



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 24 maart 2026

Betreffende wetsvoorstel:

36.800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 24 maart 2026 aangenomen door de Tweede Kamer.
Voor: 50PLUS, GroenLinks-PvdA, D66, Volt, CDA, DENK, VVD, SGP, ChristenUnie, JA21, BBB, Lid Keijzer, Groep Markuszower en PVV.
Tegen: SP, PvdD en FVD.

Aangenomen amendementen

Begrotingsstaat artikel 16 Openbaar vervoer en spoor

9 (Grinwis) over middelen ten behoeve van het openbaar vervoer

Dit amendement regelt dat de CBAM-inkomsten uit 2026 van 211 miljoen euro en uit 2027 van 237 miljoen euro niet worden ingezet voor de korting op de brandstofaccijns, maar worden aangewend om bezuinigingen op het openbaar vervoer in 2026 en 2027 te voorkomen. Indiener acht het onterecht en onjuist dat de CBAM-inkomsten, die een gevolg zijn van Europees klimaatbeleid, worden ingezet om de brandstofaccijns eenmalig te verlagen. Hiermee wordt de klimaatwinst van de CBAM-heffing deels ongedaan gemaakt. Om deze reden heralloceert dit amendement de desbetreffende opbrengst voor Nederland van CBAM van cumulatief 448 miljoen euro naar de IenW-begroting - 224 miljoen euro in 2026 en 224 miljoen euro in 2027 - zodat dit gebruikt kan worden om het openbaar vervoer op peil en betaalbaar te houden. Meer specifiek beoogt indiener hiermee dat de provincies/vervoerregio's c.q. de gezamenlijke OV-concessiehouders in Nederland worden gecompenseerd voor het verlies aan inkomsten van het Rijk vanaf 2025 met circa 225 miljoen euro per jaar als gevolg van de herijking van het Studenten Reis Product, zodat er

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 24 maart 2026

blad 2

geen buslijnen hoeven te verdwijnen en de tarieven in het openbaar vervoer niet nog harder hoeven te stijgen. Daar dit amendement de begroting van 2026 aanpast, verzoekt indiener de regering de mutatie voor 2027 te verwerken in de komende ontwerpbegroting.

Aangenomen. Voor: 50PLUS, GroenLinks-PvdA, D66, Volt, PvdD, CDA, ChristenUnie en FVD.

De fractie van FVD wenst geacht te worden tegen dit amendement te hebben gestemd.

Begrotingsstaat artikel 18 Scheepvaart en havens

15 → **17** (Stoffer en Grinwis) over extra middelen voor betere bescherming van de infrastructuur op de Noordzee

De infrastructuur op de Noordzee is kwetsbaar. Russische spionage is een realiteit. Voor betere bescherming van deze infrastructuur is het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) in het leven geroepen. Vanwege een patstelling in het kabinet ontbreekt vooralsnog structurele financiering van dit programma, terwijl dit wel noodzakelijk is (rapport ABDTOPConsult). In de voorliggende begroting daalt het budget van ruim 5 miljoen euro in 2026 naar ruim 1 miljoen euro. Gelet op de urgentie stellen de indieners voor om in 2026 en latere jaren minimaal het budgetniveau van 2025 te handhaven, in afwachting van eventuele aanvullende financiering bij de Voorjaarsnota. In het kader van het PBNI is het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur (looptijd 2024-2025) opgesteld. Dit actieplan heeft nog geen opvolger. De indieners stellen voor er tenminste voor te zorgen dat de verschillende actielijnen verder opgepakt kunnen worden. Het gaat onder meer om verdere ondersteuning en opbouw van het National Maritime Security Center, het investeren in verdere ontwikkeling van sensorcapaciteit en het verder ontwikkelen van een responssysteem. De indieners willen voorkomen dat deze activiteiten en projecten vertraging oplopen door het uitblijven van een volgend actieplan.

De meerjarige dekking wordt gevonden in de middelen die al gereserveerd staan op de begroting van het Mobiliteitsfonds¹ voor het genoemde programma, maar tot nu toe onbenut blijven. Daartoe wordt een amendement ingediend op die begroting.

1 Kamerstukken II 2025/26, 36800 A, nr.1.

Met algemene stemmen aangenomen.

Begrotingsstaat Artikel 21 Circulaire Economie

16 (Huidekooper en Zwinkels) over middelen voor repair cafe's

Dit amendement ziet erop toe dat er € 66.667 beschikbaar blijft voor repair cafés. Hoewel de waarde van deze initiatieven voor de transitie naar een circulaire economie breed wordt erkend, is de financiering voor de noodzakelijke professionele ondersteuning van vrijwilligers in 2026 komen te vervallen. Dit amendement herstelt deze ondersteuning met een bijdrage van € 66.667 voor de jaren 2026 en 2027.

De noodzaak voor een fijnmazig netwerk van lokale reparatieplekken is onverminderd groot. De repair cafés vormen een plek voor laagdrempelige gedragsverandering, sociale



datum 24 maart 2026

blad 3

verbinding en grondstoffensparing op lokaal niveau. Door het wegvallen van de eerdere middelen die via voorgaande amendementen (Kamerstukken II 2019/20, 35 300 XII, nr. 10 en Kamerstukken II 2022/23, 36 200 XII, nr. 39) beschikbaar waren gesteld, dreigt de opgebouwde expertise en de landelijke coördinatie nu verloren te gaan en daarmee de circulaire transitie te vertragen.

Om de continuïteit van de reparatiesector te waarborgen en te voorkomen dat lokale initiatieven door een gebrek aan professionele begeleiding stilvallen, acht de indiener het essentieel dat het Rijk zijn verantwoordelijkheid neemt in de ondersteuning van dit netwerk. Dit draagt direct bij aan de rijksdoelstellingen voor producthergebruik en afvalvermindering.

De dekking voor dit voorstel wordt gevonden binnen de post 'Subsidies duurzame productieketens'.

Aangenomen. Voor: SP, 50PLUS, GroenLinks-PvdA, D66, Volt, PvdD, CDA, DENK, VVD, de SGP, de ChristenUnie, JA21, BBB en Lid Keijzer.

Verworpen en ingetrokken amendementen

Begrotingsstaat artikel 21 Circulaire Economie

8 (Teunissen) over middelen ten behoeve van de circulaire economie

Nederland heeft zich gecommitteerd aan een circulaire economie in 2050. Hiermee versterken we onze strategische autonomie, worden we minder afhankelijk van onbetrouwbare regimes en brengen we onze klimaatdoelen dichterbij. Uit de Integrale Circulaire Economie Rapportages van het PBL over de voortgang van de circulaire economie blijkt dat we niet op schema liggen om de doelen te behalen. De transitie naar een circulaire economie is minstens even veelomvattend als de energietransitie maar slechts een fractie van de middelen wordt ervoor beschikbaar gesteld. In 2030 heeft de overheid als doel om voor de helft circulair te zijn. Met deze financiële impuls van 1,7 miljard voor de jaren 2026 tot en met 2030 zorgt indiener ervoor dat het werkbaar wordt om dit doel te halen. Met deze investering sluit indiener aan bij de boodschap het van het PBL uit de Integrale Circulaire Economie Rapportage 2025: stop de crisis in slow-motion en geef politieke urgentie aan de transitie naar een circulaire economie.

Deze extra 1,7 miljard euro is hard nodig om o.a. onderstaande van de grond te krijgen:

- Het verbeteren van de infrastructuur om elektronica in te zamelen en kritieke grondstoffen te delven uit bestaande producten.
- Reparatievouchers beschikbaar stellen.
- Transitiekosten voor overheidsinkoop en aanbestedingen die niet meer lineair maar circulair als uitgangspunt hebben.
- Het overeind houden van recyclers die op dit moment niet concurrerend zijn.
- Naast de SDE++ een SCE++ neerzetten om de circulaire economie te stimuleren.

Indiener beoogt meerjarige verwerking. De dekking van 1,7 miljard euro wordt gevonden in het niet doorgaan van de accijnskorting op benzine, diesel en LPG, waarvoor een separaat amendement wordt ingediend op het Belastingplan 2026¹.

¹ Kamerstukken II 2025/26, 36 812, nr. 2.



datum 24 maart 2026

blad 4

Ingetrokken.

Begrotingsstaat Artikel 11 Integraal waterbeleid

Begrotingsstaat Artikel 17 Luchtvaart

14 (Peter de Groot) over middelen om de effecten van de vliegbelasting voor luchthavens in grensgebieden te beperken

Met dit amendement worden middelen beschikbaar gesteld om de effecten van de vliegbelasting voor luchthavens in grensgebieden te beperken, in het bijzonder Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. In grensregio's leidt de vliegbelasting tot een concurrentienadeel, doordat passagiers en luchtvaartmaatschappijen kunnen uitwijken naar luchthavens net over de grens. Dit raakt de bereikbaarheid en de regionale economie. De maatregel heeft een tijdelijk karakter en wordt geleidelijk afgebouwd. In 2026 wordt € 2 miljoen ingezet, in 2027 € 1,5 miljoen, in 2028 € 1 miljoen en in 2029 € 0,5 miljoen. Indiener verzoekt om meerjarige verwerking van de middelen.

De dekking bedraagt € 5 miljoen en wordt incidenteel in 2026 gevonden binnen beleidsartikel 11 (Integraal waterbeleid), door een verlaging van uitgaven aan opdrachten waarvoor geen wettelijke verplichting bestaat, afkomstig uit het beleidsmatig gereserveerde deel van € 12,5 miljoen.

De uitvoering van de maatregel ligt bij de minister. De Kamer spreekt uit dat bij de verdeling van de middelen wordt uitgegaan van circa 70% voor Groningen Airport Eelde en 30% voor Maastricht Aachen Airport. Dit amendement betreft uitsluitend een begrotingswijziging en brengt geen wijziging aan in bestaande wet- en regelgeving.

Ingetrokken.

Begrotingsstaat artikel 16 Openbaar vervoer en spoor

5 (De Hoop) over middelen om de extra verhoging van de tarieven bij NS te voorkomen

Goed en betaalbaar openbaar vervoer is van cruciaal belang voor de mobiliteit van mensen die naar hun werk, opleiding of bijvoorbeeld naar familie of vrienden reizen. De tickets van treinkaartjes stijgen in 2026 tussen de 6 en 9 procent. Eerdere afspraken tussen NS Reizigers en de rijksoverheid zijn in de begroting voor 2026 helaas niet opnieuw opgenomen. Hierdoor dreigt treinreizen voor een deel van de reizigers onbetaalbaar te worden. Dit vergroot het sociale isolement en kan er ook toe leiden dat mensen minder eenvoudig naar werk of opleiding kunnen reizen en beperkt ook in die zin de mobiliteit. Ook zullen mensen hierdoor mogelijk eerder kiezen voor het gebruik van de auto en dat heeft negatieve effecten op de drukte op de weg. Ondanks dat het Rijk in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2026 dus geen afspraken heeft willen maken over de beperking van de stijging van de tarieven heeft NS Reizigers inmiddels aangekondigd zelf wel kritisch naar de eigen bedrijfsvoering te kijken en hierdoor de tariefstijging deels te dempen. Dit zal er echter nog steeds voor zorgen dat de tarieven met tussen de 6 en 9 procent stijgen. Indiener vindt dit zeer onverstandig en daarom wordt met dit amendement voorgesteld om € 50 miljoen toe te voegen aan de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en dan specifiek bedoeld als voortzetting van de subsidie voor NS Reizigers. Met deze middelen wordt de extra verhoging van de tarieven bij NS Reizigers verder voorkomen.



datum 24 maart 2026

blad 5

De dekking van dit amendement wordt gevonden bij amendementen op het Belastingplan 2026. Indiener verwijst hierbij naar de voorstellen uit demoties van Jetten, Timmermans, Bontenbal, Dijk, Ouwehand, Dassen, Van Baarle, Bikker ingediend bij de Algemene Politieke Beschouwingen 2024(Kamerstukken II 2024/25, 36 600, nrs. 12 en 13), zoals het in loondienstlatten treden van medisch specialisten, ondoelmatige en ineffectieve fiscale regelingen en de instelling van de digitale dienstenbelasting.

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