

202600079

Onderwerp: Naar aanleiding van gesprek op 27 november (Camps, Engering en Oppers)

Beste collega,

Op donderdag 27 november ontving de heer Buma vertegenwoordigers van het Netwerk Publieke Dienstverleners en de Inspectieraad, Maarten Camps, Rodrique Engering en Alida Oppers.

In dat gesprek wees Alida Oppers op het onderzoek van PWC waarin de toename van wet- en regelgeving wordt beschreven. Interessant citaat uit dat onderzoek (sheet 13): Met afstand raakt de toename van regelgeving zij die de toepassing van regelgeving controleren het hardst: de **toezichthouders (+2910/o)**.

Bijgaand treft u een algemene presentatie van dat onderzoek en een specifieke uitwerking daarvan voor de Inspectie van het OnderwIJs.

Mocht u vragen hebben, dan helpen wij u graag.

Vriendelijke groet,
Yvonne.

Ir. Y. (Yvonne) Verzijden MPA
Secretaris-Directeur
Inspectieraad
Telefoon: +316 15 09 36 92

Bureau Inspectieraad
Rijnstraat 8 12515 XP I Den Haag
Postbus 16191 12500 BD I Den Haag

Secretariaat Inspectieraad: Moen ie Soma roe





Feiten en effecten wet- en regelgeving op de Inspectie van het Onderwijs

September 2025



Voorwoord

In de afgelopen jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor uitvoeringsorganisaties die moeite hebben met het navigeren door complexe wet- en regelgeving. De Staal van de Uitvoering, ten periodiek terugkerende publicatie die de politiek informeert over de publieke dienstverlening, concludeert reeds driejaar op rij dat het uitdijen en ingekerkelder worden van het regelgevingslandschap het grootste knelpunt vormt voor de uitvoering: "uitvoerders, burgers en ondernemers begrijpen het niet meer."

Op de vragen hoeveel extra wetten en regels op het bord van uitvoeringsorganisaties zijn gekomen, hoeveel complexer de wetten en regels zijn geworden en wat de consequentie daarvan is voor uitvoeringsorganisaties bestaan LOI op heden slechts kwalitatieve inzichten. Een integraal en kwantitatief beeld over hoeveel extra en complexere wetten en regels de kant van de uitvoerders opkomt ontbreekt. Om de uitvoeringsdruk voor uitvoeringsorganisaties in kaart te brengen, heeft PwC op basis van publieke informatie een database met ruim één miljoen datapunten ontwikkeld.

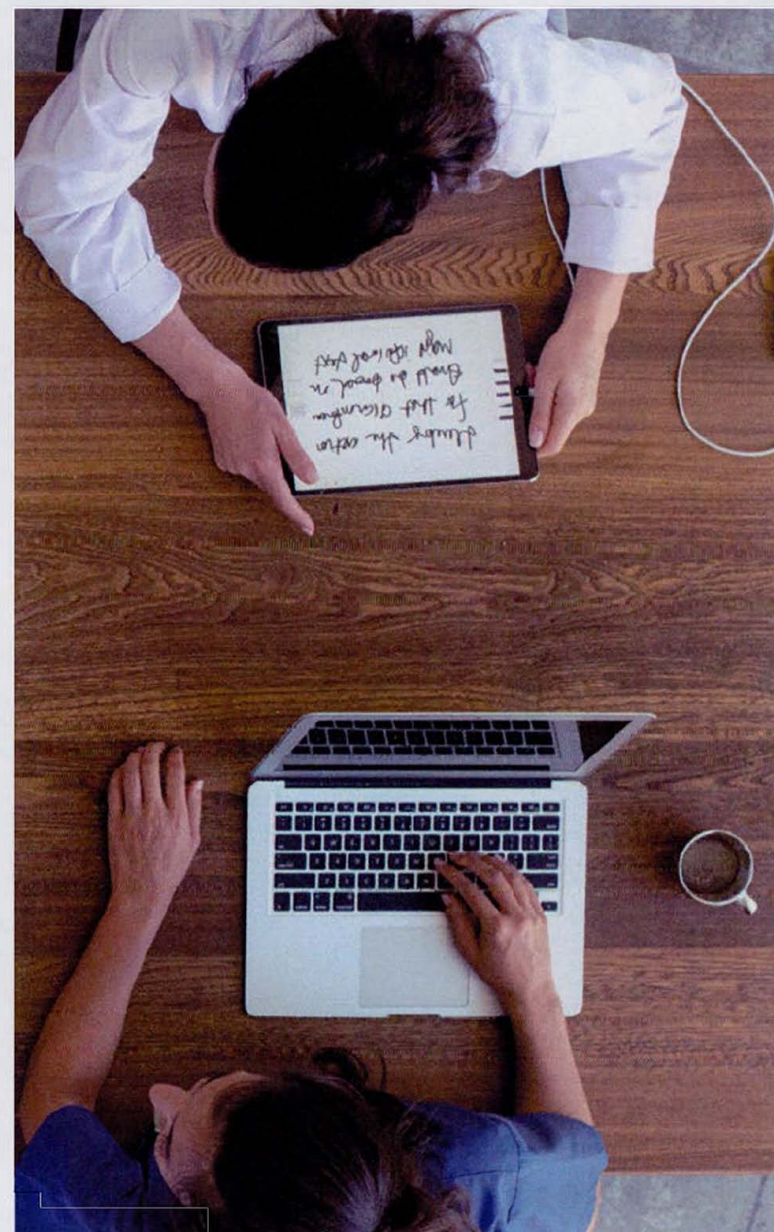
Uit onze analyses blijkt dat taakverzwaring niet alleen een beeld is dat leeft bij de uitvoerders, maar een ontwikkeling is die feitelijk en gestaag de afgelopen 20

jaar heeft plaatsgevonden. De taakverzwaring van uitvoeringstaken komt door 147% meer regels, 889% meer uitzonderingen per regel en 105% meer vereenvoudiging van regels. De effectiviteit is ten zichtbaar zien in de uitbreiding van het aantal medewerkers en de dalende productiviteit in de uitvoering. Met name de toegenomen complexiteit van wetten en regels door de stapeling van uitzondering op uitzondering maakt het werk van de uitvoerders arbeidsintensiever doordat minder werk via massale processen kan verlopen.

Deze bevindingen leiden tot een bestuurlijke agenda en een uitvoeringsagenda. Bestuurlijk is het noodzakelijk weer werk te maken van stelselheraanpak waarbij de gestapelde wetten en regels bij elkaar worden gebracht en samen overzichtelijk en uitvoerbaar worden gemaakt. In de uitvoering vraagt de stapeling van regels en de doorontwikkeling van het Nederlandse bestel gerichte investeringen in de adaptiviteit van organisaties in termen van IT en menskracht.

Selwyn Moons - industry leader publieke sector

Sander van Veldhuizen - partner publieke sector



Voor de IvhO en 51 andere uitvoeringsorganisaties heeft PwC de regeldruk kwantitatief geanalyseerd

~160

Uitvoeringsorganisaties

Nederland kent circa 160 organisaties die onder de aansturing van de ministeries vallen en de schakel vormen tussen beleidswensen en de uitvoering van deze wensen

52

Grootste uitvoerders

Voor de Inspectie van het Onderwijs en de 51 andere grootste uitvoeringsorganisaties (op basis van FTE in dienst) hebben wij de van toepassing zijnde wetten en regels geanalyseerd en deze gekoppeld aan de productiviteitsdatabase van PwC

>95%

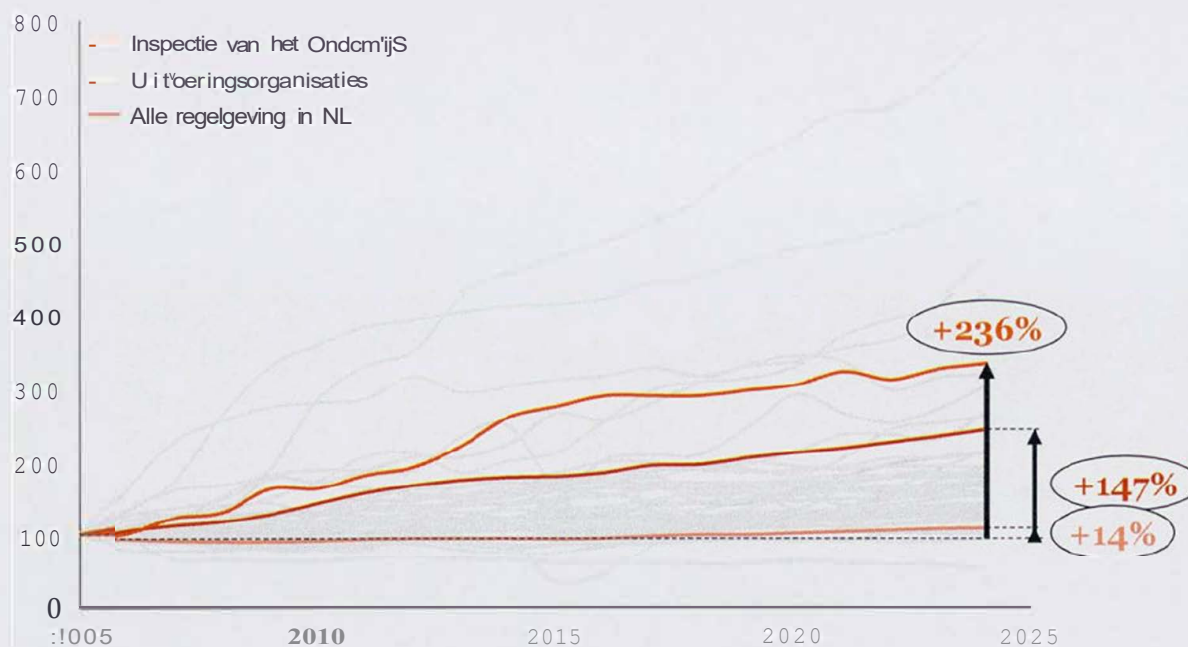
Dekking van de uitvoering

Deze uitvoeringsorganisaties:

- Hebben >95% van het aantal werknemers in de uitvoering in dienst, en
- Dekken >95% van de totale omzet van alle uitvoeringsorganisaties af

Stapelning van beleid op beleid: de IvhO voert ruim 3 keer zoveel wetten en regels uit als 20 jaar geleden

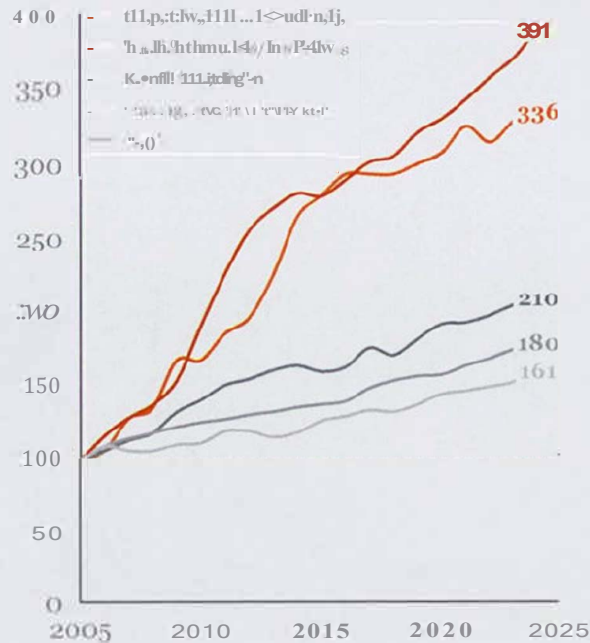
Aantal wetten en regels per uitvoeringsorganisatie (2005 = 100)



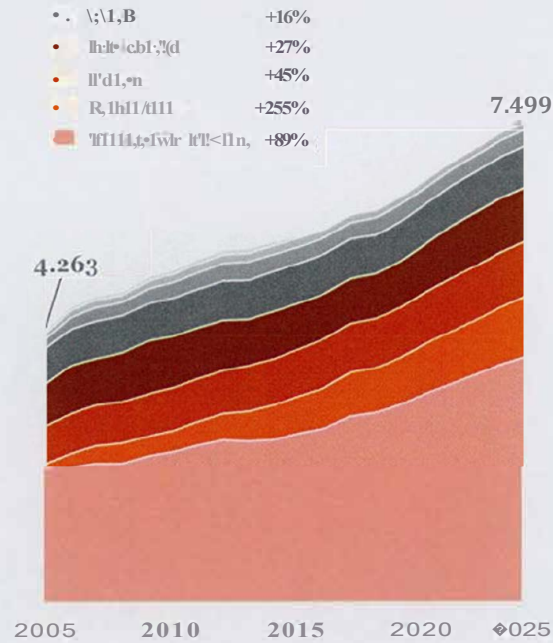
- Sinds 2005 is het aantal wetten en regels voor de Inspectie van het Onderwijs **toegenomen met 236%**
- Dit is ruim hoger dan voor de gemiddelde uitvoeringsorganisatie: +147%
- Bovendien is de toename van wetten en regels maatschappijbreed (voor bedrijven, burgers etc.) met +14% aanzienlijk lager
- Slechts één organisatie kende een afname. Dit duidt erop dat niet enkel sprake kan zijn van taakverschuiving, maar van **taakverzwaring** over de breedte van de uitvoering

De toename van wetten en regels raakt toezichthouders zoals IvhO het hardst en wordt gedreven door ministeriële regelingen en regelingen ZBO

Aantal wetten en regels per type organisatie



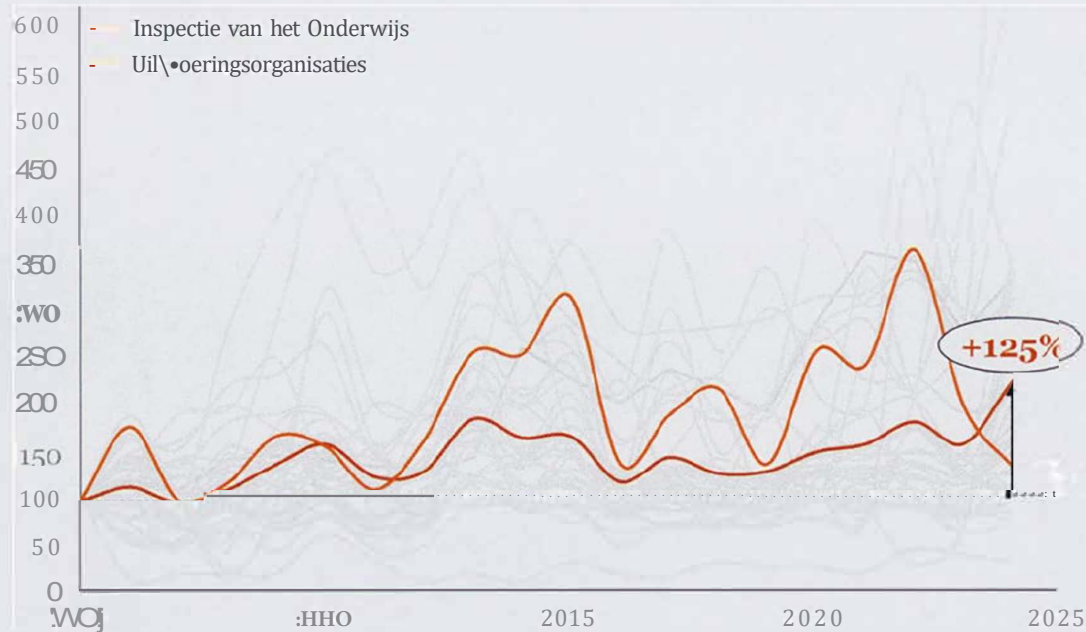
Aantal wetten en regels per regeltype (alle uitvoeringsorganisaties)



- Met afstand raakt de toename van regelgeving zij die de toepassing van regelgeving controleren het hardst: de **toezichthouders (+291%)**
- De ontwikkeling van het aantal wetten en regels van **IvhO is vergelijkbaar met die van andere toezichthouders (+236%)**
- Het zwaartepunt van de uit te voeren regelgeving komt steeds nadrukkelijker bij **ministeriële regelingen (+89%) en regelingen ZBO (+255%)** te liggen
- Deze regelingen bieden ministers meer autonomie en flexibiliteit om in te spelen op de actualiteit. Dit vraagt echter ook een hoge mate van wendbaarheid van uitvoeringsorganisaties

Het aantal jaarlijkse wetswijzigingen fluctueert bij Ivhü en andere uitvoeringsorganisaties, maar ligt hoger dan in 2005

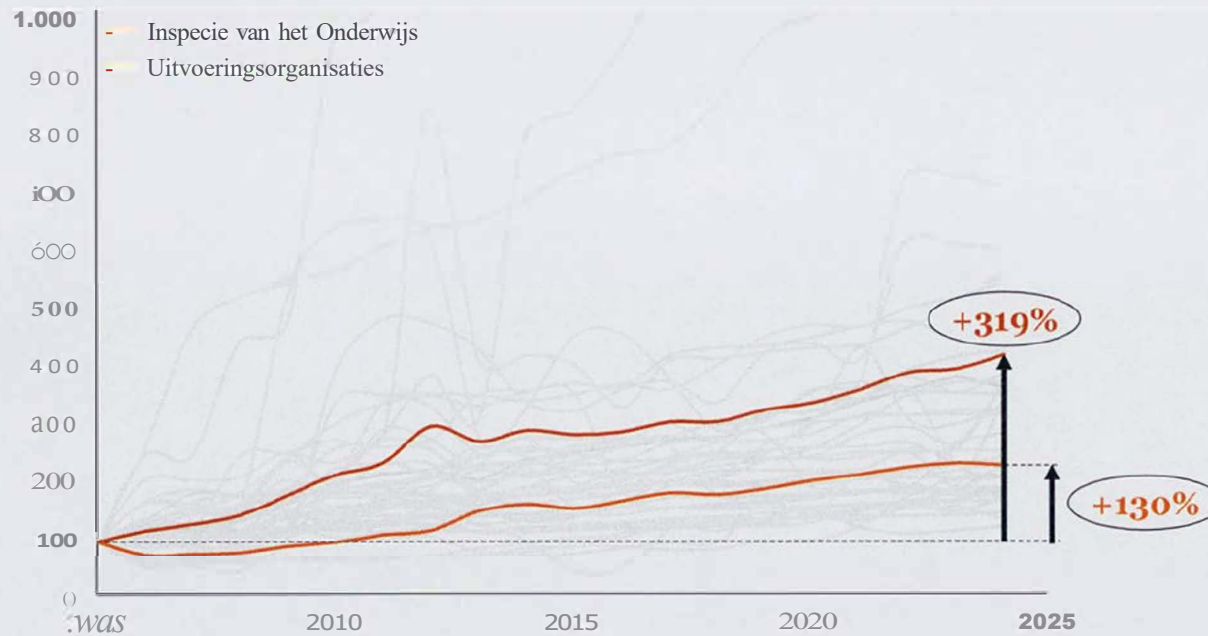
Aantal wijzigingen van wetten en regels (2005 = 100)



- Het aantal wijzigingen *per wet of regel* neemt niet structureel toe bij Ivhü en fluctueert zichtbaar op jaarbasis
- Wel stuwt de groei van het aantal wetten en regels het **totale aantaljaarlijkse wijzigingen: dit aantal is elk jaar gelijk aan of hoger dan in 2005**
- Een hoog aantal wetswijzigingen binnen kort tijdsbestek vergt **wendbaarheid en continue kennisactualisatie** van de uitvoerders

Stapeling van uitzondering op uitzondering: de wetten van Ivhü bevatten 130% meer uitzonderingen dan in 2005

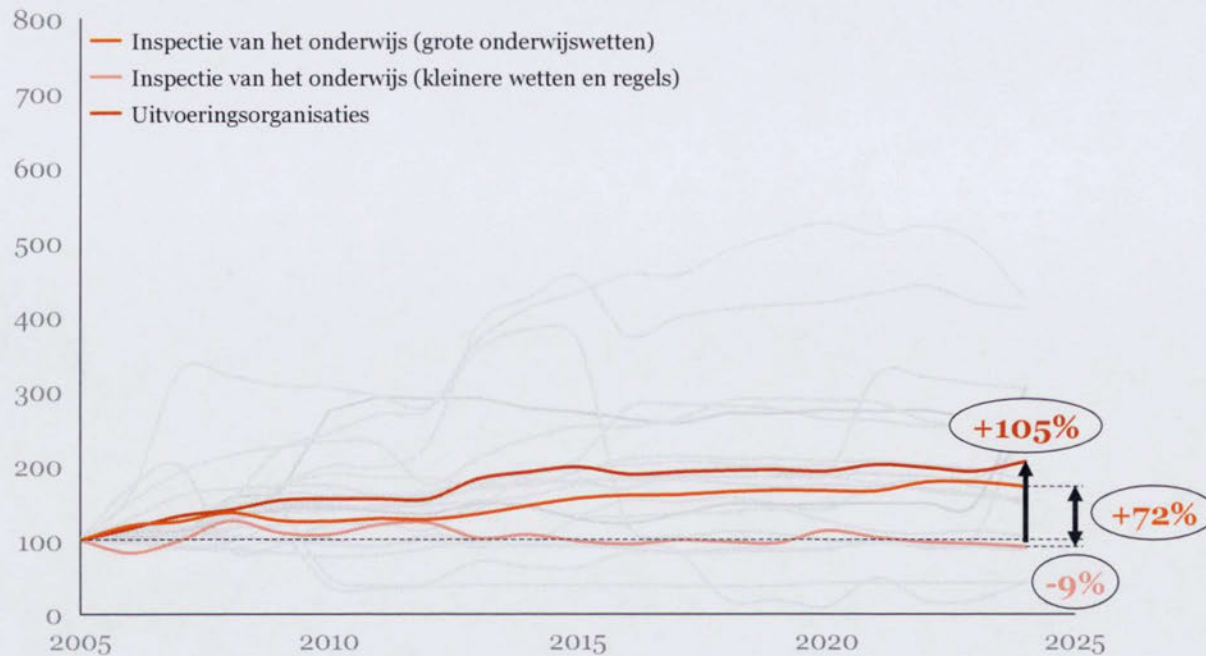
Aantal uitzonderingen, vrijstellingen en ontheffingen per uitvoeringsorganisatie (2005 = 100)



- Het totale aantal uitzonderingen, vrijstellingen en ontheffingen van IvhO is **meer dan verdubbeld (+130%)** de afgelopen **20** jaar. Deze toename wordt vooral gedreven doordat het aantal wetten en regels van IvhO sterk is toegenomen
- De toename stamt al van voor de politiek-maatschappelijke roep om meer maatwerk en duidt vooral op een **stapeling van uitzondering op uitzondering**
- De regelgeving van IvhO bevat **relatief vaak vrijstellingsgronden** vergeleken met andere uitzonderingsorganisaties (bv. de Leerplichtwet), waar uitzonderingsgronden met afstand de boventoon voeren
- Ook voor tijdelijk bedoelde uitzonderingen geldt vaak: **niets is zo permanent als een tijdelijke maatregel**

Met name de grote onderwijswetten van IvhO raken steeds meer verweven met andere wetten en regels (+72%)

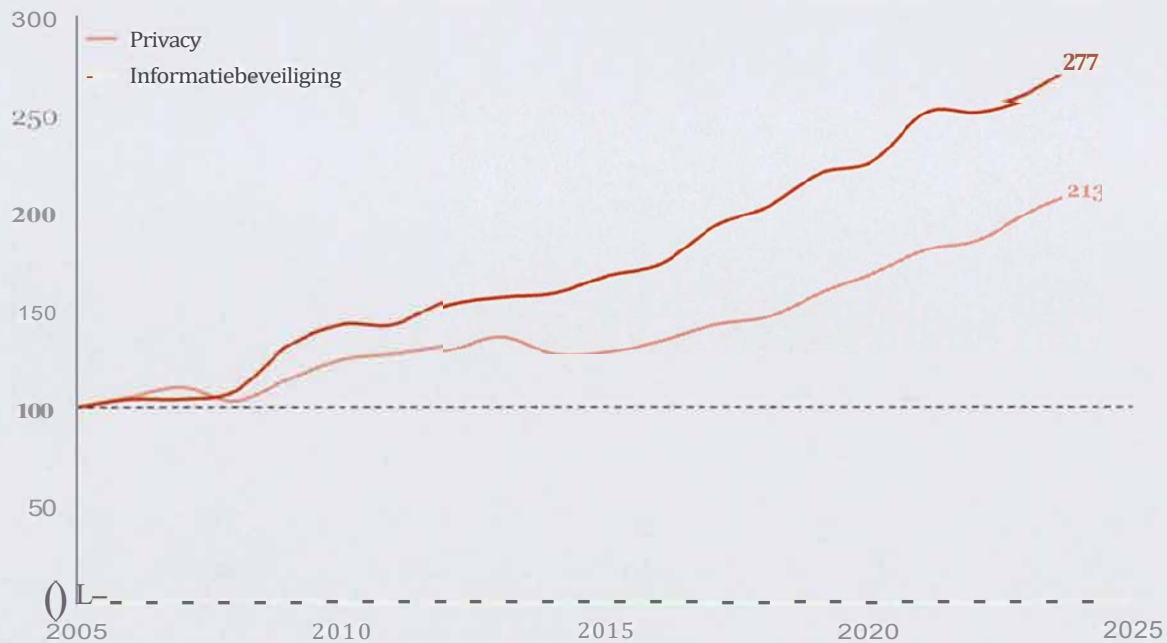
Aantal verwijzingen naar andere regelgeving per wet of regel (2005 = 100)



- Wet- en regelgeving van uitvoeringsorganisaties wordt steeds nauwer met elkaar verweven (+105%).
- **De gemiddelde grote wet waar IvhO toezicht op houdt** (bv. Leerplichtwet, Wet educatie en beroepsonderwijs), **verwijst naar 72% meer andere wetten, regels en jurisprudentie als voorheen** – met name verwijzingen naar jurisprudentie, wetten en ministeriële regelingen drijven deze toename
- De gemiddelde kleinere wet of regel van IvhO verwijst juist naar ongeveer evenveel andere wetten en regels (-9%)
- De uitvoering wordt **arbeidsintensiever** door zowel het toegenomen aantal uitzonderingen als de verdere verwevenheid van belangrijke regelgeving

Naast haar eigen wet- en regelgeving, krijgt Ivhü te maken met dubbel zoveel regels over privacy en informatiebeveiliging

Aantal wetten en regels met bepalingen over privacy en informatiebeveiliging
(2005 = 100)



- In de uitvoering moeten uitvoeringsorganisaties rekening houden met wetgeving op het gebied van **privacy en informatiebeveiliging** - dit geldt in het bijzonder voor IvhO, vanwege de gevoelige gegevens van onderwijsinstellingen en onderwijsdeelnemers
- Het aantal wetten en regels met bepalingen om privacy en informatiebeveiliging te borgen (zoals de AVG en BIO), is sinds 2005 **ruim verdubbeld**
- Het belang van gegevensbescherming heeft de Nederlandse wet- en regelgeving in den brede doordrongen

Taakverzwaring en complexe regels vragen steeds meer arbeidsinzet en bevatten risico's voor de menselijke maat

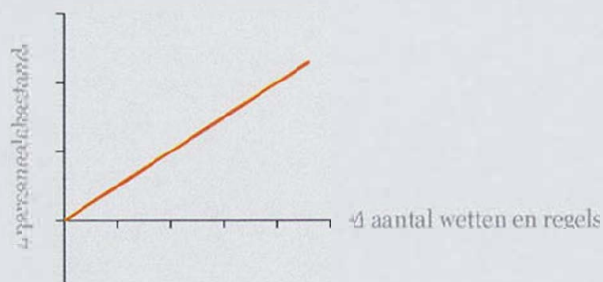
Uitbreiding personeelsbestand¹

Er is een sterk verband tussen de toename van het aantal wetten en regels (**stapeling van beleid op beleid**) en de uitbreiding van de personeelsbestanden van uitvoerders

Het lukt vaak niet de nieuwe en gewijzigde wetten en regels met het bestaande personeelsbestand op te vangen

Dit komt onder andere door:

- Complexiteit van wetten en regels
- Verouderde IT-systemen

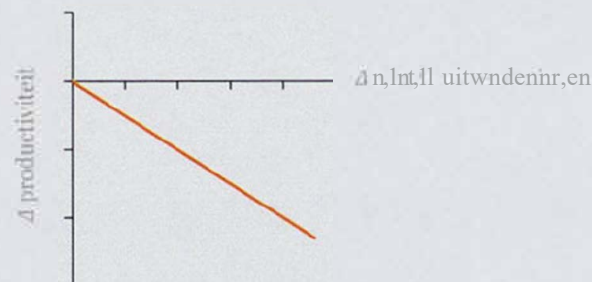


Daling productiviteit¹

Er is ook een sterk verband tussen de toename van het aantal uitzonderingen (**stapeling van uitzondering op uitzondering**) in wetten en regels en de daling van de productiviteit van uitvoerders

Deze complexere regelgeving leidt tot arbeidsintensiever en meer handmatig werk

Voor elke euro die wordt geïnvesteerd in de uitvoering kan de overheid daardoor minder diensten verlenen aan de burger



'Paradox van de Menselijke Maat'

De wens om beleid zoveel mogelijk op het individu af te stemmen, leidt in de praktijk regelmatig tot



langere wachttijden omdat maatwerk arbeidsintensiever is



rigide werkinstructies omdat medewerkers vaak niet zijn opgeleid voor het leveren van maatwerk

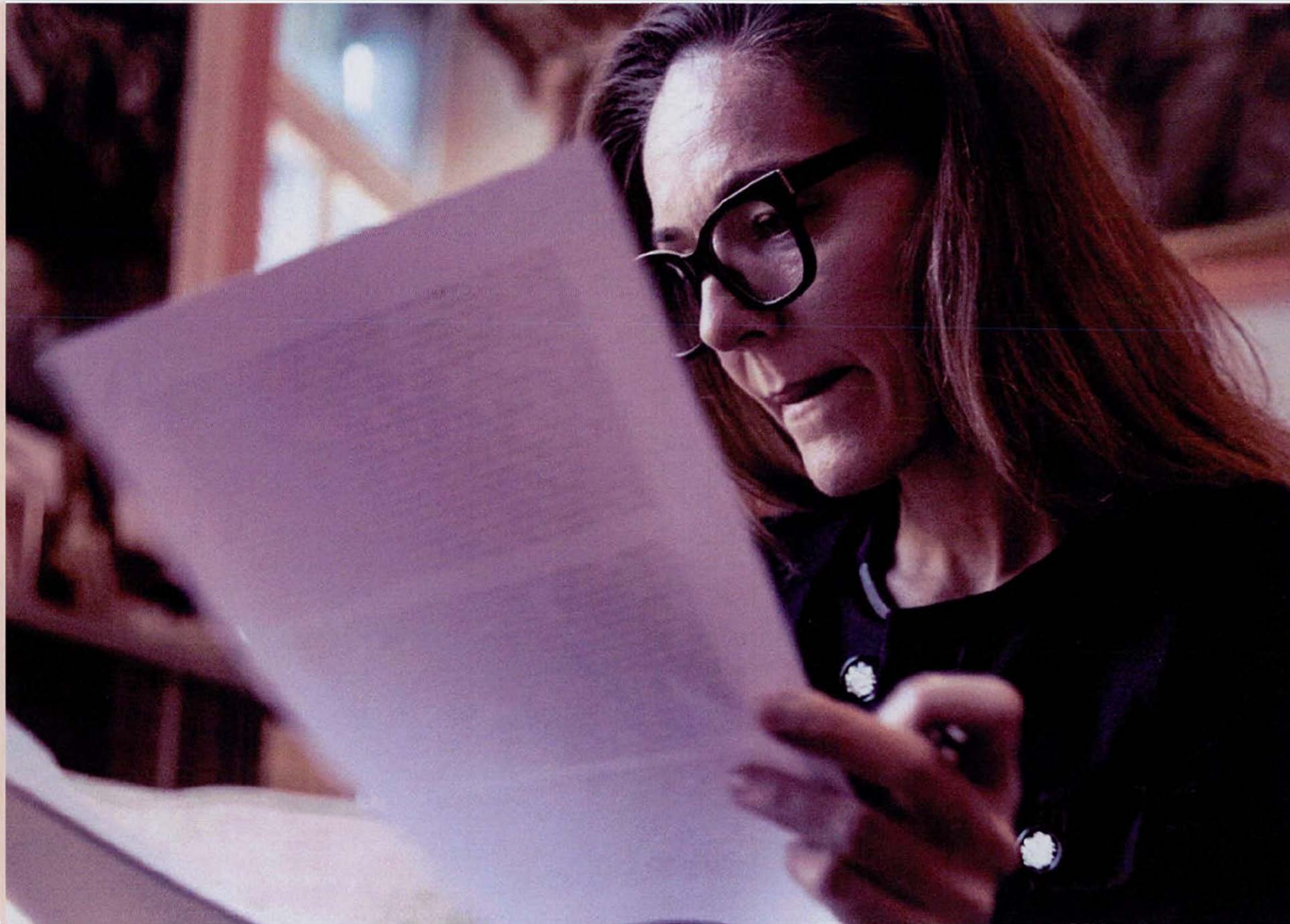


risico op rechtsongelijkheid omdat burgers via maatwerk verschillende behandelingen krijgen

De bevindingen geven aanleiding voor een ambitieuze bestuurlijke agenda en een uitvoeringsagenda



Bijlage: Onderzoeks- methode



De PwC-database meet de veelheid en complexiteit van regelgeving en koppelt dit aan productiviteitsdata

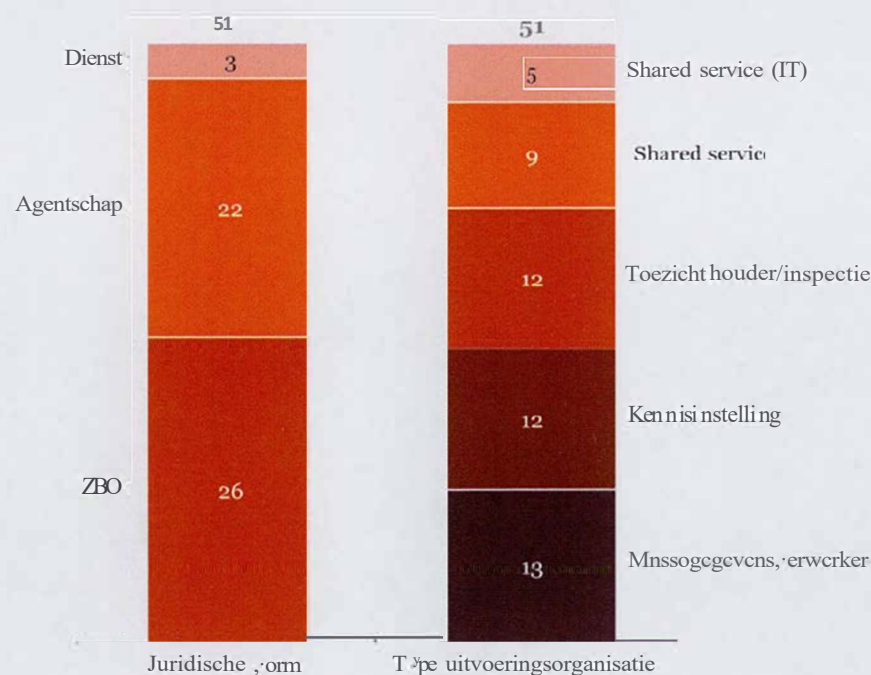
Voor de database zijn gegevens van 2005-2024 verzameld over:

- **Veelheid** aan wetten en regels: aantal wetten en regels per uitvoeringsorganisatie, aantal jaarlijkse wijzigingen en de wetten en regels m.b.t. privacy en informatiebeveiliging
- **Complexiteit** van wetten en regels: aantal uitzonderingen, vrijstellingen, ontheffingen en hardheidsclausules in wetten en regels, alsook de onderlinge verwijzingen tussen wetten en regels en de beoordeelde wetskwaliteit door de Raad van State

Daarbij is **alleen** gebruik gemaakt van **openbare bronnen**

De database is aangesloten op de database van PwC over de **productiviteit** van uitvoeringsorganisaties

Eigenschappen uitvoeringsorganisaties in de database



De veelheid en complexiteit van wetten en regels zijn holistisch gemeten aan de hand van 9 indicatoren



Longitudinale analyse: 2005 t/m 2024 voor de 51 grootste uitvoeringsorganisaties



Er is enkel gebruik gemaakt van **openbare bronnen:**

- Wettenbank van de overheid
- De hieraan verwante Linked Data Overheid (LiDO)
- Jaarverslagen van de Raad van State



De database bevat **meer dan 1 miljoen datapunten** die geautomatiseerd zijn verzameld en handmatig zijn gevalideerd

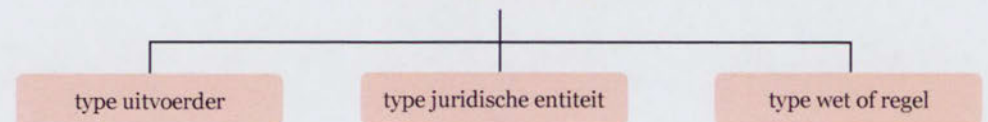


Uitvoerders met een **minimum aantal wetten, wijzigingen en uitzonderingen** zijn meegewogen om vertekening van de metingen (toenames) te voorkomen

9 indicatoren



3 uitsplitsingen



Naast IvhO maken de onderstaande 51 uitvoeringsorganisaties onderdeel uit van het onderzoek

Massagegegevensverwerker	Toezichthouder	Kennisinstelling	SSO	SSO (IT)
Belastingdienst	AFM	CBS	COA	DICTU
CBR	DNB	KB	FMH	DPC
CJIB	ILT	KNAW	O&P Rijk	Logius
DJI	Justis	KNMI	Paresto	NPO
DUO	LVNL	Nationaal Archief	RPO	SSC-ICT
IND	NVWA	NFI	RVB	
Kadaster	Politie	NWO	RVO	
KvK	Raad voor de Rechtsbijstand	Samenwerkingsorganisatie	RWS	
OM	Raad voor de Rechtspraak	Beroepsonderwijs Bedrijfsleven	Staatsbosbeheer	
RDW	RDI	Stichting Participatiefonds		
RvIG	RIVM	Stichting Vervangingsfonds		
SVB	RvdK	TNO		
UWV		WR		

Contact



Selwyn Moons

Industry Leader Publieke Sector

T: +31 6 22161505

E: selwyn.moons@pwc.com



Sander van Veldhuizen

Partner Publieke Sector Finance

T: +31 6 34190525

E: sander.van.veldhuizen@pwc.com

Onderzoeksteam

Auteurs

Selwyn Moons

Sander van Veldhuizen

Axel Rooden

Babs Vincken

Industry Leader Publieke Sector

Partner Publieke Sector Finance

Publieke Sector Finance Team

Publieke Sector Finance Team

Onderzoekers (alfabetische volgorde)

Adriaan Zantman

Jasmin Scheven

Karmanpreet Singh

Salma Naji

Sourav Bhattacharjee

Data Analytics Team

Publieke Sector Finance Team

Data Analytics Team

Data & Technology Team

Data Analytics Team

[pwc.com](https://www.pwc.com)

(c) 2025 PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289). All rights reserved. PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/1.tn.ctur for further details.

At PwC, our purpose is to build trust in society and solve important problems. We're a network of firms in 149 countries with nearly 370,000 people who are committed to delivering quality in assurance, advisory and tax services. At PwC in the Netherlands over 80,000 people work together. Find out more and tell us what matters to you by visiting us at www.pwc.nl.



Feiten en effecten. wet- en regelgeving op uitvoeringsorganisaties

www.pwc.nl



Voorwoord

De verzwaring van uitvoeringstaken komt door

147%

meer regels.

In de afgelopen jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor uitvoeringsorganisaties die moeite hebben met het navigeren door complexe wet- en regelgeving. De Staat van de Uitvoering, een periodiek terugkerende publicatie die de politiek informeert over de publieke dienstverlening, concludeert reeds drie jaar op rij dat het uitdijen en ingewikkelder worden van het regelgevingslandschap het grootste knelpunt vormt voor de uitvoering: “uitvoerders, burgers en ondernemers begrijpen het niet meer”.

Op de vragen hoeveel extra wetten en regels op het bord van uitvoeringsorganisaties zijn gekomen, hoeveel complexer de wetten en regels zijn geworden en wat de consequentie daarvan is voor uitvoeringsorganisaties bestaan tot op heden slechts kwalitatieve inzichten. Een integraal en kwantitatief beeld over hoeveel extra en complexere wetten en regels de kant van de uitvoerders opkomt, ontbreekt. Om de uitvoeringsdruk voor uitvoeringsorganisaties in kaart te brengen, heeft PwC op basis van publieke informatie een database met ruim één miljoen datapunten ontwikkeld.

Uit onze analyses blijkt dat taakverzwaring niet alleen een beeld is dat leeft bij de uitvoerders, maar een ontwikkeling is die feitelijk en gestaag de afgelopen 20 jaar heeft plaatsgevonden. De verzwaring van uitvoeringstaken komt door 147% meer regels, 88% meer uitzonderingen per regel en 105% meer verwevenheid van regels. De effecten laten zich meetbaar zien in de uitbreiding van het aantal medewerkers en de dalende productiviteit in de uitvoering. Met name de toegenomen complexiteit van wetten en regels door de stapeling van uitzondering op uitzondering maakt het werk van de uitvoerders arbeidsintensiever doordat minder werk via massale processen kan verlopen.

Deze bevindingen leiden tot een bestuurlijke agenda en een uitvoeringsagenda. Bestuurlijk is het noodzakelijk weer werk te maken van stelselhervormingen waarbij de nu gestapelde wetten en regels bij elkaar worden gebracht en samen overzichtelijk en uitvoerbaar worden gemaakt. In de uitvoering vraagt de stapeling van regels en de doorontwikkeling van het Nederlandse bestel gerichte investeringen in de adaptiviteit van organisaties in termen van IT en menskracht.

Selwyn Moons – Industry Leader Publieke Sector, PwC

Sander van Veldhuizen – Partner Publieke Sector, PwC

Voor de 51 grootste uitvoeringsorganisaties heeft PwC de regeldruk kwantitatief geanalyseerd

~160

Uitvoeringsorganisaties

Nederland kent circa 160 organisaties die onder de aansturing van de ministeries vallen en de schakel vormen tussen beleidswensen en de uitvoering van deze wensen

51

Grootste uitvoerders

Voor de 51 grootste uitvoeringsorganisaties (op basis van FTE in dienst) hebben wij de van toepassing zijnde wetten en regels geanalyseerd en deze gekoppeld aan de productiviteitsdatabase van PwC

>95%

Dekking van de uitvoering

- De 51 grootste uitvoeringsorganisaties:
- Hebben >95% van het aantal werknemers in de uitvoering in dienst, en
- Dekken >95% van de totale omzet van alle uitvoeringsorganisaties af

De PwC-database meet de veelheid en complexiteit van regelgeving en koppelt dit aan productiviteitsdata

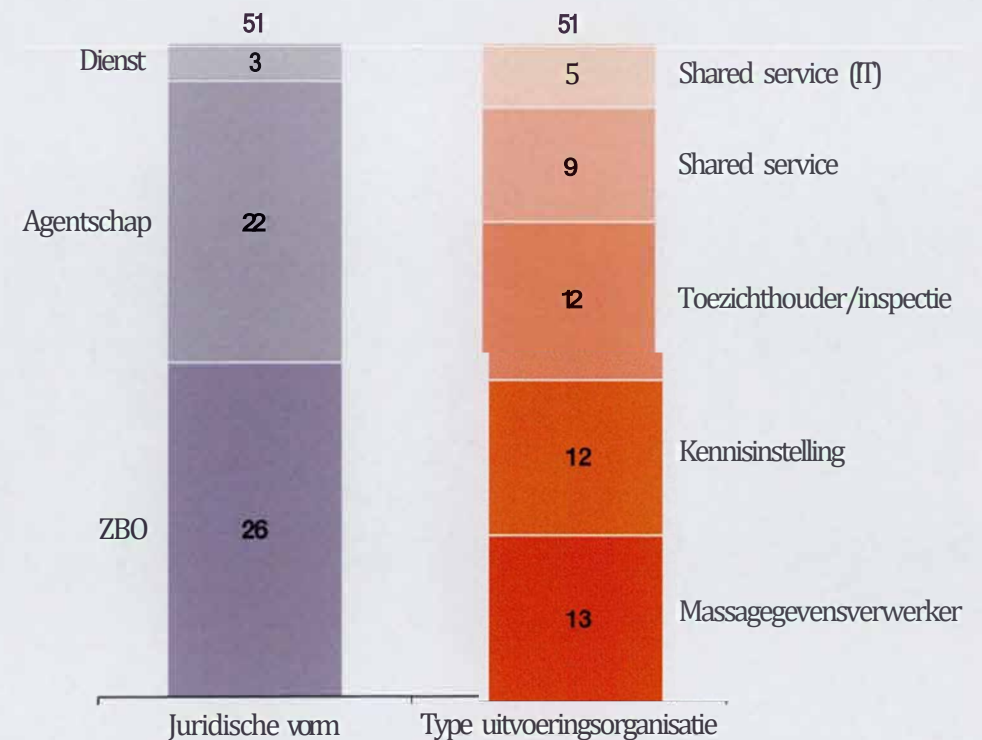
Voor de database zijn gegevens van 2005-2024 verzameld over:

- **Veelheid** aan wetten en regels: aantal wetten en regels per uitvoeringsorganisatie, aantal jaarlijkse wijzigingen en de wetten en regels m.b.t. privacy en informatiebeveiliging
- **Complexiteit** van wetten en regels: aantal uitzonderingen, vrijstellingen, ontheffingen en hardheidsclausules in wetten en regels, alsook de onderlinge verwijzingen tussen wetten en regels en de beoordeelde wetskwaliteit door de Raad van State

Daarbij is **alleen** gebruik gemaakt *van openbare bronnen*

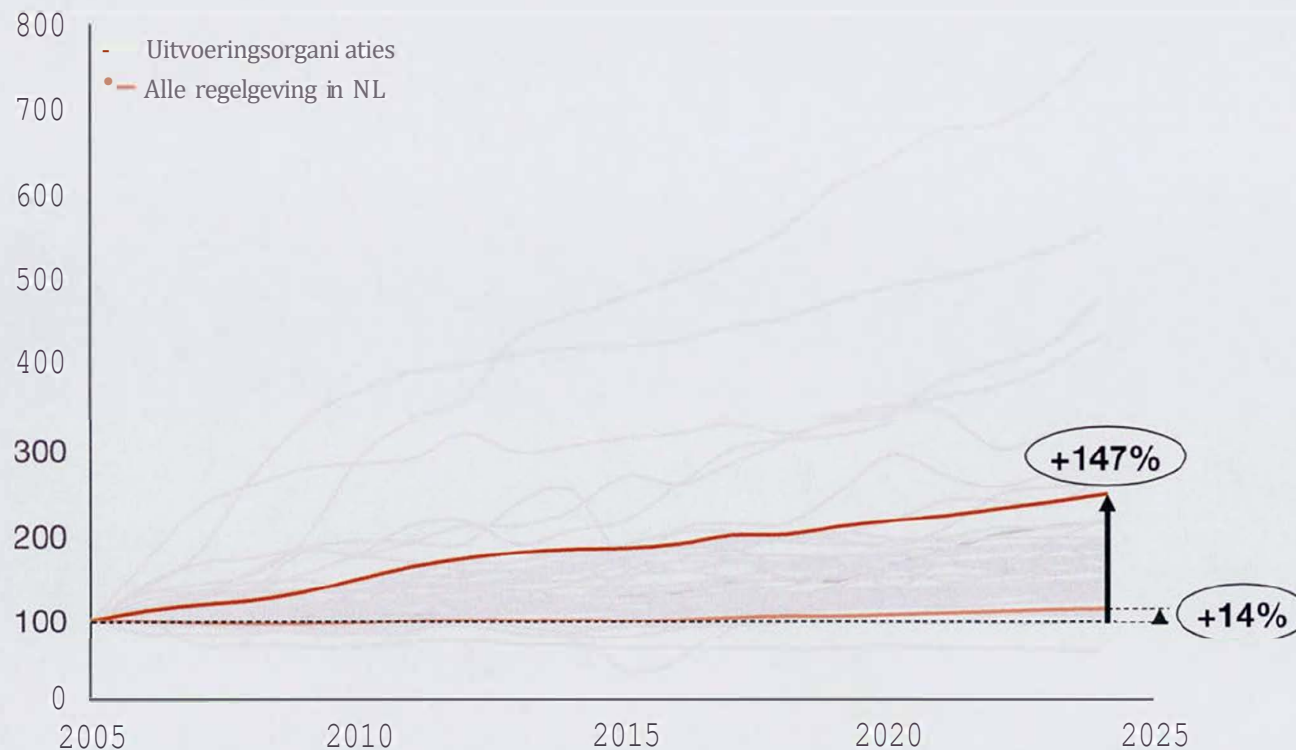
De database is aangesloten op de database van PwC over de **productiviteit** van uitvoeringsorganisaties

Eigenschappen uitvoeringsorganisaties in de database



Stapelning van beleid op beleid: uitvoeringsorganisaties voeren 2,5 keer zoveel wetten en regels uit als 20 jaar geleden

Aantal wetten en regels per uitvoeringsorganisatie (2005 = 100)



- Sinds 2005 is het aantal wetten en regels voor uitvoeringsorganisaties **toegenomen met 147%**
- **Maatschappijbreed** was de toename van wetten en regels aanzienlijk lager: **14%**
- Slechts één organisatie kende een afname. Dit duidt erop dat niet enkel sprake kan zijn van taakverschuiving, maar van **taakverzwaring** over de breedte van de uitvoering
- De toename raakt toezichthouders het hardst (+ 291 %) (zie bijlage)
- Ook de wetten en regels over privacy en informatiebeveiliging zijn ruim verdubbeld (zie bijlage)

Het aantal wijzigingen per regeling is grofweg constant, maar stapelt door vanwege de toegenomen regelgeving

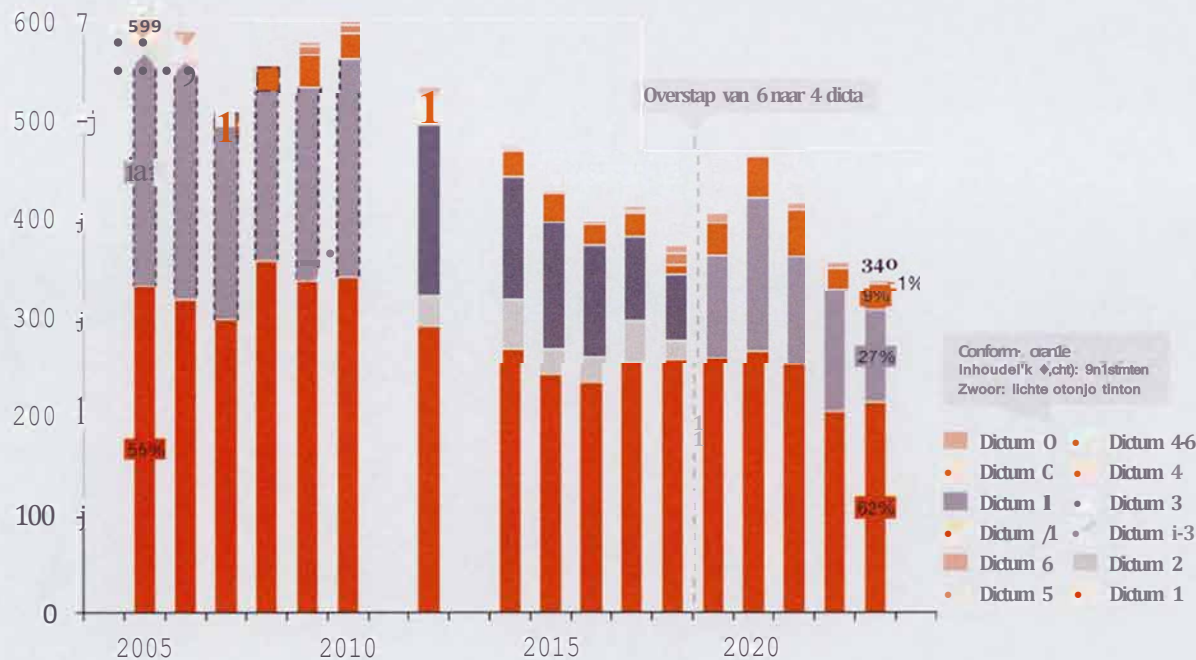
Aantal wijzigingen van wetten en regels per uitvoeringsorganisatie (2005 = 100)



- Het jaarlijkse aantal wijzigingen per wet of regel neemt niet structureel toe. Wel stuwt de sterke groei van het aantal wetten en regels het totale aantal jaarlijkse wijzigingen (+ 125%)
- Een hoog aantal wetswijzigingen binnen kon tijdsbestek vergt wendbaarheid en **continue** kennisactualisatie van de uitvoerders

De kwaliteit van wet- en regelgeving blijft nagenoeg gelijk, maar er zijn steeds minder stelselherzieningen

Adviezen ('dicta') van de Raad van State op voorgestelde wet- en regelgeving¹

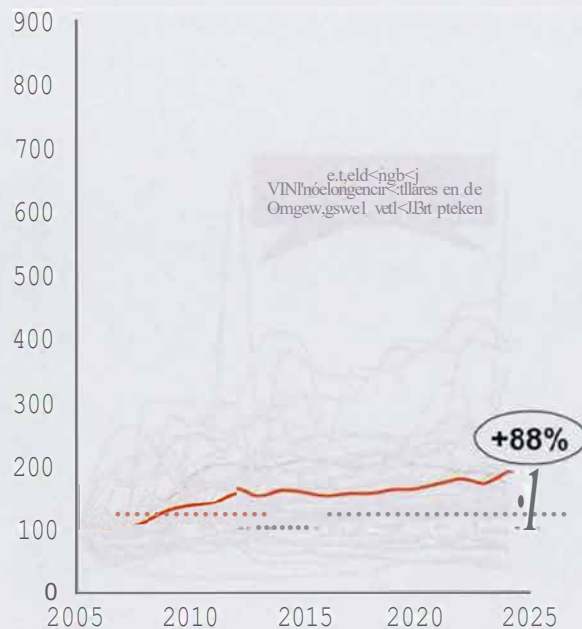


- Op basis van de adviezen ("dicta") van de Raad van State kan niet worden gesteld dat de kwaliteit van wet- en regelgeving noemenswaardig is afgenomen
- Wel kan het zijn dat de uitvoerbaarheid (één van de vier toetsingscriteria) achteruit is gegaan
- Het aantal adviezen afgegeven door de Raad van State is tijdens de kabinetten Rutte sterk afgenomen: -43%.
- In plaats van belangrijke stelsels zoals het toeslagenstelsel te herzien, worden **bestaande stelsels uitgebreid met nieuwe uitwerkingen van wetten en regels** (die doorgaans niet aan de Raad van State hoeven te worden voorgelegd)

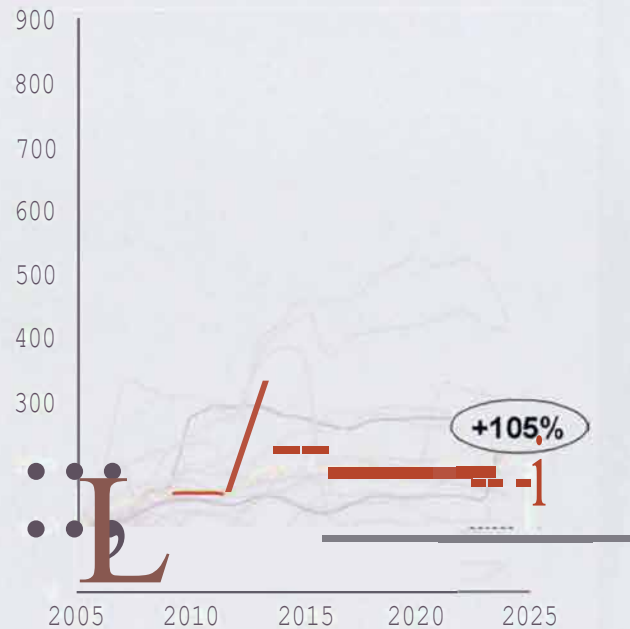
¹⁾ Voor 2011 en 2013 was geen data m.b.t. de dicta beschikbaar in de jaarverslagen van de RvS. Voor 2005-2010 was niet altijd op dictumniveau data beschikbaar voor de inhoudelijk lichte en zware dicta (2-6). Daarom zijn in deze gevallen betreffende dicta gezamenlijk weergegeven.

De uitvoering wordt arbeidsintensiever door toegenomen uitzonderingen en verwevenheid van regelgeving

Aantal uitzonderingen per wet of regel per uitvoeringsorganisatie (2005 = 100)



Aantal verwijzingen per wet of regel per uitvoeringsorganisatie (2005 = 100)



- Het aantal uitzonderingen per wet of regel is bijna verdubbeld (**+88%**).¹ Deze toename stamt al van voor de roep om meer maatwerk en duidt vooral op een **stapeling van uitzondering op uitzondering**
- Ook voor tijdelijk bedoelde uitzonderingen **geldt vaak: niets is zo permanent als een tijdelijke maatregel**
- Wet- en regelgeving wordt steeds nauwer met elkaar verweven. Regelingen verwijzen tegenwoordig naar dubbel zoveel (**+ 105%**) andere regelingen als voorheen

¹⁾ De toename is nog hoger voor het aantal vrijstellingen en ontheffingen (+124%) en hardheidsclausules (+253%).

Taakverzwaring en complexe regels vragen steeds meer arbeidsinzet en bevatten risico's voor de menselijke maat

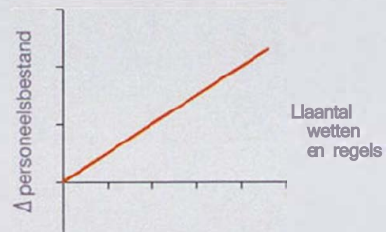
Uitbreiding personeelsbestand

Er is een sterk verband tussen de toename van het aantal wetten en regels (**stapeling van beleid op beleid**) en de uitbreiding van de personeelsbestanden van uitvoerders

Het lukt vaak niet de nieuwe en gewijzigde wetten en regels met het bestaande personeelsbestand op te vangen

Dit komt onder andere door:

- Complexiteit van wetten en regels
- Verouderde IT-systemen

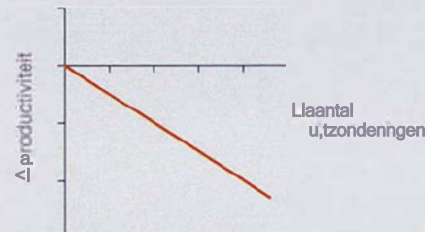


Daling productiviteit

Er is ook een sterk verband tussen de toename van het aantal uitzonderingen (**stapeling van uitzondering op uitzondering**) in wetten en regels en de daling van de productiviteit van uitvoerders

Deze complexere regelgeving leidt tot arbeidsintensiever en meer handmatig werk

Voor elke euro die wordt geïnvesteerd in de uitvoering kan de overheid daardoor minder diensten verlenen aan de burger



'Paradox van de Menselijke Maat'

De wens om beleid zoveel mogelijk op het individu af te stemmen, leidt in de praktijk regelmatig tot

2

langere wachttijden omdat maatwerk arbeidsintensief is

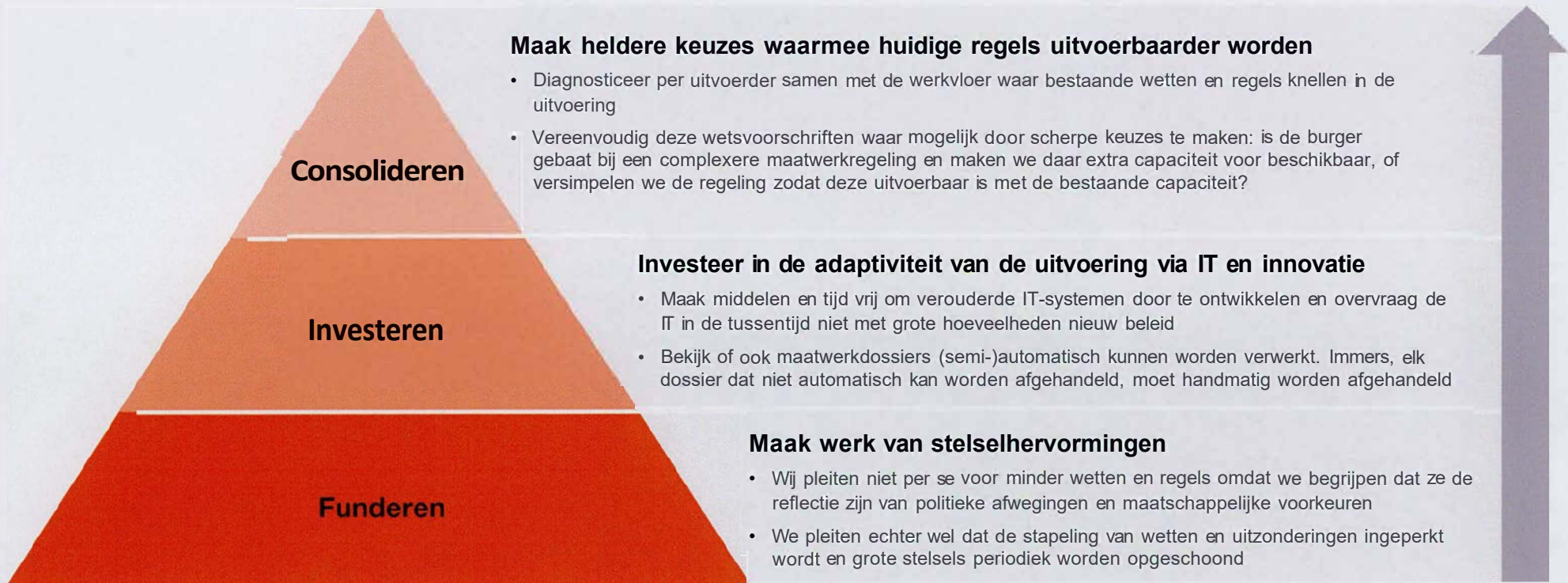
0,5 = 1

rigide werkinstructies omdat medewerkers vaak niet zijn opgeleid voor het leveren van maatwerk

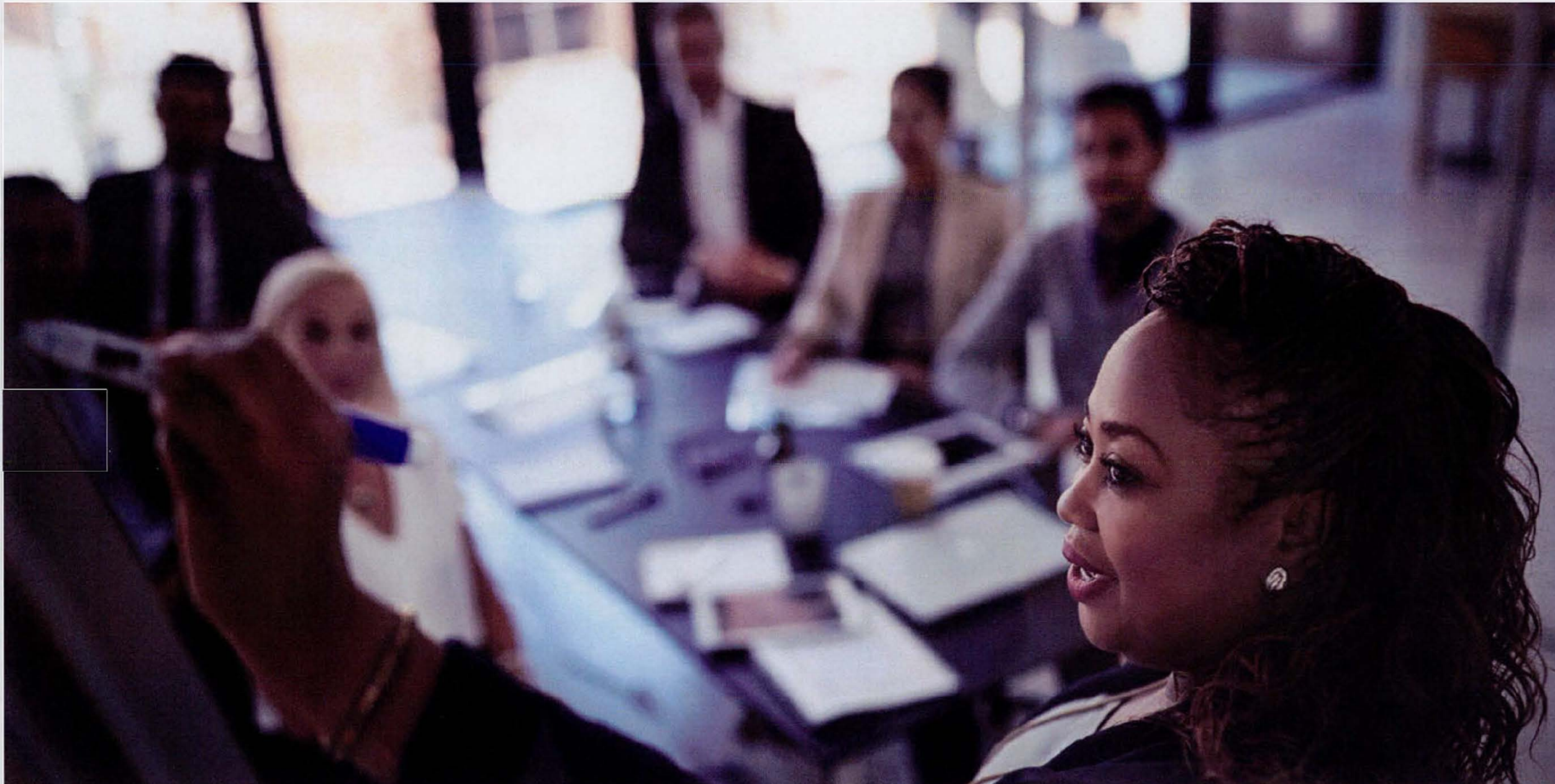


risico op rechtsongelijkheid omdat burgers via maatwerk verschillende behandelingen krijgen

De bevindingen van PwC geven aanleiding voor een ambitieuze bestuurlijke agenda en een uitvoeringsagenda

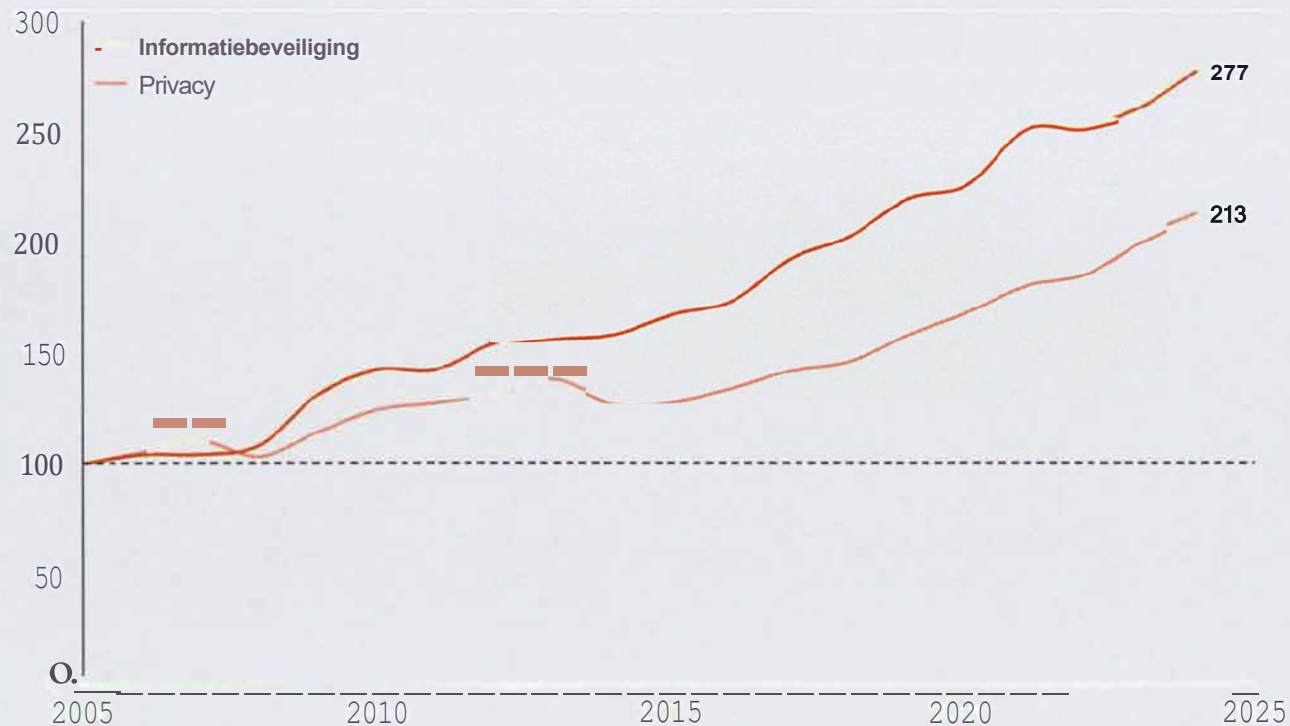


Bijlage: Aanvullende analyses



Het aantal wetten en regels die betrekking hebben op privacy en informatiebeveiliging is meer dan verdubbeld

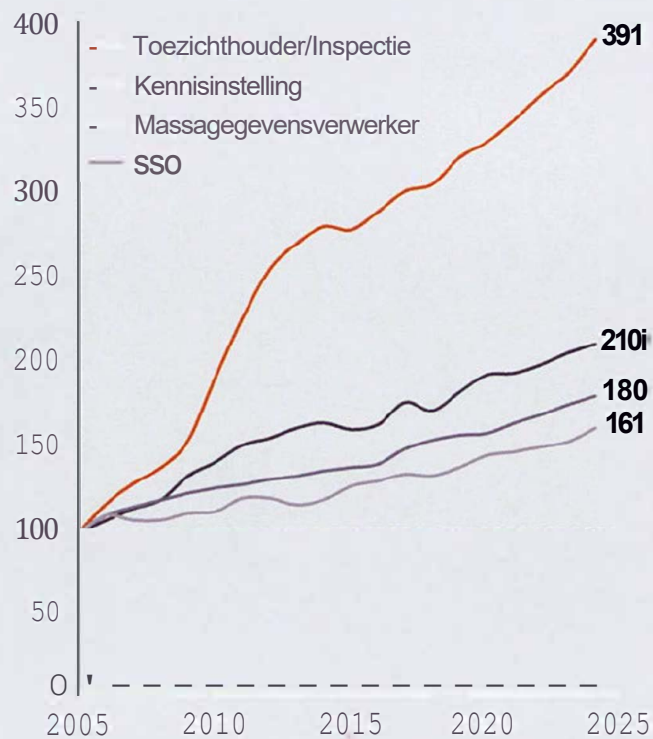
Aantal wetten en regels met bepalingen over privacy en informatiebeveiliging (2005 = 100)



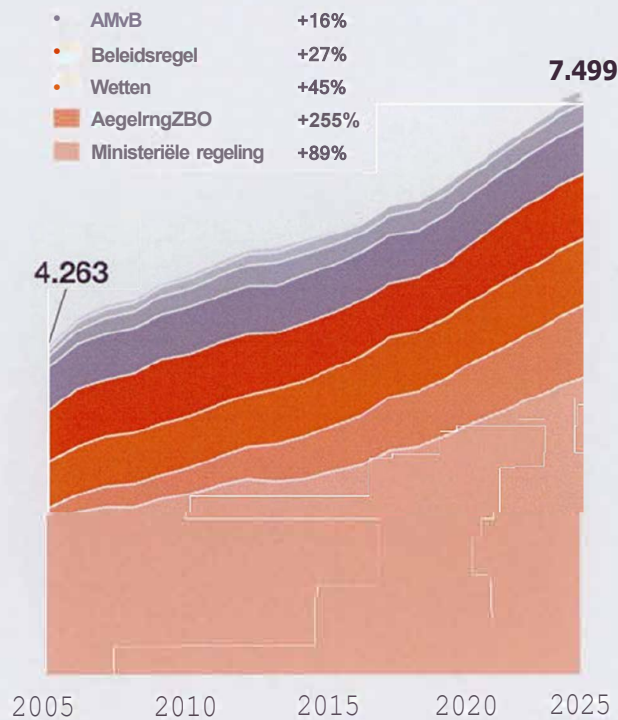
- In de uitvoering moeten uitvoeringsorganisaties rekening houden met wetgeving op het gebied van privacy en informatiebeveiliging
- Het aantal wetten en regels met bepalingen om privacy en informatiebeveiliging te borgen, is sinds 2005 ruim verdubbeld
- Het belang van gegevensbescherming heeft de Nederlandse wet- en regelgeving in den brede doordrongen

De toename van wetten en regels raakt toezichthouders het hardst en wordt gedreven door ministeriële regelingen en regelingen ZBO's

Aantal wetten en regels per type organisatie



Aantal wetten en regels per regeltype



- Met afstand raakt de toename van regelgeving zij die de toepassing van regelgeving controleren het hardst: de **toezichthouders (+ 291 %)**
- Het zwaartepunt van de uit te voeren regelgeving komt steeds nadrukkelijker bij ministeriële regelingen (+89%) en regelingen ZBO's (+ 255%) te liggen
- Deze regelingen bieden ministers meer autonomie en flexibiliteit om in te spelen op de actualiteit. Dit vraagt echter ook een hoge mate van wendbaarheid van uitvoeringsorganisatie

Bijlage: Onderzoeks-methode



De veelheid en complexiteit zijn holistisch gemeten aan de hand van 9 indicatoren



Longitudinale analyse: 2005 t/m 2024 voor de 51 grootste uitvoeringsorganisaties



Er is enkel gebruik gemaakt van **openbare bronnen:**

- Wettenbank van de overheid
- De hieraan *verwante* Linked Data Overheid (LIDO)
- Jaarverslagen van de Raad van State

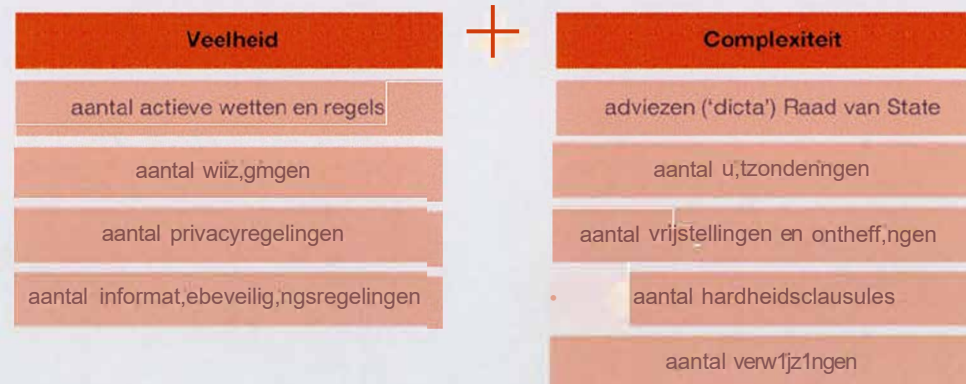
66mil

De database bevat meer dan 1 miljoen datapunten die geautomatiseerd zijn verzameld en handmatig zijn gevalideerd

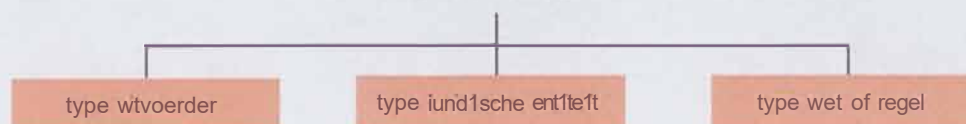


Uitvoerders met een **minimum aantal wetten, wijzigingen en uitzonderingen** zijn meegewogen om vertekening van de metingen (toenames) te voorkomen

9 indicatoren



3 uitsplitsingen



De onderstaande 51 uitvoeringsorganisaties maken onderdeel uit van het onderzoek

Massagegegevensverwerker	Toezichthouder	Kennisinstelling	SSO	SSO (IT)
Belastingdienst	AFM	CBS	COA	DICTU
CBR	DNB	KB	FMH	DPC
CJIB	ILT	KNAW	O&P Rijk	Logius
DJI	Justis	KNMI	Paresto	NPO
DUO	LVNL	Nationaal Archief	RPO	SSC-ICT
IND	NVWA	NFI	RVB	
Kadaster	Politie	NWO	RVO	
KvK	Raad voor de Rechtsbijstand	Samenwerkingsorganisatie	RWS	
OM	Raad voor de Rechtspraak	Beroepsonderwijs	Staatsbosbeheer	
RDW	RDI	Bedrijfsleven		
RvIG	RIVM	Stichting participatiefonds		
SVB	RvdK	Stichting vervangingsfonds		
UWV		TNO		
		WR		

Contacts



Selwyn Moons
Industry Leader Publieke Sector
T: +31 6 22161505
E: selwyn.moons@pwc.com



Sander van Veldhuizen
Partner Publieke Sector Finance
T: +31 634190525
E: sander.van.veldhuizen@pwc.com

Onderzoeksteam

Auteurs	
Selwyn Moons	Industry Leader Publieke Sector
Sander van Veldhuizen	Partner Publieke Sector Finance
Axel Rooden	Publieke Sector Finance Team
Babs Vincken	Publieke Sector Finance Team

Onderzoekers (alfabetische volgorde)	
Adriaan Zanrman	Data Analytics Team
Jasmin Scheven	Publieke Sector Finance Team
Karmanpreet Singh	Data Analytics Team
Salma Naji	Data & Technology Team
Sourav Bhattacharjee	Data Analytics Team

© 2025 PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289). All rights reserved. PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/srstructure for further details.

At PwC, our purpose is to build trust in society and solve important problems. We're a network of firms in 151 countries with nearly 364,000 people who are committed to delivering quality in assurance, advisory and tax services. At PwC in the Netherlands over 5,700 people work together. Find out more and tell us what matters to you by visiting us at www.pwc.nl.

202600080

Aan de informateur, mevrouw R. Letschert
De Tweede Kamer
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Datum: 17 december 2025
Betreff: Aanpak seksueel misbruik van kinderen online

Geachte mevrouw Letschert,

Namens vier kinderrechtenorganisaties die zich zowel nationaal als internationaal inzetten tegen seksueel kindermisbruik online, willen wij u van harte feliciteren met uw benoeming tot formateur en u wijsheid toewensen bij deze belangrijke taak.

Als kinderrechtenorganisaties hebben wij ons afgelopen jaren ingezet om het belang van het kind in dit dossier voorop te stellen, zoals het VN-Kinderrechtenverdrag ons en de hele samenleving voorschrijft. Kinderen hebben recht op bescherming, offline en online. Het vrije internet wordt op grote schaal gebruikt om de meest intieme en gruwelijke momenten in het leven van een misbruikt kind te bekijken, te delen en op te slaan. Hun privacy wordt keer op keer geschonden. De overheid is verantwoordelijk om dit leed te voorkomen, maar de belangen van het kind delven het onderspit in de huidige discussies.

Met deze brief onderstrepen we graag een aantal aandachtspunten die wij van essentieel belang achten voor de komende regeringsperiode. Wij roepen u op om het thema online seksueel misbruik van kinderen als prioriteit te behandelen en vragen de formerende partijen om dit thema op te nemen in hun regeerakkoord.

Elke foto of video van een kind dat seksueel wordt misbruikt is een plaats delict en dient zo behandeld te worden.

Beelden en video's van seksueel misbruik van kinderen zijn niet simpel 'materiaal', maar vastgelegde misdrijven. Kinderen van soms net 6 maanden oud worden op camera seksueel misbruikt. Door de grenzeloze verspreiding van deze foto's en video's wordt een kind telkens opnieuw slachtoffer. Wij hebben als samenleving de plicht om hiertegen op te treden. Onder Nederlandse ouders leeft grote zorg over de online veiligheid van hun kinderen¹. Zij verwachten dat de politiek grenzen stelt aan online platforms en effectieve wetgeving tot stand brengt die misbruik daadwerkelijk tegengaat.

Daarnaast zijn momenteel alleen al op de Filipijnen 1 op de 100 kinderen slachtoffer van seksueel misbruik, vastgelegd en verspreid via livestreams, veel op aanvraag van Nederlanders². Meerdere malen zijn Nederlandse daders opgepakt die dit misbruik regisseerden of verspreidden via online communicatie en online netwerken³. Onze samenleving is daarmee zowel slachtoffer als dader, wat de urgentie voor harde aanpak benadrukt. Meldpunten in Nederland doen momenteel al geweldig werk in het opsporen van kindermisbruikmateriaal. Helaas is dit onvoldoende om de constante toestroom van beelden tegen te gaan. Technologische oplossingen zijn beschikbaar en moeten geïmplementeerd worden om beelden van misbruik te kunnen blokkeren en verwijderen. Dit voorkomt verspreiding en beschermt het slachtoffer tegen herhaald slachtofferschap.

¹ <https://defenceforchildren.nl/actueel/nieuws/seksuele-uitbuiting/2025/online-veiligheid-kinderen-grootste-zorg-van-nederlandse-ouders/>

² Data uit het onderzoek Scale of Harm: Estimating the Prevalence of Trafficking to Produce Child Sexual Exploitation Material in the Philippines.

³ <https://nos.nl/artikel/2573265-minstens-20-000-nederlandse-mannen-plegen-kindermisbruik-in-buitenland>

- *Geef prioriteit aan het ontwikkelen van een effectieve aanpak die de verspreiding van seksueel kindermisbruik online voorkomt – niet alleen bestrijdt. Door enkel te reageren op meldingen worden kinderen onvoldoende beschermd.*
- *Zorg voor een aanpak van online misbruik die verder gaat dan de invloedssfeer van kinderen en ouders. Massale verspreiding en ontwikkeling van misbruikbeelden vindt plaats in directe onderlinge communicatie tussen volwassenen. Dit gevaar moet erkend worden. Het tegengaan van deze zeer ernstige misdaad is niet de verantwoordelijkheid van Nederlandse gezinnen.*

Wereldwijd neemt de verspreiding van beelden van seksueel kindermisbruik toe, maar effectieve aanpak blijft uit.

In 2024 bereikte online verspreiding van kindermisbruik een alarmerend hoogtepunt. Wereldwijd worden meldingen gemaakt van vermoedelijk kindermisbruik. In 2024 bevatten deze meldingen maar liefst 62,9 miljoen foto's, video's en andere bestanden die seksueel kindermisbruik lieten zien⁴. Dit benadrukt de dringende noodzaak om krachtiger op te treden tegen de online circulatie van deze beelden.

De locatie van vermoedelijk seksueel kindermisbruik online werd herleid naar 86 landen. Nederland host verreweg het grootste deel van dit materiaal: maar liefst 53,95% van alle bevestigde illegale beelden⁵. Op deze manier vervult Nederland wereldwijd een leidende rol in het faciliteren van de grootschalige beschikbaarheid van deze beelden. Deze cijfers zijn confronterend en vragen om duiding: Nederland is een belangrijk internetknooppunt, met een grote hostingsector. Deze cijfers laten zien dat de huidige regulering en handhaving tekortschiet. Juist daarom is extra inzet van Nederland noodzakelijk.

- *Waar Nederland een cruciale rol speelt in de verspreiding van beelden van kindermisbruik, moet ons land vooropgaan in het dragen van verantwoordelijkheid en het bieden van oplossingen. Maak prioriteit van een effectieve regulering en monitoring van onze nationale digitale infrastructuur.*

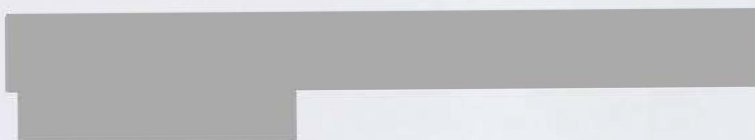
Wij vertrouwen erop dat u de belangen van kinderen in Nederland en daarbuiten weet te behartigen in deze kabinetsformatie. Wij bieden u graag onze kennis, ervaring en netwerk om samen te bouwen aan een ambitieus, evenwichtig en doeltreffend eindresultaat dat kinderen daadwerkelijk beschermt.

Hoogachtend,

Namens onderstaande organisaties,



Voor contact:



⁴ <https://www.missingkids.org/gethelpnow/cybertipline/cybertiplinedata>

⁵ <https://inhope.org/media/site/41f00cc3d9-1743600476/inhope-annual-report-2024.pdf>

OKP
5BX
APN

De Tweede Kamer
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinets-
formatie
postbus 20018
2500 EA Den Haag

AC2CC - #X830X0X#00#00000#

International Justice Mission

Postbus 13815

2501 EV Den Haag

Bureau Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Vier kinderrechtenorganisaties
T.a.v. mevrouw J. Haverkamp-Kuisch
p/a Postbus 13815
2501 EV Den Haag

Kenmerk: 202600081

Den Haag, 6 januari 2026

Geachte mevrouw Haverkamp-Kuisch,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik veel brieven, nota's en verzoeken. Ik verricht mijn werkzaamheden op basis van een door de Tweede Kamer geformuleerde opdracht en de daarvoor gestelde termijn. Dat maakt dat ik helaas niet zelf inhoudelijk op uw schrijven kan reageren. Ik vraag hiervoor uw begrip.

Uw brief zal ook in de volgende fase van de kabinetsformatie beschikbaar blijven voor degenen die daarbij zijn betrokken.

Wellicht ten overvloede, zoals op de website (www.kabinetsformatie2025) staat vermeld, worden alle brieven aan de informateur openbaar gemaakt.

Hoogachtend,



Rianne Letschert
Informateur

Aan: De Tweede Kamer
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

**Input formatie
Royal Schiphol Group**

Kopie aan: Fractievoorzitters en woordvoerders luchtvaart D66, CDA en VVD



19 december 2025

Geachte mevrouw Letschert,

Ten behoeve van de formatie verwijs ik graag naar bijgevoegde position papers opgesteld door Royal Schiphol Group. De papers bevatten:

- (i) algemene inbreng RSG;
- (ii) Lelystad Airport en stationering F-35; en
- (iii) maatregelen stimulering SAF gebruik.

Indien u meer informatie behoeft of nadere vragen hebt, dan ben ik daarvoor uiteraard beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

Janna Vermolen-Schikker
Senior Adviseur Public Affairs Royal Schiphol Group

Inbreng formatie Royal Schiphol Group

18 december 2025

Contact

[Redacted contact information]

[Redacted contact information]

Inbreng formatie - Royal Schiphol Group

Nederland is een klein land dat groot durft te denken. We kijken vooruit – en omhoog – naar een betere toekomst, ook als het stormt in de wereld. Schiphol verbindt Nederland met de wereld en houdt mensen, producten en ideeën in beweging: van onderdelen voor zonnepanelen en hightechchips tot alledaagse producten op jouw keukentafel. We zorgen voor duizenden banen, handelsontmoetingen en kansen, van de regio rond Schiphol tot Groningen en Maastricht.

Royal Schiphol Group vormt een belangrijk knooppunt met vijf luchthavens: Schiphol, Eindhoven, Rotterdam The Hague, Maastricht Aachen en Lelystad. Dankzij een wereldwijd netwerk van meer dan 300 bestemmingen biedt alleen Schiphol al werk aan circa 114.000 directe en indirecte banen. De luchthaven is van grote waarde voor internationale bedrijven, kennisinstellingen en culturele organisaties en levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie via toerisme en handelsstromen.

Wat je ziet, zijn vliegtuigen die opstijgen en landen. Wat je niet ziet, is de wereld erachter: ondergrondse systemen die koffers en goederen razendsnel verplaatsen, koelruimtes die levensreddende medicijnen bewaren, en duizenden mensen die werken aan vernieuwing – van schonere brandstoffen en snellere security tot slimme logistiek. Altijd met oog voor veiligheid en kwaliteit.

Wij willen Nederland goed blijven verbinden met de wereld en onze positie in Europa behouden en versterken. Tegelijk zetten we ons in om de impact op milieu en leefomgeving terug te dringen. Terwijl wereldwijd de vraag naar vliegen groeit, neemt de druk op klimaat en omgeving toe. Daarom zoeken we steeds opnieuw de juiste balans. Op thema's zoals geluid, CO₂-uitstoot, stikstof, fijnstof en arbeidsomstandigheden lopen we in Europa voorop en blijven we verbeteren. Dat doen we samen, binnen een eerlijk Europees speelveld.

Schiphol is meer dan een luchthaven. Het is een icoon, een typisch Nederlands succesverhaal – gebouwd op drassig land, uitgegroeid tot een thuishaven die Nederland in beweging houdt en een klein land groot maakt. Daar mogen we samen trots op zijn.

De keuzes die u in de formatie maakt, zijn bepalend voor de ontwikkeling en toekomst van onze sector.

Daarom deze agenda. Ambitieuw, concreet, positief en realistisch en gericht op balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, tussen internationale ambitie en lokale verantwoordelijkheid. Net als een stevige thuishaven die zowel beweging als stormen kan doorstaan, bouwen we aan een weerbare luchthaven die de uitdagingen van vandaag én morgen aankan.

1. Ontwikkel Nederlandse luchthavens als vitale infrastructuur;
2. Investeer in verduurzaming van de luchtvaartsector en innovatie;
3. Waak voor een gelijk speelveld;
4. Bouw aan de leefkwaliteit voor de omgeving Schiphol;
5. Zorg voor juridische duidelijkheid en rechtszekerheid;
6. Haal Nederland van het stikstofslot met uitvoerbare regels; en
7. Open Lelystad Airport voor civiele en militaire inzet.

1. Nederlandse luchthavens als vitale infrastructuur

Schiphol en haar regionale luchthavens vormen samen een onmisbare schakel voor veiligheid en bereikbaarheid. Een robuust systeem van luchthavens die civiele en militaire taken kunnen combineren, vraagt om sterke verbindingen per spoor, OV en weg. Investeer daarom in bereikbaarheid en versterk de weerbaarheid met inzet van beschikbare NAVO-middelen. Het verlengen van de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is daarbij ook essentieel en draagt tevens bij aan meer ruimte in de Schipholtunnel voor nationale en internationale treinen. Samen bouwen we zo aan een veerkrachtig netwerk dat Nederland in beweging houdt.

2. Duurzaamheid en innovatie

Duurzame luchtvaart begint met actie. Door hernieuwbare brandstoffen (SAF en e-SAF) tot strategische prioriteit te maken en een nationaal SAF-fonds op te zetten, versnellen we de transitie en streven we naar het behalen van de klimaatdoelen. Opbrengsten uit vliegbelasting en EU ETS zouden direct moeten terugvloeien in een fonds naar verduurzaming, zoals ook wordt bepleit in het Rapport-Wennink. Met productiefaciliteiten in eigen land en innovatie in (waterstof)elektrische luchtvaart en circulaire luchthavens, versterken we de strategische autonomie en internationale concurrentiepositie. Een afstandafhankelijke vliegbelasting zorgt voor een eerlijk systeem waarin de vervuiler betaalt, maar blijft daarbij wel in lijn met omliggende landen, zoals Duitsland. Kies voor haalbare Europese maatregelen, geen mondiale ambities. Gezien dalende belastingen elders en het ontbreken van transferheffingen, pleiten we tegen verdere verhoging van de vliegbelasting en tegen een transfertax.

3. Gelijk speelveld

Behoud een gelijk Europees speelveld. Zet voor verduurzaming van de luchtvaart zoveel mogelijk in op Europese en mondiale afspraken, zoals het Europese emissiehandelssysteem (ETS), het internationale CORSIA-programma en verplichte bijmenging van duurzame brandstoffen via SAF-mandaten, zodat deze regels voor iedereen gelden. Zo wordt het beleid effectiever, met meer positieve impact op het klimaat, en voorkom je dat activiteiten naar het buitenland verplaatsen. Wij staan achter de klimaatdoelen voor 2030 en 2050, maar zien een CO₂-plafond niet als een effectief instrument om deze doelen te halen, omdat het niet uitvoerbaar is. Luchthavens worden in het huidige voorstel verantwoordelijk gehouden voor de CO₂-uitstoot van vliegtuigmaatschappijen waar zij zelf geen directe invloed op hebben; alternatieven zoals internationale afspraken en handelssystemen zijn daarom effectiever.

4. Omgeving Schiphol

De regio rond Schiphol verdient meer dan juridische duidelijkheid: omwonenden willen verbetering van hun leefomgeving. Schiphol zet stappen om bereikbaarheid en leefkwaliteit in balans te brengen. We werken aan het reduceren van geluidshinder en verdere verstilling van de nacht; onder meer via tariefdifferentiatie die stillere toestellen stimuleert. Geluidsreductie boven deze norm verdelen we eerlijk tussen sector en omgeving. Daarnaast investeren we jaarlijks €10 miljoen via het Omgevingsfonds in projecten voor isolatie, vergroening en gezondheid – met publieke cofinanciering vergroten we de impact.

5. Juridische duidelijkheid en rechtszekerheid

Schiphol heeft behoefte aan duidelijke regels voor een duurzame toekomst. Het nieuwe integrale Luchthavenverkeerbesluit (LVB) biedt die basis: het versterkt de rechtspositie van omwonenden, maakt hinderbeperking mogelijk en geeft perspectief voor gecontroleerde groei bij naleving van geluidsdoelstellingen. Rond daarom het huidige proces af dat zorgt voor een stevig juridisch fundament. Rechtszekerheid en perspectief zijn nodig voor alle betrokkenen.

6. Nederland van het stikstofsot

De vernietiging van Schiphols natuurvergunning in juni 2025 laat zien hoe belangrijk een werkbaar stikstofbeleid is. Een nieuw kabinet moet zorgen voor beleid dat natuurdoelen koppelt aan haalbare vergunningverlening, zodat cruciale projecten – van luchtvaart tot woningbouw tot energie-infrastructuur – niet stilvallen. Samen kunnen we emissies reduceren zonder sectoren disproportioneel te raken en Nederland in beweging houden.

7. Lelystad Airport

Lelystad Airport is klaar voor gebruik en biedt unieke kansen. Defensie heeft het vliegveld nodig voor de F-35's en ziet gedeeld gebruik als ideale oplossing. Ook de regio steunt deze combinatie, en driekwart van de Nederlanders vindt civiel-militair gebruik positief. Samen benutten we synergievoordelen, delen kosten en versterken zowel nationale veiligheid, als economische groei in Flevoland als een betere ontsluiting van noord- en midden Nederland.

Openstelling Lelystad Airport & Stationering F-35

Inbreng voor de formatietafel namens
Royal Schiphol Group & Lelystad Airport

december 2025

contact:



Royal Schiphol Group en Lelystad Airport hebben er vertrouwen in dat de formerende partijen een zorgvuldig besluit nemen over de toekomst van Lelystad Airport. Nederland snakt naar een stabiel kabinet met een positieve agenda dat de keuzes maakt om ons land de toekomst in te brengen. Royal Schiphol Group en Lelystad Airport zijn van mening dat de formerende partijen juist ook op dit dossier de kans zouden moeten aangrijpen om daadkracht te tonen in aanloop naar de vorming van een nieuw kabinet. Het besluit waar Flevoland en Lelystad al jaren op wachten, kunnen deze partijen nu bieden.

Royal Schiphol Group en Lelystad Airport zijn ervan overtuigd dat de openstelling van Lelystad Airport voor passagiersvluchten en de stationering van de F-35 elkaar versterken en dat alleen in combinatie een oplossing ontstaat die juridisch, financieel én maatschappelijk houdbaar is. Graag lichten wij dit toe in de hoop en verwachting dat u hiermee aan de formatietafel een afgewogen besluit kunt nemen.

1. Voldaan aan voorwaarden: minder hinder

In de afgelopen jaren is intensief ingezet om zorgen over overlast voor de omgeving weg te nemen. De in de volksmond bekende "laagvliegroute" over Gelderland en Overijssel zal niet worden gebruikt.^{1 2} De vliegroutes voor passagiersvluchten zijn aangepast naar het 'continuous descent and climb'-principe dat wil zeggen: vliegtuigen blijven zo lang mogelijk op grotere hoogte in de nadering waardoor de hinder wordt geminimaliseerd. Bij vertrek is er een continue stijging waardoor de vliegtuigen zo snel mogelijk op hoogte zijn ([animatie uitleg vliegroutes](#)). Luchtvaartmaatschappijen worden gestimuleerd om met schonere en stillere vliegtuigen te vliegen. Op deze manier wordt de overlast voor de wijde regio sterk beperkt en voldoet Lelystad Airport aan de belangrijkste wensen en voorwaarden voor ingebruikname van Lelystad Airport voor passagiersvluchten.

2. Focus op duurzaamheid en innovatie

Lelystad Airport vervult een gerichte ontwikkel- en innovatierol op het gebied van duurzame luchtvaart. Door passagiersvluchten toe te staan op onze moderne, energiezuinige luchthaven wordt voorkomen dat vluchten worden verplaatst naar luchthavens waar de milieubelasting per vlucht groter is. In samenwerking met overheid, kennisinstellingen en de sector is Lelystad Airport een belangrijke proeftuin voor het versnellen van duurzame luchtvaartinnovaties met een directe toepassing in de praktijk met name op het gebied van elektrisch vliegen. Hiermee loopt Nederland voorop in Europa. Lelystad Airport werkt aan een certificering op level 5 ACA (Airport Carbon Accreditation) van Airports Council International (ACI) in 2026. Daarnaast heeft Lelystad Airport partnerships voor duurzame en innovatieve ontwikkeling met een groot aantal partijen waaronder Lelystad Airport Innovation Area (LAIA), Electric Flying Connection (EFC) en Power Up om de haalbaarheid, potentie en infrastructuur voor elektrisch vliegen op tempo te ontwikkelen.

3. Snelste en meest uitvoerbare route voor Defensie

Lelystad Airport is een civiele luchthaven met een bestaand geluidskader, waarvan militair medegebruik mogelijk is. Dit maakt een directe en gefaseerde ingebruikname mogelijk, terwijl gewerkt wordt aan een gezamenlijk kader met 10.000 passagiersvluchten en 2.300 sorties voor Defensie. Zonder de uitbreiding met passagiersvluchten op Lelystad Airport is er geen toekomst binnen Schiphol Group en zal Defensie een nieuwe juridische basis voor het vliegen op de luchthaven nodig hebben. Dit heeft effect op het ingroeipad dat Defensie nu heeft opgesteld en betekent dat genomen besluiten en wetgeving moeten worden aangepast. Als Lelystad Airport geen volwaardige passagiersluchthaven wordt, zal de overheid het Luchthavenbesluit van 2015 terug moeten draaien en is een nieuw uitgebreid vergunning- en wetgevingstraject noodzakelijk. Deze alternatieve procedure levert jaren vertraging op, waarin Defensie vertraagd kan starten met de gewenste activiteiten. Door Lelystad Airport als nationale luchthaven met passagiersvluchten te combineren met militair gebruik wordt het mogelijk gemaakt om de F-35 snel operationeel te krijgen en bij te dragen aan de nationale veiligheid. Bovendien kan bij gecombineerd gebruik van de luchthaven de General Aviation operatie van Lelystad Airport worden voortgezet (circa 45 bedrijven met 400- 500 arbeidsplaatsen). Hierdoor kunnen onder meer de opleidingen van piloten voor vliegtuigen en helikopters vanuit Lelystad Airport worden gecontinueerd.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/12/20/voortgang-lelystad-airport>.

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2023/12/20/bijlage-2-voortgang-lelystad-airport>.

4. Een kwalitatief hoogwaardige operatie door civiel-militaire samenwerking

De ingebruikname van Lelystad Airport met passagiersvluchten activeert de volledige civiele dienstverlening: volledig toegeruste luchthavenbrandweer, logistieke- en operationele ondersteuning, terminal- en platformcapaciteit, luchtverkeersleiding en brandstofvoorzieningen. Voor Defensie betekent dit dat het zich volledig kan richten op het militaire deel van de operatie, terwijl Lelystad Airport een deel van de randvoorwaarden faciliteert: een model dat aantoonbaar leidt tot hogere kwaliteit tegen lagere kosten. Het is een voorbeeld van publiek-private synergie die nauwelijks elders in Nederland realiseerbaar is.

5. Financiële doelmatigheid en verantwoord gebruik van publieke middelen

De infrastructuur op Lelystad Airport is grotendeels nieuw en gebruiksklaar. De terminal, brandweervoorzieningen en logistieke systemen zijn ingericht en de luchthaven is technisch gereed voor passagiersverkeer. Wanneer de uitbreiding achterwege blijft, leidt dit niet alleen tot waardeverlies van eerdere investeringen en gederfde inkomsten. Het niet in gebruik nemen als volwaardige passagiersluchthaven betekent ook eenmalige en structureel hogere kosten voor Defensie voor de gewenste stationering van de F-35. Bovendien moeten afspraken worden gemaakt over (financiële) compensatie en herziening van eerder gemaakte afspraken. De combinatie van civiel en militair gebruik is daarmee niet alleen inhoudelijk logisch, maar ook financieel de meest verantwoorde keuze.

6. Draagvlak: nationale lasten alleen houdbaar met regionale lusten

De economische impuls die ontstaat door werkgelegenheid, onderwijs, bereikbaarheid en versterking van het vestigingsklimaat vormt de logische balans bij de extra belasting die een F-35-operatie met zich meebrengt. Nergens in Nederland is het draagvlak voor F-35 zo goed georganiseerd als in Flevoland, maar dat draagvlak is onlosmakelijk verbonden met uitvoering van het besluit uit 2015 dat Lelystad Airport een passagiersluchthaven wordt. Los van het draagvlak in de regio voor de komst van de F-35 in combinatie met passagiersvluchten, wijst draagvlakonderzoek van Motivaction in opdracht van het ministerie van I&W uit dat Nederlanders positiever staan tegenover luchtvaart in het algemeen. De roep dat er eindelijk een besluit over de luchthaven genomen wordt, wordt daarbij in de regio steeds luider.

Afsluitend

Nederland heeft behoefte aan een stabiel kabinet dat dossiers oppakt die al jaren om een besluit vragen. Lelystad Airport is zo'n dossier: de inhoud ligt er, de investeringen zijn gedaan (in de jaren 2017/2018 op basis van het door de overheid vastgestelde Luchthavenbesluit uit 2015) en de samenhang met nationale veiligheid is evident. Dit is hét moment om duidelijkheid te bieden en vooruit te kijken. Wij doen dat graag samen met u.

Wij adviseren de formerende partijen om:

- De ingebruikname van Lelystad Airport voor passagiersvluchten met de bestaande infrastructuur en conform genomen besluiten uit te voeren.
- De stationering van de F-35 op Lelystad Airport mogelijk te maken, met daarbij de voordelen van militair medegebruik van een civiele luchthaven mét passagiersvluchten.
- Deze samenhangende keuze op te nemen in het coalitieakkoord, zodat Lelystad Airport samen met partners direct kan starten met de verdere uitvoering en de regio duidelijkheid krijgt.

Kortom, de keuze om uitvoering te geven aan genomen besluiten en Lelystad Airport in gebruik te nemen als volwaardige passagiersluchthaven én de F-35 daar te stationeren is een keuze die klopt: het is financieel verantwoord gebruik van publieke middelen, biedt economische en sociale meerwaarde voor de regio, brengt snelheid in de operatie van Defensie voor onze nationale veiligheid en kan steunen op groot maatschappelijk draagvlak.³

³ <https://www.lelystadairport.nl/regionaal-position-paper/>.

**Stimuleringsmaatregelen
gebruik en productie
duurzamere
vliegtuigbrandstoffen (SAF)**

Inbreng voor de formatietafel namens
Royal Schiphol Group

december 2025

Inleiding

Voor het regeerakkoord zet Royal Schiphol Group (RSG) in op drie concrete maatregelen om de ontwikkeling en het gebruik van hernieuwbare luchtvaartbrandstoffen (SAF) te stimuleren. SAF is een van de weinige concrete maatregelen die op korte termijn emissies van luchtvaart kan reduceren, maar is momenteel nog circa drie keer duurder dan fossiele kerosine. Dit remt de verdere ontwikkeling van het SAF gebruik in Nederland.

Om de klimaatimpact van de luchtvaartsector op korte en middellange termijn sneller te laten dalen is opschalen van SAF-gebruik noodzakelijk. RSG pleit voor de oprichting van een nationaal SAF-fonds, waaruit de volgende 3 concrete maatregelen kunnen worden gefinancierd:

1. Rebate scheme
2. Double-sided auction
3. Ontwikkeling van SAF-productiefaciliteiten in Nederland

Deze drie maatregelen zorgen ervoor dat het prijsverschil met fossiele kerosine kleiner wordt, het aanbod wordt vergroot en er daardoor in Nederland meer SAF beschikbaar is en wordt afgenomen dan voorgeschreven door de Europese bijmengverplichting (6% in 2030). Op die manier wordt invulling gegeven aan de gezamenlijke ambitie van de Nederlandse luchtvaartsector om in 2030 minstens 14% SAF bij te mengen¹. Daarnaast dragen deze maatregelen bij aan de versterking van de concurrentiepositie van Nederland als koploper in de ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen en onze strategische autonomie op het gebied van schone energie.

De benodigde middelen voor de drie maatregelen kunnen worden gefinancierd uit de opbrengsten van de vliegbelasting en de EU-ETS opbrengsten. Dit voorstel is ook via het rapport van Peter Wennink ingebracht in de coalitieonderhandelingen.

1. 'Rebate scheme' om prijsverschil voor additionele SAF gedeeltelijk te compenseren

Beschrijving van de maatregel

Het stimuleren van het gebruik van SAF - boven op de minimale Europese verplichting - is een effectieve maatregel om de klimaatimpact van luchtvaart op korte termijn te verlagen. Het voorgestelde 'rebate scheme' is een fonds dat een deel van het prijsverschil tussen SAF en fossiele kerosine dekt, voor luchtvaartmaatschappijen die additioneel SAF gebruiken boven de hoeveelheid die wordt verplicht door ReFuelEU.

Verwachte impact

Met een stimuleringsfonds kan in Nederland additionele SAF-bijmenging worden gerealiseerd, boven op de wettelijke verplichting van 2% tussen 2025 t/m 2029 en 6% vanaf 2030. Een fonds van €300 mln, voor 50% dekking van het prijsverschil, leidt tot circa 8% additionele SAF. Het resterende prijsverschil van 50% is voor rekening van de luchtvaartmaatschappij. Dit betekent dat in combinatie met het EU-mandaat van 6% hiermee het doel uit Akkoord Duurzame Luchtvaart (DLT) om 14% SAF bij te mengen kan worden bereikt.

Ontwerp en mechanisme

Alle luchtvaartmaatschappijen die vertrekken vanaf Nederlandse luchthavens kunnen gebruik maken van het stimuleringsmechanisme. Voor het toekennen van de aanvragen en toelatingscriteria zou gebruik gemaakt kunnen worden van het systeem dat RSG heeft gehanteerd bij de 'SAF-incentive' op Schiphol die tussen 2022 en 2024 beschikbaar was (15 miljoen euro). Voor administratie en toegestane brandstoffen is het raadzaam zoveel mogelijk aan te sluiten bij de EU-kaders en richtlijnen.

Benodigde middelen

Een 'rebate scheme' heeft geen minimale of vaste omvang, maar is effectiever bij een grotere omvang die toegekend wordt voor een vaste periode van een aantal (bijv. vijf) jaren, omdat dit meer middellange termijn investeringszekerheid biedt voor producenten en luchtvaartmaatschappijen. Een fonds van €300 miljoen per jaar met een 50% dekking van het prijsverschil kan een substantiële stap betekenen richting 14% SAF, zoals opgenomen in het DLT-akkoord waar de nationale SAF-roadmap een uitvoeringsstrategie van is. Het 'rebate scheme' kan gefinancierd worden uit de opbrengsten van de vliegbelasting, circa €1,1 miljard in 2027 en de EU-ETS opbrengsten (circa €300 miljoen in 2027).

¹ [In stappen naar verduurzaming van de luchtvaart | Luchtvaart in de toekomst](#)

2. Dubbelzijdige veiling voor eSAF

Beschrijving van de maatregel

De Europese Commissie (EC) heeft in het Sustainable Transport Investment Plan (STIP) aangekondigd een Europese pilot voor een zgn. dubbelzijdige veiling (Double-sided auction) op te willen zetten om de productie en inzet van eSAF te stimuleren. Hiervoor dient in totaal €500 miljoen aan middelen beschikbaar te worden gemaakt door de deelnemende landen aan de zgn. "Early Mover Alliance"². Nederland heeft zich bij deze alliantie aangesloten. Dit mechanisme richt zich op prijszekerheid voor producenten van eSAF aan de aanbodkant en voor inkopende partijen (luchtvaartmaatschappijen) aan de vraagkant.

Verwachte impact

Het op gang brengen van de Europese eSAF-markt door de juiste markt- en investeringscondities te faciliteren. In ReFuelEU is het subdoel voor eSAF 1,2% in 2030 (van de 6%). Er is op dit moment nog geen eSAF productie in Europa waardoor fuel suppliers moeten uitwijken naar niet-Europese landen zoals China, om toch aan het submandaat te voldoen. Dit bedreigt mogelijk het in stand houden van het huidige eSAF mandaat onder ReFuelEU. Bovendien is het met het oog op onze strategische autonomie, ook cruciaal om in Europa eSAF te produceren.

Ontwerp en mechanisme

De EC is verantwoordelijk voor het ontwerp en uitvoering van het mechanisme, in lijn met vergelijkbare mechanismen die nu voor onder andere waterstof worden toegepast. Wel hebben de deelnemende lidstaten zeggenschap over het proces en criteria om aanvragen te beoordelen en toe te kennen, in lijn met EU-staatssteunregels.

De EC neemt een besluit over de DSA-pilot in het tweede kwartaal van 2026. Voor deelname van Nederland is het daarom essentieel dat het demissionair kabinet in de Voorjaarsnota de financiële bijdrage van Nederland vastlegt, via een motie/ amendement gesteund door een meerderheid in de Tweede Kamer.

Benodigde middelen

De EC heeft voor de eerste fase €500 miljoen nodig van de deelnemende lidstaten. Acht landen hebben zich gecommitteerd aan de eSAF Early Movers Alliance. Gezien dit aantal is de verwachting dat de kosten van Nederlandse deelname rond de €50-75 miljoen liggen.

3. Bied ondersteuning voor Nederlandse SAF-productiefaciliteiten

Beschrijving van de maatregel

Het bieden van investeringszekerheid voor de ontwikkelkosten voor partijen die SAF/eSAF faciliteiten in Nederland willen bouwen, via gerichte ondersteuning aan kansrijke projecten via subsidies of leningen tegen gunstige voorwaarden.

Verwachte impact

Het stimuleren van de Nederlandse petrochemische industrie en specifiek de SAF-sector. Het doel van de maatregel is het opschalen van geavanceerde SAF-productie in Nederland, waardoor we minder afhankelijk worden van import en de Nederlandse concurrentiekracht kunnen vergroten.

Ontwerp en mechanisme

Ontwerp en selectiecriteria kan worden gebaseerd op vergelijkbare andere internationale faciliteiten, zoals het EU Innovation Fund of het Advanced Fuel Fund in het Verenigd Koninkrijk.

Benodigde middelen

De mate van ondersteuning hangt af van het aantal te ondersteunen projecten en de verhouding publiek/privaat kapitaal. Samen met de relevante stakeholders moet er een marktanalyse gedaan worden welke productiefaciliteiten kansrijk zijn. RSG heeft ervaring met het co-financieren van de ontwikkelfase van de Synkero eSAF faciliteit in Amsterdam, de ZENID eSAF faciliteit in Rotterdam (gezamenlijk 1,5 miljoen euro) en de opzet van de SAF-fabriek van SkyNRG in Delfzijl (3,5 miljoen euro). RSG kan deze ervaringen delen met geïnteresseerde partijen.

² [EU launches Early Movers' Coalition to accelerate sustainable aviation fuel uptake - Mobility and Transport](#)



P.O. Box 7501 • 1118 ZG Schiphol • The Netherlands

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

De Tweede kamer
t.a.v. Susan Woodvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

F00 - 4790203-DE
POBOX Rotterdam
INTRAPOST B.V.



RX2CC - #X83DXDX#00#0000#

Bureau Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Royal Schiphol Group
T.a.v. mevrouw J. Vermolen-Schikker
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Kenmerk: 202600083

Den Haag, 6 januari 2026

Geachte mevrouw Vermolen-Schikker,


Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik veel brieven, nota's en verzoeken. Ik verricht mijn werkzaamheden op basis van een door de Tweede Kamer geformuleerde opdracht en de daarvoor gestelde termijn. Dat maakt dat ik helaas niet zelf inhoudelijk op uw schrijven kan reageren. Ik vraag hiervoor uw begrip.

Uw brief zal ook in de volgende fase van de kabinetsformatie beschikbaar blijven voor degenen die daarbij zijn betrokken.

Wellicht ten overvloede, zoals op de website (www.kabinetsformatie2025) staat vermeld, worden alle brieven aan de informateur openbaar gemaakt.

Hoogachtend,



Rianne Letschert
Informateur

202600084

Den Haag, 23 december 2025

Betreft: Een positief plan voor internationaal klimaat- en biodiversiteitsbeleid

Geachte mevrouw Letschert,

Allereerst willen wij u hartelijk bedanken voor uw inzet in deze fase van de kabinetsformatie. Wij wensen u veel succes bij het verder uitwerken van de plannen voor een nieuw kabinet. Namens een brede coalitie van organisaties die internationaal actief zijn op het gebied van klimaat en biodiversiteit doen wij een dringende oproep om ambitieus internationaal klimaat- en biodiversiteitsbeleid als essentieel onderdeel van deze plannen op te nemen.

Eerder hebben wij deze aandachtspunten gedeeld met de heer Buma. De toenmalig formerende partijen D66 en CDA spraken vervolgens hun bereidheid uit om klimaatdoelen te realiseren en natuurherstel in Nederland te bevorderen. Tegelijkertijd constateren wij dat de internationale verantwoordelijkheden die hier onlosmakelijk mee verbonden zijn, tot nu toe onvoldoende aandacht krijgen. Wij hopen dat dit in de komende fase wordt meegenomen.

Internationale afspraken nakomen

De komende weken bieden Nederland de kans zich opnieuw te profileren als een betrouwbare, toekomstgerichte partner die verantwoordelijkheid neemt voor mens en natuur. Het naleven van het Klimaatakkoord van Parijs en het Global Biodiversity Framework is cruciaal voor een leefbare planeet en onze internationale geloofwaardigheid. De recente uitspraak van het Internationaal Gerechtshof¹ benadrukt dat staten hun klimaatverantwoordelijkheid niet mogen ontlopen.

Nederland moet daarbij zijn eigen historische uitstoot erkennen en impact verkleinen. Om op een eerlijke manier bij te dragen aan het beperken van de opwarming tot 1,5°C, moet Nederland met de hoogst mogelijke ambitie de uitstoot van broeikasgassen reduceren. Dan kan Nederland in 2040 klimaatneutraal zijn en in 2030 ten minste 55% emissiereductie behalen. Er is brede steun voor het versnellen van de transitie, die economische voordelen oplevert en hoge kosten van uitstel voorkomt.² Ook de ecologische schade buiten onze grenzen moet worden aangepakt, onder meer door het halveren van onze internationale voetafdruk en dit vast te leggen in het Nationaal Biodiversiteitsplan.

¹ Zie onder meer: [Historische uitspraak: Internationaal Gerechtshof spreekt zich uit over de klimaatverplichtingen van staten | College voor de Rechten van de Mens](#).

² [Meerderheid Nederlanders vindt dat het kabinet te weinig doet voor het klimaat en publieke regie in energietransitie levert resultaat voor de samenleving](#).

Groen en eerlijk internationaal beleid

Naast de noodzakelijke financiële middelen, moet Nederland zich ook inzetten voor een vergroening van het buitenlands beleid, waarbij mensenrechten centraal staan. Duurzaam handelsbeleid, internationale samenwerking en de verduurzaming van handelsketens zijn onmisbaar voor het bevorderen van klimaatactie, het herstellen van ecosystemen en het behoud van biodiversiteit. Dit vraagt om een stevige koerswijziging, waarbij Nederland zijn verantwoordelijkheid neemt om bij te dragen aan mondiale klimaatactie en het behoud van natuurlijke hulpbronnen. Tegelijkertijd moeten we ervoor zorgen dat de transitie naar een groene economie niet ten koste gaat van de rechten en het welzijn van kwetsbare gemeenschappen in het mondiale Zuiden.

Nederland staat op een tweekop. Kiezen voor verantwoordelijkheid en rechtvaardigheid is een plicht én biedt kansen voor stabiliteit, groei en wereldwijde doorbraken. Door nu ambitieus te handelen, profileert Nederland zich als toekomstgerichte partner die handelt naar wat de wereld nodig heeft. Wij gaan graag met u en het nieuwe kabinet in gesprek over hoe we deze ambitie samen kunnen realiseren.

Met vriendelijke groet,

Namens de Groene11-organisaties Greenpeace, IUCN NL, WWF-NL en ActionAid, Both ENDS, CARE, Cordaid, CSPSS, Hivos, Mercy Corps, Oxfam Novib, Simavi, WO=MEN.

act:onaid

Both ENDS
Connecting people for change

CARE

Cordaid

CIVIL SOCIETY PLATFORM
FOR PEACEBUILDING
AND STATEBUILDING

GREENPEACE

Hivos
people unlimited

IUCN National Committee
of The Netherlands

MERCY CORPS

OXFAM Novib

Simavi
Powerful women, healthy societies.

WOMEN
DUTCH GENDER PLATFORM

WWF

202600085



Onderwerp: Aanbiedingsbrief – oproep tot duurzame financiële verhoudingen en uitnodiging tot gesprek

Geachte mevrouw Letschert,

Van harte gefeliciteerd met uw benoeming tot informateur. Wij wensen u veel succes en wijsheid toe bij de belangrijke opgave die voor u ligt in deze fase van de kabinetsformatie.

Namens Raden in Verzet doen wij u hierbij een afschrift toekomen van onze brief aan de informateur en de Tweede Kamerfracties inzake het borgen van een duurzame balans tussen taken en middelen voor gemeenten.

De financiële positie van gemeenten staat al jaren onder druk door structurele tekorten, onder-indexatie en het uitblijven van evenwichtige afspraken tussen rijk en gemeenten. Deze disbalans raakt niet alleen de uitvoering van lokale taken, maar vormt een directe risico voor jeugdzorg, maatschappelijke ondersteuning, veiligheid, leefbaarheid en de grote transities rond energie en woningbouw.

Met het oog op de nieuwe Tweede Kamer en de gewijzigde woordvoerderschappen willen wij u daarom graag uitnodigen voor een inhoudelijk gesprek. Wij lichten onze zorgen en voorstellen graag nader toe en brengen daarbij inzichten mee uit gemeenten door het hele land. In eerdere jaren hebben wij onze bijdrage geleverd aan rondetafelgesprekken in de Kamer en zijn wij graag bereid dit opnieuw te doen.

Wij zouden het op prijs stellen wanneer uw fractie – of uw nieuwe woordvoerder gemeentefinanciën – met ons in gesprek wil gaan. U kunt hiervoor rechtstreeks contact opnemen via info@radeninverzet.org.

Wij danken u bij voorbaat voor uw aandacht en inzet voor sterke, toekomstbestendige financiële verhoudingen tussen de overheidslagen.

Met vriendelijke groet,
Raden in Verzet
W: radeninverzet.org
E: info@radeninverzet.org

Kerngroep Raden in Verzet:
Nico de Jong – Alphen aan den Rijn
Tina Jakoeb – Barendrecht
Joep Derksen – Teylingen
Léon van Dun – West Betuwe
Anna de Groot – Zaanstad
Remco Doorn – Wormerland

Voorzitter comité:
Rob Duiven – Zoetermeer



Onderwerp: Oproep aan de informateur en Tweede Kamerfracties – duurzame balans tussen taken en middelen voor lokale overheden

Geachte informateur,
Geachte fractievoorzitter,

Met het oog op de kabinetsformatie doen wij als Raden in Verzet een dringende oproep om een fundamenteel beginsel vast te leggen in het regeerakkoord: zorg voor een duurzame balans tussen taken én middelen voor decentrale overheden. Gemeenten kunnen hun verantwoordelijkheid alleen waarmaken wanneer nieuwe taken gepaard gaan met volledige, structurele financiering.

In de afgelopen jaren zijn gemeenten geconfronteerd met voortdurende verschuivingen van taken, terwijl de middelen daarbij achterbleven. Daarbij is van groot belang te onderstrepen dat gemeenten structureel 2 miljard euro zijn gekort, een bedrag dat nog altijd niet is hersteld. Daarnaast heeft jarenlange onder-indexatie geleid tot forse uitholling van het gemeentefonds. Dit alles heeft een blijvende disbalans veroorzaakt tussen verantwoordelijkheden en financiële ruimte.

Dit heeft geleid tot tekorten, uitgestelde investeringen en druk op voorzieningen die inwoners juist in deze tijd hard nodig hebben. Gemeenteraden zien zich steeds vaker gedwongen gaten te dichten in plaats van democratische keuzes te maken. Wij doen daarom geen financiële claim of voorstel voor bedragen, maar vragen om één helder principe dat politieke, bestuurlijke en maatschappelijke urgentie verenigt: geen taken zonder knaken – en geen knaken zonder taken.

Een duurzame balans betekent dat taken niet langer worden overgedragen zonder volledige structurele middelen; dat er geen vooraf opgelegde efficiencykortingen van 20 tot 30 procent of anderszins meer worden toegepast; en dat financiële afspraken voorspelbaar en betrouwbaar moeten zijn voor alle overheidslagen. Alleen dan kunnen rijk, provincies en gemeenten gezamenlijk hun wettelijke en maatschappelijke taken uitvoeren.

Het nieuwe kabinet staat voor grote opgaven die alleen kunnen slagen wanneer decentrale overheden hun rol stevig en duurzaam kunnen vervullen. Zonder financiële stabiliteit bij gemeenten ontstaan verstoringen in jeugdzorg, maatschappelijke ondersteuning, leefbaarheid, veiligheid en de grote opgaven rond energie en woningbouw. Stabiele financiële verhoudingen zijn daarmee geen technische kwestie, maar randvoorwaarde voor het functioneren van de gehele publieke sector.

Raden in Verzet vertegenwoordigt een brede groep raadsleden uit diverse gemeenten in Nederland, die zich gezamenlijk hard maakt voor stabiele en eerlijke financiële afspraken tussen het rijk en decentrale overheden. Wij zijn geen gelegenheidsinitiatief, maar zetten ons in voor eerlijke financiële verhoudingen. Wij leveren bijdragen aan VNG-ledenvergaderingen, onderhouden periodiek overleg met de VNG en vertegenwoordigen een groeiende groep raadsleden die zich zorgen maakt over de bestuurlijke houdbaarheid van de lokale overheid. Daarnaast namen wij deel aan de rondetafelgesprekken in de Tweede Kamer over

gemeentefinanciën — een rol waarin wij mede namens lokale volksvertegenwoordigers het structurele tekort onder de aandacht brachten. Vanuit die verantwoordelijkheid vragen wij u om het beginsel van duurzame balans tussen taken en middelen expliciet op te nemen in het regeerakkoord en uw fractie hieraan te verbinden.

Wij blijven de formatie nauwgezet volgen. Mocht daar aanleiding toe zijn, dan leveren wij graag een aanvullende bijdrage of nadere toelichting. Wij zijn vanzelfsprekend bereid om hierover met uw fractie in gesprek te gaan en waar gewenst verdere informatie te verstrekken. Samen kunnen wij zorgen voor een solide basis onder de publieke taken waarvoor gemeenten, provincies en rijk gezamenlijk verantwoordelijk zijn.

Met betrokken groet,
Raden in Verzet
W: radeninverzet.org
E: info@radeninverzet.org

Kerngroep Raden in Verzet:

- Nico de Jong (Alphen aan den Rijn)
- Tina Jakoeb (Barendrecht)
- Joep Derksen (Teylingen)
- Léon van Dun (West Betuwe)
- Anna de Groot (Zaanstad)
- Remco Doorn (Wormerland)

Voorzitter comité:

- Rob Duiven (Zoetermeer)



Nederlandse Vereniging
voor Raadsleden

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Tweede Kamer der S. G.
Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
T. a. v. de Informatie
Postbus 20010
2500 EA Den Haag

R06CC - #X830XDX#DC#0000#



Bureau Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Raden in Verzet
T.a.v. de heer R. Duiven
Postbus 30435
2500 GK Den Haag

Kenmerk: 202600086

Den Haag, 6 januari 2026

Geachte heer Duiven,

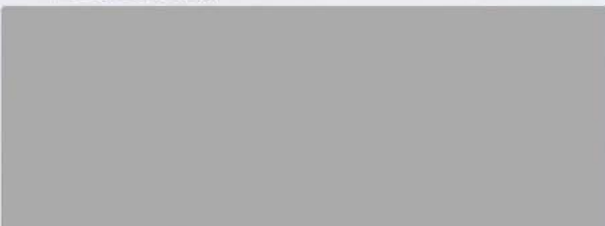
Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik veel brieven, nota's en verzoeken. Ik verricht mijn werkzaamheden op basis van een door de Tweede Kamer geformuleerde opdracht en de daarvoor gestelde termijn. Dat maakt dat ik helaas niet zelf inhoudelijk op uw schrijven kan reageren. Ik vraag hiervoor uw begrip.

Uw brief zal ook in de volgende fase van de kabinetsformatie beschikbaar blijven voor degenen die daarbij zijn betrokken.

Wellicht ten overvloede, zoals op de website (www.kabinetsformatie2025) staat vermeld, worden alle brieven aan de informateur openbaar gemaakt.

Hoogachtend,



Rianne Letschert
Informateur

202600088

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Mw. B. de Buisonjé
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam

Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Amsterdam, 18 december 2025

Geachte mevrouw Letschert,

In de Deltaregio Centraal Holland¹, de regio tussen het IJsselmeer, de Noordzeekust en het rivierengebied met het Groene Hart en de metropoolregio's Amsterdam en Utrecht, werken diverse overheden samen aan de toekomstbestendigheid van deze dichtbevolkte en voor de Nederlandse economie cruciale regio. De kans op maatschappij-ontwrichtende wateroverlast in Centraal Holland is nu ontoelaatbaar groot. De kwetsbaarheid en bedreiging van de leefomgeving nemen elke dag toe. Om ervoor te zorgen dat dit gebied haar belangrijke functies kan blijven vervullen zijn investeringen in Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden noodzakelijk.

De unanieme steun van de Tweede Kamer voor de motie Grinwis en Schutz van 9 december jl. onderstreept de urgentie hiervan. In de motie wordt de minister van IenW gevraagd wanneer er idealiter en wanneer uiterlijk een besluit moet zijn genomen over het Spui- en gemaalcomplex en welk indicatief budget daarbij hoort. Wij roepen de nieuwe regering op prioriteit te maken van vernieuwing van het Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden en hier € 2 miljard² voor vrij te maken. De urgentie en een toelichting op dit onderwerp leest u in deze brief.

Situatie en locatie

Centraal Holland is voor haar waterafvoer afhankelijk van het hoofdwatersysteem. Dit bestaat uit het Amsterdam-Rijnkanaal, het Noordzeekanaal en het belangrijkste afvoerpunt Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden. In deze regio wonen en werken rond de 4 miljoen mensen die voor droge voeten afhankelijk zijn van dit complex; het vormt een cruciale (rand)voorwaarde voor de economie en het investeringsklimaat van de regio en Nederland als geheel.

¹ In de Deltaregio Centraal Holland werken de volgende partners samen: Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hoogheemraadschap van Rijnland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeente Amsterdam en Utrecht, de Metropoolregio Amsterdam, Rijkswaterstaat, het Nationaal Deltaprogramma, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

² Twee miljard is een grove indicatie van het bedrag dat nodig is voor realisatie van het nieuwe Spui- en gemaalcomplex en is gebaseerd op het prijspeil van 2025.

Maar het watersysteem – zowel het hoofdwater- als regionale systeem – is heden ten dagen niet meer robuust en niet toekomstbestendig. In oktober 2017 stond het gemaal een aantal uren stil terwijl het stevig regende, in april 2020 hebben noodpompen maanden bij moeten springen en op 2 november 2023 scheelde het niet veel of grote delen van de regio Amsterdam waren ondergelopen.

Om erger te voorkomen hebben de belanghebbenden de handen ineengeslagen in de Deltaregio Centraal Holland. Dit Deltaprogramma werkt aan een waterrobuust en leefbaar gebied nu en in de toekomst. De opgave is groot: droge voeten en voldoende water voor 4 miljoen mensen in een gebied met toenemende ruimtedruk en grote maatschappelijke en economische waarde. Door klimaatverandering wordt deze uitdaging steeds urgenter. We hebben te maken met toenemende piekafvoer bij heftige regen, terwijl de spuifunctie van het complex zal verdwijnen door zeespiegelstijging. Door bodemdaling wordt de kans op wateroverlast nog extra vergroot. Investeren in extra afvoercapaciteit van het gemaal is daarom essentieel.

Wat er gebeurt

In de regio Centraal Holland werken Rijk en regiopartners intensief samen om het risico op ernstige wateroverlast te beperken. In het hier en nu én met het oog op de toekomst. Alle partners delen en voelen de urgentie. Samen werken ze aan een Maatregelenpakket Wateroverlast. Dit bestaat uit technische oplossingen in het watersysteem en uit verschillende manieren om water te bergen. Hiervoor wordt in gezamenlijkheid gezocht naar fysieke ruimte en wordt dit waar mogelijk in instrumentarium vastgelegd, zoals bijvoorbeeld in de Ontwerp Nota Ruimte, de Provinciale Omgevingsvisies, en in provinciale- en waterschapsverordeningen.

Dit alles draagt bij tot het vergroten van de betrouwbaarheid vandaag, maar om toekomstbestendig te zijn is meer nodig. Zowel van de regionale partners, als ook van het Rijk.

Wat er (nog) ontbreekt maar cruciaal is: de basis is nu niet op orde

Belangrijke schakel is het Spui- en Gemaalcomplex bij IJmuiden. Dit gemaal uit 1975, essentieel om water af te voeren, is te oud en te klein voor de situatie van vandaag de dag. Zolang we het gemaal bij IJmuiden niet vernieuwen, groeit het risico. Het is dan niet de vraag óf het misgaat, maar wanneer.

In dat geval is er, door omvangrijke wateroverlast, op grote schaal sprake van langdurige (circa twee weken) maatschappelijke ontwrichting door het stilvallen van vitale infrastructuur, door verstoring van het openbare leven en door fysieke en mentale schade bij huishoudens en bedrijven. Ook zal het leiden tot grote economische schade. Niet alleen direct, maar ook indirect door imago- en reputatieschade op internationaal niveau die het vestigingsklimaat van Nederland schaden.

Wat vragen we van het nieuwe kabinet

Het vernieuwen van Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden is een must. Niet alleen omdat het gemaal technisch niet meer up-to-date is, maar meer nog omdat de afvoercapaciteit snel en fors omhoog moet. Snelheid in besluitvorming is nodig, omdat daadwerkelijke realisatie van een vernieuwd Spui- en Gemaalcomplex nog vele jaren gaat vergen. Niet

investeren betekent dat de nu al onacceptabele kans op een ontwrichtende gebeurtenis met het jaar verder toeneemt.

Wij roepen de formerende partijen op het benodigde bedrag van 2 miljard te reserveren voor het vernieuwen van het Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden in het Deltafonds. Niet vanuit luxe, maar vanuit noodzaak.

B. de Buisonjé, dagelijks bestuurder waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Gemeente Amsterdam

K. Hartog, hoogheemraad Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Metropoolregio Amsterdam

A. Gielen, gedeputeerde provincie Noord-Holland

M. Verkleij, hoogheemraad Hoogheemraadschap van Rijnland

E. Otterman, hoogheemraad Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

H. Bakker, gedeputeerde provincie Utrecht
Gemeente Utrecht



De brief is in cc verzonden aan:

- Rob Jetten
- Henri Bontenbal
- Dilan Yeşilgöz-Zegerius

Bureau Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Regio Centraal Holland
T.a.v. mevrouw B. de Buisonjé
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam

Kenmerk: 202600089

Den Haag, 6 januari 2026

Geachte mevrouw De Buisonjé,

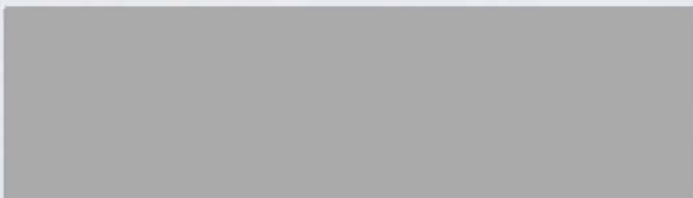
Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik veel brieven, nota's en verzoeken. Ik verricht mijn werkzaamheden op basis van een door de Tweede Kamer geformuleerde opdracht en de daarvoor gestelde termijn. Dat maakt dat ik helaas niet zelf inhoudelijk op uw schrijven kan reageren. Ik vraag hiervoor uw begrip.

Uw brief zal ook in de volgende fase van de kabinetsformatie beschikbaar blijven voor degenen die daarbij zijn betrokken.

Wellicht ten overvloede, zoals op de website (www.kabinetsformatie2025) staat vermeld, worden alle brieven aan de informateur openbaar gemaakt.

Hoogachtend,



Rianne Letschert
Informateur