
Vergaderjaar 2023-2024

36 410 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024

E

**VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR
INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN
OMGEVING¹**

Vastgesteld 25 maart 2024

1. Inleiding

De leden van de fractie van de **BBB** hebben kennisgenomen van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024. Deze leden wensen de regering naar aanleiding van dit begrotingswetsvoorstel een aantal vragen te stellen.

De leden van de fractie van de **SP** hebben kennisgenomen van het begrotingswetsvoorstel. Deze leden wensen de regering naar aanleiding van dit wetsvoorstel een aantal vragen te stellen.

De leden van de fracties van de **ChristenUnie** en **OPNL** hebben kennisgenomen van het begrotingswetsvoorstel. Deze leden wensen de regering naar aanleiding van dit wetsvoorstel een aantal vragen te stellen.

De leden van de fractie van de **Volt** hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden wensen de regering naar aanleiding van dit wetsvoorstel een aantal vragen te stellen.

2. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

¹ Samenstelling:
Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*),
Van Langen (BBB), Jaspers (BBB), Thijssen
(GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA),
Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort
(GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA),

Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk
(CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66),
Aerds (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD),
Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU),
Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen
(50PLUS), Van der Goot (OPNL)

De leden van de fractie van de **BBB** wensen het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds bij de behandeling van het begrotingswetsvoorstel te betrekken. In dit kader hebben deze leden de volgende vragen aan de regering te stellen.

1. Waar de NS eerst dreigde haar tarieven met 8,7% te verhogen en de Kamer eenmalig geld heeft gevonden om dit te voorkomen, ligt er nu een voorstel van 10% verhoging op tafel.² Wat gaat de regering hier op de lange termijn mee doen? Wordt het openbaar vervoer in Nederland niet steeds meer een luxeproduct waar grote delen van de bevolking geen gebruik meer van kunnen maken? Graag ontvangen deze leden de reflectie van de regering hierop.
2. Welke afspraken zijn er in de zojuist gegeven concessie aan de NS gemaakt over betaalbaarheid?
3. Al eerder stelden deze leden u een vraag over het salaris van de topman van de NS.³ In hoeverre is er een link tussen de prestaties van NS en het salaris van de topman gemaakt in de nieuwe concessie? Bent u bereid hierover in gesprek te gaan?
4. Nabij stikstofgevoelige gebieden is de aanleg van nieuwe wegen vrijwel onmogelijk geworden. Welke gevolgen heeft stikstof gehad voor de uitvoering van de versterking van het viaduct over de A7?
5. Kunt u een indicatie geven van het percentage wegherstelwerkzaamheden dat langer duurt als gevolg van de stikstofregels? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.
6. Er komen jaarlijks 180.000 auto's bij. Kan de regering een indicatie geven van de groei van het aantal vrachtauto's?
7. Waar groeit het aantal auto's sneller, in de steden of in het landelijk gebied?
8. Hoeveel procent van de begroting wordt uitgegeven binnen de Randstad en hoeveel procent daarbuiten? Wat is de verklaring voor deze percentages?
9. De regering heeft ervoor gekozen budget te reserveren voor wegenbeheer in plaats van voor uitbreiding van het wegennet. In hoeverre is Nederland hierin uniek binnen Europa?
10. Wanneer kan er weer worden geïnvesteerd in uitbreiding van het wegennet? Wat is daarvoor nodig?
11. De provincies hebben voor wat betreft het openbaar vervoer last van de gestegen prijzen, de ingewikkelde aanbestedingen en de juridificering van de grote contracten met de vervoersmaatschappijen. Er zijn provincies die overwegen om zelf weer openbaar vervoer uit te gaan voeren in plaats van dit uit te besteden aan externe marktpartijen. In hoeverre is de regering bereid om deze provincies hierbij te ondersteunen?
12. Het openbaar vervoer in de provincies wordt duurder en de dienstverlening veelal minder en slechter. De aanbieders zijn veelal buitenlandse grote spelers. Zo werd recent een vervoersbedrijf opgekocht door een buitenlandse durfinvesteerder. Dit vinden de leden van de BBB-fractie een onwenselijke ontwikkeling. Wat vindt de regering hiervan?
13. Lokaal zijn er vele onveilige situaties op rijkswegen die niet MIRT-waardig zijn. Vanuit provincies komt in gezamenlijkheid met gemeenten steeds vaker de vraag op om bijvoorbeeld een gebiedsfonds verbeteringen rijkswegen op te richten. Binnen een dergelijk gebiedsfonds kan Rijkswaterstaat in samenwerking met gemeenten bekijken of onveilige situaties op rijkswegen uit een dergelijk fonds kunnen worden gefinancierd en weer veilig kunnen worden gemaakt. Is de regering bereid in samenwerking met het IPO en de VNG de mogelijkheden van een dergelijk gebiedsfonds te bekijken en daarover terug te koppelen?
14. Het zuurstofgehalte van de Nederlandse meren neemt met het jaar zienderogen af. Het Grevelingenmeer staat om die reden al jaren op de MIRT-planning, echter nog steeds zonder significante vorderingen. Er is zelfs een risico dat het project van de MIRT-planning afgehaald gaat worden. Hoe beschouwt de regering de situatie rondom de Nederlandse meren en wat hebben we daarover al in beeld? En wil de regering een reflectie geven op de situatie rondom het Grevelingenmeer in relatie tot de MIRT-planning?

3. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de **SP**-fractie wensen allereerst enkele vragen te stellen over gevaarlijke stoffen:

1. Kan de regering aangeven hoe het gesteld is met de personeelsbezetting op toezicht en handhaving (Inspectie Leefomgeving en Transport, RIVM)? Welke tekorten zijn er en welke invloed heeft dit op het uitvoeren van inspecties? Zijn er bijvoorbeeld achterstanden als het gaat om het uitvoeren van inspecties? Zo ja, welke?

² Zie o.a. [NS lijdt weer groot verlies: prijs kaartjes mogelijk 10 procent omhoog | RTL Nieuws](#) en [NS wil prijs treinkaartje fors verhogen in 2025, na verlieslatend jaar \(businessinsider.nl\)](#).

³ Kamerstukken I 2023/24, 29 984, D.

2. Kan de regering aangeven of nieuwe milieuvergunningen voor Zeer Zorgwekkende Stoffen en/of Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen, op grond van de huidige wetgeving kunnen worden geweigerd?
3. Kan de regering aangeven of het mogelijk is, binnen de huidige wetgeving, bestaande milieuvergunningen open te breken en aan te passen als er nieuwe regels gaan gelden voor de gevaarlijke stoffen die volgens de bestaande vergunning nog wel mogen worden uitgestoten of geloosd?
4. Is de regering bereid om te onderzoeken of het mogelijk kan worden gemaakt om bij revisie van een milieuvergunning de betreffende vergunning aan te scherpen en de uitstoot van gevaarlijke stoffen te verminderen?
5. Kan de regering aangeven op welke wijze Nederland in de Europese Unie aandringt op het terugbrengen van de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen of Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen?
6. Welke extra maatschappelijke kosten of overheidskosten vloeien er voort uit de vergunde uitstoot van schadelijke stoffen? Deze leden denken aan hogere kosten voor drinkwater, milieumaatregelen etc.

De leden van de SP-fractie hebben tevens enkele vragen over het openbaar vervoer:

7. Op welke wijze gaat de regering uitvoering geven aan de wens van de Tweede Kamer om provincies weer zelf de mogelijkheid te geven een eigen vervoersbedrijf op te zetten⁴ en is de regering bereid hier middelen voor vrij te maken en in te zetten?
8. Hoe beziet de regering de overheidskosten of maatschappelijke kosten voor CO₂-reductie, stikstof etc. in relatie tot beleidskeuzes die vooral gericht zijn op autogebruik?

4. Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van ChristenUnie en OPNL

De leden van de fracties van **ChristenUnie** en **OPNL** hebben met belangstelling kennisgenomen van de Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2024. Deze leden waarderen de inzet die is getoond door de minister en de staatssecretaris van I&W op het gebied van openbaar vervoer voor de regio. Wel hebben deze fracties nog enkele vragen.

Het rapport 'Elke regio telt!' geeft duidelijk aan wat van de gevolgen zijn wanneer de begroting primair is afgestemd op het aantal vervoersstromen en reizigers. Is de regering het met deze leden eens dat een begroting op basis van vervoersstromen en reizigers deze neerwaartse spiraal alleen maar verder in de hand werkt? Kan de regering toezeggen dat niet het aantal vervoersstromen en reizigers centraal staat in de begrotingswijze en in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, maar dat wordt gekeken naar een brede facilitering van openbaar vervoer, zodat de bereikbaarheid van heel Nederland, en dus ook in de plattelandsregio's, wordt verbeterd?

Sinds corona en door inflatie zijn de kosten van het openbaar vervoer flink gestegen. Ter compensatie is het Rijk de afgelopen jaren bijgesprongen met incidentele regelingen, zoals Beschikbaarheidsvergoeding en Transitievergoeding Openbaar Vervoer. Kan de regering aangeven hoe zij in de toekomst van plan is de bereikbaarheid van de regio structureel op peil te houden?

In maart 2023 gaf de staatssecretaris tijdens de conferentie 'bereikbaarheid voor iedereen' aan dat het recht op bereikbaarheid een basisrecht hoort te zijn, net zoals iedereen in Nederland recht heeft op bijvoorbeeld onderwijs. Er zijn evenwel tal van signalen dat er in de regio, bijvoorbeeld in Zeeland, sprake is van verdere verschraling van het openbaar vervoer. Dat heeft grote maatschappelijke gevolgen voor bereikbaarheid van middelbare scholen, ziekenhuizen en andere voorzieningen. Is de regering het met deze leden eens dat bijvoorbeeld een situatie als in Zeeland niet voldoet aan het 'recht op

⁴ Zie de moties Kamerstukken II 2022/23, 29 984, nr. 795, Kamerstukken II 2022/23, 29 984, nr. 796 en Kamerstukken II 2022/23, 36004-A, nr. 42, alsmede het initiatiefwetsvoorstel Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies.

bereikbaarheid'? En dat verkeersarmoede uiteindelijk leidt tot sociale uitsluiting voor mensen met een beperking en tot een verslechtering van opleidings- en stagemogelijkheden van studenten?

5. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van Volt

De leden van de fractie van **Volt** stellen de ambities die de regering weergeeft via de begroting op prijs en zijn zich ervan bewust dat de keuzes in schaarste worden gemaakt. Toch missen deze leden een aantal elementen in de begroting die op den duur juist kostenbesparend kunnen zijn en de modale shift naar railvervoer kunnen bevorderen. Daarom stellen deze leden de volgende vragen.

Hogesnelheidstreinen kunnen een goed alternatief voor korte afstandsvluchten zijn als beide eerlijk zijn geprijsd en het boekingssysteem wordt vergemakkelijkt. Welke investeringen en steunmaatregelen zal de regering aan kunnen bieden om het nu stroperige systeem vlot te trekken? Welke overlegresultaten verwacht de regering met name met Duitsland te bereiken op dit vlak? Is de regering voornemens initiatieven te ontplooiën of te ondersteunen die een internationaal ticketsysteem mogelijk maken? Het NS-traject Brussel-Amsterdam heeft ongeveer tien stations. Is het niet mogelijk om op deze stations een in- en uitchecksysteem te hebben dat zowel Nederlandse als Belgische kaarthouders in staat stelt met hun openbaarvervoerkaart gemakkelijk te reizen, zoals dat nu al met een app kan? Overweegt de regering gezamenlijke aanbestedingstrajecten met de Belgische en Duitse bureaus voor grensoverstijgende spoorverbindingen?

Er is een aantal beperkingen vanwege het onderhands gunnen van toegang tot het spoornetwerk. Hoe reflecteert de regering op de kritiek vanuit de Europese Commissie? Is er een mogelijkheid dat een voor Nederland negatieve uitspraak van het Europees Hof van Justitie financiële of operationele gevolgen heeft voor het treinverkeer in Nederland? Welke rol zal meer concurrentie op het spoor kunnen spelen?

Hoe kijkt de regering aan tegen verdere grensoverstijgende samenwerking op het gebied van fietssnelwegen? Welke samenwerking heeft de regering met provinciale overheden op dit vlak? Welke rol kunnen grensoverstijgende aanbestedingen op dit vlak spelen?

De vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving ziet met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het verslag. Bij ontvangst van deze nota **uiterlijk woensdag 27 maart 2024** acht de commissie het begrotingswetsvoorstel gereed voor plenaire behandeling op **2 april aanstaande**.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Kemperman

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra