



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Directie Inhoud**

aan De leden van de vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

datum 12 december 2024

Betreffende wetsvoorstel:

36600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 12 december 2024 aangenomen door de Tweede Kamer.

Voor: GroenLinks-PvdA, Volt, D66, NSC, ChristenUnie, SGP, CDA, VVD, BBB, JA21 en PVV.

Tegen: SP, DENK, PvdD en FVD.

Aangenomen amendementen

Begrotingsstaat artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Begrotingsstaat artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

16 → 19 → **77** (Stoffer c.s.) over het terugdraaien van een korting van 192.000 euro op de SWOV

Indieners zien de korting op de subsidie voor de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (het SWOV) als ineffectief. Onderzoek van het SWOV fungeert als een belangrijke gezaghebbende bron van kennis over verkeersveiligheid en maakt daarmee goed onderbouwde politieke beleidsvorming mogelijk. En draagt daarbij bij aan een verkeersveiliger Nederland. Een korting op het SWOV zal ertoe leiden dat juist het wetenschappelijk onafhankelijke onderzoek onder druk komt te staan.

Dit amendement dient er daarom toe om binnen de Begroting 2025, hoofdstuk XII, €192.000 uit de vrij besteedbare ruimte van artikel 24 te verschuiven naar artikel 14 en te bestemmen voor het SWOV om de subsidie in 2025 op hetzelfde niveau te houden als in 2024. Hiermee wordt de korting voor het jaar 2025 tenietgedaan. De keuze voor de vrij besteedbare ruimte op artikel 24 is bewust gemaakt om verdere kortingen op andere subsidies te voorkomen.

Aangenomen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, DENK, Volt, D66, NSC, ChristenUnie, SGP, CDA, VVD, BBB, JA21 en PVV.

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 12 december 2024

blad 2

Begrotingsstaat artikel 99 Nog Onverdeeld

79 (Bontenbal c.s.) over dekking van het maatregelenpakket voor de OCW-begroting

Dit amendement ziet toe op dekking van het maatregelenpakket voor de OCW-begroting. De taakstelling wordt primair bereikt door een aanvullende, proportionele korting op het apparaat van de Rijksoverheid, met name op personeelskosten, waarbij politie (bewaken en beveiligen), krijgsmacht, inlichtingen- en veiligheidsdiensten, COA, IND en het rechtsbestel incl. DJI, en uitvoering die ziet op de rechtsbescherming van burgers, zijn uitgezonderd. Hierbij is een bredere, niet-beleidsinhoudelijke invulling door de regering mogelijk, zoals het beperken van de reguliere prijsindexatie.

Meerjarige budgettaire doorwerking

Tabel 1. Dekking

Dekking (in euro mln.)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nog Onverdeeld	-19	-19	-19	-19	-19	-19

Aangenomen. Voor: NSC, ChristenUnie, SGP, het CDA, de VVD, BBB, JA21, FVD en de PVV.

Verworpen amendementen

Opschrift

Beweegreden

Invoeging artikel 3a

68 → 69 → **70** (El Abassi) over het volledig afschaffen van zero-emissiezones

Dit amendement wijzigt de Wegenverkeerswet 1994 om het instellen van zero-emissiezones door gemeenten te verbieden. Dergelijke zones beperken de vrijheid van verkeer en leiden tot sociaal-economische ongelijkheid doordat ze vooral mensen zonder toegang tot dure elektrische voertuigen benadelen.

Zero-emissiezones maken mobiliteit afhankelijk van financiële draagkracht en treffen onevenredig hard mensen met lagere inkomens, voor wie elektrische voertuigen vaak onbetaalbaar zijn. Hierdoor ontstaat een onrechtvaardige situatie waarin bepaalde groepen worden uitgesloten van essentiële voorzieningen en werkgelegenheid.

In plaats van exclusieve maatregelen zoals zero-emissiezones, dient verduurzaming te worden bevorderd via inclusieve alternatieven, zoals subsidies voor schone voertuigen, verbeteringen in openbaar vervoer en stapsgewijze transitie die voor iedereen haalbaar zijn.

Met dit amendement wordt gewaarborgd dat mobiliteit voor alle burgers toegankelijk blijft, terwijl ruimte blijft voor duurzamer beleid dat eerlijk en betaalbaar is.

Verworpen. Voor: DENK, JA21 en FVD.

Begrotingsstaat artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

61 (Kröger) over het terugdraaien van de bezuiniging voor de ontwikkeling van groene batterijen en waterstof



datum 12 december 2024

blad 3

Waterstof en batterijen zijn cruciale elementen van de energietransitie waar niet op bezuinigd mag worden. Indiener beoogt de voorgenomen bezuiniging van € 1,2 miljard voor de ontwikkeling van groene batterijen en waterstof daarom terug te draaien. Deze middelen zijn onder andere bedoeld om de ontwikkeling van lokale opslag te stimuleren.

Deze taakstelling van in totaal € 1,2 miljard loopt deels via het Klimaatfonds en deels via reeds overgehevelde middelen op de departementale begrotingen van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit amendement draait het deel van de taakstelling op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (€ 31 miljoen) terug.

De dekking voor deze middelen wordt gevonden in de aanvullende middelen die vanaf 2027 door dit kabinet ter beschikking worden gesteld voor het perceel kernenergie in het Klimaatfonds (HLA ophoging perceel kernenergie, artikel 1 Klimaatfonds).

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, Volt, D66, de ChristenUnie en de SGP.

Begrotingsstaat artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

18 (De Hoop) over het volledig schrappen van de tariefsverhoging van de NS-treinkaartjes

Het openbaar vervoer is een belangrijke publieke voorziening voormiljoenen mensen om naar hun werk, school en/of sociale activiteiten te reizen. Het openbaar vervoer is voor veel mensen prijzig en voor een steeds grotere groep dreigt het openbaar vervoer onbetaalbaar te worden. Indiener is van mening dat er fors meer geïnvesteerd dient te worden in toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer. Uit de voorliggende begroting blijkt dat er voor slechts een deel van de eerder geschatte prijsstijging van ca. 12 procent (8,7 procent uitgestelde tariefstijging en inflatie) bij de NS middelen beschikbaar worden gesteld en dat de tarieven hierdoor nog steeds fors zullen stijgen. De regering heeft met NS afgesproken dat de uitgestelde tariefstijging gedragen wordt door de overheid, de NS en de reiziger. Hierdoor zullen de tarieven evenwel nog steeds met zo'n 6 procent stijgen. Indiener is van mening dat reizigers –zeker nu er vaker sprake is van uitval van treinen en vertragingen –ontzien moeten en dat de tariefsverhoging geheel moet worden voorkomen. Het openbaar vervoer in Nederland behoort al tot het duurste van Europa en om het openbaar vervoer voor reizigers betaalbaar te houden en een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor de auto, is een extra tariefstijging niet wenselijk. Met dit amendement wordt de tariefstijging voor 2025 geheel geschrapt. Hierdoor wordt voorkomen dat treinreizen voor veel reizigers onbetaalbaar dreigt te worden.

Dit amendement wordt gedekt met voorstellen om belastingontwijkingtegen te gaan en kapitaal zwaarder te belasten, die per amendement op het Belastingplan 2025 zullen worden ingediend.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, PvdD, DENK, Volt, D66, ChristenUnie en FVD.

Begrotingsstaat artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

17 (De Hoop) over het schrappen van de extra tariefsverhoging van de NS-treinkaartjes

Het openbaar vervoer is een belangrijke publieke voorziening voormiljoenen mensen om naar hun werk, school en/of sociale activiteiten te reizen. Het openbaar vervoer is voor veel mensen prijzig en voor een steeds grotere groep dreigt het openbaar vervoer



datum 12 december 2024

blad 4

onbetaalbaar te worden. Indiener is van mening dat er fors meer geïnvesteerd dient te worden in toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer. Uit de voorliggende begroting blijkt dat er voor slechts een deel van de oorspronkelijk geschatte prijsstijging bij NS van ca. 12 procent (8,7 procent uitgestelde tariefstijging en inflatie) middelen beschikbaar worden gesteld en dat de tarieven hierdoor nog steeds fors zullen stijgen. De regering heeft met NS afgesproken dat de uitgestelde tariefstijging gedragen wordt door de overheid, de NS en de reiziger. Hierdoor zullen de tarieven komend jaar dus harder stijgen dan de inflatie. Indiener is van mening dat reizigers – zeker nu er vaker sprake is van uitval van treinen en vertragingen – ontzien moeten worden bij deze extra tariefverhoging. Het openbaarvervoer in Nederland behoort al tot het duurste van Europa en om het openbaar vervoer voor reizigers betaalbaar te houden en een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor de auto, is een extra tariefstijging niet wenselijk. Met dit amendement wordt het deel van de uitgestelde tariefstijging, dat door de reiziger opgebracht zou moeten worden geschrapt. Hierdoor stijgen de tarieven het komend jaar – in afwachting van een structurele oplossing – niet harder dan de inflatie.

Dit amendement wordt gedekt met voorstellen om belastingontwijkingtegen te gaan en kapitaal zwaarder te belasten, die per amendement op het Belastingplan 2025 zullen worden ingediend.

Verworpen. Voor SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, DENK, Volt, D66 en de ChristenUnie.

Begrotingsstaat artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

23 (Van Kent) over 153 miljoen euro extra beschikbaar te stellen om de prijsstijging van treinkaarten te voorkomen

Indiener beoogt met dit amendement € 153 miljoen extra beschikbaar te stellen voor de Nationale Spoorwegen om de prijsstijging van treinkaarten volledig van rijkswege te voorkomen. Indiener is van mening dat betaalbare treinkaarten een essentieel onderdeel zijn van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Uit recent onderzoek van het Nibud ende Mobiliteitsalliantie blijkt dat 10 procent van de Nederlandse bevolking vervoer niet kan betalen. Door prijsstijgingen bij de NS zal dit aantal verder toenemen. De dekking voor dit amendement wordt gevonden in de post «HLA-intensivering Kernenergie» onder artikel 1 van het Klimaatfonds. Indiener stelt voor de 153 miljoen euro te dekken door dit bedrag in de gereserveerde middelen voor HLA-intensivering Kernenergie uit latere jaren naar voren te halen en in te zetten voor deze dekkingsopgave.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, Volt, de ChristenUnie en FVD.

Begrotingsstaat artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

58 (Teunissen) over geen prijsverhoging voor NS-treinkaartjes

Het openbaar vervoer is een duurzame manier van reizen die bijdraagt aan de bestrijding van files. De trein zou toegankelijk moeten zijn voor iedereen, maar de gemiddelde treinreis is in tien jaar tijd 37 procent duurder geworden, een NS-jaarkaart zelfs 51 procent. Voor komend jaar gaan de prijzen nog eens 6 procent omhoog door gestegen kosten bij de NS. Treinkaartjes zijn niet meer betaalbaar. Dit amendement beoogt de prijsverhoging van de treinkaartjes volledig te compenseren zodat treinkaartjes niet duurder worden in 2025. De bijdrage vanuit de overheid voor treinkaartjes is structureel.

Als dekking voor deze maatregel geldt het uitbreiden van de vliegbelasting naar transferpassagiers. Hiervoor wordt een apart amendement ingediend.



datum 12 december 2024

blad 5

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, Volt, D66, de ChristenUnie en FVD.

Begrotingsstaat artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

9 → **20** (Gabriëls en Kostic) ter vervanging van nr. 9 over verhoging van de bijdrage voor de omgevingsdiensten

De vele incidenten rondom vervuilende industrie hebben de afgelopen jaren laten zien dat er onvoldoende kennis en capaciteit is bij de omgevingsdiensten om adequaat te kunnen handhaven. Het rapport van de Commissie Van Aartsen heeft al in 2021 aangetoond dat het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving versterkt moet worden. De commissie concludeert tevens dat het van belang is dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook stelselverantwoordelijkheid toont en die regiefunctie ondersteunt met financiële middelen. In de Kamer bestaat tevens brede overeenstemming dat de kennis en capaciteit bij omgevings-diensten vergroot moet worden.

De omgevingsdiensten worden gefinancierd door provincies en gemeenten, maar er dient een stelselversterking plaats te vinden dat landelijk moet worden gefinancierd. Middels het Interbestuurlijk Programma Versterking VTH worden hier goede stappen gezet, maar er worden nog onvoldoende middelen vrijgemaakt om de versterkingsoperatie te laten slagen. Bij provincies, gemeenten en omgevingsdiensten zijner vooral zorgen over het gebrek aan middelen voor het organiseren en borgen van een landelijke uniforme informatie-uitwisseling en informatievoorziening. Dit valt onder de stelselverantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De indieners van dit amendement hebben bij de vorige begroting middels de aangenomen motie-Gabriëls verzocht om in aanloop naar de begroting van 2025 te bezien of structurele aanvullende bekostiging mogelijk is voor versterking van de kwaliteit van de omgevingsdiensten. Dit is niet gebeurd. De indieners beogen daarom middels dit amendement het bedrag van € 19,4 miljoen dat is gereserveerd voor de versterking van omgevingsdiensten te verhogen naar een structurele investering van € 30 miljoen tot 2029. Het Interprovinciaal Overleg heeft aan de Tweede Kamer laten weten dat dit bedrag minimaal vereist is om de VTH-informatievoorziening, kennisontwikkeling en innovatie te versterken, kennisontwikkeling en de rol van OmgevingsdienstNL in de landelijke stelselversterking te professionaliseren. De dekking voor dit amendement wordt gevonden in verschillende maatregelen om belastingontwijking tegen te gaan en inkomen uit kapitaal en vermogen zwaarder te belasten. Hiervoor zullen bij het Belastingplan 2025 verschillende amendementen worden ingediend.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, DENK, Volt, D66 en de ChristenUnie.

Begrotingsstaat artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

11 → **22** (Gabriëls en Kostic) over het niet door laten gaan van bezuinigingen op het KNMI

In tijden waarin het klimaat verandert, het weer steeds onvoorspelbaarder wordt en extreem weer in Europa steeds vaker voorkomt, is een instituut als het KNMI belangrijker dan ooit. Met de kennis en data die het centrum verzamelt over weer, klimaat en seismologie, kunnen risico's in kaart worden gebracht en kan het waterrijke Nederland zich voorbereiden op de toekomst zonder voor onaangename verrassingen komen te staan. De indieners beogen middels dit amendement de bezuinigingen op het apparaat bij het KNMI niet door te zetten. De dekking voor dit amendement wordt gevonden in verschillende maatregelen om belastingontwijking tegen te gaan en inkomen uit kapitaal en vermogen



datum 12 december 2024

blad 6

zwaarder te belasten. Hiervoor zullen bij het Belastingplan 2025 verschillende amendementen worden ingediend.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, DENK, Volt, D66 en de ChristenUnie.

Begrotingsstaat artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

10 → **21** (Gabriëls en Kostic) over het terugdraaien van de bezuiniging op de ILT

In het Hoofdlijnenakkoord is afgesproken dat de bezuinigingen op het Rijksbrede ambtenarenapparaat niet terecht zouden komen bij de uitvoeringsdiensten, maar toch wordt er bezuinigd bij het Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De toezichthouder voor leefomgeving, transport en wonen is van cruciaal belang voor een adequate handhaving van de naleving van wetten en regelgeving. De ILT ziet zich geconfronteerd met een groeiende hoeveelheid regelgeving en handhavingstaken, onder andere op het gebied van klimaatverandering, luchtkwaliteit, circulaire economie en mobiliteit. Bezuinigingen op deze instantie leiden tot minder capaciteit, wat direct de effectiviteit van het toezicht en de handhaving ondermijnt. De indieners van dit amendement beogen daarom deze bezuiniging terug te draaien. De dekking voor dit amendement wordt gevonden in verschillende maatregelen om belastingontwijking tegen te gaan en inkomen uit kapitaal en vermogen zwaarder te belasten. Hiervoor zullen bij het Belastingplan 2025 verschillende amendementen worden ingediend.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, DENK, Volt, D66 en de ChristenUnie.

Begrotingsstaat artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

24 → 25 → **67** (Stoffer en Grinwis) over 100 miljoen euro overboeken naar het Mobiliteitsfonds ten behoeve van het budget voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en het meerjarenplan Fietsveiligheid

Via dit amendement wordt een bedrag van 100 miljoen euro overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds ten behoeve van het budget voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en het meerjarenplan Fietsveiligheid. Zie daarover het bijpassend amendement van de indieners bij de begroting voor het Mobiliteitsfonds onder Kamerstukken 36600 A.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, de PvdD, DENK, Volt, D66, ChristenUnie, SGP en CDA.