Waar blijft de aanpak die invulling geeft aan deze motie?	Antwoord: In de brief over de aangescherpte aanpak verkeersveiligheid worden concrete doelen en maatregelen voor verkeersveiligheid gepresenteerd. De aanpak wordt binnenkort aan de Kamer verstuurd, samen met de minister van Justitie en Veiligheid in ieder geval voor het commissiedebat verkeersveiligheid op 16

			december as.
71441	Stoffer, C. SGP	Vraag: Goed dat het ministerie werk maakt van de kostenbesparingen bij bouwprojecten met meer expertise binnen Rijkswaterstaat zelf en benutting van praktijkkennis zou een wereld gewonnen zijn. En de ambitie om regels te schrappen ziet de SGP graag terug in het hele lenW-domein. Hoe gaan de bewindspersonen ervoor zorgen dat bedrijven kunnen investeren in echte verduurzaming?	Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een actieve deelnemer in de verschillende regeldruktrajecten van het kabinet. Daarnaast is lenW met partijen uit het werkveld in gesprek om te onderzoeken hoe we met slimmere en effectievere wet- en regelgeving de regeldruk voor bedrijven kunnen verminderen en het beschermingsniveau voor mens en milieu kunnen blijven waarborgen. De perspectieven van bedrijven, omgevingsdiensten en milieuorganisaties worden daar allemaal in meegenomen. Bovendien kan RWS als grote opdrachtgever in de infrasector, door het structureel uitvragen van duurzame maatregelen in projecten, marktpartijen stimuleren om in duurzame uitvoering te investeren. Dit vindt plaats samen met andere publieke opdrachtgevers.
71442	Stoffer, C. SGP	Vraag: In verschillende Europese landen krijgen humanitaire transporten, bijvoorbeeld Oekraïne, vrijstelling van tolheffing. Mijn vraag is, wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat deze belangeloze inzet ook hier vrijstellen van vrachtwagenheffing?	Antwoord: De vrachtwagenheffing geldt voor bijna alle vrachtauto's. Dit sluit aan op een van de twee doelen van de vrachtwagenheffing om eigenaren te laten betalen voor het gebruik van de weg. Het introduceren van een veelvoud aan uitzonderingen maakt de vrachtwagenheffing - los van de rechtvaardigheidsvraag - lastig uitvoerbaar. Hoewel er veel waardering is voor de vervoerders die humanitaire transporten uitvoeren, is het kabinet geen voorstander van het introduceren van nieuwe vrijstellingen.
71443	Teunissen, C. PvdD	Vraag: Hoe kan de staatssecretaris van Infrastructuur en	Antwoord: Zoals aangegeven in de Kamerbrief over de voortgang van het

Waterstaat nog akkoord gaan om miljarden belastinggeld te geven aan Tata Steel? Wat vindt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat ervan dat Tata Steel weer op de vingers is getikt door de reclamecodecommissie?

maatwerktraject met Tata Steel d.d. 25 september jl. zijn met de beoogde maatwerkafsprak meerdere maatschappelijke doelen gediend. [1]

Zoals aangegeven in de beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Kostic d.d. 26 oktober jl. is de Reclame Code Commissie (RCC) een onafhankelijke stichting die klachten over reclame-uitingen toetst aan de reclamecodes. [2] Het kabinet heeft kennisgenomen van de uitspraak en vindt het in algemene zin goed dat langs deze weg op duurzaamheidsclaims wordt getoetst: mensen hebben recht op eerlijke en transparante informatie. Tata Steel Nederland (TSN) heeft beroep aangetekend tegen de uitspraak. Daarom is het kabinet op dit moment terughoudend in haar reactie tot het moment dat er een definitieve uitspraak gedaan is.

[1] Kamerstuk 29826, nr. 329

[2] Kenmerk 2026Z17359

71444 Teunissen, C.
PvdD

Vraag:
Is de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bereid om op korte termijn nationale maatregelen te nemen, zoals in Denemarken, waar een verbod op sommige PFAS-houdende pesticiden en een verbod op PFAS in bepaalde consumentenproducten geldt? Is zij daarnaast bereid om industriële toepassingen waar al alternatieven voor bestaan te verbieden?

Antwoord:

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet in op een snelle en ambitieuze Europese restrictie. Daarnaast wordt de Europese Commissie aangejaagd om de urgentie van besluitvorming te benadrukken – op dit moment met een Non-Paper. De ambitie is om samen met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat en met het bedrijfsleven een nationaal en Europees innovatieprogramma PFAS op te starten. Verder is gestart met een traject om samen met gelijkgestemde lidstaten van elkaar te leren: uitwisseling van de geleerde lessen

			van nationale aanpakken naast een Europees verbod. Zowel om te kijken of er voorbeelden zijn die wij nationaal kunnen gebruiken als met het oog op verbetering van de samenwerking. Tenslotte is reeds begonnen met een onderzoek naar de mogelijkheden van het labelen van producten.
71445	Teunissen, C. PvdD	Vraag: De Kamer is al twee jaar lang een lozingsverbod op PFAS beloofd. Waar blijft het verbod, en gaan we dat ook dat toepassen op indirecte lozingen?	Antwoord: Er loopt een onderzoek naar een gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod. Zowel directe als indirecte lozingen zitten in de scope van het onderzoek. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van een gedeeltelijk verbod zijn daarbij nadrukkelijke aandachtspunten. Op de uitkomsten daarvan kan niet worden vooruitgelopen. De Kamer wordt later dit najaar, voorafgaand aan het WGO Water, geïnformeerd over de uitkomsten en het vervolg.
71446	Teunissen, C. PvdD	Vraag: Is het niet gek dat Chemours eind dit jaar mogelijk nog een langjarige vergunning krijgt, net voordat het lozingsverbod op PFAS ingaat?	Antwoord: Aanvragen voor een vergunning worden door het bevoegd gezag getoetst aan de dan geldende regelgeving en als de aanvrager een geldige aanvraag heeft ingediend, dan kan het bevoegd gezag deze niet weigeren.
71447	Teunissen, C. PvdD	Vraag: Wil de staatssecretaris van Infrastructuur en Water serieus kijken naar de PFAS-taks?	Antwoord: In de Commissiedebatten Externe Veiligheid van 10 juni jl. en Leefomgeving van 6 oktober jl. is de PFAS-taks inderdaad als een interessante gedachte benoemd. De Kamer wordt hier conform de toezegging uit het debat in de eerste helft van begin 2027 over

			geïnformeerd.
71448	Teunissen, C. PvdD	Vraag: Is de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bereid om met het medisch collectief van artsenorganisaties in gesprek te gaan om samen op korte termijn een plan te maken om het gebruik van PFAS-vrije geneesmiddelen en hulpmiddelen zoveel mogelijk aan te moedigen en het verminderen van PFAS zoveel mogelijk mee te nemen in plannen voor verduurzaming van de zorg?	Antwoord: Op 7 september heeft op initiatief van IenW een gezondheidsdiner met de minister van VWS en de staatssecretaris van IenW plaatsgevonden waarin met een brede groep stakeholders, waaronder de zorgsector, is gesproken over het thema milieu en gezondheid; hier stond PFAS ook duidelijk op de agenda. Op het thema milieu en gezondheid trekken de ministeries van IenW en VWS samen op. De initiatieven waarbij de zorg en ook NGO's oplossingen voordragen om te komen tot een PFAS-vrije sector worden gewaardeerd. De minister van VWS is verantwoordelijk voor de zorg. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport in gesprek over het uitfaseren van PFAS.
71449	Teunissen, C. PvdD	Vraag: Betekent de versobering van infrastructuur ook dat de bruggen voor dieren en ecoducten in gevaar zijn?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat sturen op basisfunctionaliteit. Dat betekent dat we kritisch zullen kijken naar alle bestaande en nieuwe infrastructuur. Daartoe zal eerst een generieke 'baseline' worden geformuleerd. Wat dit betekent voor specifieke projecten en voorzieningen zal per geval in beeld worden gebracht.

71450	Teunissen, C. PvdD	Vraag: 858 miljoen euro zou het Rijk moeten bijdragen aan de nieuwe stadsbrug in Rotterdam, terwijl er 270 miljoen euro bezuinigd wordt op het metronetwerk in Rotterdam. Vindt de minister van Infrastructuur en Waterstaat ook niet, in het kader van herprioriteren, dat het geld beter besteed kan worden aan de Rotterdamse metro?	Antwoord: Conform stap 6 van het afweegkader blijven de bestaande afspraken in het programma Woningbouw en Mobiliteit over de ontsluiting van woningbouw in de prioritering buiten schot. De stadsbrug in Rotterdam is een afspraak in dit programma en blijft gehandhaafd. De Rijksbijdrage aan het MIRT-project Randstadrail/Metronet is gepauzeerd. Voor de MIRT-projecten die worden geraakt door de prioritering worden apart aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt.
71451	Teunissen, C. PvdD	Vraag: Wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek gaan met spreekbuis wildopvang en dierenambulances om te verkennen tegen welke problemen dierenambulances nu aanlopen en vast te stellen welke maatregelen de minister kan nemen om bij te dragen aan oplossingen?	Antwoord: In de verkeersregelgeving maken we verschil tussen hulp aan mensen en hulp aan dieren. Daarom hebben ambulances meer bevoegdheden vanuit wet- en regelgeving dan dierenambulances. Het rijden met optische en geluidssignalen is een risico voor de verkeersveiligheid. Daarom zijn we streng bij het aanwijzen van nieuwe hulpverleningsdiensten die mogen rijden met blauwe zwaailichten en sirenes. Ook het gebruik van de vluchtstrook is een groot risico voor de verkeersveiligheid. Tegelijkertijd vinden Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hulp aan dieren belangrijk. Daarom zijn er vrijstellingen van verkeersregels voor de landelijk georganiseerde dierenambulances. Het gaat om de Federatie Dierenambulances Nederland en van de Dierenbescherming. Deze dierenambulances mogen bijvoorbeeld rijden en stilstaan op de vluchtstrook. Daarnaast biedt Rijkswaterstaat mogelijkheden voor trainingen voor deze organisaties, zodat zij

			op een veilige en vlotte manier noodhulp aan dieren kunnen verlenen. Aanvullend op deze maatregelen, zegt de minister toe in gesprek te gaan met spreekbuis wildopvang en dierenambulances, om te verkennen tegen welke problemen zij momenteel aanlopen en te bezien of er binnen de bestaande kaders aanvullende oplossingen mogelijk zijn.
71452	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Zijn de woorden 'een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst', zoals die op het monument op de Afsluitdijk staan, ook de leidraad van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat? Wanneer gaan we dan weer bouwen aan de toekomst in plaats van alleen maar onderhouden en vervangen van het bestaande?	Antwoord: Met het op orde brengen van de infrastructuur, bouwen we aan de toekomst. Dit is randvoorwaardelijk en kan niet wachten. Daarnaast is het ook niet zo dat alle projecten worden geschrapt. Lopende realisatieprojecten zoals de ViA15 gaan door, evenals de projecten voor woningbouw (stap 6), zoals de Oude Lijn, Station Suiker en Multimodale Knoop Eindhoven. En ook bij stap 7 van het afweegkader gaat een aanzienlijk deel van het MIRT door. Denk aan het spoor bij Meppel, een breed mobiliteitspakket in de Brainport Eindhoven, hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en de Nedersaksenlijn. En bijvoorbeeld ook kleinere projecten in de regio op de N33, N35 en N50.
71453	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Delen de bewindspersonen dat er vanaf midden jaren'30 structureel enkele miljarden per jaar bij moeten komen en welke opgaven zien de bewindspersonen hierbij voor zichzelf? Of is het na hen de zonzvloed?	Antwoord: Het is inderdaad aannemelijk dat er uiteindelijk meer middelen nodig zijn om de onderhoudsopgave op lange termijn het hoofd te bieden. Er wordt een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gestart om het handelingsperspectief voor instandhouding op lange termijn, voor de periode na 2035, in beeld te brengen.

			De schuif naar Instandhouding in de brief van 16 oktober jl. is een belangrijke stap die nu gezet moet worden en biedt juist weer oplossingsruimte voor de toekomst. Daarnaast kondigen we aan dat we een onderzoek gaan doen naar alternatieve bekostiging en financiering. Hierover volgt eind dit jaar een plan van aanpak.
71454	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Waar is het door het kabinet zelf ingebrachte criterium 'cofinanciering' gebleven? Voorbeelden: de regio die wilde investeren in de N35 van Wittem naar Nijverdal, en regio's en ondernemers die hun spaarcentjes opzij hadden gelegd voor de sluis bij Kornwerderzand. Deze projecten zijn slechts terug te vinden op de plekken 34 en 40 van de 45. Hoe kan dit toch?	Antwoord: In de rangorde hebben we ervoor gekozen om eerst te scoren op inhoudelijke criteria zoals mobiliteit, economische ontwikkeling en veiligheid. Het criterium cofinanciering hebben we net zoals brede welvaart en regionale spreiding meegenomen door hier na de scores op te toetsen. Wanneer we cofinanciering wel hadden meegewogen als apart criterium, bijvoorbeeld net als het criterium 'geen alternatieven', dan zou dit niet leiden tot een daadwerkelijk andere score van de projecten, hooguit 1 of 2 punten uitgaande van een cofinanciering van 20% door de regio, wat in de meeste gevallen het meest realistisch is. Dit hadden we in de brief explicieter moeten opschrijven.
71455	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Wat betekent het snijden in de middelen van het Deltaprogramma zoetwater voor de uitvoering van de twee weken geleden aangenomen motie voor het inlaatwerk Bernisse? Legt de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarvoor nog wel de benodigde 6 à 7 miljoen op tafel?	Antwoord: De rijksbijdrage van 25 % aan maatregelen in het regionale watersysteem in het kader van het Deltaprogramma Zoetwater, wordt geschrapt. De waterschappen en provincies kunnen deze maatregelen nog steeds uitvoeren, alleen zonder extra bijdrage van het Rijk. De motie verzoekt om in samenspraak met het waterschap Hollandse Delta, het hoogheemraadschap van Delfland en het Havenbedrijf Rotterdam in het kader van het Deltaprogramma Zoetwater in te zetten op spoedige

			besluitvorming over en maximale medewerking te verlenen aan het robuuster maken van het inlaatwerk Bernisse, en de Kamer over de voortgang in het eerste kwartaal van 2027 te informeren, daar geven we uitvoering aan.
71456	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Waar is de zorg voor de bereikbaarheid van een prachtig Waddeneiland als Ameland?	Antwoord: Sinds 2023 zijn diverse maatregelen genomen om de bereikbaarheid van Ameland te borgen, zoals de realisatie van een doorsteek in de vaargeul en de invoering van de vijfkwartiersdienstregeling. Voor de lange termijn voert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de MIRT verkenning bereikbaarheid Ameland uit, die naar verwachting eind 2027 zal zijn afgerond. Het ministerie wil niet vooruitlopen op de inzichten en uitkomsten van de MIRT verkenning, dat geldt ook voor welke maatregelen vereist zijn voor de lange termijn. We blijven met Ameland in gesprek en daarbij zullen wij er ook altijd voor zorgen dat Ameland goed bereikbaar blijft.
71457	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Waar is de zorg voor onze zoetwatervoorziening na deze bijna recorddroge zomer? Is snijden in de middelen van het Deltaprogramma zoetwater niet kortzichtig?	Antwoord: De droogte van deze zomer heeft ons allemaal laten zien hoe groot de impact is op maatschappelijke functies en economische sectoren. Het is dan ook belangrijk en urgent dat we ons hier beter op voorbereiden. Het kabinet doet dat ook. Voor 2027 worden de maatregelen uit het Deltaprogramma onverkort uitgevoerd, inclusief de cofinanciering van het Rijk aan regionale maatregelen. Hiervoor is in de begroting 129 miljoen beschikbaar (nog uit te voeren delen van fase 1 en 2 van Deltaprogramma

Zoetwater). Voor de periode daarna voert het Rijk met urgentie maatregelen uit in het hoofdwatersysteem (fase 3). Voor deze derde fase van het Deltaprogramma Zoetwater blijft 284 miljoen beschikbaar voor onder andere het opvoergemaal bij Eefde, het verbeteren van de stuwen bij Linne en Borgharen en aanpassingen aan de inlaat bij Schellingwoude op het Noordzeekanaal. Ook neemt het Rijk een voortrekkersrol in de kennisontwikkeling met onder meer pilots om verzilting in de Rijn-Maasmonding te beperken en het verbeteren van de laagwatervoorspelling voor de Rijn en Maas. Tevens start het Rijk een verkenning naar het vergroten van de buffer van het IJsselmeer. Ook heeft het Kabinet voor de zomer het besluit genomen om het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 te starten. (in totaal 802 miljoen uit het DF en MF).

Met ingang van fase 3 wordt weliswaar de rijksbijdrage van 25 % aan maatregelen in het regionale watersysteem geschrapt, maar dat betekent niet dat de maatregelen daarmee geen doorgang meer vinden. De waterschappen en provincies kunnen deze maatregelen nog steeds uitvoeren, alleen zonder extra bijdrage van het rijk. Binnenkort ontvangt de kamer een brief over de droogte van deze zomer en hoe die geëvalueerd gaat worden. Op basis van de resultaten van deze evaluatie komen aanvullende voorstellen voor het beter voor bereiden op deze extreme situaties.

.

71458	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Komt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat dit jaar nog met een duidelijk tijdpad waaruit blijkt op welke momenten de Kamer, vervoersautoriteiten en vervoerders duidelijkheid krijgen over de financiering vanaf 2028?	Antwoord: In de kabinetsreactie op het betaalbaarheidsonderzoek van ABDtopconsult is aangekondigd dat we in 2027 met een Rijksvisie op het ov komen. Zoals de Kamer op 6 oktober jl. is medegedeeld, streeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ernaar de Kamer in het voorjaar van 2027 over de hoofdlijnen van de Rijksvisie te informeren. Ook met de ov autoriteiten en vervoerders wordt hierover periodiek gesproken in het Nationaal OV Beraad (NOVB). Daarnaast wordt de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer in 2027 geëvalueerd. Daarbij wordt onder meer gekeken of de huidige wijze en omvang van de bekostiging, inclusief de indexatie, nog aansluit bij de taken van de vervoerregio's. Daarnaast investeert het kabinet ook extra in de regionale bereikbaarheid en betaalbaarheid. Hierover is de Kamer geïnformeerd in de brief over de herprioritering. Op basis hiervan wordt in 2027 het gesprek met de Kamer gevoerd over het toekomstperspectief van het ov en de daarmee samenhangende budgettaire keuzes.
71459	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Is de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het met CU eens dat in de studentenreisproduct gemoeide gelden voor het OV meer stabiliteit moet komen? En wat wil zij doen om dat te bereiken?	Antwoord: Het ov is gebaat bij stabiele geldstromen. Dat is ook in het rapport over de betaalbaarheid van het ov-systeem door ABDTOPConsult geconstateerd. Ik zal daartoe met de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap in het kader van de Rijksvisie op het ov hierover in gesprek gaan.

			Bij deze Rijksvisie kijk ik niet alleen naar de stabiliteit van de geldstroom rondom het studentenreisproduct, maar breder naar maatregelen en onderzoek die zorgen voor een betaalbaar ov en een gezonde exploitatie. Aan de exploitatiekant gaat het om initiatieven zoals publieke mobiliteit en autonoom vervoer. In dat kader vindt ook afstemming plaats met de overige betrokken departementen, zoals het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
71460	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Wanneer komen de e-gates er op Amsterdam Centraal voor de Eurostar naar Londen, waarmee die internationale treinen op tijd kunnen gaan rijden met meer passagiers?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is samen met het ministerie van Justitie en Veiligheid en de Koninklijke Marechaussee (KMar) in gesprek met Eurostar over de problematiek (o.a. vertragingen) op Amsterdam Centraal. Dit hangt samen met het feit dat Eurostar meer tickets verkoopt dan in het Convenant is afgesproken. Afgelopen dinsdag is samen met de KMar een bezoek gebracht aan de UK Terminal op Amsterdam Centraal. Gelet op het belang dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hecht aan internationaal treinvervoer, werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nauw samen met het ministerie van Justitie en Veiligheid en de KMar onder meer aan de inzet van eGates. Hiervoor wordt de komende periode een plan opgesteld waarin o.a. de tijdsplanning, de uitvoerbaarheid en de financiering rondom eGates worden geconcretiseerd.
71461	Grinwis, P.A. CU	Vraag: Hoe staat het met het gevecht van de minister van	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat streeft ernaar

**Infrastructuur en Waterstaat tegen de fatbikus
arelaxtus?**

voor het eind van dit jaar het vervolg op de Aanpak Fatbikes te presenteren. In deze Kamerbrief gaan we in op alle drie de aspecten van het regeerakkoord, het categoriseren van de fatbike, het invoeren van de leeftijdsgebonden helmplicht en het uitbreiden van de mogelijkheden voor gemeenten om fatbikevrije-zones in te voeren. Het streven is om de leeftijdsgebonden hemplicht in te voeren op 1 september 2027.

71462 Grinwis, P.A.
CU

Vraag:
Wat is de laatste stand qua uitvoering van het Staphorster bod in vervolg op motie Bikker? Hoe gaat het sowieso met het samen met Defensie optrekken inzake wegen en bruggen die tanks kunnen dragen?

Antwoord:
het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn met elkaar in gesprek over het brede palet aan inframaatregelen ten behoeve van de militaire gereedheid/dual use. Het gaat dan om het totaal aan infraopgaven op de militaire corridors en de gesignaleerde infraopgaven bij het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie, waaronder Staphorst. In die gesprekken wordt zorgvuldig met elkaar in beeld gebracht welke opgaven er zijn en welke budgettaire effecten die hebben. Op de uitkomsten van die gesprekken kan niet worden vooruitgelopen, maar de verwachting is dat we samen met Defensie begin volgend jaar hier meer duidelijkheid over kunnen bieden.

71463 Grinwis, P.A.
CU

Vraag:
Wat is de voortgang om te komen tot een lozingsverbod op PFAS?

Antwoord:
Er loopt een onderzoek naar een gedeeltelijk PFAS-lozingsverbod [1]. De Kamer wordt later dit najaar, voorafgaand aan het WGO Water, geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek en het vervolg.

71464	Beckerman S.M. SP	Vraag: Onderhoud van wegen gaan betalen uit geld wat nodig is voor de aanpak van droogte en waterkwaliteit. Erkent het kabinet dat we hiermee diep in de problemen kunnen komen met het halen van de kaderrichtlijn waterdoelen?	Antwoord: Er is geen sprake van een voorgenomen overheveling van middelen van het Deltafonds naar het Mobiliteitsfonds. Per saldo neemt de omvang van het Deltafonds zelfs toe, zodat ook de vernieuwing van gemaal IJmuiden gefinancierd kan worden.
71465	Beckerman S.M. SP	Vraag: Er wordt wel 13 miljard vrijgemaakt voor kerncentrales, maar het besluit over de eindopslag van het afval wordt pas in 2050 genomen. Erkent het kabinet dat dit beangstigend kortetermijnbeleid is?	Antwoord: Nee. Het moment van besluitvorming over de locatie en beheermethode van de eindberging is juist substantieel naar voren gehaald: van 2100 naar 2050. Een operationele eindberging is geen voorwaarde voor het bouwen van nieuwe kerncentrales. Het afval dat wordt geproduceerd door de bestaande en toekomstige kerncentrales wordt tot het moment dat de eindberging gereed is veilig bovengronds opgeslagen in speciaal daarvoor ontworpen gebouwen bij COVRA in Zeeland.
71466	Beckerman S.M. SP	Vraag: Erkent het kabinet dat het tijd wordt dat het geld voor Lelystad Airport geïnvesteerd gaat worden in goed en betaalbaar OV?	Antwoord: Het lid Beckerman heeft gevraagd of het niet tijd wordt dat het kabinet het geld voor Lelystad Airport investeert in goed en betaalbaar ov. Natuurlijk hecht het kabinet aan goed en betaalbaar ov. Dat staat los van de afspraak in het coalitie akkoord om Lelystad Airport te openen voor 10.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer. Op dit moment

worden door het ministerie eenmalige kosten gemaakt ter voorbereiding van de wijziging van het Luchthavenbesluit. Dit betreft bijvoorbeeld onafhankelijke toetsing van de milieueffecten en de economische onderbouwing. Dit gaat om beperkte kosten. De voorbereidende kosten vanuit het Rijk zijn gedekt binnen de lopende begroting.

71467 Beckerman **Vraag:**
S.M. **Uitstel van aanleg van wegen en OV, waardoor**
SP **nieuwbouw die vanwege de wooncrisis broodnodig is,**
 dreigt te stoppen. Erkent het kabinet dat echte
 investeringen hierin nodig zijn?

Antwoord:
In de afgelopen jaren is door het Rijk besloten tot een forse investering (van circa € 10 miljard) in het ontsluiten en bereikbaar maken van (nieuwe) woningen. In de prioritering zijn deze middelen voor woningbouw en mobiliteit ontzien (stap 6). Met de Rijksbijdrage aan infrastructuur zijn gemeenten in staat gesteld om (bereikbare) woningbouwprojecten voor elkaar te krijgen die anders niet gerealiseerd zouden kunnen worden. Via het programma Woningbouw en Mobiliteit werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gezamenlijk aan de bereikbaarheid van (nieuwe) woningen. Daarnaast stelt het kabinet € 355 miljoen extra beschikbaar voor vier locaties waar de komende jaren grootschalige nieuwbouw wordt gerealiseerd. Met deze rijksbijdragen wordt doorgebouwd aan circa 650.000 woningen die goed bereikbaar zijn. Voor nieuwe grootschalige woningbouwlocaties wordt – in afstemming met de minister van VRO – specifiek gekeken naar locaties waar nog ruimte is op de infrastructuur. Dit principe moet dure inframaatregelen op de hoofdnetwerken voorkomen.

71468	Beckerman S.M. SP	Vraag: NS kondigde vorige week aan dat de treinkaartjes weer bijna vijf procent duurder worden. Erkent het kabinet dat weer hogere kosten voor het OV voor heel veel mensen problematisch zijn? En wat wil het kabinet hieraan gaan doen?	Antwoord: Het is helaas onvermijdelijk dat de tarieven in het ov ieder jaar stijgen, omdat de kosten van het openbaar vervoer, zoals voor personeel en energie, óók ieder jaar stijgen. Net als in andere sectoren. De aanstaande tariefstijging bij NS is lager dan de tariefstijging in 2025 en 2026, en ligt beperkt hoger dan de inflatie. Dit vloeit voort uit afspraken die met NS zijn gemaakt in 2025 alsmede in de NS-vervoersconcessie. De Kamer is over beiden geïnformeerd. Betaalbaarheid van het openbaar vervoer heeft onverminderd de volle aandacht van het kabinet. In de recente kabinetsreactie op het rapport van ABDTOPConsult over de betaalbaarheid van het ov-systeem is uitgewerkt welke stappen het kabinet op dit thema zal zetten.[1]
-------	-------------------------	--	--

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 909

71469	Beckerman S.M. SP	Vraag: Erkent het kabinet dat de beloftes die zijn gedaan bij de invoering van marktwerking niet zijn uitgekomen en wordt het niet hoog tijd voor een echte omslag in het OV?	De invoering van marktwerking in het ov heeft een verbetering van het ov betekend. Dat blijkt ook uit het rapport "Effecten van openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer" dat heeft gekeken naar de effecten van openbaar aanbesteden in het ov [1]. In de praktijk is te zien dat het in sommige gevallen bij aanbestedingen en bij concessiewisselingen voor bus- en treinvervoer niet goed gaat. Daarvan leren de decentrale overheden en dat leidt tot verbeteringen in volgende aanbestedingen.
-------	-------------------------	--	--

[1] Kamerstukken II, 2019/20, 29 984, nr. 899, d.d. 12 juni 2020

71470

Beckerman
S.M.
SP

Vraag:
Erkent de staatssecretaris die verantwoordelijk is voor de veiligheid bij kernenergie dat de veiligheid nu niet voorop wordt gezet? En erkent dit ministerie dat een besluit over het al dan niet bouwen van centrales gelijktijdig moet worden genomen met besluit over hoe we omgaan met het afval? Waarom is de koppeling tussen deze twee besluiten door dit kabinet losgelaten en gaat het kabinet mijn motie uitvoeren om geen kernafval op te slaan in de zoutkoepels? En erkent het kabinet dat deze koepels zeer ongeschikt zijn?

Antwoord:

Veiligheid is te allen tijde een belangrijke randvoorwaarde voor nieuwe nucleaire initiatieven. Om de veiligheid te borgen en de versnelling van het besluit over de eindberging vorm te geven wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat grote inzet gepleegd om het regelgevend kader actueel te houden in het licht van de nieuwe ontwikkelingen. En wordt in kaart gebracht wat nodig is om in 2050 een besluit over de eindberging te nemen. Deze inzet richt zich onder andere op de technologische en financiële aspecten van de eindberging en het participatietraject. Dit zal blijvende inspanningen, capaciteit en middelen vragen.

Er is geen directe koppeling tussen de bouw van nieuwe kerncentrales en het besluit over de eindberging. Een operationele eindberging is geen voorwaarde voor het bouwen van nieuwe kerncentrales. Het afval dat wordt geproduceerd door de bestaande en toekomstige kerncentrales wordt tot het moment dat de eindberging gereed is veilig bovengronds opgeslagen in speciaal daarvoor ontworpen gebouwen bij COVRA in Zeeland.

71471	Plas, C. van der BBB	Vraag: Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat bij de herprioritering per project in tabel 7 aangeven welk deel van de financiering nog afhankelijk is van deze niet-gerealiseerde besparingen?	Antwoord: Als de besparingen niet behaald worden, dan kunnen minder projecten worden uitgevoerd dan nu genoemd staan in de Kamerbrief Prioriteren en perspectief van 16 oktober jl.. Op dit moment zijn er nog geen besparingen gerealiseerd, dus het deel van de projecten dat nog afhankelijk is van te behalen besparingen telt op tot ca. € 2,4 miljard. Deze besparingsopgave is niet hard aan specifieke projecten toe wijzen.
71472	Plas, C. van der BBB	Vraag: Wanneer komt er een besluit over de mogelijke aanleg van een tijdelijke brug voor zwaar vrachtverkeer? En welke mogelijkheden zijn er om de geplande vernieuwing van de Houtribbruggen te versnellen? Welke concrete belemmeringen zijn er om de bruggen al vóór 2030 te vernieuwen?	Antwoord: Op 23 oktober jl. is de vernieuwing van het houtribcomplex, waaronder de bruggen, gegund aan de aannemer. Deel van de opdracht is te kijken naar de mogelijkheid van een tijdelijke brug. Vanuit de planfase lijkt dit kansrijk. Als dit wordt bevestigd wordt gezien onder welke voorwaarden dit proces kan worden versneld. Na alle noodzakelijk voorbereidingen zullen naar verwachting begin 2031 de werkzaamheden buiten beginnen.
71473	Plas, C. van der BBB	Vraag: Hoe kan binnen de 800 miljoen die gereserveerd is voor regionale bereikbaarheid iets gedaan worden voor de Zeeuwen, die door sluiting van de Oostbuis van de Westerscheldetunnel met vertragingen en extra kosten aan tol in België worden geconfronteerd?	Antwoord: De weg door de Westerscheldetunnel is een provinciale weg. De provincie is verantwoordelijk voor de herstelwerkzaamheden en de eventueel benodigde hindermaatregelen. Voor de invulling van de € 800 miljoen zal in het voorjaar een aanpak worden gemaakt en aan de Kamer worden gestuurd.

71474	Plas, C. van der BBB	Vraag: Er is 9,5 miljard euro nodig om wegen en spoor geschikt te maken voor grootschalig militair transport. Er komt 197 miljoen euro voor weerbaarheidsmaatregelen op het spoor, maar bij de A27 Zeewolde-Eemnes, waar een kazerne komt, vervalt 204 miljoen euro. En bij de N33 richting de Eemshaven verdwijnt 259 miljoen euro. De verkenningen gaan wel door, mede vanwege defensie. Waarom haalt de minister van Infrastructuur en Waterstaat dat geld nu al weg, terwijl afspraken over een financiële bijdrage van Defensie nog moeten worden gemaakt? En kan de minister opheldering geven over de bereidheid van het ministerie van defensie om mee te betalen aan infraprojecten waar het zelf ook baat bij heeft?	Antwoord: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat voor een enorme opgave als het gaat om de staat van de infra. Scherpe keuzes zijn daarbij noodzakelijk en de keuze om bij de herprioritering instandhouding - en daarmee de constructieve veiligheid - voorop te zetten, is ook positief voor Defensie. In lijn met het startpakket van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) is € 130 miljoen voor extra spoorcapaciteit op de Maasvlakte en € 39 miljoen voor 740-meter investeringen beschikbaar gesteld. Aanvullend op het OFL-startpakket is € 30 miljoen beschikbaar gesteld voor Kijfhoek. En met de herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds wordt naast de €197 miljoen voor weerbaarheidsmaatregelen spoor en TEN-T, ook € 721 miljoen geïnvesteerd in noodzakelijke instandhoudingsopgaven op belangrijke prioritaire militaire corridors, waarmee knelpunten voor militaire mobiliteit worden weggenomen. Voor alle andere nieuwe opgaven voor de militaire gereedheid, zoals bijvoorbeeld de komst van een kazerne, geldt dat het ministerie Infrastructuur en Waterstaat samen met het ministerie van Defensie zorgvuldig in beeld aan het brengen is of en welke maatregelen noodzakelijk zijn en welke budgettaire effecten deze hebben. Die gesprekken met Defensie lopen nog en op het moment dat hier concrete afspraken uit volgen, zullen we daar in gezamenlijkheid de Kamer over informeren.
71475	Plas, C. van der BBB	Vraag: En dan het knooppunt Hoevelaken en de A1, A30 en A28. Veel woningen moeten worden gebouwd, er komt een kazerne, zijn dat belangrijke verbindingen? Kan de	Antwoord: Ja, dat zijn belangrijke verbindingen. Deze projecten scoren daarom ook goed op de rangorde van MIRT-projecten, zoals weergegeven in bijlage 2 bij de Kamerbrief Prioritering en

minister van Infrastructuur en Waterstaat toezeggen dat Hoevelaken en de A1, A30 prioriteit blijven houden en zo ja, hoe?

perspectief Mobiliteits- en Deltafonds. De projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld zijn eerder gepauzeerd vanwege de huidige stikstofproblematiek. Nut en noodzaak van deze projecten staat dus niet ter discussie. De rangorde dient als leidraad bij het opstarten of pauzeren van projecten.

71476

Plas, C. van der
BBB

Vraag:
Kunnen ondernemers die buiten de bestaande vuurwerkcompensatieregeling vallen of het niet eens worden over hun schadevergoeding hun aanspraak onafhankelijk laten beoordelen zonder daarvoor naar de rechter te moeten? En hoeveel rechtszaken verwacht de staatssecretaris? Is er al geld gereserveerd voor als de ondernemers in het gelijk worden gesteld, zoals bij de nertsenhouders is gebeurd?

Antwoord:

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft uitvoering gegeven aan de voorwaarde van de Kamer voor inwerkingtreding van de Wet veilige jaarwisseling om een eerlijke en nette compensatieregeling op te stellen voor de vuurwerkbranche. De uitgangspunten voor de nadeelcompensatie zijn op 8 mei jl. aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden. [1] Beide Kamers hebben hiermee ingestemd. Alle detailhandelaren kunnen straks een aanvraag doen voor nadeelcompensatie bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland als uitvoeringsorganisatie. Als een detailhandelaar het niet eens is met de toegekende nadeelcompensatie op grond van de opgestelde beleidsregel, staat de gebruikelijke bezwaarprocedure open. Met de importeurs wordt nog gesproken om afspraken te maken over de nadeelcompensatie. Wat het gereserveerde geld betreft: de geraamde kosten voor de uitwerking van de nadeelcompensatie komen uit op ca. € 90 miljoen. Omdat het bij nadeelcompensatie altijd om een opneinde-regeling gaat, kan het uiteindelijke bedrag hoger of lager uitvallen.

[1] Kamerstuk 35386-42

71477	Plas, C. van der BBB	Vraag: Kan de financiële omvang van de schade door vogelaanvaringen bij luchtvaartmaatschappijen in kaart worden gebracht? Waarom begint het onderzoek naar de vliegbewegingen van ganzen pas in 2027? Welke aansprakelijkheidsrisico's ziet de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor het Rijk wanneer het ganzenbeheer onvoldoende beschermingen biedt tegen vogelaanvaringen?	Antwoord: De financiële omvang van de schade door vogelaanvaringen is bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet bekend. Deze berust bij de luchtvaartmaatschappijen. Het onderzoek naar de vliegbewegingen van de ganzen wordt uitgevoerd op initiatief van de Provincie Noord Holland. Het past binnen het voorgenomen maatregelenpakket dat binnenkort wordt vastgesteld. Het risico op vogelaanvaringen kan niet volledig worden weggenomen. Binnen het convenant reduceren vogelaanvaringen werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de Provincie Noord Holland, Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer aan maatregelen om vogelaanvaringen te voorkomen. Het beheer van de vogelpopulatie valt onder natuurbeleid en de relevante flora- en faunaregelgeving. Veelal gaat het om vogels waar een instandhoudingsverplichting voor bestaat. Er is de afgelopen tijd op Schiphol geen stijgende trend in het aantal vogelaanvaringen.
71478	Wiersma, F. BBB	Vraag: Garandeert de minister van Infrastructuur en Waterstaat dat minimaal de huidige vervoerscapaciteit behouden blijft voor de bereikbaarheid van Ameland en stelt hij daar de benodigde middelen ook voor beschikbaar?	Antwoord: Voor de lange termijn wordt de MIRT verkenning uitgevoerd. Deze is naar verwachting eind 2027 afgerond. Het ministerie kan nu geen toezeggingen doen over de toekomstige vervoerscapaciteit en noodzakelijke middelen. Het ministerie wil niet vooruitlopen op de inzichten en uitkomsten van de verkenning. Dat geldt ook voor welke maatregelen vereist zijn voor de lange termijn en de bekostiging daarvan. We blijven met Ameland in gesprek en daarbij zullen wij

er ook altijd voor zorgen dat Ameland goed bereikbaar blijft.

71479	Wiersma, F. BBB	Vraag: Wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat onderzoeken waar geschikte baggerspecie naar de Noordzee kan worden afgevoerd in plaats van binnen de Waddenzee te worden verspreid? En of dat mogelijk is en wat dit betekent voor de groeiende baggerbehoefte en de kosten?	Antwoord: Baggerspecie afvoeren naar de Noordzee is geen oplossing voor het dichtslibben van de geulen in de Waddenzee. Dit stopt de verdergaande verzanding niet. Afvoeren naar de Noordzee zorgt daarnaast voor een lange vaartijd voor het baggerschip. Dit betekent dat er tijdelijk niet gebaggerd wordt. Er wordt daarom bij het baggeren altijd gekeken naar een optimale balans tussen enerzijds het verder wegbrengen van baggerspecie binnen de Waddenzee versus de langere vaartijd die dat met zich meebrengt.
71480	Wiersma, F. BBB	Vraag: Wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat met provincie Noord-Holland en provincie Fryslân één gezamenlijke planning voor de werkzaamheden aan beide routes (Kornwerderzand en de Houtribdijk) maken, zodat deze verbindingen niet volledig wegvallen en de uitvoering goed op elkaar aansluit?	Antwoord: Alle werkzaamheden van Rijkswaterstaat worden reeds zoveel mogelijk over alle modaliteiten heen afgestemd. Hierbij wordt onder meer rekening gehouden met de beschikbaarheid van omrijroutes. Dat zal ook voor deze projecten gebeuren.
71481	Wiersma, F. BBB	Vraag: De Rijksbijdrage voor de verruiming van de sluis bij Kornwerderzand wordt op nul gezet. Hoe verklaart de minister van Infrastructuur en Waterstaat de lage prioriteit van deze sluisverruiming gezien de brede	Antwoord: Het project Kornwerderzand is een regionaal project, dat net als alle andere MIRT-projecten in stap 7 gescoord is. Het project is onder de zaaglijn terecht gekomen. Ten aanzien van het criterium cofinanciering van medeoverheden op Rijksprojecten zijn we in

opbrengsten en de toegezegde cofinanciering? En is de minister bereid op korte termijn met regionale overheden en het bedrijfsleven om tafel te gaan?

de Kamerbrief van afgelopen juli te stellig geweest. Zie het antwoord op de vraag nummer 71454.

Voor wat betreft Kornwerderzand is afgesproken dat we de huidige bruggen in de Afsluitdijk gaan vervangen met basculebruggen. Dit betekent dat dit onderdeel toekomstvast wordt uitgevoerd. Hiervoor reserveren we € 150 miljoen extra. Rijk en regio zullen samen onderzoek doen naar technisch werkbare oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, de verziltingsopgave, morfologische ontwikkelingen van de Waddenzee en de stikstof-opgave. We willen in de komende periode ook de tijd nemen om dit aan de bedrijven rond het IJsselmeer toe te lichten.

71482 Heutink, H.
Groep
Markuszower

Vraag:
Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat de garantie geven dat Lelystad Airport opengaat volgend jaar? Of gaat dat niet en worden we opnieuw teleurgesteld?

Antwoord:
De voorbereidingen voor de civiele ingebruikname van Lelystad Airport zijn in volle gang. Hierbij gaat het onder andere om de wijziging van het luchthavenbesluit en de operationele voorbereidingen die nodig zijn om de luchthaven veilig en efficiënt te kunnen openen. Daarnaast heeft het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LVVN) de aanvraag voor de natuurvergunning in behandeling genomen. Deze vergunning is een essentiële voorwaarde voor de opening. In april van dit jaar is de Kamer geïnformeerd over de planning. Toen is aangegeven dat, onder voorbehoud van de tijdige afronding van alle benodigde trajecten, de openstelling voorzien is in oktober 2027.

71483	Keijzer, M Groep-lid Keijzer	Vraag: We zetten onszelf gevangen in de MIRT-systematiek, waardoor we niet tot de grote infrastructurele werken komen. Moeten we geen infrastructurele werken van nationaal belang vaststellen, waarvoor dit dan niet geldt? Graag reactie van de minister of de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat	Antwoord: Het loslaten van de eis van zicht op financiering leidt in het algemeen tot bestuurlijke teleurstelling en maatschappelijk onbegrip. Desalniettemin zullen we in het kader van de herziening MIRT ook kijken naar mogelijkheden om anders om te gaan met deze eis. Bijvoorbeeld door de mogelijkheden van alternatieve bekostiging en financiering te bezien. Doel blijft om ervoor te zorgen dat besluitvorming over infrastructurele projecten en mobiliteitsmaatregelen zorgvuldig en in samenhang verloopt. In de Kamerbrief van 16 oktober jl. hebben we ook aangegeven dat in lijn met de nota Ruimte het nadenken over de toekomstige opgaven, in relatie tot structuurversterkende infra, niet stil moet komen te staan. Met de Integrale Mobiliteitsanalyse, die begin volgend jaar verschijnt, zullen ook de toekomstige opgave op de netwerken in beeld worden gebracht.
71484	Keijzer, M Groep-lid Keijzer	Vraag: Kan de minister van Infrastructuur en Waterstaat toezeggen dat de onderbouwing van die 1,5 procent naar de Kamer komt?	Antwoord: De Nederlandse invulling van de 1,5% BBP-norm zoals afgesproken in het kader van de NAVO-verplichtingen is reeds gecommuniceerd aan de Kamer. Die inzet wordt geleverd met huidige inzet en bestaande middelen. De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) en het ministerie van Defensie hebben hierover op 28 mei 2026 gerapporteerd in Kamerstuk 28 676, nummer 560. Volgend jaar zal Nederland opnieuw hierover rapporteren aan de NAVO. De regie en

71485

Keijzer, M
Groep-lid
Keijzer

Vraag:

Het voorstel om minimaal 0,8%, omgerekend rond de 10 miljard euro, te oormerken voor het hoofdwegennet en de spoorwegen binnen het Mobiliteitsfonds. Dit betekent dat er elk jaar minimaal 10 miljard euro voor deze onderwerpen op de begroting moet staan. Ik hoor graag van de minister of de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat of dit toe te zeggen is of met elkaar te onderzoeken is.

communicatie over de 1,5%-norm is aan de NCTV en de minister van Defensie. Er zijn op dit moment geen extra middelen beschikbaar in het licht van de 1,5%, waardoor geen invulling gegeven kan worden aan het voorstel om 10 miljard euro extra toe te voegen aan het Mobiliteitsfonds.

Antwoord:

Er zijn tot nu toe geen extra middelen beschikbaar gekomen om de 1,5% NAVO-norm te halen. Hierdoor kan geen invulling gegeven worden aan het voorstel om 10 miljard euro extra toe te voegen aan het Mobiliteitsfonds. De Nederlandse invulling van de 1,5% BBP-norm zoals afgesproken in het kader van de NAVO-verplichtingen is reeds gecommuniceerd aan de Kamer. Die inzet wordt geleverd met huidige inzet en bestaande middelen. De Nationaal Coördinator Terrorismedbestrijding en Veiligheid (NCTV) en het ministerie van Defensie hebben hierover op 28 mei 2026 gerapporteerd in Kamerstuk 28 676, nummer 560. Volgend jaar zal Nederland opnieuw hierover rapporteren aan de NAVO. De regie en communicatie over de 1,5%-norm is aan de NCTV en de minister van Defensie.