Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2027

Voorzitter: Van Campen

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2027

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2027 (37020-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2027 (37020-A).**

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Ik verzoek u uw plaatsen in te nemen. Dank u wel. Aan de orde is de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Het betreft vandaag de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Dat betekent dat de Kamer met elkaar het debat gaat voeren. Morgen zal in de middag en waarschijnlijk ook in de avond de beantwoording van de zijde van het kabinet plaatsvinden. Het kabinet wordt vandaag vertegenwoordigd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet hen natuurlijk van harte welkom in de Tweede Kamer. Er zijn twintig sprekers van de zijde van de Kamer. We hebben dus nog een hele poos met elkaar te gaan. Als u interrupties kort en bondig houdt en via de voorzitter spreekt, dan gaat het allemaal helemaal goedkomen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer De Hoop, als eerste spreker namens de fractie van PRO, in zijn eerste termijn.

De heer **De Hoop** (PRO):
Voorzitter. Vandaag wil ik dit debat beginnen met het verhaal van Pieter Dirk Sieling, landbouwer van Goeree-Overflakkee, van een dorp uit de Zuid-Hollandse gemeente. Als voorzitter van de plaatselijke landbouwvereniging vindt Sieling dat zijn gemeente een betere verbinding verdient. Het is dan nog een eiland, slechts te bereiken met een veerpont. Daarom pleit hij voor een brug. Maar door de Tweede Wereldoorlog komen de plannen voor de brug nog niet van de grond. In 1952 wordt voor het eerst een plan gepresenteerd, maar een jaar later slaat het noodlot toe. In delen van Zeeland en Zuid-Holland, op Goeree-Overflakkee zelf, breken na een zware storm de dijken door. 492 mensen komen te overlijden op het eiland. Het bewijst hoe kwetsbaar dit deel van Nederland is.

Sieling heeft in de tussentijd de NV Brugverbinding Haringvliet opgericht. Met

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

man en macht wordt er gebouwd aan de Deltawerken, maar de brug komt er nog niet. Sieling krijgt van de minister van Verkeer en Waterstaat te horen dat er geen geld komt voor de brug. Hij heeft er dan schoon genoeg van. Hij zegt: dan bouwen we 'm zelf wel. Een deel van zijn kameraden verklaart hem voor gek, maar een meerderheid gaat achter Sielings plannen staan. Ze werken het uit. De N.V. Brugverbinding Haringvliet zorgt voor een lening. Rijkswaterstaat ontwerpt de brug en houdt toezicht op de bouw. Door tol te heffen kan de lening worden afbetaald. In 1961 begint de bouw en in 1964 wordt het laatste deel van de Haringvlietbrug op zijn plaats gelegd: de klep van de brug. Op die dag gaat Pieter Dirk Sieling voor het eerst over de brug terug naar huis. Al snel wordt de Haringvlietbrug tolvrij. In 1975 neemt Rijkswaterstaat de verantwoordelijkheid echt op zich, wat natuurlijk al veel eerder had gemoeten.

Voorzitter. De Haringvlietbrug is een verbinding met een uniek verhaal, maar ook een van de vele prachtige verhalen waarop ons land is gebouwd. Nederland is namelijk gebouwd en gevormd door mensen als Sieling: gewone mensen, die geen genoegen nemen met de status quo, die niet accepteren dat hun huis onbereikbaar is en die letterlijk bruggen bouwen om Nederland vooruit te helpen. Iedereen heeft recht op goede bereikbaarheid. Goede verbindingen zijn essentieel om mee te kunnen doen aan de samenleving. Goede verbindingen zorgen voor economische groei, werkgelegenheid en ieders perspectief om zich te kunnen ontplooien. Het is mijn overtuiging als sociaaldemocraat dat de overheid hoeder is van het algemeen belang en de verantwoordelijkheid heeft dit te organiseren voor iedereen. Daarbij mag zij geen plek in dit land vergeten.

Nederland is misschien een klein land, maar het is wel een land met verre uithoeken. Die moeten we dichter bij elkaar brengen. Onze geschiedenis laat ook zien dat we dit kunnen. We zetten onze verzorgingsstaat in de steigers. We zetten de volkshuisvesting op poten. Van heinde en verre kwamen mensen naar ons toe om te kijken hoe wij het deden. Wij toonden ons echte pioniers. Maar juist in de bruggen, wegen en dijken waar we zo ontzettend trots op zijn, ontstaan scheuren. Dit kabinet kan dus niet anders dan het roer omgooien, zij het veel te laat.

Rijkswaterstaat, de Rekenkamer en ProRail waarschuwden al jaren. Vanuit de oppositie klonk al tien jaar lang de roep om meer te investeren in onderhoud, maar we hebben de afgelopen jaren veel te weinig vooruitgang gezien. Zeker de partij die zestien jaar lang in het kabinet heeft gezeten en zeven ministers van Infrastructuur en Waterstaat heeft geleverd, heeft daar natuurlijk een grote verantwoordelijkheid voor. Ik geloof echt dat deze minister liever ziet dat dit land zijn cruciale verbindingen niet alleen voortvarend herstelt, maar ook verder brengt in plaats van verder laat afbrokkelen, maar de financiële krapte maakt de keuzes pijnlijker dan ze hoeven te zijn. Een noodzakelijke verschuiving van nieuwe aanleg naar onderhoud vindt wel plaats, maar te veel onderhoud blijft nog liggen en te veel investeringen blijven achterwege. Voor deze minister is het dus geen lintjes knippen, maar een rolletje ducttape. Ducttapepolitiek.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Interrupties in drieën en kort en bondig. Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat er financiële krapte is, komt mede door PRO, zeg ik tegen de heer De Hoop via u, voorzitter. Ik heb een stapeltje voorstellen meegebracht van zijn partij: 4,1 miljard euro voor Sudan, 2 miljard euro voor Oekraïne, steun voor de wederopbouw in Syrië, binnen de EU inzetten op een fonds voor Gaza. Deze miljarden euro's worden door Progressief Nederland uitgegeven aan het buitenland, en dan nu hier constateren dat er niet voldoende geld is? Beseft meneer De Hoop dat het door zijn eigen partij komt dat er nu niet voldoende geld is voor onze eigen infrastructuur?

De heer **De Hoop** (PRO):
Nu wordt het wel mooi. De heer Heutink is nog hartstikke jong, maar zijn geheugen laat hem nu toch al een beetje in de steek. In de vorige kabinetsperiode waren er twee bewindspersonen op dit terrein. Die waren niet van Progressief Nederland. Dat waren twee bewindspersonen van de PVV. Er is nog geen staatssecretaris geweest die de afgelopen tien jaar zo hard bezuinigd heeft op ons ov als Chris Jansen. Het was nota bene Barry Madlener die ontzettend veel slechte keuzes maakte op het gebied van de infrastructuur. Eén van de verstandige dingen was overigens de vrachtwagenheffing, maar daar was de heer Heutink dan weer tegen. Het was toch echt de PVV die in het vorige kabinet zat en die ook dit kabinet heeft opgezadeld met ontzettend veel problemen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dit is echt veel te makkelijk. Ik ken meneer De Hoop als een goed debater, maar dit is echt te makkelijk. Hij gaat namelijk weg van het feit dat zijn partij miljarden over de grens aan het uitgeven is en er niet aan wil om dan maar te zeggen: daar stoppen we mee; we kiezen niet langer voor het buitenland, maar gaan nu eens eindelijk kiezen voor Nederland, we gaan er nu eens eindelijk voor kiezen om geld te investeren in infrastructuur. Mijn vraag aan meneer De Hoop, via u voorzitter, is de volgende. Als meneer De Hoop een kerel is, dan geeft hij dat toe en vertelt hij hier gewoon hoe hij dat wil gaan betalen.

De heer **De Hoop** (PRO):
Gelukkig laten heel veel partijen in dit huis hun verkiezingsprogramma doorrekenen. Ik laat even aan u welke partijen dat bijvoorbeeld niet doen. De afgelopen drie verkiezingen zat mijn partij altijd in de top twee van de partijen die het meeste geld uittrokken voor infrastructuur. Deze hele bijdrage van de heer Heutink is gestoeld op emoties, want hij wil niet dat er geld naar buitenlandse handel en ontwikkelingssamenwerking gaat. Dat mag, hè? Dat is zijn politieke mening. Maar hij moet niet doen alsof wij daarnaast niet ook heel veel geld uittrekken voor infrastructuur. Zo meteen zal hij ook in mijn bijdrage horen dat mijn grootste kritiekpunt is dat er te weinig geld naar IenW gaat, dat wij ook heel graag willen dat daar meer geld bij komt en dat dit ook belangrijk is voor de afweging die ik maak over de begroting.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ga 'm er voor hem inkoppen, want hij geeft zelf geen antwoord. Waarschijnlijk wil PRO opnieuw de rijken laten betalen voor onze infrastructuur. Waarschijnlijk zal dat opnieuw de dekking zijn voor het betalen hiervan. Maar dat geld is inmiddels al vijftien keer uitgegeven, zeg ik tegen meneer De Hoop via u, voorzitter. Zo is het geld uitgegeven aan de koopkracht, aan sociale zekerheid, aan zorg, aan de defensierekening, aan woningbouw. Meneer De Hoop had afgelopen week nog een fantastisch en gelikt filmpje waarin te zien was dat de allerrijksten moeten gaan betalen voor de woningbouwopgave. Mijn vraag is: welke dekking zoekt meneer De Hoop als hij geld uit blijft geven aan het buitenland en geld blijft afpakken van de allerrijksten? Hoe gaat hij het dan betalen?

De heer **De Hoop** (PRO):
Door deze vraag merk ik in ieder geval interesse in hoe wij het voor ons zien. Daar ben ik heel blij mee. Kijk, een aantal dingen. Op de begroting van Defensie blijft bijvoorbeeld 900 miljoen liggen, terwijl we weten dat ook heel veel militaire infrastructuur aangelegd moet worden. Ik zou zeggen: ga met dat geld juist bij IenW doen wat nodig is voor de infrastructuur en voor defensie. We weten dat er door de nieuwe NAVO-norm ook in Europa heel veel mogelijkheden zijn. De heer Heutink heeft daar zelf overigens best een aardig amendement over ingediend. Daar kun je ook veel mee. Je kunt de staatsschuld op laten lopen. Je kunt rekeningrijden invoeren. Je kunt tal van zaken doen. Er zijn tal van mogelijkheden om meer financiële middelen vrij te maken voor infrastructuur en daar willen wij allemaal naar op zoek.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik beluister het betoog van de heer De Hoop en ik vraag me af of hij nu werkelijk waar gelooft wat hij zegt, want ik hoor hem zeggen: de afgelopen jaren is er alleen maar bezuinigd op infrastructuur. Is dat echt wat de heer De Hoop gelooft?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik heb niet gezegd dat er de afgelopen jaren alleen maar bezuinigd is op infrastructuur. Ik heb gezegd dat er veel te weinig geld naar infrastructuur gegaan is en volgens mij vind ik dat niet alleen. Iedereen die er ook maar een beetje verstand van heeft, heeft best wel luid aan de noodbel getrokken de afgelopen periode, dus ik neem aan dat die signalen de heer Bikkers ook bereikt hebben.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dat we voor een uitdaging staan is duidelijk. Maar als de heer De Hoop aangeeft dat het het VVD-bewind is geweest dat ervoor gezorgd heeft dat er te weinig geld naar infrastructuur is gegaan, is dat echt bezijden de waarheid. In de afgelopen kabinetten zijn door de VVD keer op keer miljoenen en miljoenen extra bevochten voor infrastructuur. En dan wordt hier vanaf het

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

rostrum verklaard dat de VVD het heeft laten afweten. Ik ben echt benieuwd of de heer De Hoop dat nog steeds gelooft.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat is toch gewoon wat er is gebeurd? De VVD heeft zestien jaar lang aaneengesloten in het kabinet gezeten met zeven ministers van Infrastructuur en Waterstaat. We concluderen nu toch allemaal met elkaar dat er te weinig geld naar IenW gaat? Ik snap dat de heer Bikkers die realiteit vervelend vindt, maar laten we met elkaar zoeken naar meer middelen voor infrastructuur. Wat mij wel verbaasd heeft, is dat het eigenlijk toch voornamelijk de minister van Financiën is geweest die deze minister in de weg heeft gezeten, omdat de staatsschuld absoluut niet verder mag oplopen en omdat er maar 1,5 miljard incidenteel vrij is gekomen voor meer geld voor infrastructuur. Dat klinkt als veel geld, maar heel veel projecten die we moeten onderhouden kosten dat bedrag überhaupt al. Dus we weten met elkaar dat dit echt te weinig is en dat er meer nodig is, en daar wil ik vanavond naar op zoek.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Bikkers** (VVD):
Nogmaals, dat we voor een uitdaging staan is helder. Maar kabinet-Rutte I trok 7,3 miljard uit, kabinet-Rutte III 3,1 miljard, kabinet-Rutte IV 7,5 miljard en kabinet-Schoof 2,5 miljard. Dit kabinet trok in het coalitieakkoord opnieuw 7 miljard uit en met Prinsjesdag nog eens 3,6 miljard. We staan voor een uitdaging, maar alstublieft: verklaar niet dat we niet elke keer die portemonnee trekken voor infrastructuur.

De heer **De Hoop** (PRO):
Het is veel te weinig. Er is de komende jaren, tot 2040, 80 miljard nodig. 80 miljard! Dat is veroorzaakt doordat er te weinig geld naar IenW is gegaan, maar het is ook veroorzaakt door hoe je met dat geld omgaat. Wat ik de afgelopen jaren heb gezien, is dat heel veel VVD'ers toch vooral een asfaltfetisj hebben gehad. Als er al geld naar infrastructuur ging, werd dat ingezet voor wegverbredingen, waarvan wij al heel lang weten dat die er helemaal niet kunnen komen door de stikstofproblematiek. Er is ontzettend veel geld blijven liggen, waardoor het onderhoud ook nog eens duurder is geworden. Natuurlijk kun je een beetje extra geld vrijmaken, maar als je dan ook nog de verkeerde keuzes maakt, levert het weinig op. Daarom zijn we nu met dit probleem opgezadeld en dat moeten we met elkaar oplossen. Dat is niet alleen een VVD-probleem; dat is een probleem van deze hele Kamer. We moeten met elkaar zorgen dat die infrastructuur weer op orde komt.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **De Hoop** (PRO):
Voorzitter. Bovendien zijn de keuzes die zijn gemaakt door dit kabinet ten

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

diepste conservatief. Er mist een toekomstbeeld over hoe Nederland ook weer in beweging komt en over hoe we de noodzakelijke investeringen in onze bereikbaarheid wél weer kunnen doen. Aan echt radicale keuzes durft deze minister op geen enkele manier nog zijn vingers te branden: het saldo op laten lopen, betalen na gebruik, een planbatenheffing, een serieuze bijdrage vanuit Defensie voor onze infrastructuur. Ik zie nog niks van dat alles.

Daarom heb ik een aantal vragen aan de minister. Hoe kan het dat hij er niet in geslaagd is om meer dan 1,5 miljard incidenteel bij de begroting op te plussen, ondanks alle noodkreten? Is er naast een zaaglijn voor nieuwe aanleg ook een zaaglijn voor onderhoud en vervanging? En zo niet, hoe komt de prioritering hierbij dan tot stand? Hoe zit het met de indexering? Is de loon- en prijsbijstelling voor de komende jaren goed geregeld of moet dit ook uit het Mobiliteitsfonds worden opgehoest? Hoe wil de minister ervoor zorgen dat er noodzakelijk perspectief voor de regio's komt?

Dan ons openbaar vervoer. PRO maakt zich grote zorgen over de toekomst van het ov. Heeft u enig idee hoeveel spoorlijnen er in Nederland de afgelopen veertien jaar zijn aangelegd? Nul. Nul. Heeft u enig idee hoeveel bushaltes er de afgelopen vijf jaar zijn verdwenen? 1.100. Voor sommige mensen betekent geen bus echt geen baan. Dat zegt alles over hoe sommige partijen naar ov kijken. Er wordt amper geïnvesteerd in goed en betaalbaar openbaar vervoer. De onverantwoordelijke bezuinigingen van het vorige kabinet liggen nog op tafel. Begin deze maand nog kondigde de minister van OCW alweer een nieuwe bezuiniging aan op het studenten-ov. Hoe verhouden de aangekondigde bezuinigingen zich precies tot de investeringen die nu voorliggen?

Voorzitter. Het ov zou geen sluitpost moeten zijn op de begroting. Het kan het begin zijn van het anders inrichten van de mobiliteit in ons land. Het voorkomt files en zorgt voor noodzakelijke klimaatwinst. Dat het anders kan, hebben we de afgelopen zomer echt gezien met het Nederland-ticket. Het was een groot succes. Wat PRO betreft voeren we dat heel snel weer in.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Een goed punt van collega De Hoop. Hij raakt inderdaad een teer punt door te wijzen op de studenten en het studentenreisproduct. Het gaat niet zomaar om een niemendalletje. Voor veel regio's in het land gaat het om tot wel 35% van de inkomsten van hun vervoersconcessie. Eigenlijk zien we dat dit om de paar jaar wordt herijkt. Is het niet een idee om deze post op de begroting van OCW los te koppelen van dit soort onzekere herijkingen en over te hevelen naar IenW?

De heer **De Hoop** (PRO):
Kort antwoord: ja, ik zou dat heel verstandig vinden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Laten we daarop samenwerken. Dan gaat het goedkomen.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Meneer De Hoop weet dat wij dat Nederlandticket ook een goed idee vonden.

De heer **De Hoop** (PRO):
Zeker.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
De uitwerking daarvan is echter niet zo succesvol gebleken, want het resultaat was dat, toen dat abonnement eenmaal afliep, mensen ineens een torenhoge rekening kregen van NS, omdat ze het abonnement zelf moesten opzeggen en NS niet in staat was om dat voor al die mensen te doen.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
De uitvoering was dus niet goed. Mijn vraag aan meneer De Hoop is: hoe kunnen we ervoor zorgen dat dat beter gaat?

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat is een terecht punt. De heer Heutink en ik hebben de staatssecretaris hier ook samen voor gewaarschuwd. Mensen moesten aan een lopend abonnement deelnemen en moesten dat dan opeens weer opzeggen; dat levert mensen gewoon problemen op. Ik vind het heel vervelend dat dat gebeurd is. Het heeft het succes ook overschaduwd, vind ik. Meer dan 400.000 mensen hebben gebruikgemaakt van dit product. Ik zou dus niet weer zo'n incidenteel product willen. Ik zou een structureel product willen dat je niet alleen voor de trein kunt gebruiken, maar ook voor de bus en de metro, in de daluren; dat laatste vind ik wel verstandig, want anders wordt het wel heel vol. Ik vind dat we daar met elkaar naar op zoek moeten. Daar wil ik niet alleen de komende week, maar ook de komende periode voorstellen voor doen, om te zorgen dat we met elkaar tot een kortingsproduct komen dat je overal in Nederland kunt gebruiken.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
In de breedste zin van het woord moet er meer geld naar infrastructuur. Die mening deel ik met meneer De Hoop, maar in een scenario waarin er gewoon te weinig geld is, weet ik niet of het verstandig is om nu te zeggen dat we specifiek geld willen uitgeven aan dit product. Ik heb de volgende vraag aan meneer De Hoop. Hij constateert ook dat we hier al jarenlang staan met ditzelfde probleem; meneer De Hoop en ik behoren tot de weinigen die hier toch al lang zitten. Kunnen we er nou eens gewoon voor zorgen dat we hier meters in gaan maken en dat er daadwerkelijk geld gaat komen?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik wilde niet te veel vooruitlopen op de tweede termijn, maar laat ik dat dan toch maar doen. Ik zit te denken aan een voorstel met middelen die zijn blijven liggen van het Nederlandticket. Uit mijn hoofd zeg ik dat daar ongeveer 115 miljoen voor is uitgetrokken. We weten dat veel mensen

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

gebruik hebben gemaakt van het Nederlandticket, maar dat dat hele potje nog niet leeg is. Ik zou dus willen kijken hoe we die gelden kunnen inzetten voor het regionale openbaar vervoer in de komende periode. Je zou bijvoorbeeld kunnen kijken naar de BDU-gelden, maar ook naar het studenten-ov, want daar zijn ook nog tekorten voor de volgende ronde. Dat zou je dan misschien kunnen dekken om op korte termijn iets voor het regionale ov te kunnen doen. Daarna kun je dan kijken hoe je zo'n dalproduct, niet alleen in de trein, maar ook in de bus en de metro, mogelijk kunt maken.

De heer **Schutz** (VVD):
Is de heer De Hoop het met mij eens dat we, als we het hebben over het ov, en met name over het busvervoer, verder moeten kijken dan alleen het aantal bushokjes dat erbij is gekomen of eraf is gegaan? Vindt hij dat we ook moeten kijken of we het openbaar vervoer, het busvervoer, op een andere manier kunnen regelen? Misschien zijn er alternatieve vormen, misschien met minder bushokjes, maar met flexvervoer, waarmee je wellicht op plaatsen kunt komen waar voorheen helemaal geen bus kwam? Vindt hij ook dat je de kwaliteit van het openbaar vervoer, met name van het busvervoer, in z'n integraliteit moet bekijken?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik vind de gedachte om te kijken op welke plekken het ov op dit moment onvoldoende werkt en of er witte vlekken zijn, waar mensen niet op een fijne manier op hun werk of school kunnen komen, een goede. Hoe kun je dat afdekken met andere vormen van vervoer? Dat vind ik best een interessante gedachte, maar de ontwikkeling van de afgelopen jaren, met het aantal bushaltes dat is verdwenen, vind ik per definitie wel een probleem. Dat maakt dat heel veel mensen in de provincie hun vertrouwen in de politiek verliezen. Ik wil best nadenken over dat soort oplossingen, maar ik vind ook dat we zuinig moeten zijn op de bushaltes die er nog zijn op dit moment.

De heer **Schutz** (VVD):
Ja, maar en-en is natuurlijk lastig. Het aantal bushokjes neemt juist af doordat er minder gebruik is gemaakt van buslijnen, waardoor die komen te vervallen. Daarvoor in de plaats komen andere vervoersvormen. Busvervoer is en blijft belangrijk, maar als VVD denk ik — ik vraag daar ook uw visie op — dat we het wel breder moeten trekken, om te kijken of we meer vervoer uit onze euro kunnen halen. Bent u dat met ons eens?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja, maar ik zie ook dat de noodzakelijke keuzes die veel vervoerders op dit moment maken, komen doordat dit kabinet nog steeds te weinig geld uittrekt voor het regionale ov. Laten we die BDU-gelden nemen. We weten dat een van de consequenties daarvan zal zijn dat heel veel vervoerders enerzijds de prijzen gaan laten oplopen en anderzijds zeker meer dan 10% van hun bus- of treinlijnen misschien wel moeten gaan schrappen de komende jaren. Dat kunnen wij met elkaar voorkomen. Het is geen werkelijkheid die zomaar

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

ontstaat; het komt voort uit bezuinigingen van het vorige kabinet die nog voorlagen en die dit kabinet nog niet heeft opgelost.

De **voorzitter**:
Meneer Schutz, via de voorzitter.

De heer **Schutz** (VVD):
Is de heer De Hoop het met mij eens dat we dat aan de voorkant moeten bekijken? De staatssecretaris is nu bezig met een rijksvisie, om daar een nieuwe visie op te ontwikkelen. Zullen we die niet eerst afwachten, om te kijken hoe we dat structureel kunnen doen, in plaats van aan de voorkant pleisters te plakken die vooral extra geld betrekken betekenen?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik denk dat een groot verschil tussen hoe de VVD naar openbaar vervoer kijkt en hoe PRO dat doet is dat er überhaupt te weinig geld naar het ov gaat. Als je een vergelijking maakt met andere Europese landen zit Nederland echt ongeveer aan de bodem van de landen qua investeringen in openbaar vervoer. Dat heeft gewoon consequenties, ook in de regio. Dat komt mede voort uit marktdenken. Als je vindt dat elke buslijn winst moet maken, zul je zien dat er heel veel buslijnen verdwijnen. Ik vind dat niet. Ik vind dat het een basisrecht, een basisvoorziening is, die in het hele land geldt en dat je dat op een andere manier moet inrichten.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik ga graag door naar de Lelylijn. Het is goed dat de staatssecretaris vervolgstappen wil zetten wat betreft de Lelylijn. Mijn fractie vraagt zich wel af wat een nieuwe commissie te bieden heeft als het advies van de oude commissie nog niet eens is opgevolgd. Het belangrijkste advies van Klaas Knot was: "We moeten beginnen met sparen. Hopelijk kan je de Lelylijn dan over 25 jaar neerleggen." Dat gebeurt nu niet. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dus: kunnen wij bij de Voorjaarsnota wel een eerste stap van u verwachten?

Voorzitter. Nederland loopt vast. Er ontstaan scheuren in de infrastructuur waar wij vroeger zo trots op waren. Dat moet echt anders. Als de rijken een eerlijke belasting betalen, dan kunnen we juist ook investeren in onze infrastructuur. PRO is bereid om een totaaldeal te sluiten. PRO is ook bereid om compromissen te sluiten. Tegelijkertijd wil ik ook helder zijn naar het kabinet: voor steun voor deze begroting moet u gewoon nog aan de bak. Dit land kan namelijk zo veel eerlijker. Mensen willen geen stilstand. Mensen willen gewoon op een fijne manier naar hun werk of school kunnen reizen. Ze willen naar het ziekenhuis kunnen reizen. Als we de lasten eerlijk met elkaar verdelen, komt er ruimte om te investeren in onderhoud en ov. Nederland kan dan echt weer vooruit.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik hoor meneer De Hoop spreken over de Lelylijn. Toch is er een inconsistentie in het verhaal van meneer De Hoop. Op 19 maart 2026, tijdens het debat over de staat van de infrastructuur, zei hij het volgende. "We moeten de komende periode de nieuwe aanlegprojecten toch ook echt blijvend pauzeren en het geld dat we daardoor vrijmaken besteden aan meer onderhoud en beheer in de komende periode." Hoezo wil meneer De Hoop dan wel de Lelylijn aanleggen? Dat is toch ook een nieuw aanlegproject?

De heer **De Hoop** (PRO):
Wij hebben daarin heel duidelijk het onderscheid gemaakt tussen een nieuwe weg aanleggen en het ov. Wij vinden het heel belangrijk dat een aantal ov-lijnen, die structuurversterkend zijn voor onze economie, aangelegd worden. Dat gaat over de Lelylijn, dat gaat over de Nedersaksenlijn en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Wij vinden dat heel erg belangrijk. Verder vinden we dat de focus vooral op onderhoud moet komen te liggen. Volgens mij heb ik dat ook altijd in alle debatten zo verteld.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
De Lelylijn zal, uit mijn hoofd, zo'n 18 miljard euro gaan kosten. Dat is hetzelfde bedrag als wat het kabinet nu aan ombuigingen doet met deze herprioritering. Mijn vraag is: beseft meneer De Hoop dat het niet allebei kan? We kunnen toch niet miljarden uitgeven aan een spoorlijn en hier tegelijkertijd met elkaar vaststellen dat onze bruggen in elkaar dreigen te storten omdat daar niet voldoende geld voor is?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja en nee. Ik vind eigenlijk dat de heer Heutink op dit moment gelijk heeft, maar dat komt omdat projecten als de Lelylijn concurreren met ons onderhoud. Je moet dat natuurlijk anders inrichten. Je moet er natuurlijk voor zorgen dat je in Europa leningen aangaat en dat je de staatsschuld op laat lopen, zodat je grotere projecten kunt realiseren zonder dat dat direct concurrerend is met het onderhoud van andere infrastructuur. Dat is eigenlijk hoe we het vroeger ook gedaan hebben. In de jaren negentig en begin 2000 werden van aardgasbaten de hsl-lijn en de Betuwelijn aangelegd. Dat deden we met fondsen. Die kant moeten we weer met elkaar op, want anders komen dit soort lijnen er nooit.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
In dit geval ben ik het eens met de heer De Hoop. Dat zal niet vaak gebeuren vandaag, maar in dit geval toch echt. Wij hebben een amendement ingediend waarin we precies dat vragen: ga nou een kwart van die 1,5% van het bbp extra lenen om te investeren in de toekomst. Ik hoor de heer De Hoop zeggen dat hij ook een beetje die richting op zou willen gaan. Hoe kijkt de heer De Hoop dan naar dat amendement?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik vind het een sympathiek amendement. Ik ben ook heel benieuwd hoe het kabinet daarop reageert. Dan gaan we een weging maken. Maar het is een richting die wij ook voor ons zien.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik hoor een bevlogen verhaal van de heer De Hoop. Ik had eigenlijk ook niet anders verwacht. Maar ik heb wel een vraag. Hij had het volgens mij aan het eind van zijn betoog over een totaaldeal waar ook infrageld in zit. Zou de heer De Hoop iets concreter kunnen worden over wat dat dan precies inhoudt en waar dat van betaald zou kunnen worden?

De heer **De Hoop** (PRO):
Wij willen heel graag dat er een totaaldeal komt. Ik denk dat dat sowieso belangrijk is om Nederland op dit moment vooruit te helpen, want laten we eerlijk zijn: hoe het kabinet op dit moment meerderheden probeert te zoeken, verdient geen schoonheidsprijs. Het zou heel verstandig zijn om een totaaldeal te sluiten, want dan hoef je niet over elke begroting apart te soebatten. Als wij aan tafel komen, willen wij natuurlijk juist meer geld naar werkenden, naar gewone mensen en naar infrastructuur. Dat zal dan voor ons dus ook op tafel komen te liggen. Een van de zaken waarvan ik denk dat het dan verstandig zou zijn, is bijvoorbeeld het laten oplopen van het saldo om te kijken hoe je via fondsen meer geld kunt uitgeven aan infrastructuur. Er zijn dus tal van financieringsmogelijkheden die ik voor mij zie. Die zullen dan ook een plek krijgen in de gesprekken.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Een wijs man zei eens tegen mij: het is wel mooi, deze portefeuille van Infrastructuur en Waterstaat, maar het is nog mooier als je in de oppositie zit. Toen dacht ik "waar hij heeft hij dat vandaan?", want ik vind het zelf een prachtige portefeuille. Maar ik vind het eigenlijk niet concreet genoeg. Ik zie hier namelijk best veel amendementen liggen — ik vind het een wat beter dan het ander — en had het wel fijn gevonden als hij wat concreter zou worden, zodat we ook een idee kunnen krijgen of het daadwerkelijk een meerderheid zou kunnen halen. Dan kun je namelijk ook echt zeggen: ik beteken iets voor Infrastructuur en Waterstaat.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar ook best mee geworsteld heb, omdat die totaaldeal ook een beetje als een donkere wolk boven al de begrotingsonderhandelingen hangt. Maar het indienen van een aantal amendementen van onze zijde op dit moment, helpt het gesprek ook niet als wij met het kabinet aan tafel zouden komen. Dan wil je ook de ruimte hebben om op dat moment voorstellen te doen. Ik zie wel dat, om een goede belangrijke weging te maken, het misschien nodig is om ook een derde termijn met elkaar te voeren naar aanleiding van de gesprekken over het Belastingplan dat volgende week naar de Kamer wordt gestuurd. Dan is daar ook weer de ruimte om opnieuw amendementen in te dienen. Ik zal ook een

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

aantal moties indienen, maar geen amendementen, die op dit moment een te grote financiële claim leggen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van der Plas. Eerst mevrouw Boelsma-Hoekstra, afrondend.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Toch vind ik de heer De Hoop wat vaag. Ik zou daar ook kunnen staan en kunnen zeggen: ik wil meer geld voor infrastructuur, maar ik weet eigenlijk niet zo goed waar ik het vandaan ga halen. Ik denk dus dat het toch wat concreter zou moeten om ons een beetje meer in positie te zetten van wat wij er dan als Kamer van vinden.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik denk dat mijn bijdrage veel was, maar niet vaag over de richtingen waarin ik denk. Ik heb tal van voorstellen genoemd. Ik heb afgelopen periode ook met mevrouw Piri nagedacht over hoe je nou bijvoorbeeld geld kunt inzetten bij Defensie voor infrastructuur. Daar is ook een motie over ingediend bij de Defensiebegroting, die het net niet gehaald heeft. Ik zal kijken of ik daar misschien donderdag ook weer een voorstel voor kan doen, maar ik ga niet amenderen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik kom even terug op de Lelylijn. Er zitten heel veel voordelen aan; die zien wij ook. Wij hebben in het vorige kabinet ook gezegd: begin met de aanleg in Drachten en ga dan door in Amsterdam, want als je het andersom doet en het geld op is, dan stopt het bij Emmeloord. Dus op zich vinden wij dat een goed ...

De **voorzitter**:
Ja.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Voorzitter, ik ben net drie zinnen verder. Het is mijn eerste interruptie.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
De bezwaren en zorgen bij inwoners, met name in Friesland, zijn heel groot. Die gaan er bijvoorbeeld over dat het heel makkelijk is voor mensen uit de Randstad om hun huis duur te verkopen en daar goedkoop een woning te kopen. Zij maken dan eigenlijk geen onderdeel meer uit van de dorpscultuur omdat ze heen en weer forenzen en dan 's avonds thuiszitten. Zo zijn er nog meer bezwaren, over de aantasting van natuur en landschap. Hoe weegt de heer De Hoop die bezwaren uit Friesland, waar hijzelf vandaan komt? Hoe worden die meegenomen?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **De Hoop** (PRO):
In de gesprekken die ik de afgelopen jaren gevoerd heb, merk ik dat het grootste gedeelte van de inwoners van Friesland voor de Lelylijn is. Dat geldt voor heel veel mensen die in Friesland wonen, zodat zij kunnen werken in de Randstad zonder te hoeven verhuizen. Ik zie juist dat heel veel Friezen die binding hebben met die dorpen, met het mienskipsgevoel, heel graag daar willen blijven wonen. Maar dat lukt nu niet, omdat die belangrijke verbinding er niet is. Je moet altijd rekening houden met de landschappelijke inrichting: natuur, landbouw. Maar er zijn al heel veel suggesties gedaan. Ik denk dat we echt aan de slag kunnen met de Lelylijn een plek geven. Daarmee kun je dan eindelijk sneller van Groningen naar Amsterdam dan van Amsterdam naar Parijs. Zo is dat op dit moment. Ik vind dat eigenlijk heel erg onverteerbaar in een klein land als Nederland.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Mensen uit Friesland kunnen dan makkelijker in de Randstad gaan werken, want dan duurt de treinreis niet meer zo lang. Dat snap ik. Dat is ook een heel legitieme reden. Maar we willen natuurlijk de werkgelegenheid in Friesland houden. We willen graag dat mensen die daar wonen daar ook kunnen werken. We willen dat de bereikbaarheid inderdaad goed is. Het verbaast mij wel een beetje dat de heer De Hoop zegt: ik spreek eigenlijk alleen maar mensen die blij zijn met zo'n Lelylijn. Want wij spreken heel andere mensen. Die zijn bang dat hun bezwaren tegen de komst van de Lelylijn een beetje ondersneeuwen, althans als daar geen beleid omheen gemaakt wordt.

De **voorzitter**:
Uw vraag is?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Hoort de heer De Hoop dat dan helemaal niet? Wij horen dat namelijk heel veel.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dit is een beetje flauw van mevrouw Van der Plas. Ik zei niet dat ik geen bezwaren hoor. Ik zei dat de meerderheid van de mensen die ik spreek, toch meer voorstander dan tegenstander is van de Lelylijn. Ik heb volgens mij ook geschetst dat ik zorgen over de landschappelijke inrichting zie. Maar uiteindelijk ben ik ervan overtuigd dat de Lelylijn economische vooruitgang kan brengen in Friesland, en dus ook meer werkgelegenheid, en een woningbouwimpuls kan opleveren, die niet alleen voor mensen van de Randstad is die dan naar Friesland, Groningen of Drenthe willen verhuizen, maar juist ook voor de mensen zelf. Ik denk onder de streep dat dit positief zou zijn. Maar op het moment dat je begint met een MIRT-verkenning denk je natuurlijk weer over dit soort vragen na. Zover zijn we nog niet eens gekomen. Ik zou het verstandig vinden om die stap te zetten, zodat je de zorgen die mensen af en toe ook terecht hebben, ook een plek kunt geven in dat proces.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Kort en bondig.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Wil de heer De Hoop hier dan ook samen met ons over nadenken, want het duurt nog heel lang voordat die Lelylijn er helemaal is, zodat we al aan de voorkant een soort van waarborg of bescherming kunnen geven dat niet de huizenprijzen ineens skyhigh worden, dat de dorpscultuur niet verdwijnt, dat natuur en landschap behouden worden? Ik vind het namelijk wel belangrijk dat we dat in de komende jaren met elkaar gaan doen, juist om die landschappelijke waarden en de dorpscultuur te behouden voor Friesland.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik ben het eens met mevrouw Van der Plas, want zoals u weet ben ik juist een trotse inwoner van Fryslân, omdat het zo mooi is om in die rust te wonen. Ik ben zelf op het platteland opgegroeid en dat moet je ook behouden. Maar ik denk dat dat kan, ook met de Lelylijn, maar dan moet je heel goed met de mensen zelf erover in gesprek gaan hoe we dat met elkaar inrichten. Ik hoop dat we een eerste stap kunnen zetten en dan voer ik ook graag samen met mevrouw Van der Plas die gesprekken met de inwoners.

De heer **Bikkers** (VVD):
In navolging van het interruptiedebatje van mevrouw Boelsma-Hoekstra en de heer De Hoop. Ik hoor de heer De Hoop spreken over een totaaldeal, en daarin zou dan meer geld voor infrastructuur moeten zitten. De dekking is: laat het tekort maar oplopen. Heb ik dat goed begrepen van meneer De Hoop?

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat is een van de voorstellen die wij hebben om bijvoorbeeld toekomstige investeringen op gang te brengen.

De heer **Bikkers** (VVD):
Kan de heer De Hoop dan aangeven wat de andere voorstellen zouden zijn? Want het tekort laten oplopen — u kent de VVD een beetje — maakt het wel erg lastig. Ik ben wel heel erg benieuwd of de heer De Hoop ook wat creatiever kan nadenken dan "ik geef geld uit dat in niet heb" en of hij echt met goede voorstellen komt waarop we tot elkaar kunnen komen.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik heb het bijvoorbeeld ook gehad over betalen naar gebruik. Ik ben bijvoorbeeld zelf voor een vrachtwagenheffing, maar ik snap de kritiek uit de logistieke sector op dit moment wel. Want al die ondernemers moeten wel betalen voor het gebruik dat zij maken van onze infrastructuur, terwijl alle andere baathebbers daar niet voor hoeven te betalen. Ik zou bijvoorbeeld ook voor een planbatenheffing zijn, dat je de mensen die het meeste profijt hebben van infrastructuur daar toch ook iets meer aan mee laat betalen. Ik zou ervoor zijn om bijvoorbeeld ook geld van Defensie dat blijft liggen, te investeren in onze infrastructuur. Aan de NAVO-norm, die 1,5% die je extra

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

kunt investeren, is door het kabinet nog geen enkele invulling gegeven. Ik zie dus tal van financieringsmogelijkheden en, meneer Bikkers, dan zijn we nog steeds niet bij de 80 miljard, maar zet je volgens mij wel een belangrijke stap om een aantal projecten die nu net onder die zaaglijn staan, toch op gang te brengen.

De heer **Bikkers** (VVD):
Die 80 miljard is niet morgen nodig. Dat weet de heer De Hoop ook heel goed. Ik ben dus wel heel erg benieuwd naar dat op laten lopen van het tekort. Ik blijf daarop doorvragen, omdat ik wil weten en begrijpen hoever De Hoop wil gaan. De heer De Hoop sprak over de doorrekening van zijn verkiezingsprogramma. Heeft de heer De Hoop dan nu echt doorgerekend tot hoe hoog dat tekort zou moeten oplopen, zodat we daarover met elkaar het gesprek kunnen voeren? Een heleboel andere dingen noemen en zeggen "er is nog niet genoeg, dus laten we voor de rest maar het tekort oplopen en de rekening in de toekomst leggen", is voor mij wat te kort door de bocht.

De heer **De Hoop** (PRO):
Volgens mij zien de heer Bikkers en ik allebei dat we dat gat van 80 miljard natuurlijk niet in één keer oplossen, maar dat er wel heel veel financieringsmogelijkheden zijn. Ik heb er daarnet een aantal genoemd. De heer Bikkers begint zelf over de doorrekening. In de laatste doorrekening heeft toen nog GroenLinks-Partij van de Arbeid, nu PRO, 3,6 miljard structureel boven op het basispad uitgetrokken voor infrastructuur. Dat is nog steeds niet waar het kabinet mee aankomt, hè. U kunt mij dus veel verwijten maken, maar wij hebben dat al meermaals doorgerekend. De VVD trok toen maar 1 miljard extra uit voor het basispad. Zo kan ik al die verkiezingsprogramma's wel doorgaan. Wij hebben dit al heel vaak doorgerekend en volgens mij ben ik ook in elk debat bereid om te schetsen hoe wij dit voor ons zien.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Is meneer De Hoop dan ook van mening dat met betrekking tot bijvoorbeeld de zorg degenen die het meeste gebruikmaken van de zorg daar ook het meest voor moeten betalen?

De heer **De Hoop** (PRO):
Nee. Ik zie namelijk dat heel veel kwetsbaren in Nederland die zorg nu eenmaal nodig hebben. Niet omdat ze dat graag willen, maar omdat ze pech hebben in hun leven. Als sociaaldemocraat vind ik dat je de meest kwetsbaren moet beschermen en dat je juist mensen die die zorg nodig hebben, die zorg biedt, ook als ze een krappe portemonnee hebben.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Is het niet ook zo dat talloze forenzen die met een oude Citroën over de snelwegen rijden, omdat ze gehandicaptenzorg leveren door het land en zo, en die ook niet per se bij de hoge klasse horen, ook gewoon gebruikmaken van de wegen? Die hebben niet per se meer geld dan iemand die met een mooie X5 over de snelwegen rijdt.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat is op zichzelf waar, maar we hebben gelukkig gezien dat heel veel instanties, bijvoorbeeld TNO, al heel vaak hebben doorgerekend welke mensen nou het meest last zouden hebben van betalen naar gebruik. Dat zijn toch echt mensen die vaak een dikkere portemonnee hebben. Er zit ook een categorie bij die wel een smallere portemonnee heeft, maar dan is, vind ik, de beste manier om hen te helpen hun lonen verhogen, een eerlijke bijstand en zorgen dat mensen sociale zekerheid hebben. Dan heb je ook iets minder last van die autokilometers.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik vind het toch vreemd om in het hele systeem dat wij gebouwd hebben in de ene portefeuille te zeggen "degene die het meest gebruikt, betaalt" en in de andere portefeuille te zeggen dat we het anders gaan doen. Ik denk dat we daar wel een consistent verhaal in moeten hebben. Ik zou de heer De Hoop uitnodigen om daar toch eens op reflecteren. Je kunt niet cherrypicken in hoe we dit systeem vormgeven, omdat je anders een heel inconsistent systeem krijgt.

De heer **De Hoop** (PRO):
Volgens mij gaf ik die reflectie net al een beetje, omdat juist in de zorg heel veel mensen er helaas niks aan kunnen doen dat ze van die zorg gebruikmaken, omdat ze ziek zijn, omdat ze pech hebben gehad in het leven. Dat wil je toch niet dat mensen geen gebruik kunnen maken van die belangrijke zorgdiensten omdat ze de portemonnee daarvoor niet hebben? Dat is echt wat anders dan de auto gebruiken voor je werk. Natuurlijk, mensen moeten minder lasten hebben voor mobiliteit. Dat vind ik ook in den brede, maar uiteindelijk help je mensen het beste door ze sociale zekerheid te bieden. Dan kun je dit soort keuzes heel eerlijk maken.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
De heer De Hoop en ik komen beiden uit Friesland. Ik hoorde hem net ook al zeggen dat er 1.100 bushaltes zijn verdwenen. Maar nu hoorde ik de heer Jesse Klaver bij WNL zeggen dat brandstof ook vooral niet te goedkoop moet zijn. Maar ja, als er bijna geen openbaar vervoer meer is, wat moet je dan doen? Dan ben je aangewezen op de auto. Daarvan wil uw partijleider, die van de heer De Hoop, via de voorzitter, de kosten hoog houden. Kunt u daar dan even op reageren?

De heer **De Hoop** (PRO):
Nu moet ik iets bekennen. Ik luister ontzettend graag naar mijn partijleider, maar ik heb op deze ochtend mijn wekker niet gezet, dus ik kan me de desbetreffende uitspraak even niet voor de geest halen. Maar om even een serieus antwoord te geven op de interruptie van de heer Goudzwaard: we hebben volgens mij vorig jaar, toen de crisis in Iran uitbrak, ook heel duidelijk aangegeven dat wij juist vinden dat consumenten beschermd moeten worden

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

met een maximale prijs voor diesel en benzine. Van de accijnsverlaging, waar de heer Goudzwaard en JA21 vaak voor pleiten, zijn wij iets minder voorstander, omdat die 1 miljard toch eerder terechtkomt bij mensen met een grotere portemonnee dan bij mensen met een smallere portemonnee. Dan kom ik uiteindelijk terug bij mijn antwoord op de vraag van de heer Van Duijvenvoorde: als je mensen echt wil helpen, dan moet je dat vooral doen in de sociale zekerheid.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik wil de heer De Hoop ook wel even bijvallen. PRO heeft inderdaad gezegd dan voor het cappen van de benzineprijs te zijn. Echter, we zien nu dat je dat niet zomaar voor elkaar hebt. Wij zien ook steeds meer dat openbaar vervoer in de landelijke gebieden onder druk komt te staan. Nou, daar moeten we echt naar gaan handelen. Maar wanneer PRO zelf ook kan zien dat het helemaal niet zo makkelijk is om zo'n benzineprijs te cappen, waarom gaat de partij van de heer De Hoop dan niet gewoon mee met de accijnsverlaging?

De heer **De Hoop** (PRO):
Omdat de accijnsverlaging uiteindelijk een heel hoog bedrag is. Je hebt het over meer dan een miljard euro. We zien, en dat is ook meermaals doorgerekend, dat de mensen die het meest gebruikmaken van de auto, toch ook vaak mensen zijn met een bredere portemonnee. Het is dus een hele denivellerende maatregel. Ik zou dat graag op een andere manier doen. In de sociale zekerheid kun je tal van keuzes maken waarmee mensen met een smalle portemonnee geholpen worden, zonder dat je dan aan de benzineprijs hoeft te sleutelen.

De **voorzitter**:
Was u aan het einde van uw betoog?

De heer **De Hoop** (PRO):
Zeker.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Hoop. Dan is het woord aan mevrouw Zalinyan, eveneens namens PRO, in de eerste termijn.

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Voorzitter. Mijn bijdrage zal vooral gaan over de bescherming van onze gezonde leefomgeving, en dan met name het gebrek aan die bescherming en wat dit doet met onze gezondheid, onze natuur en ons milieu, maar ook met onze toekomst. Het gaat vandaag natuurlijk over geld en hoe we dat verdelen. Mijn collega De Hoop had het net ook over de kosten van infrastructuur, de kosten van aanleg en onderhoud, maar ook, en dat is toch wel de kern, over de maatschappelijke kosten en baten van géén onderhoud en van níét investeren. Ons milieubeleid kost ook geld, maar de maatschappelijke kosten van het nietsdoen zijn ook hier vele malen hoger, vooral voor alle komende generaties. De schade van alle milieuvervuiling aan onze maatschappij is nu al 46 miljard euro per jaar. Dat is wat we kwijtraken

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

bij ongewijzigd beleid. Als we hierop willen bezuinigen, moeten we investeren. Dit kabinet trekt volgend jaar 26 miljoen uit voor de bescherming van ons water en het behalen van de Kaderrichtlijn Water; dat is 35% minder dan dit jaar. In 2028 wordt het nog maar 16 miljoen. Ik hoor hier graag meer over, want we gaan de KRW-normen niet halen. Het kost drinkwaterbedrijven, en daarmee onze inwoners, inmiddels 10 miljard euro per jaar om alle vervuiling uit het drinkwater te krijgen. We krijgen constant rapporten en worden gewaarschuwd door deskundigen dat we meer moeten doen. Kan de minister aan de samenleving uitleggen waarom het kabinet dan nu gaat bezuinigen? Dan nog blijft de meeste pfas gewoon in het water zitten. Is de staatssecretaris het met mij eens dat we beter kunnen en moeten voorkomen dat het water vervuild raakt? Is zij het met mij eens dat betere regelgeving en een miljoen extra voor handhaving en toezicht een veel betere investering is dan achteraf het water schoonmaken?

"Afgelopen zomer was de warmste ooit, maar ook de koudste van de komende tien jaar." Dit is geen quote van Greta Thunberg, maar van Wopke Hoekstra. Dat het besef er is, kan ik natuurlijk alleen maar toejuichen, maar de reflex was vervolgens dat mensen zich beter moeten verzekeren. Het is alsof we in een soort parallelle werkelijkheid leven. Vervolgens, een dag later, komen de verzekeraars met het bericht dat je je niet voor alle schade kan verzekeren. Vertel dat maar aan de mensen in de wijk Pathmos in Enschede die hun huis uit moesten door klimaatschade. Wat gaat dit kabinet doen om herhaling te voorkomen, zoals bij de infra? Ik hoop dat daar nu lessen uit geleerd zijn. Ik hoop niet dat de minister met het antwoord komt dat we ons moeten gaan verzekeren. Mensen willen gewoon een overheid die haar zaken op orde heeft en zorgt dat er geen schade ontstaat, vooral omdat we weten wat we moeten doen. De directe kosten van de klimaatverandering zijn 8 miljard door één droge zomer. Volgend jaar is dat dus meer en nog meer. Het wordt elk jaar steeds meer. Hoe is het dan te verantwoorden dat we gaan snijden in klimaatadaptatie en droogtemaatregelen? Graag een toelichting.

Dan kom ik op de luchtkwaliteit en een schone leefomgeving. Nog steeds overlijden mensen gemiddeld zo'n tien maanden eerder en worden 100.000 mensen ziek door vuile lucht. Over vier jaar moeten we aan de nieuwe WHO-normen voldoen. Luchtvervuiling kost ons 18 miljard euro, maar die rekening gaat niet naar de staatssecretaris. Mensen lijden in stilte, werkgevers betalen voor de arbeidsuitval en de ziektefondspremies stijgen elk jaar.

Voorzitter. Niet alles is uit te drukken in geld. Er is ook heel veel leed, verlies aan natuurwaarde en schade voor de komende generaties. Ook niet alles is op te lossen met meer geld. Juist vanuit de overheid zouden we veel meer moeten doen op het gebied van sturing en normering. Een beter milieu begint niet bij onze inwoners, maar bij de normen van wat schoon en gezond is. Vervolgens moet er ook toezicht en handhaving zijn en moeten we aanpakken wat niet aan de normen voldoet. Daarvoor hebben we goede normen en een goed vergunningensysteem nodig, maar vooral ook goede handhaving. De provincies vroegen 60 miljoen euro extra voor VTH. De handhavingskosten stijgen, de maatschappelijke kosten van vervuiling stijgen

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

veel harder en de gemiste maatschappelijke baten stijgen het hardst. Mijn vraag aan de staatssecretaris is wat de maatschappelijke baten zouden zijn als we overal aan de huidige normen, het huidige minimum, zouden voldoen. Heeft zij dat paraat?

De toezichtstaken zijn nu grotendeels belegd bij de lokale omgevingsdiensten, maar geen enkele dienst komt uit met het beschikbare budget. Het gaat dus ook om het functioneren van het huidige stelsel. Hoe kijkt de staatssecretaris naar een stelselwijziging van het VTH-stelsel, zodat het beter functioneert? Rijkswaterstaat weet niet eens hoeveel lozingsvergunningen er worden afgegeven. Als de gewone periodieke controle op vergunningen al niet lukt, hoe staat het dan met opsporing en onderzoek? Onze eigen ILT moest bij de vorige bezuinigingsrode al flink snijden in taken. De komende jaren gaat er weer 25 miljoen af en komen er nieuwe taken bij, zoals het LVB Schiphol. De minister zou dat gaan fiksen, maar gaat dit niet ten koste van andere taken? Hoe verhoudt dit zich tot het plan van het kabinet om fors te bezuinigen op de overheid zelf, waarbij harde klappen gaan vallen bij uitvoeringsorganisaties, zoals Rijkswaterstaat?

Voorzitter. Goede normen en het handhaven daarvan leveren enorm veel maatschappelijke en economische baten op. Het laat vooral vervuilers betalen. Dit kabinet doet het tegenovergestelde. Het gaat dereguleren door de handhaving van de regels verder te verzwakken, door te bezuinigen op toezicht en handhaving, en doet niet de investeringen die nodig zijn. Wij betalen met onze gezondheid voor de winst van vervuilers. Pfas is daar nog het meest dringende voorbeeld van. Laat ik daar duidelijk over zijn: de pfas-kraan moet dicht. Dit is niet te verantwoorden naar al die mensen die elke dag via producten, voeding en drinkwater, en baby's via moedermelk, pfas binnenkrijgen. Het is niet meer te verantwoorden.

De **voorzitter**:
U bent door uw spreektijd heen voor beide termijnen, mevrouw Zalinyan.

De heer **Schutz** (VVD):
Als je aan de ene kant aandacht hebt voor het zuiver houden en het eruit halen van de vervuiling, maar aan de andere kant ook aandacht hebt voor de droogte, hoe denkt mevrouw Zalinyan dan over het gebruik van effluent in de beregening door landbouwers?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Dat is een heel mooie vraag. Wij pleiten vooral voor het voorkomen van vervuiling. Voor het gebruik van bijvoorbeeld gewasbeschermingsmiddelen, maar ook voor de landbouw, gaat het erom dat de normering anders moet. Op dit moment zien we dat heel veel normen niet voldoen aan de gezondheidsnormen, omdat uitgegaan wordt van hoeveel er is toegestaan, maar niet van wat de gezondheidsschade daarvan is.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Schutz** (VVD):
Meer zuiveren kost meer geld, maar niet beregenen kost ook geld. Daar ziet mijn vraag op. Wat zegt mevrouw Zalinyan daarover?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Uiteindelijk gaat het om een gezonde leefomgeving en om het beschermen van de gezondheid van onze inwoners. Ik kan me voorstellen dat het heel erg over geld gaat, maar voor ons is de basis dat het water niet vervuild moet raken, zodat we ook achteraf niet hoeven te verschonen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Schutz** (VVD):
Kiest mevrouw Zalinyan nou vooral voor zorgen dat er geen schadelijke stoffen in de grond komen, of voor waterbeschikbaarheid?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Wij kiezen voor beide. Ook dat is heel goed mogelijk. Het is geen tegenstelling dat we genoeg schoon water en genoeg zoet water hebben. Ik vind het dus heel jammer dat de VVD doet voorkomen dat het een tegenstelling is.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank aan mevrouw Zalinyan voor haar betoog. Ik kon erin meekomen dat je aan de voorkant natuurlijk wil voorkomen dat vervuiling optreedt, maar volgens mij is het ook nog steeds heel erg belangrijk dat we met elkaar blijven schoonmaken. Daar heb ik een vraag over. We krijgen volgens mij nog na dit begrotingsdebat een brief van de staatssecretaris over de omgevingsdiensten. Wat wil mevrouw Zalinyan daarover meegeven aan de staatssecretaris? Ik zie namelijk wel degelijk dat er heel veel budgetten worden weggehaald bij de sanering, bij bodemsanering bijvoorbeeld. Ik vind dat juist heel erg jammer. Er gaat heel veel geld naar bijvoorbeeld het tegengaan van pfas en alles rondom de Omgevingswet. Welke keuze maakt mevrouw Zalinyan?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Waar ik op dit moment heel erg geïnteresseerd in ben, is het functioneren van het gehele VTH-stelsel, waar het gaat om de omgevingsdiensten, die gefinancierd worden uit het gemeentefonds via de verschillende gemeenten. Een gemeente moet natuurlijk kiezen tussen jeugdzorg of handhaven en toezicht. Ik vind dat een onwenselijke keuze voor de gemeente. Het lijkt mij dus dat we sowieso ook naar het stelsel van onafhankelijke financiering moeten kijken, zodat het toezicht- en handhavingsstelsel beter wordt en wij daar veel beter op kunnen toezien.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dan een laatste vraag hierop, want ik ben toch benieuwd. Ik wil ook graag die stelselwijziging. Ik denk dat het heel goed is om die omgevingsdiensten veel

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

meer in positie te brengen. Maar dan is mijn vraag nog steeds: als we het hebben over die financiering richting omgevingsdiensten, waar gaat dat geld dan naartoe? Tot nu toe hoor ik mevrouw Zalinyan namelijk vooral spreken over de normstelling en het toezicht zelf. Is dat dan vooral waar het geld naartoe moet, de handhaving?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Ja, vooral het toezicht, maar het gaat ook om de voorkant: welke vergunningen worden er verleend? In de eerste plaats denk ik dat het al heel veel beter zou gaan als we gewoon goed toezicht zouden houden en goed zouden handhaven op de normen die we hebben. De volgende stap zou zijn om te kijken naar de gezondheidsnormen. Op dit moment gaan we uit van normering op wat er aan emissies plaatsvindt, maar niet van wat voor effect dat heeft op de gezondheid.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik hoor weer een hele bak angstporno over ons uitgestort worden: de luchtkwaliteit, mensen worden ziek, de pfas-kraan moet dicht. Wij zijn ook kritisch op pfas, maar er zit pfas in tienduizenden producten, ook in de medische wereld. Het woord "pfas" noemen, zo van "daarvan gaan we allemaal dood en worden we allemaal ziek", maakt ook dat mensen sommige producten gewoon niet meer durven te eten.

De **voorzitter**:
Kom tot uw vraag.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik sprak laatst een dame die geen eieren meer durfde te kopen, want pfas, terwijl eieren gewoon een heel gezond product zijn. Kan mevrouw Zalinyan wat meer onderscheid maken tussen de schadelijke pfas waar we echt wat aan kunnen doen en het woord "pfas" gewoon in een container stoppen? Ik denk echt niet dat dat goed is.

De **voorzitter**:
De interrupties moeten echt wat korter, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Elke pfas is schadelijk, kan ik in ieder geval vertellen, omdat het een chemische verbinding is die niet in de natuur voorkomt. Dat betekent dat het gemaakt wordt. Wij horen als mensen geen pfas in ons lichaam te hebben, want dat is niet natuurlijk. Alle pfas is schadelijk. Dat betekent dat we ons best moeten doen om alle pfas uit te bannen. Pfas verdwijnt ook niet. Dat betekent dat de vervuiling die er op dit moment is, niet weggaat. We moeten ervoor zorgen dat dat in ieder geval schoongemaakt wordt.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dan kom ik ook nog even terug op de luchtkwaliteit. Daar maakt mevrouw Zalinyan zich ook grote zorgen over. Maar ondertussen zijn mensen in Nederland in de laatste decennia alleen maar gezonder geworden; ze worden

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

gezonder oud. Hoe rijmt mevrouw Zalinyan dat met haar opmerking dat iedereen ziek wordt en de luchtkwaliteit slecht is? Dat is ook wat ik een beetje bedoel met die angstporno. Er wordt mensen echt iets aangepraat alsof het hier allemaal superslecht is, terwijl de cijfers qua gezondheid anders laten zien.

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Mevrouw Van der Plas vindt het denk ik jammer dat ik haar woorden niet ga hergebruiken, omdat ze nog even sterker zouden aankomen door ze te herhalen. Ik houd het daarom eventjes hierbij. De mensen worden inderdaad ouder, maar het gaat om het aantal gezonde jaren dat mensen extra hebben. Het aanpakken van de luchtkwaliteit is daarbij belangrijk. Daarnaast hebben we ook WHO-normen die in onze wetgeving zitten, waaraan we moeten voldoen. Wij vinden het ontzettend belangrijk dat er geen rechtszaken en dergelijke komen, dus dat we ons best doen om ook daar de juiste aanpak op te hebben. Daarop bevraag ik de staatssecretaris.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik snap niet dat iedereen helemaal bang wordt van het woord "porno". Dat is gewoon een heel normaal Nederlands woord, dus ...

De **voorzitter**:
Jawel, maar mensen die wat visueel zijn ingesteld hebben daar misschien toch een andere beleving bij dan u. Inclusief ondergetekende.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Joh, we zijn geen suikerklontjes!

De **voorzitter**:
Dat is helemaal waar, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dat wou ik eigenlijk nog even zeggen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Mevrouw Zalinyan moest haar betoog afbreken toen ze net over pfas begon, terwijl ik het daar ook echt interessant begon te vinden. Het is overduidelijk dat pfas heel schadelijk is voor de gezondheid van mens en milieu en dat door laks beleid er jarenlang niks is gedaan, waardoor het nu overal in ons voedsel, in ons water, in borstvoeding zit. Mijn vraag is de volgende. Het kabinet zet nu in op een Europees verbod. Vindt mevrouw Zalinyan ook dat we niet moeten wachten op dat verbod, maar dat we ook gewoon een nationaal lozingsverbod moeten hebben en een verbod op de import en het gebruik van pfas?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Wij vinden dat er een nationaal verbod moet komen. Er moet niet alleen een lozingsverbod komen, want de pfas-kraan moet volledig dicht. Het is namelijk niet meer te verantwoorden naar alle mensen en ook niet naar alle mensen die rondom Chemours wonen. Dat is gewoon niet meer te doen. Een aantal moeders die rondom Chemours wonen, kregen zelfs het advies om geen borstvoeding te geven. Ik vind dat niet meer van deze wereld. Wij moeten echt zorgen dat de pfas-kraan volledig dichtgaat.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Het is een wonder dat iemand hier nog de pensioengerechtigde leeftijd haalt. Afgelopen weekend vond Amsterdam Dance Event plaats. Xtc hoort ook niet in een mensenlichaam thuis, maar ik wil niet weten wat er de komende dagen in het rioolwater zit. Volgens mij schrikt PRO zich dan het apezuur. Pfas heeft een lage acute toxiciteit. Er zijn zelfs overtuigende aanwijzingen dat pfas bij zeer lage doses een zogenaamd prikkelend effect heeft. Wordt het niet eens tijd om gewoon wat nuchterder te kijken naar wat er aan de hand is en te stoppen met mensen niet-realistische angst aan te praten? Dat laatste is immers inmiddels ook een punt.

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Ik vind het heel interessant dat mevrouw Keijzer over drugsgebruik en medisch gebruik begint. We zien dat in het water heel veel stoffen terechtkomen, juist ook vanuit de medische sector. Dat hoort ook niet. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om medicijnresten. Samen met mevrouw Keijzer maak ik me daar ook zorgen over. Wij vinden ook dat we daarmee veel beter moeten omgaan, zodat medische resten niet in het water komen, zodat we achteraf niet het drinkwater hoeven te zuiveren.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dat was mijn punt niet. Acetylzuur zit in aspirine. Paracetamol is ook niet natuurlijk. Punt van deze hele discussie is dat iets pas giftig is wanneer je er te grote hoeveelheden van eet. We kunnen steeds beter meten, waardoor we steeds eerder constateren dat iets in het water zit, maar dat wil niet zeggen dat je er ziek van wordt. PRO praat hier mensen angst aan en pleit vervolgens voor eisen die onze economie om zeep helpen omdat ze in de rest van de wereld er op een nuchtere manier naar kijken. Ziet de fractie van PRO dat?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Wij vinden het vooral belangrijk om op te komen voor de gezondheid van gewone mensen die elke dag hun best doen om mee te doen aan de samenleving en die geconfronteerd worden met elf bedrijven die pfas produceren, die in onnatuurlijke vorm in ons lichaam terechtkomt. PRO gaat niet accepteren dat de vervuiler uiteindelijk winsten maakt ten koste van de gezondheid van deze mensen. Wij accepteren niet dat mensen pfas in hun bloed hebben.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dan heeft PRO een megaprobleem. Wij hebben hier namelijk allemaal pfas in ons lichaam, allemaal, en we blijven toch ademen en doorlopen. Stop met die bangmakerij. Stop ook met het tegen mensen zeggen dat hierdoor de prijs van de zorgpremie stijgt, want die stijgt door het feit dat we steeds mensen kunnen behandelen die kanker hebben. Dat is een zegen, maar het is wel heel duur. Die premie stijgt ook doordat de salarissen stijgen van mensen die in de zorg werken. Dat is trouwens ook een goede zaak, want anders kunnen ze niet meer rondkomen vanwege het feit dat PRO alles in dit land duurder maakt.

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Ik neem de adviezen van mevrouw Keijzer in me op, maar ik ga er zeker niks mee doen. Andersom zou ik mevrouw Keijzer willen adviseren om de rapporten te lezen van de verschillende deskundigen, die juist aangeven dat wij pfas zo snel mogelijk moeten aanpakken. Hetzelfde geldt voor de adviezen van drinkwaterbedrijven, die juist zeggen dat drinkwaterzuivering veel duurder wordt omdat pfas niet uit het water te krijgen is. Wij accepteren op geen enkele wijze dat pfas in het menselijk lichaam terechtkomt.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Slikt mevrouw Zalinyan weleens een paracetamolletje?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Toevallig kan ik daar niks over zeggen. Dat is een medische kwestie en die houd ik lekker bij me.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat is het meest interessante antwoord van vandaag, denk ik. Ik gok zomaar dat het antwoord "ja" is. Ik gok ook zomaar dat Progressief Nederland het best nog weleens kan aanmoedigen dat mensen met kanker zich laten behandelen met een chemokuur. Ik neem aan dat PRO niet zo ver van deze wereld is afgedwaald dat ze ook dat gaan verbieden. Maar ik heb, zeg ik via u, voorzitter, nieuws voor mevrouw Zalinyan: ook dat zijn niet-natuurlijke stoffen. Wil mevrouw Zalinyan dat dan ook verbieden, net als dat ze pfas wil verbieden omdat het een niet-natuurlijke stof is?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Dit is een heel mooi debattrucje: twee zeer tegenovergestelde dingen tegenover elkaar zetten. Maar ik gok dat het antwoord hierop "nee" is en ik gok dat de heer Heutink dat ook weet.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ga na dit debat wel een paracetamolletje slikken, want ik krijg hier zowaar hoofdpijn van. Het is heel erg simpel. PRO zegt dat pfas slecht is omdat het niet natuurlijk zou zijn en er chemische stoffen in het lichaam komen.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Datzelfde geldt dus voor heel veel andere dingen die we in dit land gebruiken. Ik zou, in aansluiting op wat mevrouw Keijzer zegt, ertoe willen oproepen dat u stopt met die bangmakerij. We moeten problemen gewoon gaan oplossen in dit land en we moeten gewoon lekker doen wat we aan het doen zijn, namelijk mensen beter maken.

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Ik zou zo graag willen dat deze passie, die ik de afgelopen paar minuten van de zijde van de Kamer heb gezien, vooral in de rechterhoek, ook gebruikt zou worden om op te komen voor de gezondheid van gewone mensen die elke dag geconfronteerd worden met die keuzes rondom hun gezondheid. Nogmaals, 70% van alle Nederlanders heeft te veel pfas in hun bloed. Volgens mij hebben we het dus niet meer over bangmakerij, maar moeten we vooral ook aan de slag om hier een antwoord op te hebben. Dat is juist waartoe ik het kabinet oproep.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Het is toch interessant dat PRO blijkbaar een enorm romantische partij is die denkt dat alles wat natuurlijk is, goed is en dat alles wat onnatuurlijk is, fout is. Mijn vraag is toch iets anders. We kunnen pfas gewoon nog niet totaal verbieden, omdat het enorm belangrijk is voor de elektronica, de luchtvaart en de medische wetenschap. Stel dat we zo snel mogelijk een totaalverbod zouden invoeren, welke prijs is PRO dan bereid daarvoor te betalen?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Op dit moment is er een alternatief te vinden voor 92% van de producten waar pfas voor gebruikt wordt. Wij pleiten er vooral voor om bij die 92% die alternatieven aan te moedigen, omdat er op dit moment al oplossingen voor gevonden zijn, juist vanuit de sector. Die wil ik gewoon graag aanmoedigen. Voor die 8% vinden we dat we juist ook met de sector moeten samenwerken om ervoor te zorgen dat ook daar een alternatief voor komt.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Stel dat het nog tien jaar duurt voordat de alternatieven in dusdanige mate toegepast kunnen worden, is PRO dan bereid om tien jaar te wachten met het verbod op die 92% om wel de economische functie in stand te houden?

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Wij zijn zeker niet van plan om te wachten. Wij geloven erin dat de aanmoediging voor de sector er komt op het moment dat je normeert en duidelijkheid hebt. Het kabinet moet vervolgens met de sector kijken of er bepaalde termijnen afgesproken worden en of er investeringen gedaan moeten worden. We zijn bereid om het gesprek aan te gaan over de vraag op welke manier dat uiteindelijk de uitvoering in kan gaan.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Dat zie ik de hele tijd gebeuren. Dit is ook de oorzaak van de netcongestie: we moeten het maar gewoon doen, want dan stimuleren we mensen om echt te veranderen. Vervolgens hebben we een hiaat van een aantal jaren waarin er economische problemen gaan ontstaan en waarin bedrijven niet kunnen starten. Het voelt toch weinig realistisch om dit te gebruiken om mensen te tunen als het gaat om wat zij moeten doen volgens PRO. Ik denk dat je, als je dat al zou willen, wel zo realistisch moet zijn om te zeggen: "Oké, we gaan voor de alternatieven. We moeten tien jaar wachten; dan is dat maar zo, maar we moeten wel een bepaalde basis van onze economische status in stand houden."

Mevrouw **Zalinyan** (PRO):
Op dit moment is die basis er juist niet, omdat de overheid onduidelijk is over de route die we gaan belopen om pfas aan te pakken. Er wordt juist constant gewezen naar Europa. Daarom roep ik de staatssecretaris op om met nationale maatregelen te komen om duidelijkheid en realisme aan de markt en aan de sector te bieden, zodat die pfas-problematiek eindelijk aangepakt kan worden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Van Leijen voor zijn eerste termijn namens D66. Gaat uw gang.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank u wel. Voorzitter. Stelt u zich voor: het is 2035, u loopt de trein uit in Apeldoorn en u loopt een wijk binnen die er tien jaar geleden nog niet stond. Er wonen jonge gezinnen, studenten die eindelijk een kamer hebben kunnen vinden en ouderen die kleiner konden gaan wonen. Kinderen fietsen veilig naar school op een fietspad dat er al lag voordat de eerste bewoner er kwam en wie naar het werk moet, heeft binnen een paar minuten de trein. Dat is geen droom; dat is een keuze. Met deze begroting maken we deze keuze. Te lang hebben we politiek bedreven alsof schaarste een natuurwet is: te weinig huizen, te weinig ruimte en te weinig geld. En dus moesten we kiezen wie mocht wonen, wie mocht reizen en wie mocht dromen. D66 gelooft het tegenovergestelde. Wij geloven in bouwen aan huizen, het spoor en schone mobiliteit, niet als luxe voor de happy few, maar als weelde voor iedereen.

Wie wil bouwen aan de toekomst, moet eerlijk zijn over het heden. Onze bruggen, sluizen en spoorlijnen komen grotendeels uit de vorige eeuw. Het tekort op onze infrastructuur loopt op tot zo'n 80 miljard. Dat is geen abstract getal, maar een brug die dicht moet of een trein die stilstaat omdat een wissel het begeeft.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat laatste was een terechte constatering van D66. Hoe kan het dat D66-minister Sjoerdsma afgelopen maandag 500 miljoen euro overmaakte voor het beheer van buitenlandse bossen? Gisteren werd er 19 miljoen euro overgemaakt voor een VN-voedselpakket dat rechtstreeks naar Gaza gaat.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Zelensky komt vandaag 1,2 miljard euro ophalen bij de koning voor niet-militaire maatregelen. Dat kan allemaal wél. Waarom komen we dan vandaag opnieuw tot de conclusie dat deze minister te strak in zijn pak is genaaid?

De heer **Van Leijen** (D66):
Zo kennen we de Groep Markuszower weer: met schijnoplossingen komen voor echte problemen. Het tekort op infrastructuur is natuurlijk niet ontstaan door wat u net opnoemt. Het tekort op infrastructuur is de afgelopen tien à twintig jaar ontstaan omdat we nieuwe aanleg voor lieten gaan op onderhoud en instandhouding. Wat stelt dit kabinet voor? We gaan het tegenovergestelde doen. We gaan dit probleem oplossen. Ik zou u echt willen uitnodigen om een keer aan de kant van de oplossingen te gaan staan.

De **voorzitter**:
Spreekt u via de voorzitter, alstublieft.

De heer **Van Leijen** (D66):
U heeft gelijk, excuus.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dit probleem is ontstaan omdat we de afgelopen tien jaar miljarden hebben overgemaakt, niet naar Nederland, maar naar het buitenland. De afgelopen drie dagen is er 1,7 miljard euro uitgegeven, niet aan wegen en aan bruggen en niet aan deze minister. Nee! Het is uitgegeven aan bossen, ergens aan de andere kant van de wereld. Dat doet D66, om vervolgens hier te constateren dat er te weinig geld is. Ammehoela! Echt, het is onbegrijpelijk dat we dit hier toestaan en deze minister wegsturen met een fooi. Daar ben ik niet verantwoordelijk voor. Absoluut niet! Dat is D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
Wat een populistische prietpraat is dat eigenlijk. De heer Heutink heeft jaren bij de PVV gezeten en ik heb nog geen PVV-begroting gezien waar voldoende geld in zat voor infrastructuur. U hoort mij niet zeggen dat er onvoldoende geld is, maar u hoort mij zeggen dat we de basis op orde moeten brengen. Dit kabinet doet dat door 18 miljard vrij te maken voor onderhoud. Dat is het fundament. U hoort mij zeggen dat we op dit fundament moeten bouwen. Ik heb voor het zomerreces nog een motie ingediend met een zestal opties om de koek groter te maken. Dat zijn echte oplossingen, meneer Heutink. Dat zou u ook moeten doen, zeg ik via de voorzitter.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Weet u wat prietpraat is, minister? Ik bedoel: voorzitter. U bent nog geen minister.

De **voorzitter**:
Nee, zeker niet.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik zie het ook wel gebeuren, hoor.

De **voorzitter**:
Ik niet. We waren bij Heutink. Laten we niet afdwalen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Weet u wat prietpraat is? Een half miljard euro uitgeven aan bossen ergens aan de andere kant van de wereld, terwijl de Merwedebrug verdorie dicht zit omdat die anders instort. Dat is prietpraat!

De heer **Van Leijen** (D66):
Weet u wat prietpraat is? Spelen met cijfers. Een half miljard voor bossen, zegt de heer Heutink. Dat gaat over een periode van tien jaar. Dat is 50 miljoen euro per jaar en daar ga je geen brug mee repareren.

Dit kabinet doet wat er te lang is uitgesteld, en dat doet het groots: 18 miljard extra voor onderhoud en vernieuwing. Dat is een doorbraak. Bruggen, sluizen en spoorlijnen die weer decennia meekunnen. Met het afwegingskader staat bovendien zwart-op-wit waar dat geld naartoe gaat. Natuurlijk kan niet alles tegelijk. Wie nu het fundament legt, kan straks weer bouwen. Dat steunt D66 van harte. Tegelijkertijd is onderhoud de bodem, niet het plafond. Een land dat alleen nog repareert, stopt met dromen. In deze begroting zit meer toekomst dan je op het eerste gezicht zou denken.

Voorzitter. Laat ik beginnen met waar ik nu echt blij van word. Uit het afwegingskader komt de ontsluiting van vier grootschalige woningbouwlocaties: Apeldoorn, Alkmaar, Hengelo/Enschede en Helmond. Daar komt een thuis waar zo'n 60.000 mensen, die straks de sleutel in de hand hebben, eindelijk weer verder kunnen met hun leven. Denk aan een verpleegkundige in Apeldoorn, die elke dag een uur reist, omdat ze geen woning kan vinden in de stad waar ze werkt. Denk aan een stel in Alkmaar, dat in een te kleine huurwoning zit en hun kinderwens maar blijft uitstellen. Denk aan een jonge technicus in Helmond, in een regio die staat te springen om vakmensen, maar waarin vakmensen nergens kunnen wonen. Denk aan een student in Enschede, die na het afstuderen in Twente wil blijven, maar geen huis vindt. Voor hen maakt deze begroting het verschil, want een huis zonder weg, zonder bus en zonder trein is geen huis. Woningbouw begint niet bij de eerste steen. Woningbouw begint bij de weg ernaartoe. Te vaak liggen plannen klaar maar blijkt vervolgens dat de kruising het verkeer niet aankan, dat er geen bus rijdt, dat het station te klein is. Het plan gaat dan weer de la in. Met deze keuze doorbreken we dat. Infrastructuur eerst, daarna wonen.

Voorzitter. Onlangs was ik in Rijnenburg bij Utrecht. Bijna nergens staan er zo veel nieuwe woningen in de planning als daar. Rijnenburg is precies het soort plek waar we de toekomst van Nederland bouwen. Het is een plek met ruimte voor heel veel mensen en waar gezondheid en wonen samen kunnen gaan, vlak bij een van de economisch sterkste regio's van ons land. Maar die plek komt alleen tot bloei door goed openbaar vervoer; één tramlijn, om precies te

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

zijn. De minister heeft de Kamer geschreven dat we dáár perspectief moeten houden. Dat waardeer ik, maar wat betekent dat nou concreet? Welk plan hebben de minister en de staatssecretaris hierbij? Dat Rijnenburg nu nog niet meegenomen wordt in het afwegingskader, snappen we. Daarvoor zat dit project nog niet ver genoeg in de planning, maar ik mis een concreet perspectief. Ik mis een plan. Ik mis dat een paar stappen verder wordt gedacht, want als we dat niet doen, dreigt stilstand.

In de tweede termijn kom ik daarom met voorstellen voor Rijnenburg. Eén is een uitvoeringsconvenant, waarin Rijk en regio zich samen verbinden aan de weg en de tram en samen zoeken naar wie meebetaalt, terwijl de plannen gewoon doorlopen. Commitment, geen vrijblijvendheid. Twee. Laat het kabinet uitzoeken of een fonds voor infrastructuur dat grote woningbouw mogelijk maakt, uitkomst kan bieden voor die Rijnenburglijn. De grondeigenaren leggen al 200 miljoen op tafel. Nu het Rijk nog.

Voorzitter. We hebben nu belangrijke keuzes gemaakt voor de instandhouding van de infrastructuur, en dat was nodig. Punt, want ik zie dat er interrupties komen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Interessant. Collega Van Leijen vraagt terecht aandacht voor Rijnenburg, want wat heb je eraan je wel een thuis geeft door huizen te bouwen, maar er niet voor zorgt dat men ook thuis kan komen? Maar is een convenant niet een nóg grotere gelegenheidsoplossing dan herprioriteren in schaarste? Want dan leg je eigenlijk een stuk papier op tafel zonder ook maar zicht op financiering.

De heer **Van Leijen** (D66):
Zo'n convenant is uiteindelijk een middel. Het doel is natuurlijk dat je perspectief biedt voor Rijnenburg. Kijk naar alternatieve financiering. Kijk naar mogelijkheden om het wel te doen. Een convenant kan daar prima bij helpen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Uiteindelijk moet er natuurlijk boter bij de vis. Met een convenant verplicht je je tot inspanningen en uiteindelijk ook tot investeringen. Daar zal het Rijk dan ook aan moeten bijdragen. Deze minister heeft eigenlijk gezegd: pech gehad, Rijnenburg, jullie stonden al niet op de MIRT-projectenlijst, we moesten kiezen in schaarste, dus jullie komen voorlopig ook niet op de MIRT-projectenlijst. Wat is nou precies het verhaal van D66 voor Rijnenburg? Welk geld leggen zij op tafel?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat is natuurlijk de tweede motie die ik aankondigde. Ik had het over een convenant, samen commitment aangaan en daaraan gaan werken. De tweede motie was: ga kijken of alternatieve financiering, een fonds voor grootschalige woningbouwprojecten, uitkomst kan bieden. Dat haakt aan bij

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

een motie die ik al voor het reces heb ingediend. Dat lijkt mij een prima weg voorwaarts.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Via een kostenverhaal proberen om financiering voor elkaar te boksen voor bereikbaarheid: prima. Maar we weten dat zo'n lightrail, een hoogwaardige ov-verbinding, behoorlijk duur is. Dat gaat niet lukken met een beetje kostenverhaal en een beetje wat geld bij elkaar proberen te scharrelen. Dan zal het Rijk over de brug moeten komen. Wat is wat dat betreft dan precies de boodschap van D66 en het commitment dat D66 wil aangaan? Gaan ze naar andere begrotingen kijken? Gaan ze aangeven dat er vanaf 2032 of 2035 structureel zoveel geld moet worden toegevoegd aan IenW? Wat is precies de concrete actie, anders dan alleen maar papierwerk in omloop brengen?

De heer **Van Leijen** (D66):
Een aantal van die opties heb ik natuurlijk al genoemd in een motie die ik al voor het zomerreces heb ingediend. U zit heel erg op het kostenverhaal. Het is prima om dat erbij te betrekken, maar dat is natuurlijk niet het enige. Je kan ook naar de EIB of naar pensioenfondsen kijken. Er zijn meer manieren om die koek groter te maken, en we zullen echt aan de slag moeten met dat perspectief.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik hoor meneer Van Leijen zeggen dat huizen bouwen en woonwijken neerzetten niet kan zonder infrastructuur. Ik ben even benieuwd. Onlangs heeft minister Boekholt-O'Sullivan, van zijn partij, uitgesproken dat in de toekomst grondeigenaren maar moeten opdraaien voor de infrastructurele projecten daaromheen. Dat staat redelijk haaks op wat hij net zei over het zoeken naar alternatieve financieringen. Ik ben dus even benieuwd naar hoe meneer Van Leijen daarin staat.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik kan me die uitspraak niet herinneren zoals de heer Prickaertz hem nu zegt. Wat ik wel zie, is dat minister Boekholt-O'Sullivan heel slim kijkt naar waar nieuwe locaties voor woningbouw kunnen zijn. Er zijn vóór de zomer al vijf grootschalige woningbouwlocaties aangewezen en er komen er nog vijf bij. Die zijn aangewezen op een plek waar de infra al ligt. Op die manier ga je heel goed om met de middelen die er al zijn. Het andere voordeel is dat het ook nog een stuk sneller is, want je hoeft niet opnieuw nieuwe infrastructuur aan te leggen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is natuurlijk geen antwoord op mijn vraag. Meneer Van Leijen refereert nu aan plekken waar de infrastructuur al ligt, maar het gaat over plekken waar de infrastructuur nog aangelegd moet worden. Daarover heeft minister

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Boekholt-O'Sullivan wel degelijk gezegd dat de kosten voor die infrastructurele aanpak en projecten in de toekomst maar bij de grondeigenaar neergelegd moeten worden, de ontwikkelaar die daar op een gegeven moment ook de huizen gaat bouwen. Mijn vraag is nogmaals: hoe reflecteert meneer Van Leijen daarop?

De heer **Van Leijen** (D66):
De heer Prickaertz doet alsof dat een hele nieuwe werkelijkheid is. Ja, grondeigenaren en ontwikkelaars betalen via het kostenverhaal mee aan de ontsluiting van woningbouwwijken. Dat lijkt me heel logisch.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is nog steeds geen antwoord op mijn vraag, want minister Boekholt-O'Sullivan heeft het wel degelijk over nieuwe situaties. Zij heeft het wel degelijk niet alleen over het via het kostenaspect meebetalen aan de aanleg van infrastructuur, maar over het eigenlijk verantwoordelijk gesteld worden voor de volledige infrastructuur rondom nieuwe woonwijken. Daar was mijn vraag op gebaseerd, maar ik krijg helaas geen antwoord.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik refereerde aan wat in mijn motie staat, want ik ben hier als Kamerlid en ik sta hier als Kamerlid. Ik denk dat het prima is om via het kostenverhaal te gaan kijken en ik denk dat het prima is om te kijken naar batenheffing, als je maar dat perspectief biedt. Er zijn heel veel woningzoekenden — dat zeg ik ook echt tegen de heer Prickaertz — die niet meer kunnen wachten en daar moeten we echt mee aan de slag.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
D66 heeft in meerdere kabinetten gezeten, van 2017 tot 2024 onafgebroken, maar ook daarvoor. In die tijd is er heel veel uitgesteld qua onderhoud aan wegen. Rijkswaterstaat sprak in 2018 over een stuwmeer dat aan het ontstaan was. Hoe reflecteert de heer Van Leijen op de rol van zijn eigen partij in de afgelopen, laten we zeggen, tien jaar ten aanzien van dat uitstel, waardoor we nu in de problemen zitten?

De heer **Van Leijen** (D66):
Daar loop ik helemaal niet voor weg. Ik denk dat meerdere partijen die hier in de Kamer zitten de afgelopen tien jaar in kabinetten hebben gezeten. Dat geldt ook voor mevrouw Van der Plas, al was het kort. Volgens mij hebben we dit probleem met ons allen laten ontstaan. Daarom denk ik dat het vooral belangrijk is dat we vandaag een andere keuze maken.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik heb deze vraag gisteravond tijdens het onderwijsdebat ook aan mevrouw Rooderkerk gesteld, want in dezelfde periode is ook de leesvaardigheid onderuit gekelderd, terwijl D66 als onderwijspartij in het kabinet zat. Hoe

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

kunnen wij erop vertrouwen dat het met het D66 dat nu in het kabinet zit wél allemaal goedkomt? Hoe kunnen wij, maar ook Nederland, daarop vertrouwen? Het is namelijk wel opvallend dat onder D66 én de leesvaardigheid onderuit is gekelderd én onze wegen en bruggen niet meer in goede staat zijn. Dat was allemaal in de periode dat D66 in het kabinet zat.

De heer **Van Leijen** (D66):
Tegen mevrouw Van der Plas zou ik zeggen: u ziet wat we doen. We prioriteren op dit moment onderhoud. We maken 18 miljard vrij voor de onderhoud van wegen en bruggen. Dat staat letterlijk in de begroting waar we voor gaan stemmen. We laten het dus zien met daden.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja, 18 miljard nú, maar dat is dus precies mijn punt. Ik ben vijf jaar geleden in de Kamer gekomen. Een van de eerste briefings die ik had, was van Rijkswaterstaat, in 2021. Die waarschuwde toen al dat het miljarden ging kosten als we verder zouden uitstellen. We zijn nu zes jaar verder. Die 18 miljard is hartstikke mooi, maar die kosten zijn alleen maar opgelopen. Dus nogmaals, hoe kunnen we er dan op vertrouwen dat D66 straks niet weer een ander pad inslaat waardoor er weer uitstel komt van allerlei onderhoud aan wegen, bruggen, sluizen en noem alles maar op?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat is eigenlijk dezelfde vraag. Daar kan ik ook hetzelfde antwoord op geven. U ziet wat we hier vandaag doen. U ziet dat we onderhoud …

De **voorzitter**:
"Mevrouw Van der Plas ziet".

De heer **Van Leijen** (D66):
Mevrouw Van der Plas ziet wat we vandaag doen en mevrouw Van der Plas ziet dat we onderhoud prioriteren. Ik merk aan uw vragen dat u het er eigenlijk mee eens bent. Dus volgens mij zitten we hier op dezelfde lijn en zeggen we juist dat we hiervoor moeten gaan staan.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
De heer Van Leijen had mij toen hij zei: geen luxe voor de happy few. Dan heb je de aandacht van de SP te pakken. Tegelijkertijd zien we dat het Nibud in 2024 al concludeerde dat een gemiddeld vervoersgebruik te duur is voor mensen met een modaal inkomen. Vorige week heeft de NS bekendgemaakt dat de prijs van de treinkaartjes weer met ongeveer 5% gaat stijgen. Hoe gaat de heer Van Leijen de woorden waarmaken dat het geen luxe voor de happy few mag zijn?

De heer **Van Leijen** (D66):
Een zeer terecht punt van mevrouw Beckerman. Volgens mij deel ik dat wel

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

met u. Ik heb een kleine drie, vier weken geleden in het commissiedebat Duurzaam vervoer een aantal voorstellen gedaan die eigenlijk allemaal op hetzelfde neerkomen: we moeten ervoor zorgen dat iedereen toegang krijgt tot een betaalbare elektrische auto. Er zijn meerdere manieren om dat te stimuleren. Het is duurzamer en het is betaalbaarder. Zo ga je die mensen helpen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ja, maar de vraag ging over het openbaar vervoer. De treinkaartjes van NS worden weer 5% duurder. Ik neem aan dat D66 ook wil dat mensen met het openbaar vervoer kunnen reizen. Wat vindt D66 ervan dat de treinkaartjes weer 5% duurder worden, terwijl we gewoon al weten dat zelfs met een modaal inkomen mensen moeite hebben om die kosten te betalen?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ook dat is een terechte vraag. Volgens mij vinden we het allemaal vervelend dat de treinkaartjes duurder worden. U heeft zeker gelijk: wij willen ook dat mensen met het ov gaan reizen. Dan is het vervelend dat die kaartjes duurder worden. De andere kant van het verhaal is dat NS wel kan investeren in nieuwe treinstellen en onderhoud. Eigenlijk zien we dat we elk jaar dezelfde rituele dans doen: óf het treinkaartje wordt te duur, óf er wordt te weinig geïnvesteerd in het ov. Volgens mij moeten we stoppen met pleisters plakken en moeten we toe naar een structurele oplossing waarbij het ov beter, duurzamer en betaalbaarder wordt. Daar wil D66 graag mee aan de slag.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Maar D66 had het net over de verpleegkundige in Apeldoorn, de technicus in Helmond en de bijna oud-student in Enschede. Die zouden allemaal het openbaar vervoer moeten kunnen gebruiken, maar dat gaat niet met deze voorstellen. Zitten we niet juist in deze eindeloze reeks van prijsverhogingen omdat de overheid, dus dit kabinet, te weinig doet om te investeren in betaalbaar openbaar vervoer? Is dit dan niet het moment om ook op te komen voor die verpleegkundige in Apeldoorn en die technicus in Helmond? We moeten niet constateren dat het zo is, maar met oplossingen komen en zeggen: die verhoging van 5% gaat niet door.

De heer **Van Leijen** (D66):
We willen zeker aan de slag met oplossingen. Als u diep in mijn hart kijkt, zou ik het liefst het Nederlandticket, waar de heer De Hoop het ook al over had, voortzetten. We weten allemaal dat dat op dit moment uitvoeringstechnisch gezien niet kan, omdat we van de ov-chipkaart overstappen naar OVpay. Laten we die tijd nou gebruiken om echt te gaan werken aan een structurele oplossing. Mijn collega Huidekooper, die dit dossier doet — hij heeft na de parlementaire enquête nu net z'n handen weer vrij — popelt om daarmee aan

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

de slag te gaan. Ik zou dus zeggen: ga vooral een keer een kop koffie met hem drinken.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik hoor dat meneer Van Leijen helemaal gelukkig is met het feit dat er 18 miljard beschikbaar gesteld wordt voor het achterstallige onderhoud, maar realiseert hij zich ook dat dat geld is weggehaald bij een heleboel, namelijk ongeveer driekwart, van de nieuwe infrastructurele projecten? Die zijn nu gewoon on hold gezet en gaan momenteel niet door. Is hij het met mij eens dat stilstand achteruitgang is?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dit zeg ik niet vaak tegen de heer Prickaertz, maar: dat ben ik volledig met hem eens. Wat D66 betreft doen we twee dingen. Het tweede is het stuk waar ik net aan ging beginnen. Het eerste is het leggen van de basis, van het fundament, die 18 miljard voor onderhoud. Dat hebben we te lang laten versloffen, dus dat moeten we nu doen. Het tweede is dat je op dat fundament moet gaan bouwen. Je moet aan de slag met perspectief voor Nederland. Daar heb ik eerder een paar moties over ingediend en daar ga ik straks in mijn spreektekst nog verder op in.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik begrijp uit de reactie van meneer Van Leijen dat hij dus mogelijkheden ziet om die projecten — het gaat om driekwart van de projecten, dus om 30 van de 45 projecten, zeg ik uit mijn hoofd — alsnog voort te trekken.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik heb voor het zomerreces al een motie ingediend met een zestal mogelijkheden om mee aan de slag te gaan, omdat dat het perspectief groter kan maken.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dan moet ik constateren dat het kabinet daar dus niets mee gedaan heeft.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik vind dat daar echt nog wel een flinke slag in gemaakt mag worden.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dit kabinet heeft het tekort voor lopende projecten in beeld gebracht en gedekt. Door jaren vooruit te plannen is er rust in de markt gebracht. We zeggen gedag — volgens de minister moet ik "adieu" zeggen — tegen onnodige regels. Uiteindelijk blijft er na heel dat riedeltje wat geld over, is er gekeken naar de prioriteringslijsten die we met elkaar hebben gemaakt en komen er projecten bovendrijven. Ik hoor de heer Van Leijen nu pleiten voor Rijnenburg.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Uw vraag?

De heer **Bikkers** (VVD):
Dat project staat niet op deze lijst. Ik zou graag willen dat de projecten die onder de zaaglijn komen, naar boven komen drijven op het moment dat we het hebben over externe financiering. Vanwaar nu ineens dat pleidooi voor Rijnenburg?

De heer **Van Leijen** (D66):
Om de hele simpele reden dat in Rijnenburg straks 60.000 woningen kunnen staan. Ga maar eens een keer praten met een gescheiden moeder of vader die net haar of zijn relatie heeft zien stuklopen, het huis uit moest, met de kinderen bij vrienden op de bank slaapt en geen woonplek kan vinden. Die mensen moeten we perspectief bieden. We moeten breder perspectief bieden in het infrastructuurverhaal, maar juist ook voor projecten als Rijnenburg, want mensen hebben gewoon een woning nodig, meneer Bikkers.

De **voorzitter**:
Meneer Bikkers, kort en bondig.

De heer **Bikkers** (VVD):
We hebben niet voor niets een proces doorlopen. Het eerste project dat onder de zaaglijn staat is de Randstadrail. Dat leidt tot nog meer woningen dan Rijnenburg. Zouden we dan niet moeten kijken naar de vraag of we het proces goed hebben doorlopen? Wat mij betreft wel. Dan kunnen we kijken of we het eerste project dat onder de zaaglijn staat naar boven kunnen tillen in plaats van nu een willekeurig project naar boven te trekken.

De heer **Van Leijen** (D66):
Volgens mij gaan we dat sowieso doen, want dat is de logica van zo'n zaaglijn en zo'n afwegingskader. Dat neemt niet weg dat we juist voor hele nieuwe wijken, zoals Rijnenburg, perspectief moeten creëren. We beginnen daar echt aan een nieuwe nieuwbouwwijk. Dat is een van de grootste grootschalige woningbouwlocaties die ons land kent.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dan stel ik voor dat we de motie ombuigen naar de metropoolregio Rotterdam-Den Haag in plaats van Rijnenburg, want dat is het eerste project dat vlak onder de zaaglijn staat en precies deze aanpak nodig zou hebben.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dan stel ik voor dat de heer Bikkers zelf een motie indient.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik vind het wel enigszins hilarisch dat de fractie van D66 hier in dit debat in

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

de inbreng vraagt om visie. Er wordt gevraagd om visie, om perspectief. De afgelopen kabinetten, in Rutte III en Rutte IV, was het toch echt D66 dat in het kabinet zat. Wat is er gebeurd waardoor D66 nu in een keer vraagt om visie na al die jaren?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat hebben wij al jaren gedaan.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dan constateer ik dus dat er nooit visie is geweest en dat die visie er vandaag dus ook niet zal gaan komen. De roep, ook van D66, om meer te investeren, bijvoorbeeld in de treinkaartjes van NS … We hadden met het geld dat vandaag wordt overgemaakt aan Oekraïne de prijskaartjes tien jaar lang op een lager niveau kunnen houden. Tien jaar lang! Maar het geld is vandaag uitgegeven. We hadden dat tien jaar lang kunnen doen. Mijn oprechte vraag aan D66 is dus: hoe gaat de grootste partij van Nederland ervoor zorgen dat de begroting van Infrastructuur eens fatsoenlijk wordt opgeplust, zodat we deze minister na morgen niet met een kluitje in het riet wegsturen?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik vind het toch wel grappig dat de heer Heutink uitgerekend over de treinkaartjes begint. Hij zat de vorige periode zelf namelijk al in de Kamer. Chris Jansen was toen zijn staatssecretaris, en die is gaan bezuinigen op ov. Zó gaan we daar dus in ieder geval niet voor zorgen. We gaan ervoor zorgen door vol in te zetten op het creëren van dat perspectief. Ik heb daar een motie over ingediend; van u heb ik nog geen concrete voorstellen gezien.

De **voorzitter**:
"Van de heer Heutink." Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Er liggen toch echt twee hele concrete amendementen om de komende jaren enerzijds 5 miljard euro op te plussen op de Infrastructuurbegroting en nog eens 250 miljoen euro structureel. Dat D66 dat geld liever uitgeeft aan ontwikkelingshulp; dát is de politieke keuze. Dat is de waarheid waarmee we hier vandaag staan te dealen. Ik vraag het nog één keer. Als D66 oprecht wil dat die begroting van Infrastructuur omhooggaat — ik denk dat we dat allemaal willen in dit huis — welke dekking gaat het dan aandragen? Dat is namelijk fatsoenlijke en volwassen politiek.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat vind ik wel een interessante vraag. Een van de opties die ik heb aangedragen, is bijvoorbeeld het invoeren van het Oostenrijkse model. Daarbij zie je dat Rijkswaterstaat in Oostenrijk is verzelfstandigd. Die kunnen eigen gebruikersvergoedingen innen. Die hebben een eigen verdienmodel. Die kunnen eigen leningen aangaan. Zo kan geïnvesteerd worden in de infrastructuur en het wegennetwerk van Oostenrijk. Dat is een hele goede manier. Je hoeft het geld dan ook niet weg te halen bij Oekraïne. Meneer

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Heutink vertelt er namelijk niet bij dat je het dan weghaalt bij het herstellen van de elektriciteitsvoorziening van Oekraïne. In feite laat je daar kinderen in de kou sterven. Dat hoef je dan niet te doen. Je maakt op een stuk verantwoordelijkere manier dan wel de koek groter.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Nog even over het openbaar vervoer. Het is heel hoopvol dat de heer Van Leijen begint over het Nederlandticket. Dat was een idee van PRO. Dat is een groot succes gebleken. Het heeft mensen uit de auto gehaald. Het heeft het ov goedkoper gemaakt. Als u dat een goed idee vindt, vraag ik via de voorzitter, waarom zet D66 er dan niet op in om meer geld vrij te maken in de begroting voor een Nederlandticket en breidt men dat niet uit naar de tram en de bus?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat vinden we zeker een goed idee, maar de eerlijke realiteit is natuurlijk dat dat op dit moment uitvoeringstechnisch gezien niet kan. In de toekomst kunnen we er samen in optrekken om dat mogelijk te maken. Heel graag.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
We hebben afgelopen zomer gezien dat het kan en dat het een groot succes is geweest. Is de heer Van Leijen het dan met mij eens dat het gaat over politieke keuzes en dat het kabinet er nu voor kiest om voor een generieke accijnsverlaging te gaan? Dat is niet alleen slecht voor het klimaat, maar helpt ook vooral de rijke mensen met twee dure auto's. Dit is dus niet heel effectief om juist de kwetsbare mensen te helpen. Zou je dan niet de keuze moeten maken om gerichte steun voor kwetsbare mensen te geven en tegelijkertijd te investeren in dat Nederlandticket? Dat is toch een hele valide keuze?

De heer **Van Leijen** (D66):
Het klopt alleen niet helemaal wat mevrouw Teunissen zegt. Het is geen politieke keuze. Het is een uitvoeringsprobleem. Je kan op dit moment niet voor een verlenging van dat Nederlandticket gaan, omdat we overstappen naar een ander systeem, van OV-chipkaart naar OVpay. Als u mij de vraag stelt of ik bereid ben om met u te kijken hoe we hier na die overstap samen verder werk van kunnen maken, dan is het antwoord: ja, zeker.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Sorry, voorzitter, maar het is natuurlijk een valse tegenstelling die D66 hier creëert. Je kan op beide sporen zitten; je kunt beide wegen bewandelen, om even in termen van infrastructuur te blijven. Dit sluit elkaar absoluut niet uit. We hebben gezien dat het werkt. We hebben ook gezien dat het is uitgevoerd. Hier verschuilt D66 zich naar mijn idee dus veel te veel achter een lopend traject, terwijl er prachtige kansen liggen. Maar u wilt de

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

accijnsverlaging dus kennelijk niet benutten, en dat deels van tafel vegen, om te investeren in echt schoon vervoer van de toekomst.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik herhaal wat ik al eerder zei. We willen heel graag samenwerken met de PvdD op het gebied van het verlengen van het Nederlandticket, maar het moet uitvoeringstechnisch gezien wel kunnen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
De heer Van Leijen trapt als eerste van de coalitie af met zijn betoog. Hij is ook nog niet tot een einde gekomen, maar ik ...

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik ben nog niet eens op de helft.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Kijk eens aan. Ik vraag mij het volgende af. Gaat de heer Van Leijen ook nog een lans breken voor een convenant van andere infraprojecten?

De heer **Van Leijen** (D66):
U zou ook gewoon even kunnen afwachten tot ik mijn betoog afheb, dan weet u het antwoord ook. Ik ga wel wat vragen stellen over bijvoorbeeld Zuidasdok. Ik maak me er namelijk zorgen om dat er voor dat traject, een van de grootste infrastructuurprojecten van Nederland, nog wel een plan nodig is; laat ik het zo formuleren.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik herken die frustratie. Ik voel mij als oppositiepartij ook een beetje met de rug tegen de muur staan. Ik bedoel, we worden geconfronteerd met een vreselijk tekort aan gelden. Ik vraag alleen aan de heer Van Leijen: waarom wordt er dan specifiek voor deze projecten een lans gebroken? Dan wil ik toch een beetje aanvullen op de heer Bikkers. Dat triggerde mij namelijk ook. Er is een heel zorgvuldig proces doorlopen. Heeft u dit wellicht ook kortgesloten met uw collega-woordvoerders van het CDA en de VVD? Wat vonden zij van deze specifieke onderwerpen?

De heer **Van Leijen** (D66):
De vraag over Zuidasdok hoef ik volgens mij — dat hoop ik toch echt — niet te beantwoorden. Dat is een van de drie mega infrastructuurprojecten die we hebben. Daar worden we halfjaarlijks over gerapporteerd in de Kamer. Dat project staat boven de zaaglijn. Het is een belangrijk project voor de economische infrastructuur van Nederland. Ik zou bijna tegen de heer Goudzwaard zeggen: ga een keer een kop koffie drinken bij een aantal mensen die daar werken. Dat project kan niet stil blijven staan. Het staat boven de zaaglijn, alleen zeggen de minister en staatssecretaris: we gaan daarvoor aan de slag met alternatieve financieringen. We hebben dekking geregeld voor de Zuidtunnel. De Noordtunnel moet met alternatieve financiering. Ik vind dat daar een concreet plan bij hoort, en ik hoop u ook.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik ben op werkbezoek geweest bij zowel Rijnenburg als Zuidasdok. Dat zit echt wel snor. Ik weet ook hoe belangrijk die projecten zijn. Ik kwam hier naar de interruptiemicrofoon omdat D66 een heel select aantal projecten hoger probeert te krijgen en daar steun voor wil vergaren. Ik vraag mij af: heeft de heer Van Leijen dat overlegd met de partners, namens het CDA en de VVD, en zo ja, wat was hun reactie op datgene wat u nu voorstelt?

De heer **Van Leijen** (D66):
Met alle respect, uw constatering klopt niet. Ik probeer geen enkel project hoger te krijgen. Dat Zuidasdok staat al boven de zaaglijn. Er is alleen nog een financieringsvraagstuk, waarvan ik denk: daar mag een concreter plan op komen. Rijnenburg is helemaal niet meegegaan in het zaaglijnverhaal, omdat het nog niet in het MIRT zit. Het enige verhaal dat ik hier vertel, is dat we los van alles wat we nu op het gebied van de zaaglijn doen, ook nog perspectief moeten houden voor de infrastructuur van de toekomst, zoals Rijnenburg.

De **voorzitter**:
De heer Prickaertz was volgens mij eerder dan mevrouw Beckerman.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik sla even aan op de korte discussie die meneer Van Leijen net had met de heer Heutink over de gelden naar Oekraïne. Hij gebruikt toch wel een soort dwang, zou ik bijna zeggen, om aan te geven dat, als we dat niet doen, er in de winter kleine kindjes in Oekraïne van de kou zullen sterven. Is meneer Van Leijen op de hoogte van het feit dat ongeveer een op de vijf gezinnen in Nederland de komende winter de kachel niet gaat aanzetten, omdat ze zich dat niet kunnen veroorloven, en maar gewoon onder dekens en in truien moeten gaan zitten, terwijl wij ondertussen miljarden wegschenken aan andere landen?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik ben daar zeker van op de hoogte. Sterker nog, we hadden een week geleden een commissiedebat Klimaatbeleid gebouwde omgeving. Ik heb daar een lans gebroken voor isolatie, voor warmtepompen en voor warmtenetten. Dat is heel belangrijk. De heer Prickaertz heeft gelijk: een week geleden kwam het nieuws naar buiten dat gas nooit duurder is geweest. Dus we zullen daarmee aan de slag moeten. Dat klopt helemaal.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Het probleem is nu juist dat de mensen die niet in staat zijn om hun energierekening te betalen, dezelfde mensen zijn die in huurhuizen wonen en dus helemaal niet zelf de regie kunnen voeren over het eventueel isoleren van hun huis. En andere mensen — want tegenwoordig gaan we al naar mensen met een modaal inkomen die hun energierekening niet meer kunnen

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

betalen — hebben het geld helemaal niet om te isoleren. Dus wat wil meneer Van Leijen nou?

De heer **Van Leijen** (D66):
Goed dat u dat aandraagt, want de mensen die in huurhuizen wonen, zijn vaak mensen die in corporatiewoningen wonen. Daarvoor heeft het kabinet 450 miljoen vrijgemaakt voor een verlaging van de ATAD. Dat brengt een extra investeringscapaciteit met zich mee van ongeveer 12 miljard. Daar kan je behoorlijk wat huizen voor verduurzamen en isoleren, dus dat gaat die gasrekening omlaag brengen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Prachtig verhaal, maar dit wordt al jaren geroepen en al jaren krijgen we te maken met elk jaar hetzelfde verhaal, namelijk dat er een heleboel woningcorporaties zijn die daar nog aan moeten beginnen, die daar nog absoluut niet mee gestart zijn, die allerlei financiële problemen opwerpen om er niet aan te beginnen. Dus het probleem is daar echt niet mee opgelost. Absoluut niet.

De heer **Van Leijen** (D66):
Er zijn ongeveer 1 miljoen woningen geïsoleerd; dat zijn 2 miljoen mensen met een lagere energierekening. Is het probleem daarmee opgelost? Nee. Dat zijn de heer Prickaertz en ik het volgens mij met elkaar eens. Maar het toont wel aan dat we door moeten op die weg.

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman, mevrouw Keijzer, meneer De Hoop en ik stel voor dat de heer Van Leijen dan verdergaat met zijn betoog. Wij zijn bij de derde spreker van de Kamer en we hebben tot 15.30 uur de zaal geboekt. Correctie, sorry: 16.15 uur.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
U kunt de SP niet verwijten dat we opspringen op het moment dat D66 met weer een nieuw privatiseringsplan komt. Klopt het nou werkelijk? Hoorde ik de heer Van Leijen nou zeggen dat we Rijkswaterstaat maar moesten gaan privatiseren?

De heer **Van Leijen** (D66):
U hoorde mij zeggen — en dat staat toevallig ook in het volgende gedeelte van mijn betoog — dat dat een interessant model is om eens te bekijken, om ervan te leren, om te zien hoe ze dat doen en wat wij daarvan kunnen overnemen. Kunnen we het overnemen, ja of nee? Dat zie je pas op het moment dat je daar gaat kijken.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Of je ziet het als je in Nederland rond gaat kijken, want dit hebben we elke

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

keer gezien. De overheid, kabinetten, maken ergens een dikke puinhoop van, zeggen dan "we gaan het maar privatiseren", zoals het openbaar vervoer, en dan komen de beloftes. Ze gingen in Engeland kijken in de jaren tachtig en negentig, want daar hadden ze het openbaar vervoer geprivatiseerd. Toen zei de minister hier: het wordt goedkoper, het wordt beter, het wordt efficiënter. Kijk eens in Nederland rond, naar wat die privatiseringsgolf allemaal heeft aangericht! Het is veel te duur voor heel veel mensen. Hele basisvoorzieningen zijn veel te duur geworden. Erkent de heer Van Leijen dat dat helemaal geen verstandig idee is?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik zie dat ze in Oostenrijk een model hebben waarvan ik denk: nou, dat zou zomaar het antwoord op een van onze vragen kunnen zijn. Ik zou het heel kortzichtig vinden als je daar dan niet een keer gaat kijken.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
We kunnen overal gaan kijken. Het probleem is alleen dat elke keer dat D66 iets wil privatiseren, de belofte is dat het beter wordt en goedkoper wordt, maar dat die belofte nooit wordt nagekomen! Tenzij de heer Van Leijen nu een prachtig voorbeeld noemt van waar het wel gelukt is, maar we zien juist dat heel veel mensen hun energierekening niet meer kunnen betalen, terwijl er wel winsten naar buitenlandse multinationals gaan. We zien dat mensen het openbaar vervoer niet meer kunnen betalen. En we zien dat het heel vaak vooral de wens is van D66 om als overheid minder te hoeven betalen. Zit dat er dan misschien achter?

De heer **Van Leijen** (D66):
Er zit iets heel simpels achter, waarvan ik denk dat mevrouw Beckerman het in essentie eigenlijk wel met mij eens is, namelijk dat je best wel een keer kan gaan kijken hoe andere landen dingen doen. Als je daar dingen van kan leren, waarom zou je dat niet doen? Als je daar niets van kan leren, dan doe je het niet, maar dan heb je er in ieder geval goed naar gekeken.

De **voorzitter**:
Het debat gaat buiten de microfoon verder. We hebben straks een lunchpauze.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik kan me het gemopper van mevrouw Beckerman trouwens wel voorstellen hoor, want ook aan privatisering zitten problemen. Ik zit hier naar de heer Van Leijen te luisteren en ik heb eigenlijk de neiging om te denken: nou, laat maar praten, want praten kan ie. Praten kan ie echt als geen ander, en dan denk je: dat komt wel goed. Maar volgens mij — en dat is dan een vraag die ik aan de heer Van Leijen wil stellen — ziet hij niet dat die fantastische communicatiecampagne waarvoor ook de heer Van Leijen op cursus is geweest, gewoon ingehaald wordt door de werkelijkheid. Vier zogenaamde Jettenlocaties zijn gewoon door het vorige kabinet gekozen en de mobiliteit die daarvoor nodig is, daar is het geld niet voor. Ziet de heer Van Leijen dat?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

En maakt hij zich soms niet ook een klein beetje zorgen dat op een gegeven moment ook de Nederlandse kiezer daar inmiddels gewoon doorheen prikt?

De heer **Van Leijen** (D66):
Die vier Jettenlocaties — ik ben blij dat mevrouw Keijzer die noemt — zijn inderdaad door het vorige kabinet aangewezen. Maar wat is het vorige kabinet vergeten? De ontsluiting, waardoor het bij papieren plannen bleef. Nu wordt het in ieder geval geregeld. Dat had mevrouw Keijzer zelf moeten doen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dan is het denk ik goed als de heer Van Leijen even de brief leest die het kabinet gestuurd heeft, want daarin staat dat de 355 miljoen die daarvoor staat, bedoeld is voor het ontwikkelen, dus het uitdenken, van mobiliteitsmaatregelen. Schaefer zei ooit al — neem mij niet kwalijk — "in gelul kan je niet wonen", maar over geklets kan je niet rijden. Is het niet verstandig dat de heer Van Leijen gewoon eens een een maatje kleinere broek aantrekt en zich realiseert dat als er niet gestopt wordt met geld naar het buitenland te smijten of in de uitbreiding van allerlei ambtelijke organisaties om ook D66-stokpaardjes te berijden, nooit het geld boven tafel komt om echt iets te doen aan het ontsluiten van die woningbouwlocaties?

De heer **Van Leijen** (D66):
Wat verstandig was geweest, is als mevrouw Keijzer die 355 miljoen had vrijgemaakt. Dan hadden we nu een paar stappen verder kunnen gaan. Dan hadden projecten die nu onder de zaaglijn komen, er misschien wel boven gestaan. Dat heeft u nagelaten. En om dan een andere partij te verwijten dat dat wel wordt gedaan: sorry, maar dat is gewoon niet oké.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Het kan wél. Het kan wél.

De heer **Van Leijen** (D66):
Zeker.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Doe het dan ook. In mijn inbreng zit straks dat de 1,5 miljard die we volgens de NAVO moeten gaan besteden aan allerlei zaken om aan onze weerbaarheid te voldoen, ook wordt uitgesmeerd over alle ambtelijke organisaties, waar bijvoorbeeld diplomatieke gesprekken voor gevoerd gaan worden. Juist dat geld heb je nodig om te investeren in de infrastructuur. Doe dat dan ook, zou ik tegen de heer Van Leijen willen zeggen. Want hier doen alsof we met D66 met elkaar een gouden toekomst tegemoetgaan … Het is gewoon niet waar. Dan graaf je uiteindelijk het gat waar je zelf in valt.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik denk dat we het over één ding met elkaar eens zijn: het kan inderdaad wel. Dat had al moeten gebeuren. Mevrouw Keijzer had die 355 miljoen al moeten vrijmaken. Dan waren we een stuk verder geweest.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik wilde eerst even checken of de heer Van Leijen zijn ov-deel al heeft afgerond, want anders wacht ik nog even met mijn interruptie.

De heer **Van Leijen** (D66):
Nee. Kom maar met de vraag; ik sta er nu toch al.

De heer **De Hoop** (PRO):
Met alle liefde. Ik zou graag van de heer Van Leijen horen waarom het toch niet gelukt is om de korting op de BDU-gelden van 115 miljoen euro weg te krijgen. De vorige staatssecretaris heeft ook toegegeven dat het eigenlijk een administratieve fout was. Toch staat die nog in de boeken. Dat baart mij zorgen, dus de vraag is: waarom is dat D66 toch niet gelukt?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik ben natuurlijk een volksvertegenwoordiger, net zoals de heer De Hoop. Wij controleren gezamenlijk vanuit de Kamer. Als u voorstellen heeft om dat op een goede manier te regelen, dan kijk ik daar graag naar.

De heer **De Hoop** (PRO):
Die voorstellen heb ik en daar kom ik ook gerust mee, maar u heeft de afgelopen periode onderhandeld om tot een begroting te komen. Binnen die begroting zie ik best wat investeringen erbij komen, maar ik zie bijvoorbeeld ook een accijnsverlaging en tal van voorstellen waar ik de VVD best in herken. Maar als het gaat om het ov, gebeurt er toch betrekkelijk weinig. Die BDU-korting blijft wel staan. Ik snap gewoon niet zo goed waarom D66 niet gestreden heeft voor meer geld voor openbaar vervoer, dus graag toch meer een reflectie daarop.

De heer **Van Leijen** (D66):
Volgens mij is dat een punt dat we delen. Volgens mij willen PRO en D66 allebei goed openbaar vervoer. Volgens mij moeten we elkaar daarin zien te vinden en moeten we daar gezamenlijk mee aan de slag.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik wil daar natuurlijk gezamenlijk mee aan de slag, maar ik zie dat het nog niet gebeurd is. Ik zie dat de prijzen bij de NS de komende jaren weer oplopen. Ik zie dat er geen structurele oplossing is gekomen voor het verlagen van de tarieven. Ik zie dat de BDU-korting nog steeds geldt. Ik zie dat er nog steeds relatief weinig geld naar openbaar vervoer gaat. Is de heer Van Leijen het met mij eens dat we de komende dagen moeten kijken hoe we dat nog kunnen oplossen, omdat we anders de problemen in het ov helaas alleen maar verder zullen vergroten de komende periode?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik zie dat er ook hele goede dingen gebeuren. Ik zie dat er extra geld wordt

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

vrijgemaakt voor regionale bereikbaarheid. Dat zit voor een deel in het openbaar vervoer. Ik zie dat de staatssecretaris aan de slag is met de publieke mobiliteit. Daar ben ik ook heel positief over. Ik zie ook verbeterpunten en daar kijk ik altijd graag samen met de heer De Hoop naar.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Leijen** (D66):
Voorzitter. Onderhoud is de bodem, niet het plafond. Heeft de minister ook een visie op hoe de mobiliteit van morgen eruitziet en welke investeringen daarbij horen? De Kamer nam een motie van mij aan, die het kabinet vroeg om zes opties uit te werken die de koek groter kunnen maken. In de brief over het afwegingskader zie ik vooral woorden. De minister en ik vinden allebei dat Rotterdam de mooiste stad van Nederland is, dus de minister weet wat ik van hem verwacht: geen woorden, maar daden.

Voorzitter. Kijk naar onze buren. Duitsland heeft een investeringsfonds opgezet tot 500 miljard extra leenruimte voor infra en klimaat. Dat geeft tien jaar zekerheid. Oostenrijk heeft een eigen Rijkswaterstaat die de snelwegen aanlegt en onderhoudt en daarvoor zelf mag lenen met als basis daarvoor de gebruikersvergoedingen. Het zijn twee verschillende modellen, maar ze hebben één ding gemeen: ze kijken verder dan één begrotingsjaar. Ik zeg niet dat we ze een-op-een moeten kopiëren. Ik zeg wel: ga erheen en kijk hoe ze het daar doen. Ga naar Wenen, desnoods op de fatbike. Dan mag u er van mij zelfs een mooi filmpje over maken, maar maak er wel werk van.

Voorzitter. Ik snap dat het tijd kost om veel van deze opties uit te werken, maar bij het Zuidasdok is al afgesproken dat een deel van het geld uit alternatieve financiering moet komen. Dat vraagt nu om ondernemerslef: niet wachten tot het geld er ligt, maar om tafel met investeerders en partners en terugkomen met een plan. Die ondernemersgeest zou ik hier graag zien, want de economische motor van ons land verdient een plan. Kan de minister toezeggen dat hij de Kamer voor de kerst informeert over de wijze waarop de rest van het Zuidasdok gefinancierd kan worden?

Voorzitter, ik zie al wat interrumpanten staan, maar ik maak nog even deze alinea af. Ik leg de lat in dit deel hoog. Dat doe ik niet uit kritiek, maar uit ambitie. Het is echt goed dat we onderhoud nu prioriteren. De volgende stap is het neerzetten van een plan voor de infrastructuur van de toekomst. Die stap wordt nu nog niet gezet. Dat vergt ambitie, lef en de ondernemersgeest die ik eerder al noemde. Misschien is de minister dat na een aantal jaar in Den Haag een beetje vergeten, maar ik ben ervan overtuigd dat het kan. Het fundament ligt er. Nu is het tijd om erop te gaan bouwen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik hoorde de heer Van Leijen net iets zeggen over ASFINAG. Ik was afgelopen zomer in Oostenrijk. Ik ben er niet op bezoek geweest, maar ik heb er

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

weleens wat betaald, bijvoorbeeld een boete omdat ik door het verkeerde poortje reed.

De **voorzitter**:
O, jee.

De heer **Stoffer** (SGP):
Het is een interessante gedachtegang. Er is wel één ding waarbij het voor mij wellicht wel ergens wat mank gaat. Als je iets zou willen, moet je ook iets met de organisatie Rijkswaterstaat — Rijkswáterstaat. Dat is, denk ik, een groot verschil tussen Oostenrijk en Nederland: wij hebben ook heel veel water, grote rivieren enzovoort.

Ik doe niet zo veel interrupties, voorzitter. Dus mag ik ietsjes langer de tijd?

De **voorzitter**:
Dat kan ik vooraf niet inschatten, meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Nee, maar dat beloof ik u. Dat beloof ik u.

De **voorzitter**:
Als u dat nu belooft, is het goed. Ga uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):
Heeft de heer Van Leijen ook nagedacht over die waterkant? Ik denk dat het model wat dat betreft heel moeilijk toepasbaar zou zijn. Organisatorisch betekent dit natuurlijk ook heel veel. Zou hij daar misschien kort op kunnen reflecteren?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik vind dat wel een goede reflectie van de heer Stoffer. U heeft namelijk wel een punt. ASFINAG werkt heel goed voor de wegbeheerkant. Dat neemt niet weg dat het nog steeds goed is om daar te gaan kijken of we daar wat mee kunnen. Kunnen we dingen in Nederland anders organiseren? Dat heb je niet volgende week geregeld, maar daar moet je wel vandaag aan beginnen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Helder. Dan zal ik gelijk maar … Ik heb ook nog een paar andere dingen bekeken. In Frankrijk hebben ze ook best een aardig systeem, net als in Zwitserland. Wellicht zou het goed zijn om ons niet alleen blind te staren — dat doet de heer Van Leijen niet, hoor — op iets wat in Oostenrijk speelt, maar om breder te kijken naar wat er in andere landen gebeurt, zoals in Zwitserland, Frankrijk en misschien in nog wel meer landen. Daarbij is het dus ook goed om te kijken wat het met een organisatie doet als je dingen wil implementeren. Die waterkant was eigenlijk mijn belangrijkste punt. Rijkswáterstaat moet toch ook wel Rijkswáterstaat blijven. Laten we dat dus alsjeblieft goed blijven meenemen. Daarbij wil ik nog zeggen dat het nog maar de vraag is of je er voor de infra zo blij van moet worden als we op de

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

lange termijn gaan privatiseren, zoals mevrouw Beckerman ook al aangaf, maar we willen daar wel met een open blik naar kijken; dat delen we.

De heer **Van Leijen** (D66):
Speciaal voor de heer Stoffer: halleluja! Laten we inderdaad breder kijken dan alleen naar Oostenrijk. Dat is het hele punt. Laten we kijken hoe andere landen dit doen en wat we daarvan kunnen leren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Toch ben ik bang dat het verlegenheidsoplossingen zullen blijven. Ik ben bang dat we noodgrepen gaan toepassen en gaan proberen elders geld vandaan te toveren omdat we zelf als Nederlandse politiek structureel te weinig uittrekken voor infrastructuur, terwijl we weten dat de Nederlandse Staat goedkoper leent dan bijna wie dan ook. Als je een Europees spoor gaat bewandelen of via pensioenfondsen of wat dan ook, zal het bijna altijd duurder zijn. Als je zelf gewoon bereid bent te investeren, hoeven we toch niet al dit soort krakkemikkige verkenningen uit te gaan voeren?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik denk dat het vooral belangrijk is dat we op meerdere manieren aan de slag gaan met dat perspectief. Ik heb daar geen taboes in. Dat zeg ik heel eerlijk. Ik vind dat Oostenrijkse model wel echt een hele interessante, want juist door zo'n ASFINAG-model in te voeren, breng je dingen buiten de begrotingspolitiek, buiten de politiek. Zo hou je dingen vaak ook een stuk stabieler.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is waar dat we een probleem hebben met het aanleggen van hele grote projecten en dat die iedere keer dreigen te sneuvelen door de nood aan geld voor kleinere projecten. Daarom komt de Lelylijn al decennia niet van de grond. Blijkbaar voldoen het Mobiliteitsfonds en het MIRT-spelregelkader niet voor echt heel grote projecten. Laten we dat dus oplossen. Tegelijkertijd hebben wij met het Mobiliteitsfonds, dat veertien jaar loopt en ieder jaar een jaar vooruit rolt, en met het Deltafonds, dat ook veertien jaar loopt en ieder jaar een jaar vooruit rolt, structureel best een mooi systeem in Nederland. Het probleem is dat we te weinig geld in dat systeem stoppen. Is de heer Van Leijen dat met mij eens?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik denk dat het probleem vooral is dat we jarenlang onderhoud hebben laten liggen en nu een gat moeten dichten van 18 miljard. Dat gat is er nou eenmaal. Dat betekent ook dat als je perspectief wil houden, je creatiever en breder zou moeten nadenken. Ik denk dat de heer Grinwis het daarover met mij eens is, want hij is een van de creatievere geesten van deze Kamer.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Maar creativiteit moet een doel dienen. Ik denk dat hier een ander pijnpunt aan de orde is. Het is niet zo dat de vervangingsopgave waar we nu voor staan, uit de lucht is komen vallen. Die zien we al jarenlang aankomen. Ik heb ooit, in een eerzaam eerder deel van mijn leven, nog mogen bijdragen aan het programma Vervangingsopgave Natte Kunstwerken. Dat is al meer dan tien, vijftien jaar geleden. Toen werd er dus al nagedacht over: jongens, er komt een enorme opgave op ons af …

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
… dus hoe gaan we die op een goede wijze aanpakken? Uiteindelijk begint het met het langjarig uittrekken van voldoende middelen hiervoor. Dat hebben we verzuimd. Nu moeten we dus herprioriteren, waardoor er te weinig overblijft voor aanleg, en gaat meneer Van Leijen hier over Rijnenburg en over andere eerzame projecten zoals Zuidasdok beginnen. Maar eigenlijk is er een ander probleem aan de gang: wij investeren structureel te weinig in onze infra. Moeten we daar niet voorstellen voor op tafel leggen, in plaats van allerlei vluchtroutes?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik denk dat we de afgelopen jaren inderdaad te weinig in infrastructuur hebben geïnvesteerd. Daarom zitten we nu met dat probleem, maar we staan vandaag wel waar we staan. Dat vraagt ook om creatieve oplossingen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik hoorde meneer Van Leijen net verwijzen naar een motie waarin D66 het kabinet vraagt om zes oplossingsroutes te verzinnen om de koek groter te maken. Ik vind het ergens een beetje schattig dat D66 in de waan is dat zo'n motie zo veel effect heeft. We dienen hier honderden moties per week in. Het maakt eigenlijk allemaal niet zo veel uit. Tegelijkertijd zegt hij daarna: ik verwacht van dit kabinet geen woorden meer, maar daden. Waar blijven dan de daden van D66?

De heer **Van Leijen** (D66):
Volgens mij dragen wij aan alle kanten suggesties aan. Als u zelf minder moties wil indienen, lijkt mij dat een heel goed idee. Wij dragen goede suggesties aan, waarvan we denken dat het kabinet ermee aan de slag kan. Ik zou vooral zeggen: doorpakken daarop.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We moeten allemaal minder moties indienen in dit huis.

De heer **Van Leijen** (D66):
Zeker.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Allemaal, ook D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
Absoluut.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wat de D66 zou moeten doen is het volgende. Als de heer Van Leijen het meent dat het kabinet geen woorden moet tonen, maar daden, had hij hier vandaag een amendement moeten aankondigen om de infrabegroting met 5 miljard structureel elk jaar op te plussen. Dan waren het daden geweest. Voor nu blijft het alleen bij mooie woorden van D66 en bij wat moties om wat routetjes te verkennen en de koek groter te maken. Ik wil concrete daden van D66. Laat dat hier vandaag dan eens zien.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat lieten wij bij het vorige MIRT-debat al zien. Er liggen prima suggesties en daar kunnen we prima mee aan de slag.

De **voorzitter**:
Kort en bondig.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Nederland heeft geen behoefte aan suggesties of proefballonnetjes. Nederland heeft interesse in concrete poen op tafel. De enige manier … Als ik dat aan meneer Van Leijen moet uitleggen, doe ik dat vandaag met alle liefde, maar dan zal meneer Van Leijen met zijn coalitiepartners toch echt een amendementje moeten smeden om minister Karremans op weg te helpen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Nederland heeft behoefte aan perspectief. Daar moeten we concreet mee aan de slag. Neem die Lelylaan waar de heer Heutink net al een interruptiedebatje over voerde. Er ligt 600 miljoen. Dan kan je gaan zitten huilen en zeggen "dat is te weinig, want het is een opgave van 15 miljard" of je kan zeggen "ik zie daar perspectief in, dus ik ga ermee naar de Europese Investeringsbank, want die leggen in heel Europa treinlijnen aan en op basis daarvan kan ik euro's met euro's maken". Dat is het perspectief dat Nederland nodig heeft, zeg ik tegen de heer Heutink, via de voorzitter.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Even over herprioriteren en natuur. We hebben heel veel versnipperde natuur in Nederland, mede dankzij de fossiele VVD, die steeds nieuwe wegen heeft aangelegd. Nu horen we de minister zeggen in zijn zogenaamde BroMans Podcast dat ecoducten maar een luxeproduct zijn. De kans is dus heel groot dat er straks, in het kader van versobering van de infrastructuur, gewoon bezuinigd wordt op ecoducten. Is D66 het met mij eens dat we dat niet moeten laten gebeuren?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik moet een hele kleine bekentenis doen — sorry, zeg ik tegen de minister — namelijk: ik luister die BroMans Podcast zelf niet. Excuses, excuses. Maar ja, dat lijkt me zeker een goed punt om samen in op te trekken.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Ik luister er ook niet heel vaak naar, maar dit heb ik heel goed gehoord. Ik wil nog even benadrukken: het is echt geen luxe. De natuur in Nederland is versnipperd en we hebben een gigantische stikstofcrisis. Het laatste wat we moeten doen is de basis van onze natuur weer aantasten door niet in te zetten op het herstel. Dat doe je heel goed door middel van ecoducten. Ik ben heel blij dat D66 daarin samen wil optrekken met de Partij voor de Dieren.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik luister de BroMans Podcast altijd tijdens een potje padellen. Dat is echt aan te raden, dus dat zou ik zeker doen.

Ik heb ook nog een andere interruptie. Er worden best wel pijnlijke keuzes gemaakt door het kabinet door het schuiven van geld. Een van de pijnlijkste keuzes die ik opmaakte uit de stukken, is de volgende. In Groningen vinden een aantal werkzaamheden plaats die gedekt worden vanuit de Tijdelijke wet Groningen, terwijl in mijn herinnering de belofte van Vijlbrief was dat dat geld niet ergens anders naartoe wordt geschoven. Hoe ziet D66 dat?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik zie ook dat de N33 nog steeds verbreed wordt, dus ik zie dat we daar wel concreet dingen gaan doen en daarbij onze beloftes waarmaken.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja, maar daar was het geld niet voor bedoeld. Het was bedoeld voor de Tijdelijke wet Groningen. Maar dat laat ik even daar; ik vind echt dat we daarnaar moeten kijken. Dan nog een andere vraag. De heer Van Leijen sprak trots over de investeringen in regionale bereikbaarheid. Zou hij mij kunnen schetsen hoeveel geld dat is en hoe dat de komende periode eruit zal zien?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat is een bedrag van 300 miljoen per jaar. Dat begint met 100 miljoen, daarna wordt het 200 miljoen en daarna wordt het 300 miljoen per jaar. Doordat dat bedrag aan de pot van IenW is toegevoegd naast de bestaande toevoeging, die ook in de augustusbesluitvorming zat, kunnen we bijvoorbeeld projecten doen zoals de spoorhals Meppel en de Nedersaksenlijn. Er zijn tal van regionale projecten, die heel duidelijk zijn gemarkeerd in de brief over het afwegingskader, die juist boven de zaaglijn zijn gekomen doordat die extra middelen zijn geregeld. Ik vind dat de staatssecretaris dat goed geregeld heeft.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik heb de stukken er even bij gepakt. Iedereen heeft het over die 300 miljoen. Ik lees het volgende. 2027: nul. 2028: 100 miljoen. 2029: 200 miljoen. En pas in 2030: 300 miljoen. Ik hoop dat het kabinet er dan nog zit, maar we hebben in ieder geval nog een hele tijd te gaan tot die 300 miljoen er komt. Ondertussen zijn er wel bezuinigingen aangekondigd. In 2028: 364 miljoen. In 2029: 376 miljoen. In 2030: … Dat zijn toch helemaal geen extra investeringen? Dat is nog niet eens voldoende om de aangekondigde bezuinigingen te dekken!

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik vind dit eigenlijk echt een bijzonder zure reactie. We zien allemaal dat er een enorm gat zit op het gebied van onderhoud. Daar is de hele Kamer, van links tot rechts, het breed over eens. Het is het meest apolitieke onderwerp van Den Haag, als je het mij vraagt. Daar moeten hele moeilijke keuzes in gemaakt worden. Dan is het gelukt om extra geld voor regionale bereikbaarheid te regelen — wederom een compliment aan de staatssecretaris — waardoor er letterlijk projecten die onder de zaaglijn stonden, boven de zaaglijn zijn gekomen. Dat ziet u ook in de brief staan die u zelf in uw handen heeft. Dan vind ik dit echt heel zuur.

De **voorzitter**:
U vervolgt. Ik kan me voorstellen dat er in het uur dat u er al staat, misschien wat dubbelingen in uw reacties op de interrupties en uw spreektekst zijn gekomen. Maar daar gaat u zelf over natuurlijk.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik heb nog maar een heel klein stukje, dus dat scheelt weer.

De **voorzitter**:
O!

De heer **Van Leijen** (D66):
Voorzitter. Voor welke mobiliteit bouwen we eigenlijk, voor die van gisteren of voor die van morgen? D66 kiest voor morgen: schoon, betaalbaar en van iedereen. Het spoor blijft de ruggengraat. Bouw nieuwe wijken rond stations, niet als bijzaak, maar als uitgangspunt. Maar niet iedereen woont naast een station. Voor de thuiszorgmedewerker, voor de oudere in het dorp waar de bus weinig rijdt, voor de vakman met zijn gereedschap achterin blijft de auto onmisbaar. Die mensen verdienen geen preek, maar een betaalbare elektrische auto. Wat D66 betreft komt die er voor iedereen, hoe je ook rijdt. Wie wil kopen, krijgt volgend jaar hulp. Met de inruilregeling kunnen mensen met een lager of middeninkomen hun oude auto inruilen voor een gebruikte elektrische. Wie liever leaset, moet ook zonder auto van de zaak een betaalbaar elektrisch abonnement kunnen afsluiten. Wie niet elke dag een auto nodig heeft, pakt een elektrische deelauto om de hoek, in elke nieuwe wijk vanaf dag één. Elektrisch rijden mag geen privilege zijn van mensen met een leaseauto en een eigen oprit. Schone lucht in je straat helpt ons allemaal om gezond 90 te worden.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Een elektrische auto is meer dan een auto. Het is een batterij op wielen. Overdag laadt hij met de zonnestroom van het dak, 's avonds levert hij die stroom terug aan het huis of aan het net. Duizenden auto's vormen samen een virtuele energiecentrale die de pieken op ons overvolle stroomnet opvangt. Maar dan moeten de regels wel meebewegen. Geen dubbele belasting op stroom die je teruglevert. Dezelfde batterij twee keer zo nuttig: dat is de toekomst.

Voorzitter. Ik begon in 2035 in een nieuwe wijk in Apeldoorn. Die wijk komt er niet vanzelf. Die komt er omdat wij nu kiezen om te herstellen wat we hebben, om te bouwen waar mensen willen wonen, om het spoor te leggen voordat de eerste steen er ligt, om elektrisch rijden bereikbaar te maken voor iedereen en om eerlijk te begroten, zodat de volgende generatie niet opnieuw een rekening krijgt die we hadden kunnen zien aankomen. De generaties voor ons bouwden de dijken en de spoorlijnen, waar we nog elke dag op leunen. Zij durfden groot te denken. Laten wij dat ook durven. Niet de schaarste beheren, maar bouwen. Voor iedereen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Köse, eveneens namens D66. Ik stel voor dat we daarna schorsen voor de lunch. Ik zie vele instemmende blikken. Wow! Gaat uw gang, meneer Köse.

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel, voorzitter. D66 wil een luchtvaartsector die Nederland verbindt met de wereld én verantwoordelijkheid neemt voor geluid, gezondheid en klimaat. Ik wil het daarom vandaag over drie punten hebben: handhaving, de toekomst van de luchtvaart en een schone leefomgeving.

Voorzitter. Eerst de bewaker van onze normen, de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ook in deze tijden van constante cyberaanvallen moet de ILT kunnen doorpakken als onze havens, ons spoor of ons drinkwater kwetsbaar zijn. De ILT zorgt ervoor dat regels niet alleen op papier staan, maar ziet er ook op toe dat ze in de praktijk worden nageleefd. Maar het jaarplan van de ILT is zorgwekkend. De inspectie moet door financiële tekorten scherper prioriteren en kan niet meer overal dezelfde mate van toezicht bieden. Tegelijkertijd krijgt de ILT er meer wettelijke taken bij. We beginnen bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven met het opbouwen van U-space, een soort luchtverkeersleiding voor de soms wel 150 drones die daar op een dag vliegen. Dat maakt ons weerbaarder en de ILT speelt er een belangrijke rol in, maar niet voor al die wettelijke taken is er geld. Denk bijvoorbeeld aan de Richtlijn milieucriminaliteit en duurzame energie, en straks komen er ook nog de nieuwe regels voor Schiphol bij.

Voorzitter. Regels zonder handhaving zijn mooie intenties die je niet waar kunt maken. In mijn breed aangenomen motie heeft de Kamer uitgesproken

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

dat de ILT voldoende capaciteit moet krijgen om de nieuwe regels voor Schiphol vanaf dag één te handhaven. Daar zal dus in ieder geval geld voor komen. Hoe garandeert de minister dat de ILT de capaciteit heeft om dit vanaf dag één waar te maken? Hoe staat het met het toezicht op cyberveiligheid, weerbaarheid en milieu, nu de taken oplopen en de mensen ontbreken?

Voorzitter. Dan de toekomst van de luchtvaart. D66 gelooft dat we door innovatie de rekening niet naar volgende generaties hoeven te schuiven. Daarin zetten we nu een echte stap. In deze begroting hebben we 45 miljoen euro vrijgemaakt voor duurzame vliegtuigbrandstoffen, ook wel SAF genoemd. Dat is winst waar D66 hard voor heeft gevochten. We ondersteunden onder meer een voorstel om de subsidieregeling voor SAF-initiatieven open te stellen. SAF moet nu ook echt worden uitgerold. De kansen zijn namelijk groot. In de Rotterdamse haven ligt de infrastructuur om op grote schaal SAF te produceren. De gaten van de vertrokken chemiebedrijven kunnen hier letterlijk worden opgevuld. In de Eemshaven bouwen we aan de Groningen Hydrogen Valley met wind op zee en groene waterstof, die beide belangrijk zijn voor de productie van SAF. Zo kan Nederland uitgroeien tot dé hub voor duurzame vliegtuigbrandstof in Europa. Dat betekent groene banen, minder afhankelijkheid van fossiele import en een schonere leefomgeving om allemaal gezond 90 te kunnen worden.

Laat ik schetsen hoe D66 de luchtvaart van 2040 voor zich ziet. Op korte afstanden elektrisch vliegen of de trein nemen naar Parijs, Berlijn en Londen, op middellange afstanden vliegen op waterstof uit de Eemshaven en op lange afstanden gebruikmaken van duurzame brandstof, SAF, gemaakt in Nederland. Weer stille nachten rond Schiphol. Innovatie op Nederlandse bodem die zorgt voor de duurzaamste vliegtuigonderdelen. Een sector die groeit in kwaliteit, niet in lawaai.

Voorzitter. Met de Europese bijmengverplichting is er duidelijkheid over de vraag naar SAF, maar producenten investeren pas in Nederlandse SAF-fabrieken bij langetermijncontracten. Is de minister bereid om met de sector en Defensie afnamegaranties te verkennen, zodat de contracten daadwerkelijk worden gesloten? Hoe zorgt de minister dat het SAF-fonds leidt tot productie hier in Nederland? Hoe zorgt hij ervoor dat onze ambitie verder gaat dan de Europese bijmengverplichting, die wat ons betreft te bescheiden is?

Voorzitter. Dan mijn derde punt: een schone leefomgeving. Waar andere sectoren hun uitstoot zien dalen, is die van de luchtvaart alleen maar toegenomen. De Klimaat- en Energieverkenning laat zien dat we onze doelen in 2030 niet gaan halen. De uitstoot neemt tot 2030 alleen maar toe. Dat kan zo niet doorgaan. D66 ziet dat we stappen aan het zetten zijn. Ik had het net al over SAF en innovatie van Nederlandse bodem. Er komen stillere en zuinigere vliegtuigen en er komen duidelijke regels voor Schiphol, waarop we ook echt gaan handhaven. Dat de inspectie sinds 2015 anticiperend moest handhaven en daardoor dus niet optrad tegen geluidsoverschrijdingen, was

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

niet uit te leggen aan omwonenden. Maar een harde lijn waarop we kunnen handhaven, ontbreekt nog bij de uitstoot: een wettelijk CO_2-plafond, geen convenant gebaseerd op goede intenties, maar een harde grens in de wet. Het is tijd om werk te maken van onze ambities met deze prikkel. Het principebesluit is al in 2023 genomen door het kabinet. Er ligt nu al een effectenstudie met 52 scenario's, die aantoont dat een wettelijk CO_2-plafond een effectief borgingsinstrument is, juist in samenhang met initiatieven die lopen. Wanneer maakt de minister eindelijk werk van een wettelijk CO_2-plafond, vraag ik hem.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik dank u wel. U heeft nog een interruptie van mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik heb een vraag over kernenergieafval. In de vorige twee kabinetten was er in het debat sprake van een koppeling tussen het opwekken van kernenergie en het opslaan van afval, waar dit ministerie over gaat. Dit kabinet maakt wel 13 miljard vrij voor de bouw van kerncentrales, een ander ministerie, maar niet voor het nadenken over wat we moeten met dat afval. Is D66 met ons van mening dat dat echt niet kan?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat je als je het een doet, ook naar de andere kant moet kijken. Ik weet dat we daar ook hier in Nederland capaciteiten voor hebben en bedrijven die dat afval ook opslaan. Ik denk dat het goed is dat we ook gaan bekijken hoe we dat kunnen uitnutten. Ik denk dat het wel belangrijk is om daar aan beide kanten goed over na te denken. Wat dat betreft vindt u ons zeker aan uw zijde.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Maar dat doet het kabinet dus niet. Vorige kabinetten zeiden: als je het wil opwekken, moet je tegelijkertijd ook nadenken over die eindberging. Dit kabinet zegt: daar gaan we in 2050 eens over nadenken. Mensen bij het Rathenau Instituut die hierover meedenken, hekelen die houding. Zij zeggen: dit kan niet. Je kunt niet kiezen voor die onveilige manier van opwekken en vervolgens niet nadenken over de veiligheid daarvan. Wat gaat D66 doen als ze dit standpunt van de SP delen?

De heer **Köse** (D66):
Ik ben het niet eens met de premisse die daaronder ligt, namelijk dat daar nu niet over nagedacht wordt. Ik denk dat het kabinet er goed mee bezig is en dat daarover nagedacht wordt. Het kan zo zijn dat het misschien te laat komt voor de SP als zij nu al iets willen inrichten, maar die capaciteiten zijn er al. Ik denk dat het goed is om daar goed over na te denken, in ieder geval. Ik snap dat dat in de toekomst moet gebeuren wanneer de kerncentrales er staan.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Die capaciteit is er al helemaal niet. We hebben nog niet nagedacht over de eindberging van nucleair afval. Daar gaat dit over. Daar wordt al 50 jaar over nagedacht, bijvoorbeeld over zoutkoepels. Er is een motie van mij aangenomen om die te schrappen. Je zou gaswinningsgebieden, zoals Groningen, Drenthe en Friesland, opnieuw ergens mee opzadelen, niet alleen met een kerncentrale, wat wij al idioot vinden en waar wat ons betreft echt een streep door moet, maar ook met een afvalprobleem. Erkent D66 dat we de motie moeten uitvoeren, maar ook dat we geen besluit kunnen nemen over kernenergie als we niet weten wat we op lange termijn aan moeten met het afval?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat er goed nagedacht moet worden over hoe we daar in de toekomst mee omgaan. Ik weet dat de opslagcapaciteit in Groningen ook op andere manieren ingezet kan worden. Ik had het net over de Hydrogen Valley. Ik denk dat het kabinet daar goed over moet nadenken. Ik zie het voorstel tegemoet.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik ben toch een beetje getriggerd door een opmerking die ik net hoorde van de heer Köse over de bijmengverplichting voor SAF. Volgens mij wordt er volgende week een rondetafelgesprek over gehouden. Waarom is de heer Köse van mening dat de Nederlandse ambitie hoger moet zijn dan de Europese bijmengverplichting?

De heer **Köse** (D66):
Dat vind ik niet alleen, maar ook de sector en uiteraard de SAF-producenten en milieupartijen. Sterker nog, we hebben in het Akkoord Duurzame Luchtvaart gezegd dat we voor 14% gaan. Vanuit Europa werd toen gezegd: "Dat mag niet, want je zit met concurrentie. Houd dat Europese getal aan. Als je meer wilt, moet dat vrijwillig gebeuren." Dat is precies wat ik aan de minister vraag, wat de sector vindt en wat ik zelf ambieer. JA21 zou dat, denk ik, ook moeten ambiëren, gezien de voordelen voor onze economie en duurzaamheid.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik kijk er niet van op dat verschillende milieuorganisaties het toejuichen. D66 pleit voor een ongelijk speelveld. Waarom zouden wij dat onszelf aandoen? Er loopt al genoeg industrie uit ons land weg. Volgens het Schone Lucht Akkoord zouden we in 2030 50% moeten halen. We zitten nu volgens de ramingen uit de Kamerbrief van 3 oktober al op 55%. De luchtvaart zelf gaat groeien met 130% tot 2050. D66 zegt: Schiphol moet krimpen. Het valt voor mij allemaal niet meer te rijmen.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Köse** (D66):
Het klopt gewoon niet wat er gezegd wordt. We gaan juist zorgen voor een boost van de economie door SAF aan te moedigen. Ik had het net over de gaten in de chemiesector die achtergelaten worden. In de haven van Rotterdam is de chemie volledig vertrokken: honderden banen weg en alle industrie weg. Precies bij dat achtergelaten gat zit een SAF-fabriek te kijken: hé, wij zouden ons hier willen vestigen. Wellicht weet de heer Goudzwaard hoeveel die gaat produceren. Die gaat voldoende produceren voor het hele Nederlandse mandaat van de komende tien jaar. Daar gaat nog wel wat productie in zitten en dat is heel goed voor onze economie. Ik zou juist verwachten dat JA21 ons hierin steunt. Dit is iets waar we beiden achter moeten staan, wellicht om verschillende redenen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dat we de chemiesector een boost kunnen geven, zal JA21 zeker niet willen nalaten. Ik maak me wel ernstig zorgen om het volgende. D66 zegt: wij steunen van harte dat wij boven een bepaald Europees ambitieniveau gaan zitten en dat we dus nationale koppen gaan kweken. Dan creëren we weer een ongelijk speelveld. Wat zou de reiziger ervan weerhouden om naar Duitsland toe te rijden?

De heer **Köse** (D66):
De heer Goudzwaard doet alsof dit alleen vanuit D66 komt, maar de sector wil dit ook. Als Nederland willen we ons bedrijfsleven innoveren. Dit gaat daarbij juist helpen. Dit is iets vrijwilligs. We mogen het niet opleggen. Samen met de sector is dat geprobeerd. We kunnen hier juist samen in optrekken. Dat is een hele mooie ambitie. Ik trek de conclusie dat ik daar toch iets meer ambitie in heb dan JA21, helaas.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik schors tot 13.40 uur. Dan zetten we deze eerste termijn voort.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.10 uur tot 13.40 uur geschorst.

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2027

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2027

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2027 (37020-XII);**

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2027 (37020-A).**

De **voorzitter**:
Dan zijn we aanbeland bij de voortzetting van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Met u zie ik dat er nog geen afvaardiging is van het kabinet. De zon schijnt buiten, dus dat kan in ieder geval geen excuus zijn. Ik stel voor dat we nog heel even wachten totdat de kabinetsleden terug zijn en dat we dan verdergaan met de voortzetting van de eerste termijn. Ik zou de bode willen vragen om de bewindspersonen heel spoedig hiernaartoe te begeleiden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Voordat ik het woord geef aan de heer Prickaertz voor zijn eerste termijn namens de fractie van de PVV, is het woord aan de minister.

Minister **Karremans**:
Voorzitter, dank u wel. Het is misschien wat ongebruikelijk, maar de staatssecretaris en ik wilden toch even de gelegenheid nemen om iets te zeggen naar aanleiding van het schokkende nieuws dat ons vanochtend uit Spanje heeft bereikt. Bij een botsing tussen twee hogesnelheidstreinen nabij Toledo kwamen vanochtend tientallen mensen om het leven. Wij willen aangeven dat onze gedachten zijn bij de slachtoffers, hun families en alle overige betrokkenen. Ik kan de Kamer laten weten dat de mp namens het kabinet de Spaanse premier heeft laten weten dat Nederland meeleeft met Spanje op deze intens trieste dag.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik denk dat ik namens de gehele Kamer spreek als ik zeg dat dat ook geldt voor de leden van de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Prickaertz voor zijn inbreng namens de fractie van de PVV.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank, voorzitter. De huidige staat van de infrastructuur toont grote overeenkomsten met de staat van het huidige kabinet: uitermate onbetrouwbaar. Of het nu gaat om waterwegen, het spoor, bruggen of snelwegen: ze verkeren vrijwel allemaal in een belabberde staat door de enorme achterstand in onderhoud. Ondertussen horen wij deze minister in

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

verschillende interviews aangeven dat hij graag herinnerd wil worden als de minister van IenW die onderhoud weer sexy heeft gemaakt. Ik denk dat wij deze minister liever herinneren als de minister die de grote infrastructurele problemen heeft opgelost, maar de vraag is of dat sexy genoeg is.

De middelen die binnen deze begroting zijn vrijgemaakt zijn niet meer dan een doekje voor het bloeden. Ook het afwegingskader maakt pijnlijk duidelijk tot hoever het gekomen is in ons land, want maar liefst 30 van de 45 projecten uit het Mobiliteitsfonds staan stil. Oftewel, twee derde van de projecten gaat niet door, waardoor ook dit kabinet de problemen voor zich uitschuift. Terwijl de gemiddelde automobilist weer eens in een ellenlange file staat omdat er weer ergens een brug is afgesloten, is er in de begroting wel ruimte om honderden miljoenen te reserveren voor allerlei milieu- en duurzaamheidsprojecten. Dan vraag ik me oprecht af: waar liggen de prioriteiten? Want elke cent telt op de begroting van IenW. Hoe langer we wachten met onderhoud, hoe hoger de kosten in de toekomst zullen worden. In feite worden de problemen gewoon doorgeschoven naar het volgende kabinet, aangezien iedereen weet dat dat waarschijnlijk niet heel lang zal duren.

Terwijl de automobilist weer ergens in de file staat, wordt hij ook nog geconfronteerd met extreem stijgende autokosten met betrekking tot brandstof, onderhoud, verzekeringen en parkeerkosten. Terwijl eigenaren van elektrische auto's worden gematst met 30% korting op de wegenbelasting, geldt dat niet voor benzine-, diesel- en hybridevoertuigen. Ik noem dat klimaatdiscriminatie. Een nieuwe elektrische auto kost gemiddeld €15.000 meer dan een vergelijkbare benzineauto. Wat betekent dit voor mensen die iedere maand moeten puzzelen om hun energierekening te betalen of voor mensen die al moeite hebben om te tanken? Die mensen kunnen niet zomaar duizenden euro's extra op tafel leggen omdat de overheid graag wil dat zij elektrisch gaan rijden.

Voorzitter. De transportsector. Ik heb hier al eerder in verschillende debatten aandacht voor gevraagd. Om te beginnen wil ik het hebben over de rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs in Nederland. Er is een gigantisch tekort aan goed uitgeruste rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs in Nederland. Naast het feit dat er vaak nergens plaats is, waardoor chauffeurs en vrachtwagens maar op de vluchtstrook parkeren, met alle gevaren die dat met zich meebrengt, zijn er op de meeste rustplaatsen helemaal geen faciliteiten, zoals douches of zelfs de mogelijkheid om rustig een hapje te eten en wat te drinken. Wat denkt de minister hieraan te doen?

Dan de vrachtwagenheffing. Ik heb in meerdere debatten aangegeven dat de invoering van de vrachtwagenheffing desastreus zal zijn voor de sector. Helaas heb ik gelijk gekregen. In september gingen in geen enkele andere branche naar verhouding meer bedrijven failliet dan in de transportsector. Het CBS telde in totaal 320 faillissementen, 16% meer dan een jaar eerder. Het grootste deel van het jaar bleef het aantal faillissementen onder het niveau van 2025. In september sloeg dat om. Er gingen 44 bedrijven meer

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

failliet dan een jaar eerder. Alleen in maart en augustus lag het aantal ook hoger dan vorig jaar, maar niet met zo'n sprong als nu. Naast de absurd hoge dieselprijzen is het duidelijk dat de invoering van de vrachtwagenheffing het laatste duwtje heeft gegeven voor veel kleine transportondernemers. Dit moet een halt toegeroepen worden. De PVV wil dan ook dat alle kleinere transportondernemers die over maximaal vijf vrachtwagens beschikken, volgend jaar, in 2027, worden vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Deze transportbedrijven beschikken over 15% van alle vrachtwagens en maken amper tot geen gebruik van de terugsluisregeling, omdat de aanschaf van elektrische wagens ook met subsidie voor hen niet te betalen is. Ik zal dan ook in mijn tweede termijn hierover een motie indienen. Na 2027 zien we dan wel weer verder, aangezien ik ervan uitga dat dit kabinet er dan toch niet meer zit.

De heer **De Hoop** (PRO):
De heer Prickaertz kijkt uit naar het moment dat dit kabinet er niet meer zal zitten. Ik weet niet of dat de houding is die nodig is in dit debat. Dan even terug naar het vorige kabinet. Ik ben wel benieuwd of de heer Prickaertz weet welke minister de vrachtwagenheffing heeft ingevoerd.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik weet dat in het vorige kabinet de plannen zijn gesmeed voor het invoeren van de vrachtwagenheffing, maar ik weet ook dat mijn partij daarop tegen was.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat is vreemd, want de minister was Barry Madlener. In mijn herinnering was hij lid van de PVV. Ik vind het prima dat de heer Prickaertz zo kritisch is op de vrachtwagenheffing, maar had 'm dan zelf niet ingevoerd.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Even een kleine reactie: ik heb 'm niet ingevoerd. Dus, klaar.

De heer **Van Leijen** (D66):
De heer Prickaertz had het net over hoge prijzen aan de pomp. Dat is een zorg die D66 met de heer Prickaertz deelt. Ik vroeg me even af welke ideeën u heeft om er concreet wat aan te doen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is vrij simpel. We hebben al meerdere malen voorgesteld om de accijnzen op brandstof tijdelijk te verlagen, minimaal voor een jaar, om er daarmee voor te zorgen dat het tanken wel weer enigszins betaalbaar wordt. Maar nog veel belangrijker is het, denk ik, dat er een gelijk speelveld ontstaat tussen Nederland, België en Duitsland, qua de prijs voor brandstof.

De heer **Van Leijen** (D66):
Tijdelijk de accijnzen verlagen is eigenlijk wel een beetje het antwoord dat ik verwachtte. Maar stel je nou voor dat we dat vandaag doen. We verlagen de accijnzen. Stel dat Trump over een week of over een week of twee, op korte

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

termijn, Iran weer binnenvalt. Dan zien we de prijzen aan de pomp weer stijgen. Eén. Gaat uw partijleider dan weer een vreugdedansje doen, terwijl de rekening van Nederlanders gaat stijgen? En twee. Hoe gaat u dan werken aan een concrete oplossing? Want dan zitten mensen nog steeds bij dat gas. Elke keer dat er wat gebeurt in de wereld, gaat de prijs onwijs omhoog. Kunt u dan niet beter voor een duurzame, structurelere oplossing kiezen?

De **voorzitter**:
"Kan de heer Prickaertz niet zorgen voor …"

De heer **Prickaertz** (PVV):
Natuurlijk hebben we een probleem met de brandstofstijging door de oorlog in Iran. Daar ben ik het absoluut mee eens. Maar daarnaast, als je alles naast elkaar legt, is het grote probleem dat Nederland aan de absolute top zit. Ik geloof dat er maar één land is dat meer accijns hanteert op brandstof dan Nederland. Wij zien toch voornamelijk daar het probleem in. Daarom geef ik ook aan: tijdelijk.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Van Leijen** (D66):
U erkent dus dat de inval in Iran zorgt voor hogere brandstofprijzen. Ik ben benieuwd of we de heer Wilders, uw partijleider, dit keer geen vreugdedansje zien doen als die aanval plaatsvindt. Ten tweede: bent u het niet met mij eens dat de structurele oplossing een betaalbare elektrische auto is, door de socialleaseregeling, door de greentimerregeling, door te zorgen dat mensen echt alternatieven hebben? Olie en gas zijn toch gewoon dure hobby's geworden?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik ben heel blij met deze vraag van meneer Van Leijen, vooral wat betreft de greentimerregeling. Ik ben daar eens ingedoken. We hebben daar eerder al over gesproken in een commissiedebat. De greentimerregeling, met alle respect, gaat echt op geen enkele manier zoden aan de dijk zetten. We praten dan over tweedehands elektrische auto's, tussen de vijf en de acht jaar oud, die bedrijven zouden moeten aanschaffen en waarvoor de berijder, de zakelijke rijder van die auto, maar 14% bijtelling hoeft te betalen. Dat is dan de fantastische greentimerregeling. Ten eerste: bedrijven leasen meestal auto's. Dan weten ze namelijk elke maand waar ze aan toe zijn qua kosten. Auto's van tussen de vijf en de acht jaar oud, zeker elektrische auto's, kun je niet in een leaseproduct verpakken. Ten tweede: bedrijven gaan voor hun personeel geen auto's van tussen de vijf en de acht jaar oud aanschaffen. Ik denk dus dat dat, met alle respect, een kansloos plan is.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik wilde even terugkomen op de vrachtwagen- en de transportondernemers. Ik snap het punt ten aanzien van de kleine ondernemers. Is het dan niet veel

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

beter — dat is onze opvatting — om te kijken hoe zij kunnen meeprofiteren van en meegaan in die overstap, in plaats van ze simpelweg vrij te stellen?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is het hele probleem: daar is helemaal nooit over nagedacht. Bij de invoering van de vrachtwagenheffing is gewoon gesteld dat elke vrachtwagenondernemer die vrachtwagenheffing zal moeten betalen. Wat je nu ziet gebeuren, en daar heb ik in meerdere debatten aan gerefereerd, is dat de grote transportbedrijven — het is overigens maar 1% van de hele markt die 100 vrachtwagens of meer heeft — de bedrijven zijn die in de loop der jaren een buffer hebben opgebouwd en die in staat zijn om die investering te doen. Daarbij komt het feit dat zij ook die financiering kunnen halen. Waar hebben we het dan over? De investering voor een elektrische vrachtwagen ligt ongeveer drie keer zo hoog als die voor een normale dieselvrachtwagen. Volgens mij kun je via de terugsluisregeling maximaal een ton gesubsidieerd krijgen. Voor een kleine ondernemer is dat helemaal niet te doen, want dat betekent dat je bij de aanschaf van een elektrische vrachtwagen die bij wijze van spreken zes ton kost, een ton gefinancierd krijgt en dus nog vijf ton zelf moet opbrengen. Dat is gewoon niet te doen. Er is nooit nagedacht over een eventuele uitzonderingspositie voor de kleinere transportondernemer.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk dat die uitzonderingspositie niet nodig is, maar dat we er wel voor moeten zorgen dat de kleinere ondernemers mee kunnen komen, dus dat die kastjes, de totale leeftijden, op orde zijn en dat je ook kijkt naar gezamenlijke voorzieningen. Denk aan laadlocaties waar de kleinere ondernemers dan ook van kunnen meeprofiteren. Ik heb daar goed contact over met de sector en die ziet daar juist heel veel kansen in. Ik hoop dat de heer Prickaertz dit ziet, zodat we daar met elkaar op kunnen bijsturen, zodat zij daadwerkelijk geholpen kunnen worden via deze regeling.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Wat heeft een kleine transportondernemer aan een laadpaal op het moment dat hij niet in staat is om een nieuwe elektrische vrachtwagen te financieren?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Die vraag wil ik wel terugbeantwoorden. Wat ons betreft is het ook mogelijk om bijvoorbeeld te leasen. Je zou die ondernemers dus verschillende financiële constructies kunnen aanbieden om de overstap daadwerkelijk te maken. De regeling die daarvoor is — ik kom daar straks in mijn eigen inbreng op terug — is razend populair. Daar wordt vanuit de markt juist heel veel naar gevraagd. Ik denk dus dat er echt veel meer potentie is dan de heer Prickaertz hier doet voorkomen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat mag u stellen, maar het probleem is, zeg ik nogmaals, dat er een gigantisch prijsverschil zit tussen het leasen van een wagen van anderhalve à

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

twee ton en het leasen van een wagen van zes à zeven ton. Dat probleem blijft gewoon behouden.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Zoals ik al aangaf, zal ik daar in de tweede termijn een motie over indienen.

Voorzitter. Dan veiligheid. Veiligheid in het openbaar vervoer blijft een zorgenkindje. Het aantal meldingen van agressie en geweld loopt al jaren op. Als deze lijn doorzet, komen we dit jaar alleen al voor het spoor uit op meer dan 7.500 meldingen. Dat zijn, in vergelijking met vorig jaar, ongeveer 1.000 meldingen meer. Ondertussen wordt de agressie ook steeds ernstiger. Afgelopen maandag nog werd er in een bus op klaarlichte dag een vrouw aangerand door een dronken man. Op de lijn Zwolle-Emmen blijft de overlast maar doorgaan. Ook medewerkers van het ov zijn steeds vaker hun leven niet zeker.

Wat doet de overheid? Die staat erbij en kijkt ernaar. De NS heeft ongeveer 680 boa's, verdeeld over zo'n 400 stations en circa 5.000 treinritten per dag. Die mensen moeten de veiligheid bewaken, maar hebben beperkte bevoegdheden. Bij een staandehouding of aanhouding zijn zij volledig afhankelijk van de plaatselijke politie, die haar handen vol heeft aan tal van andere taken. De pakkans blijft te laag en overlastgevers weten er vaak mee weg te komen. Dat blijkt ook uit signalen van boa's zelf. Zaken worden te veel geseponeerd, waardoor structurele overlastgevers gewoon hun gang kunnen gaan. Wanneer wij vervolgens voorstellen doen om die stelselmatige overlastgevers een permanent landelijk vervoersverbod op te leggen, wordt dat door de staatssecretaris "disproportioneel" genoemd. Wat pas disproportioneel is, is dat iemand keer op keer personeel of reizigers bedreigt en mishandelt en vervolgens gewoon weer op de bus of de trein stapt. Mijn vraag is dus nogmaals: wanneer wordt er zo snel mogelijk werk gemaakt van permanente landelijke reisverboden? Ook pleit de PVV daarom voor de terugkeer van de spoorwegpolitie, en wel zo snel mogelijk, om te beginnen op de probleemtrajecten en het station. De enige manier om de golf van geweld op het spoor te beteugelen, is gewoonweg de politie terugbrengen op het spoor en dit tuig daadwerkelijk keihard aanpakken.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Heel even terugkomend op die vrachtwagens. Ik weet natuurlijk als geen ander wat de PVV vindt van de vrachtwagenheffing. Nu hoor ik de heer Prickaertz zeggen dat hij in de tweede termijn een motie gaat indienen. Ik vind dat eigenlijk wel een beetje een makkelijke route. Vervolgens kunnen we weer wapperen met elkaar dat de hele Kamer tegen is. Dan hebben we allemaal weer ruzie met elkaar en zijn we dus geen meter opgeschoten. Als de PVV het echt meent om die vrachtwagenheffing af te schaffen, gaat meneer Prickaertz, via u, voorzitter, dan een initiatiefwet maken om die Wet vrachtwagenheffing in te trekken?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat zou ook een mogelijkheid kunnen zijn. Het probleem is alleen dat wij niet van plan zijn om de hele vrachtwagenheffing in te trekken — het liefst wel. We hebben er in dit geval voor gekozen om het te doen voor een specifieke groep ondernemers. Dat zijn de ondernemers met één tot vijf wagens.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Naast deze problemen hebben we gemerkt dat we te maken hebben met een enorme regelzucht vanuit het ministerie van IenW. Juist deze minister zou beter moeten weten. Hij is nota bene de voormalig minister van EZ; iemand die het belang van ondernemers zou moeten begrijpen. Zo werd er toen met veel bombarie aangekondigd dat er 500 regels geschrapt zouden worden, waar vooralsnog bar weinig van terecht is gekomen.

Even iets anders. Neem de verzorgingsplaatsen langs onze snelwegen. Het ministerie heeft bedacht laadpunten, benzinepompen en de shop uit elkaar te trekken. Eén ondernemer mag straks niet meer alles aanbieden. De vraag is: wie bedenkt zoiets? Een ondernemer wil gewoon z'n werk doen. Ondernemers werken al decennialang op hun verzorgingsplaatsen en bieden verschillende diensten aan, maar het verdienmodel wordt hiermee afgepakt. Dit is niets meer dan ondernemertje pesten. Ook de sociale controle op die verzorgingsplaatsen zal aanzienlijk minder worden. Het is het creëren van problemen die er niet zijn.

Ook bij de regels die vanuit de EU komen, lijkt het ministerie er telkens weer een sport van te maken om weer een nationale kop te bedenken. Neem de import van bio-ethanol. Er worden weer extra administratieve lasten opgelegd, alleen voor Nederlandse ondernemers. Deze rekening komt uiteindelijk weer terecht bij de burger. Alsof brandstof op dit moment nog niet duur genoeg is. Of neem de Kaderrichtlijn Water, waardoor zelfs drinkwater niet zomaar in de zee geloosd mag worden. Ook hierbij kiest Nederland er elke keer weer voor om het zichzelf moeilijker te maken dan nodig is. Terwijl andere landen zich afvragen hoe ze hun industrie kunnen behouden, kiest dit kabinet daar duidelijk niet voor.

Afrondend, voorzitter. Geef de automobilist weer de ruimte op ons wegennet. Zorg dat onze wegen fatsoenlijker worden onderhouden en dat we hopelijk zo snel mogelijk weer 130 kilometer per uur kunnen rijden — het liefst 140. Verlaag brandstofaccijnzen en stop met het pesten van automobilisten met onzinnige regels, zoals de zero-emissiezones, waardoor grote delen van onze steden onbereikbaar worden. Laat de ondernemers die hier al tientallen jaren een verzorgingsplaats runnen gewoon hun werk doen. Stop met het stapelen van regels, waardoor onze industrie Nederland dreigt te verlaten. En, bovenal: zorg ervoor dat reizigers gewoon weer veilig het ov in kunnen stappen.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Bikkers, voor zijn eerste termijn namens de VVD.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Mobiliteit is voor de VVD niet alleen een manier om van A naar B te komen, maar een middel om onze welvaart te laten groeien, om afstanden te verkleinen en vrijheid te geven. Dat begon al in de oudheid, toen handelsroutes bepalend waren voor het ontstaan van nieuwe economieën. De Nederlandse economie is groot geworden doordat wij het vermogen hadden om steden, regio's en landen met elkaar te verbinden. Toen na de Tweede Wereldoorlog de auto's een opmars maakten, ging de ontwikkeling van ons wegennet snel. Dit zorgde voor nog meer vrijheid. De wederopbouw bestond niet alleen uit het herbouwen van huizen, maar ook de infrastructuur kreeg een enorme impuls. Wegen, viaducten, bruggen en spoorlijnen werden uit de grond gestampt. De Watersnoodramp van 1953 zorgde voor urgentie om de bescherming tegen het water te verbeteren.

Mijn collega Schutz zal na mijn bijdrage ingaan op spoor, scheepvaart en openbaar vervoer. Ik zal de andere onderdelen voor mijn rekening nemen.

Juist omdat er in de jaren vijftig, zestig en zeventig enorm is geïnvesteerd in nieuwe aanleg, staan we op dit moment voor een opgave die misschien wel bijna net zo groot is: behouden, onderhouden en verbeteren. Hoewel we vandaag de hele begroting van IenW bespreken, zal het zwaartepunt wat mij betreft bij die opgave liggen. Het kabinet heeft met de input van uw Kamer een voorstel neergelegd voor wat de minister "de grootste verbouwing van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds sinds de wederopbouw" noemt. Ik kan wel zeggen dat de minister en de staatssecretaris daar aardig in zijn geslaagd. Hoewel het voor een aantal bepaalde projecten pijn doet, is met de opgave van behouden, onderhouden en verbeteren in het achterhoofd een plan gemaakt dat kan rekenen op steun van de VVD.

Voorzitter. De VVD heeft in het traject van totstandkoming van dit plan drie belangrijke elementen meegegeven aan het kabinet: economie, woningbouw en weerbaarheid. Ik zal die drie elementen dan ook langslopen. Ik begin met de economie, want Nederland verdient zijn geld niet achter een bureau. Onze economie draait op mensen die naar hun werk gaan en op goederen die op tijd op hun bestemming komen, via onze wegen, spoorlijnen, binnenvaart, havens en luchthavens. Bereikbaarheid is daarmee geen luxe, maar een voorwaarde voor ons verdienvermogen en ons vestigingsklimaat.

Voorzitter. We moeten eerlijk zijn: niet alles kan tegelijk. Juist daarom is het belangrijk dat we de beschikbare middelen zo effectief mogelijk inzetten. Het afwegingskader helpt daarbij. Maar dat is geen doel op zich. Het gaat erom welke keuzes we ermee maken. De VVD ziet dat de economische betekenis van infrastructuur nadrukkelijk is meegewogen. Ik heb daarover nog wel een vraag aan de minister. Het lijkt erop dat het economische belang van de projecten voor vijftien punten meetelt in het afwegingskader en andere

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

elementen voor twintig punten. Hoe heeft de minister dit bepaald?

Voorzitter. Scherpe keuzes zijn onvermijdelijk, maar moeten wel uitlegbaar zijn, zeker als het gaat om projecten die belangrijk zijn voor de bereikbaarheid en die de economische ontwikkeling van de regio naar achteren schuiven. Ik denk hierbij aan de RandstadRail, het sluiscomplex Kornwerderzand en de bereikbaarheid van Ameland. Dan wil ik kunnen begrijpen waarom dat gebeurt en welke gevolgen dat heeft voor de economie en de bereikbaarheid van de regio.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik deel volledig met de heer Bikkers dat die belangrijke infrastructuur ook heel belangrijk is voor de economie en werkgelegenheid. Juist vanuit die achterban, de logistieke sector, de maritieme sector, hoor je heel grote zorgen, ook over de plannen die nu voorliggen. De keuzes die de minister en de staatssecretaris maken binnen het financiële kader zijn op zichzelf te begrijpen, maar het probleem is vooral het kader zelf en de krapte ervan. Hoe reflecteert de heer Bikkers daarop? Ziet hij toch nog mogelijkheden om meer financiën voor infrastructuur mogelijk te maken?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik hoor andere geluiden uit de sector. Ik hoor geluiden uit de sector die zeggen: eindelijk gaan we wat doen aan de Merwedebrug, de brug richting de haven van Rotterdam, of de brug bij Nijkerk. Dat doen we om ervoor te zorgen dat dat wat we hebben ook echt wordt verbeterd. Natuurlijk denken we ook na over nieuwe aanleg, maar first things first. Eerst ervoor zorgen dat we gaan met de banaan met beton en staal, zoals de minister dan altijd zegt, in plaats van met ducttape, en ervoor zorgen dat deze bruggen gewoon goed kunnen functioneren.

De heer **De Hoop** (PRO):
Natuurlijk, ik zie ook dat deze beide bewindspersonen gewoon hun best doen met het budget dat er is en dat er ook goede keuzes worden gemaakt. Ik ben deels kritisch, maar ik zie ook dat er een aantal hele belangrijke keuzes worden gemaakt, zoals de verschuiving naar onderhoud. Maar die financiële krapte is natuurlijk wel een fundamenteel probleem. Iets waar eerdere VVD-bewindspersonen wel voor openstonden maar nu niet, is toch betalen naar gebruik. Een meerderheid daarvoor hangt ook op de VVD. Is binnen de huidige krapte een gesprek daarover eventueel toch mogelijk met u erbij?

De heer **Bikkers** (VVD):
De heer De Hoop vraagt mij: is de VVD bereid om extra geld te genereren via bijvoorbeeld betalen naar gebruik? De minister heeft aangegeven om later dit jaar ... Ik had in mijn spreektekst een vraag aan de minister zitten, dus ik kan 'm dan mooi nu stellen. Wanneer komt hij met de plannen over externe financiering, externe bekostiging en dergelijke? Ik denk namelijk dat we daar geen heilige huisjes voor moeten hebben. We moeten kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat onze infrastructuur kan groeien, hoe daarmee onze

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

economie kan groeien en daarmee ook de woningbouw, en dat we met z'n allen echt door kunnen blijven rijden.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik vind dat goed om te horen. Ik vind namelijk dat je bij de alternatieve financiering naar alle mogelijkheden moet kijken en dat je niet nog een huisje moet bouwen dat niet afgebroken mag worden. Ik waardeer dus dat de heer Bikkers daar zo open over is. Ik zie juist ook in de logistieke sector heel veel mensen zeggen: we betalen de vrachtwagenheffing en we vinden dat zelfs ook nog deels redelijk, maar het is wel raar dat wij dat wel moeten en anderen niet. Daarom hoop ik dat het gesprek over betalen naar gebruik volgend jaar echt een plek kan krijgen, omdat die financieringsmogelijkheid misschien toch wel nodig is.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik zei al: ik wil hierin geen heilige huisjes. Ik wil wel een brede afweging kunnen maken van alle opties die er zijn. Dat is ook waarom we in het commissiedebat aan de minister gevraagd hebben: breng al die opties goed in kaart. Zorg ervoor dat we daar aan het eind van het jaar een goed debat over kunnen hebben. Dan kunnen we ook vooruitkijken en perspectief bieden aan de programma's en projecten die op dit moment misschien net onder de zaaglijn liggen, of projecten waarvan we zeggen dat die nu toch doorgang moeten vinden en waarbij we moeten kijken of we die op een andere manier toch kunnen financieren. Ik neem daarbij bijvoorbeeld de Blankenburgverbinding in gedachten, die er nooit was gekomen op het moment dat je daar geen €1,88 voor betaalt. Ik rijd er met plezier doorheen, kan ik u vertellen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik hoorde de heer Bikkers het belang van goede infra voor onze economie benadrukken. Dat delen wij, denk ik. Als ik naar het bedrijfsleven luister, VNO-NCW, het logistieke bedrijfsleven, ASML, dan hoor ik hen allemaal benadrukken: goed dat dit onderhoud nu gebeurt, maar we missen een investeringsplan voor de infra voor de toekomst. Heeft de heer Bikkers dat plan? Wat zijn die plannen dan?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik heb ook in eerdere debatten hierover gezegd: het is stap voor stap. We hebben nu gekeken welke middelen we hebben en hoe we ervoor gaan zorgen dat we die middelen op een zo goed mogelijke wijze inzetten. Daar ligt nu een plan voor. Wat mij betreft is dat een goed plan. Natuurlijk had ik liever meer gewild, maar het is even wat het is. Dan is de volgende stap: kijken naar de toekomst en perspectief bieden aan iedereen die dat nodig heeft. Ik kijk dan ook met veel verwachting naar het onderzoek dat de minister gaat doen naar externe financiering, externe bekostiging en andere

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

manieren van financiering, maar het is wel even afwachten voordat we daar verder een plan voor kunnen maken.

De heer **Van Leijen** (D66):
De heer Bikkers zegt: het is stap voor stap. Ik ben het met hem eens dat de eerste stap is om te zorgen dat de tekorten op onderhoud afgedekt worden, en ja, dat onderzoek naar alternatieve financiering kost tijd. Maar dan stip ik toch even Zuidasdok aan. Dat is namelijk een project dat boven de zaaglijn staat. Het is een van de drie mega-infrastructuurprojecten van het land en is ontzettend belangrijk voor de economische infrastructuur. Daar zit de economische kracht van Nederland voor een heel groot gedeelte. Maar daar ligt nog geen concreet plan. Er is financiering voor de Zuidtunnel, maar voor de Noordtunnel mis ik concrete plannen voor de alternatieve financiering. Is de heer Bikkers dat met mij eens?

De heer **Bikkers** (VVD):
Wanneer we naar Zuidasdok kijken, zien we dat het asfalt wordt aangelegd. Het enige is dat het niet direct onder de grond gaat. Dat is ook niet zo heel erg van belang voor de economie, maar vooral voor de woningbouw in de regio daar. We gaan elkaar zeker vinden waar het gaat om het belang van woningbouw. De vraag is alleen wel: hoeveel euro's steken we erin om een weg onder de grond te krijgen en daar de woningbouw te kunnen realiseren ten opzichte van andere projecten die we ook moeten doen?

De **voorzitter**:
Mevrouw Keijzer.

De heer **Van Leijen** (D66):
Nee.

De **voorzitter**:
Wij telden er drie, meneer Van Leijen, maar als u het kort doet: gaat uw gang.

De heer **Van Leijen** (D66):
Zuidasdok is natuurlijk juridisch urgent. Het risico daar is dat de aannemer wegloopt, waardoor de kosten enorm toenemen. Is de heer Bikkers het met mij eens dat we van de minister en staatssecretaris mogen verlangen dat er voor de kerst een concreet plan ligt?

De heer **Bikkers** (VVD):
Als de heer Van Leijen mij vraagt om een plan, gedekt met geld et cetera, zeg ik: dan moeten we wel kijken waar we het vandaan halen. Die euro's kunnen we niet zomaar uit onze binnenzak trekken. Als het gaat over een plan om perspectief te bieden richting de toekomst, kan de heer Van Leijen mij aan zijn zijde vinden.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Betalen naar gebruik, is dat het nieuwe woord voor rekeningrijden? Begrijp ik

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

nou goed van de VVD dat er, naast alle belastingen en accijnzen en weet ik veel wat er allemaal niet is waardoor mensen allang betalen naar gebruik, nu nog een nieuwe bovenop gaat komen?

De heer **Bikkers** (VVD):
Nee, voorzitter, mevrouw Keijzer ziet dat verkeerd. Wat ik gezegd heb, is dat we wat mij betreft geen heilige huisjes moeten bouwen waar het gaat om financiering van onze infrastructuur. Dat is één. Op het moment dat we het gaan hebben over betalen naar gebruik en dit een van de punten zou zijn die eruit komen, vraagt dat wat mij betreft ook een volledige herziening van de belasting rondom de auto — de wegenbelasting en al dat soort zaken — om ervoor te zorgen dat het uiteindelijk betaalbaar blijft voor iedereen die in de auto stapt.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Het is nogal wat, hè. Ik heb het even bij elkaar opgeteld: btw, bpm, mrb, provinciale opcenten, brandstofaccijns, btw over die brandstof, assurantiebelasting, inkomstenbelasting op bijtelling. Begrijp ik nu dat de VVD zegt: uiteindelijk mag het per saldo niet duurder worden, want anders is de rust in de portemonnee die beloofd is door de VVD nog verder van huis? Of dat dan een heilig huisje is of niet, zal de Nederlandse burger niet interesseren.

De heer **Bikkers** (VVD):
Mevrouw Keijzer loopt hier echt op de feiten vooruit. Wat mij betreft kijken we eerst naar waar het kabinet mee komt waar het gaat om de externe financiering en externe bekostiging. Op het moment dat dan blijkt dat betalen naar gebruik, in welke vorm dan ook, boven komt drijven als een mogelijkheid om te kunnen investeren in infrastructuur, vraagt dat wat mij betreft ook om een volledige herziening van alle belastingen rondom de auto.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Zo wordt de Nederlander weer een nieuwe belasting in gerommeld. Wordt het niet eens tijd dat wij rigoureus gaan snijden in de uitgaven? Ik zal direct een voorstel doen om een substantieel deel van de 1,5% NAVO-norm, die nu weg gerommeld is in al die verschillende begrotingen, eruit te halen. Dan bezuinig je uiteindelijk op de ambtelijke organisaties. Er kunnen echt wel flink wat taken weg om er eindelijk voor te zorgen dat we ook echt van A naar B kunnen komen in dit land, ook naar de nieuwe woningbouwlocaties.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik kijk uit naar dat voorstel.

De **voorzitter**:
Meneer Heutink, dit wordt uw 22ste interruptie.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het gaat ook wel ergens over, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ja, maar toch heel eventjes, want dat vinden uw collega's in het debat hierna ook. En dat staat gepland om 16.15 uur. Dus ik geef u nu nog gelegenheid voor een interruptie, maar daarna zou ik willen voorstellen dat u selectief omgaat met uw interventies, omdat er ook collega's zijn die ook nog willen interrumperen. Kort, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ga heel erg selectief om met mijn interventies, maar zolang ik allemaal domme dingen hoor van de zijde van de VVD, zult u mij hier toch echt nog wel vaker zien zo meteen.

De **voorzitter**:
Jawel, maar ik wijs u op het aantal interrupties en ik vind dat er een gelijk speelveld moet zijn.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik wil daar toch nog iets over zeggen. Wij behandelen hier gewoon een wet en daar staat geen beperking van het aantal interrupties op. We moeten ook niet de kant op van zo'n beperking. Ik hou mij netjes aan de drie interrupties en dat blijf ik ook doen vandaag.

De **voorzitter**:
Dan moet u toch het Reglement van Orde wat beter bestuderen, want het is aan de voorzitter of interrupties worden toegelaten. Ik geef u dus nu de ruimte, meneer Heutink, maar ik verzoek u daarna terughoudend te zijn in het debat. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik hoor de VVD net zeggen dat er geen heilige huisjes zijn als het gaat om de financiering. Maar een paar deuren verderop — nou, nu even niet, want er schijnt iets met Zelensky te zijn — wordt er onderhandeld over het Belastingplan. Dat is tot nu toe geen succes, mede omdat de VVD vasthoudt aan de strakke begrotingssystematiek: geen geld bij lenen vanwege die 3% EMU-norm. Nu is er een mogelijkheid dat we meer geld bij kunnen lenen om te voldoen aan die uitgaven voor Defensie, namelijk 1,5% die we kunnen relateren aan infrastructuur. Mijn vraag is: is dat ook zo'n heilig huisje dat niet van toepassing is, of zijn er dus toch stiekem heilige huisjes?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik heb het amendement van de heer Heutink goed bestudeerd. Wat de heer Heutink daarin doet, is eigenlijk de rekening doorschuiven naar de toekomst. Daar vindt hij de VVD niet aan zijn zijde.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dit is niet de rekening doorschuiven naar de toekomst, dit is investeren in de

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

toekomst! We hebben het hier over projecten die wel tien, vijftien jaar nodig hebben voordat ze überhaupt draaien, projecten die generaties na ons nog blijven bestaan. Mogen we daar geen geld voor lenen, om te investeren in de toekomst?

De heer **Bikkers** (VVD):
Als de heer Heutink goed begreep wat geld lenen betekent, dan zou hij ook weten dat je, op het moment dat je geld leent, over dat geld ook rente betaalt. Geld dat je niet aan andere dingen kan uitgeven. Dat betekent dat we daardoor minder flexibel zullen zijn in de toekomst, op het moment dat er grote dingen op ons afkomen. Dat is waar de VVD voor waakt en daarom moeten we echt voldoen aan die Europese norm om ervoor te zorgen dat we ook in de toekomst dingen kunnen blijven betalen en dat we flexibel kunnen blijven omgaan met onze begroting op het moment dat er grote dingen op ons afkomen.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog. Nee, mevrouw Keijzer, we gaan even verder.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik kreeg net geen antwoord op mijn vraag. Ik vroeg niet of hij het voorstel wilde bestuderen; ik vroeg of de VVD vindt dat we dus niet moeten gaan bezuinigen op de ambtelijke organisatie en op de zorg, zodat we de bruggen overeind kunnen houden. Ik vroeg wat hij daarvan vindt.

De **voorzitter**:
Of de heer Bikkers dat vindt.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ja, dat zeg ik.

De heer **Bikkers** (VVD):
De heer Bikkers vindt er zeker wat van dat we moeten gaan bezuinigen op onze ambtelijke organisatie. Dat heeft u vanuit het kabinet zelf gezien. Staatssecretaris Van der Burg is met niets anders bezig. Het is zijn dagelijkse taak om ervoor te zorgen dat we schrappen in de ambtelijke organisatie, om daarmee middelen op te kunnen halen om andere dingen te kunnen doen. Als mevrouw Keijzer zegt "dat moet nog meer, in plaats van 25.000 moeten er 50.000 mensen uit", dan is wel de vraag wat we dan niet meer gaan doen. Dat is één. En ten tweede ben ik heel benieuwd hoe mevrouw Keijzer daarnaar kijkt.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog. Mevrouw Keijzer.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Een punt van orde. Ik probeer het kort te houden. Ik krijg geen antwoord. Ik wacht netjes op de volgende keer en stel dan een korte vraag. Ik wilde nu

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

gewoon netjes zeggen: dank u wel voor dat inhoudelijke antwoord. Ik vind wel dat u mij daarvoor de ruimte moet geven. Dank u wel.

De **voorzitter**:
U heeft zichzelf zojuist een vierde interruptie toegekend. De heer Bikkers gaat over zijn antwoord op de vragen. Als u niet tevreden bent met het antwoord, dan mag dat. Dat is onderdeel van het debat. Maar ik heb hier ook gewoon de hygiëne in het debat te bewaken, mevrouw Keijzer. Ik weet niet of u vanavond ook deelneemt aan de begroting Koninkrijksrelaties. Er staat hier vanavond gewoon weer een groep Kamerleden klaar om een debat te voeren. Ik heb dat te bewaken en dat doe ik bij dezen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Het was geen vierde interruptie. Ik heb netjes gewacht op de volgende en dan mag je opnieuw interrumperen. Ik heb dat in één instantie gedaan en ik wilde daarna "dank u wel" zeggen. Dank u wel.

De **voorzitter**:
U formuleert hier zelf allemaal spelregels. We hebben hier afgesproken bij aanvang van het debat: interrupties in drieën, kort en bondig. Dat is hoe we het hebben gedaan. Wat betreft de antwoorden die worden gegeven: daar zal u met elkaar uit moeten komen. Meneer Bikkers, u vervolgt nu uw bijdrage.

De heer **Bikkers** (VVD):
In die tijd had ik al klaar kunnen zijn.

Voorzitter. Ik kom bij woningbouw, een tweede belangrijk element dat de VVD heeft meegegeven. Als voormalig wethouder in Vlaardingen, verantwoordelijk voor een gebiedsontwikkeling van meer dan 3.500 woningen, weet ik maar al te goed dat het ontsluiten van woningbouw essentieel is, anders loopt het volledig vast en komt het plan niet door de Raad van State. Dat is gewoon echt nodig. De VVD is dan ook blij dat dit kabinet investeert in de bereikbaarheid van nieuwe woningen. De WoMo-afspraken blijven intact en er wordt 355 miljoen vrijgemaakt voor de ontsluiting van de vier grote woningbouwgebieden die zonder budget aangewezen waren door het vorige kabinet. Ik denk dat we hiermee indirect een heleboel woningzoekenden blij maken. Uiteindelijk gaat het wel om de goede uitvoering. Daarom vraag ik de minister hoe hij ervoor zorgt dat de woningbouw en de bijbehorende infrastructuur daadwerkelijk ook gelijktijdig worden gerealiseerd en hoe hij voorkomt dat nieuwe woningen straks wel gebouwd zijn, maar de infrastructuur erachteraan komt.

Voorzitter. Daarbij hoort ook verkeersveiligheid. Ik vraag de minister specifiek in te gaan op de middelen die overblijven voor verkeersveiligheid. Hiermee pakken we een aantal rijks-N-wegen aan, maar er is ook geld gereserveerd voor de nieuwe impuls verkeersveiligheid. Hoe gaat de minister daaraan invulling geven? De inzet van flexflitspalen is positief geëvalueerd in 2026. We zouden groeien naar 125 flexflitsers. Hoe staat het daar nu mee? Is de minister van plan om met dit geld nog verdere uitbreiding te

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

bewerkstelligen?

Voorzitter. In dit kader kan ik natuurlijk niet om de favoriete hobby van de minister heen: het dwarszitten van de fatbike. Hoe vordert de minister hiermee? Lukt het om komend jaar de helmplicht in te voeren en wordt er voortvarend gewerkt aan een nieuwe voertuigcategorie?

Voorzitter. Een derde element dat de VVD nadrukkelijk bij het kabinet heeft neergelegd, is weerbaarheid. De afgelopen jaren hebben ons laten zien hoe belangrijk het is dat Nederland voorbereid is op onverwachte situaties. Het is goed om te lezen dat dit kabinet een post opneemt voor weerbaarheidsmaatregelen. Mijn vraag aan de minister is hoe de gesprekken met Defensie en andere departementen vorderen om te komen tot een infrastructuur die zowel militair transport als civiel verkeer en goederenvervoer ondersteunt. Daarmee versterken we onze weerbaarheid en benutten we de investeringen zo effectief mogelijk.

Voorzitter. Tot slot wil ik stilstaan bij de leefomgeving. De VVD vindt dat hierin belangen zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen. Milieubeleid moet bijdragen aan aantoonbare gezondheidswinst, maar mag niet onnodig ten koste gaan van economische ontwikkeling. Dat past ook bij de koers van het coalitieakkoord. Die afweging zien we terug bij alle dossiers rondom pfas en staalslakken, twee dossiers die bij elk debat over onze leefomgeving altijd weer centraal staan. Bij pfas is het belangrijk dat we werken aan een oplossing die daadwerkelijk gezondheidswinst oplevert. De inzet van Europese restricties is daarbij van belang, want pfas houdt niet op bij de grens. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij komend jaar hier resultaten in verwacht. Bij staalslakken kiest het kabinet voor een nationaal verbod, tenzij. Ik wil de staatssecretaris dan ook vragen hoe zij innovatie rondom deze stoffen wil aanjagen. Diverse landen gebruiken staalslakken op een relatief veilige manier. Nederland kan daarin wat de VVD betreft niet achterblijven. Welke innovaties ziet de staatssecretaris de komende tijd vliegen, zodat we staalslakken op een veilige manier kunnen toepassen als secundaire grondstof?

Voorzitter. Ik begon mijn bijdrage met de verbindingen die Nederland groot hebben gemaakt. Het is aan ons om die infrastructuur te behouden en te blijven investeren in economie, woningbouw en weerbaarheid. Dat vraagt om scherpe keuzes, maar ook om ambitie. Kan het kabinet aangeven hoe externe bekostiging en financiering daarbij kunnen helpen? Wanneer verwacht de minister zijn rapport hierover aan de Kamer te kunnen sturen?

De VVD wil een bereikbaar Nederland, waarin mensen hun werk kunnen doen, kunnen wonen en goed ontsloten bedrijven kunnen groeien.

Dank u wel, voorzitter.

De heer **De Hoop** (PRO):
De heer Bikkers begon net zelf over defensie. Ik denk wel dat dat een van de

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

mogelijkheden is om ook meer geld te investeren in onze mobiliteit, onze militaire mobiliteit en onze infrastructuur. We zien dat er bij deze begroting — ik doe het even uit mijn hoofd — 900 miljoen blijft liggen bij Defensie, die je ook zou kunnen inzetten voor infrastructuur. Vindt de heer Bikkers dat ook een gedachte waar we wat mee kunnen?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik zie niet dat er per se geld overblijft. Ik denk dat het belangrijk is om bij Defensie de goede keuzes te maken voor de weerbaarheid van Nederland. Als blijkt dat er vanuit Defensie middelen ingezet kunnen worden voor infrastructuur, dan juich ik dat van harte toe. Ik heb daarom ook aan de minister gevraagd hoe die gesprekken met Defensie nu vorderen.

De heer **De Hoop** (PRO):
Het verbaast me eigenlijk dat dat nu nog zo weinig gebeurt. We weten dat er NAVO-middelen beschikbaar komen. We weten dat er grote problemen zijn rondom de militaire mobiliteit. Er ligt een alarmerend rapport van de Rekenkamer. Ik zou zeggen: misschien is het toch goed om dat wat dichter bij elkaar te brengen en om te kijken hoe we dat met elkaar kunnen versterken. Deelt de heer Bikkers de analyse met mij dat dat nu misschien toch nog wat te weinig gebeurt?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik deel in ieder geval die oproep.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Zijn ze daarin bij Defensie toch niet wat te conservatief? Infrastructuur is essentieel, bijvoorbeeld om daar met tanks en andere voertuigen overheen te kunnen rijden. Er zijn hier moties aangenomen over het Staphorster bod. Als je ergens een grote investering doet, dan kun je het bijna als inpassingskosten beschouwen om ook iets voor infrastructuur te doen, want qua percentage past het binnen de categorie inpassingskosten. Vindt de heer Bikkers niet dat Defensie daar toch iets meer verantwoordelijkheid in zou moeten nemen en iets minder het balletje richting IenW zou moeten laten rollen?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik vind dit niet de plek om de begroting van Defensie leeg te knibbelen. Daar zou ik niet aan willen tornen. Ik doe wel de oproep richting de minister om dat gesprek aan te gaan en om daarover terug te koppelen op een manier waarop wij kunnen zien of de goede keuzes gemaakt worden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb nog een ander punt. De criteria die de heer Bikkers belangrijk vindt, heeft hij langsgelopen bij de prioritering. Ik denk dat we het er inderdaad over eens zijn dat de minister en de staatssecretaris samen een formidabele prestatie hebben verricht, ook in goede samenspraak met de Kamer, zowaar naar Deens voorbeeld van een folie. We zijn heel dichtbij. We zouden het noemen, dus bij dezen. Graag een reactie daarop. Ik miste nog wel een punt,

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

namelijk de cofinanciering. Dat is door de staatssecretaris en de minister aan de voorkant in de brieven nadrukkelijk genoemd als een criterium, maar ik kwam dat aan het eind niet zo tegen. Wat vindt de heer Bikkers daarvan?

De heer **Bikkers** (VVD):
Als de heer Grinwis bedoelt dat de cofinanciering vanuit bijvoorbeeld de regio's en de gemeentes niet heeft meegeteld, dan vind ik dat zorgelijk. Tegelijkertijd is het ook wel zo dat wij naar onze eigen begroting moeten kijken en moeten kijken waar wij de middelen zo goed mogelijk kunnen inzetten. Ik denk dat het echt stap één is om ervoor te zorgen dat wij de middelen zo goed mogelijk inzetten. Als er dan uiteindelijk ergens geld overblijft bij gemeentes, dan denk ik dat zij daar even rouwig om zullen zijn — ik ben zelf lokaal bestuurder geweest — maar daar daarna hele goede en mooie plannen mee kunnen maken.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Vindt de heer Bikkers niet dat … Ik ben in ieder geval benieuwd naar de reactie van de bewindspersonen op dit punt. Het zet wel aan het denken. De Randstadrail valt net onder de zaaglijn, maar bestaat voor de helft uit cofinanciering. De N35 staat op plek 34 en bestaat ook voor de helft uit cofinanciering. De sluis bij Kornwerderzand bestaat voor een groot deel uit cofinanciering vanuit de regio, maar ook vanuit ondernemers. Het zou toch wel zonde zijn als dat niet mee heeft gewogen en dat daardoor de plek op de lijst extra laag is geworden. Moeten we daar niet samen in optrekken?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik trek altijd graag op met de heer Grinwis. Ik zal straks nog iets zeggen over de forlig uit Denemarken. Ik denk dat het van belang is dat het kabinet in ieder geval in gesprek gaat met de regio's om te kijken wat we met die cofinanciering gaan doen. Laten we dat daar op de plank liggen of bieden wij ook perspectief richting de toekomst, zodat het niet alleen op de plank blijft liggen, maar het uiteindelijk ook in beweging komt voor Nederland?

Voorzitter. Dan kom ik op de forlig. Ik denk dat het goed is om naar Deens voorbeeld afspraken met elkaar te maken over de toekomst. Op het moment dat wij hier een plan hebben liggen voor een meerjarig Mobiliteitsfonds, dan vraag ik ook aan de Kamer om daar de komende jaren dat commitment aan te geven. Er gaan een heleboel dingen gebeuren de komende jaren. De MIRT-gesprekken gaan van start. Lobbyisten komen bij ons langs. Iedereen is daar gevoelig voor. Uiteindelijk komen er weer projecten naar voren waar we allemaal voor gaan strijden. Op het moment dat we hier onze handtekening onder zetten — ik ken de heer Grinwis als een politicus die trouw is aan zijn handtekening — dan vind ik ook dat we hier de komende jaren met elkaar achter moeten blijven staan en het kabinet moeten vragen om naar Deens voorbeeld bij ons terug te komen en met ons in gesprek te gaan op het moment dat er veranderingen aankomen.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik hoor de heer Bikkers zeggen dat hij milieu en duurzaamheid erg belangrijk vindt, mits het niet ten koste gaat van onze economische groei. Laat het nou zo zijn dat er op dit moment ik weet niet hoeveel regels en wetten en belastingen toegevoegd worden aan het bestaande verhaal, om het de economie juist zo moeilijk mogelijk te maken. Ik sla vooral aan op het feit dat de VVD ooit de partij voor de automobilisten was. Ik hoor meneer Bikkers hier zeggen: "Ik heb begrepen dat er een test gedaan is met mobiele flitscamera's. Die is succesvol. Hoe snel kunnen we dit uitbreiden?" Met alle respect, er is al maandenlang een discussie ...

De **voorzitter**:
Uw vraag?

De heer **Prickaertz** (PVV):
... bezig over de hoogte van de boetes, omdat die absurd is en in geen enkele verhouding staat tot bijvoorbeeld de hoogte van boetes op criminaliteit. Dan heb ik het over winkeldiefstal, zelfs mishandelingen en dergelijke. Hoe reflecteert meneer Bikkers hierop? Dit zijn voor mij namelijk totale tegenstrijdigheden.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dit zijn twee vragen ineen, dus ik ga proberen ze ook als twee vragen te beantwoorden. De heer Prickaertz begint erover dat de VVD natuur en milieu belangrijk vindt. Ik heb gezegd dat ik gezondheid belangrijk vind. Ik denk dat we elkaar daarin ook gaan vinden. Wel is het zoeken naar een balans tussen enerzijds gezondheid en anderzijds onze economie. Als de heer Prickaertz met een lijstje komt van regelgeving die we kunnen schrappen en als dat niet per se ten koste gaat van de gezondheid, maar wel ten goede komt aan de economie, ga ik graag met hem het gesprek aan. Volgens mij streven we dan namelijk hetzelfde na: onnodige regels schrappen om ervoor te zorgen dat we én gezond blijven én de economie vooruitgaat.

Dan de tweede vraag, over de flexflitsers. Ik zei al dat ik wethouder was in Vlaardingen. Ik heb daar uiteindelijk een flexflitser gekregen op een weg waarvan al jarenlang bekend was dat er ongelofelijk hard gereden werd. De weginrichting klopte. Toen daar op enig moment een meisje van 15 doodgereden werd, ben ik naar het OM gegaan en heb ik gezegd: nú moet daar een flitskast komen. Die is daar toen gekomen. Ik kan u verzekeren dat er een heleboel lokale wethouders mobiliteit zijn die dit elk jaar weer meemaken en graag willen dat er een flexflitser komt die ze op verschillende momenten op verschillende plekken kunnen neerzetten om dit soort gedrag tegen te gaan. Als ik de heer Prickaertz dan hoor over de hoogtes van de boetes en hem hoor zeggen "dan maar geen flexflitsers; dan maar niet handhaven", zijn dat de woorden van de heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ten eerste — laten we eerlijk zijn — is het natuurlijk vreselijk als zoiets gebeurt. Maar meneer Bikkers weet net zo goed als ik dat dit soort flexflitsers

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

negen van de tien keer op plaatsen staan waar je juist wat harder kan rijden dan is toegestaan. Het gaat namelijk om het opleveren van geld. Dat is ook algemeen bekend. Het gaat erom dat dit kabinet de gaten kan vullen met de opbrengsten uit de boetes, vooral de verkeersboetes. Natuurlijk is het vreselijk. Op het moment dat je te maken hebt met een weg waar kleine kinderen oversteken, moet je daar te allen tijde wat aan doen. Mijn eigen ervaring — ik hoor het van iedereen — is dat die flexflitsers op dit moment voornamelijk op dat soort punten staan. Ik kan er een noemen. Als je de Kiltunnel doorgaat richting Oud-Beijerland, staan er op dat traject regelmatig flexflitsers. Daar woont niemand; dat is polder.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dit kabinet zou dat misschien nog als motivatie kunnen kiezen. Ik geloof daar niet in, maar het zou kunnen, want dan vloeit het geld terug naar de staatskas. Maar al die wethouders die ik spreek in het land, die zeggen "ik zou zo graag in mijn gemeente een flexflitser willen hebben die ik op verschillende momenten op verschillende plekken kan neerzetten, om ervoor te zorgen dat het gedrag van deze weggebruikers ook echt verandert", hebben niks aan die euro's. Die gaan namelijk niet naar hen. Ze zouden het natuurlijk wel willen, want dan hebben ze dubbele winst: inkomsten en gedragsverandering. Maar de inkomsten gaan naar de staatskas en de lokale bestuurders zijn hier blij mee.

De **voorzitter**:
Afrondend, kort en bondig.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dit is een herhaling van zetten. Dat is nou precies wat ik bedoel. De gelden gaan naar de staatskas, dus de overheid wil er graag aan meewerken. Volgens mij was het juist de heer Bikkers die net aan de minister vroeg om meer flexflitsers in te gaan zetten. Dat doet hij omdat de overheid geld tekort komt en meer geld nodig heeft. Dat is toch heel erg simpel?

De heer **Bikkers** (VVD):
Nee, dat doe ik vanuit de wetenschap die ik heb vanuit mijn oud-wethouderschap en vanuit de gesprekken die ik heb met al die lokale bestuurders. Zij vragen om dit soort maatregelen, om gedragsverandering op de weg te bewerkstelligen en al hun wegen veiliger te maken.

De **voorzitter**:
U rondt af.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik was al afgerond, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Schutz, eveneens namens de VVD in eerste termijn.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Schutz** (VVD):
Voorzitter, dank u voor uw woorden voor het tragische ongeval in Spanje.

Tijdens het debat over spoorgoederenvervoer hebben we stilgestaan bij infra- en parkeerheffingen die de sector tot nadeel strekken ten opzichte van België en Duitsland. Collega's en ikzelf uitten daar ernstige zorgen bij. De sector werkt op een ongelijk speelveld en verliest terrein. In samenwerking met het ministerie heb ik naar aanleiding van een eerdere toezegging van de staatssecretaris inmiddels een aangepast amendement met dekking ingediend om in 2027 eenmalig 12 miljoen beschikbaar te stellen voor het opstellen van een maatregelenpakket om het gebruik van het spoorgoederenvervoer op korte termijn te bevorderen, als aanvulling op de uitvoeringsagenda. Het via een subsidie tijdelijk stimuleren, kan hiervan een onderdeel zijn, mits uit het in december 2026 voorziene onderzoek van het KiM volgt dat dit van meerwaarde is.

Ik geef graag het volgende mee. Bij de exponentiële tariefstijging van 1 januari 2023 zag IenW destijds aanleiding tijdelijk gedeeltelijk te subsidiëren, zoals de landen om ons heen dat nog steeds doen. ProRail en Havenbedrijf Rotterdam zien op pagina 18 van hun benchmarkonderzoeksrapport zeker correlatie, namelijk door een verdere reverse modal shift en port shift te duiden. In openbare bronnen zijn referenties naar prijselasticiteit voor de sector en deelsectoren te vinden. Een toename van kosten leidt tot uitval van het vervoervolume: gemiddeld proportioneel, voor wagenladingvervoer en intermodaal vervoer progressief. Ik verwacht dat dit, met nadere input van de sector alstublieft, in het KiM-onderzoek wordt meegenomen. Laten we het de sector gunnen dat die het einde van de uitvoeringsagenda mee kan maken en als serieuze modaliteit een alternatief kan zijn voor andere modaliteiten, juist bij groot wegonderhoud en de droogte, zoals deze zomer, maar ook voor militaire mobiliteit. We hebben hen keihard nodig.

Voorzitter. Het afgelopen jaar heb ik hinder op vaarwegen vaak geagendeerd. In het rondetafelgesprek hoorden we deelnemers concluderen dat netwerkregie op de hele corridor, het openhouden van alternatieve vaarwegen en het voorkómen van bovenmatige afwenteling op de regionale economie en omgeving nodig is. In de tussentijd is er duidelijkheid in prioritering gegeven over de volgorde van de enorme instandhouding. Hindermanagement is des te belangrijker geworden. Er zal namelijk veel overlast zijn. In het debat Maritiem zegde de minister de VVD toe de Kamer schriftelijk te informeren over het onderzoek dat hij zal doen naar hinderbeperkende maatregelen bij waterbouwprojecten en het eventueel opnemen hiervan in aanbestedingen. Die terugkoppeling reflecteert ook op eventueel benodigde herziening van beleid. In het begrotingsonderzoek zegde de minister de VVD toe het onderzoek naar hindermanagement bij waterwerken en de daaruit voortvloeiende verbeteringen als concrete doelstelling op te nemen in de memorie van toelichting van de volgende begroting en hindermanagement bij zowel het wegverkeer als het waterverkeer periodiek te evalueren en toe te voegen aan de SEA vanaf 2029.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Voorzitter. Ik ben de minister zéér erkentelijk voor deze toezeggingen. Dit ís een duidelijk antwoord op de zorgen van de multimodale transportsector, de maritieme maakindustrie en watersportondernemers. De tijd van hinder er een beetje naast managen of "hinder, wen er maar aan" is voorbij. Een behoorlijke integrale beleidsslag is onontkoombaar en graag smart. Deze beleidsslag zal periodiek worden geëvalueerd en leidt tot aanspreken bij onvoldoende resultaat. Het vraagt een integrale beleidsmatige analyse en bijstelling voor ons weg- en vaarwegbeheer en de cultuur op dit vlak, die niet meer vrijblijvend is. Dit is een winstpunt waar de VVD zich hard voor heeft gemaakt.

Ten slotte de belemmeringen anders dan in onderhoud. Ook in het dagelijks werk van overheidsdiensten en bedrijven is er soms overlast. We spraken eerder over de beperkte bemensing en handelingsruimte van de vaarwegbeheerders van Rijkswaterstaat en dreigende vaarwegafsluiting. Er komt een plan voor het gehele vaarwegnet en, alstublieft, voor alle gebruikers. ProRail heeft zijn KPI ten aanzien van door derden veroorzaakte incidenten al lang niet op orde, maar zelf kan ProRail er ook wat van. Recent bleek in de middag de bezetting van de verkeersbegeleiding op het spoor onder niveau, hetgeen leidde tot uitval van een deel van de dienstregeling. Dit door een afscheidsfeestje van een gewaardeerde collega in groten getale te bezoeken. Feestjes zijn leuk, als het werk het toelaat.

Het zit ook in doelmatigheid. De staatssecretaris maakt een slag op ov, maar ondertussen lezen we in het Dagblad van het Noorden dat de inschakeling van bussen bij vervangend vervoer bij incidenten door de NS een heus verdienmodel zou zijn, waarbij vele, wellicht te veel, bussen langdurig stilstaan en geld verdienen. Wat doet dat met de prijs van het treinkaartje, die weer 5% hoger wordt? Laat de betaalbaarheid een belangrijke factor zijn bij de toekomstige marktordening spoor. Des te interessanter is het om, in lijn met het regeerakkoord en het vierde spoorwegpakket, te analyseren hoe de inefficiënties uit het huidige spoor kunnen worden gehaald, dat je kunt zitten en dat de trein schoner kan. Graag een reactie van de staatssecretaris op deze drie dingen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Schutz. Dan is het woord aan de heer Goudzwaard voor zijn termijn namens JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Voorzitter. Het zijn barre tijden voor de infrastructuur van Nederland. Bij de begrotingsbehandeling begin dit jaar werd al veelvuldig gesproken over de instandhoudingsopgave die ons te wachten staat. Wat JA21 betreft moet IenW simpelweg een groter deel van de taart toebedeeld krijgen, of zoals de Friese lobby het ook wel zegt: de koek moat grutter. Eind augustus kwam de Volkskrant met een reconstructie van de grootste onderhoudsopgave ooit. De

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

kop boven het artikel luidde: "De toekomstvisie van Rijkswaterstaat hield overal rekening mee, behalve de levensduur van bruggen en sluizen." Minister, waarom greep Rijkswaterstaat volgens u niet tijdig in? De reactie van de geïnterviewde emeritus hoogleraar building engineering liet weinig aan de verbeelding over. Ik citeer: "Ze hebben het onder hun eigen ogen laten gebeuren." Dat is een pijnlijke en rake constatering. In de zes belangrijkste toekomstrapporten uit de periode 1992-2020 vallen de woorden "vervanging" en "onderhoud" namelijk amper en in vier van de zes rapporten komt het woord "bruggen" niet eens voor. Over hallucinant gesproken. Ik heb hierover een aantal vragen richting de minister. Hoe hebben onderhoud en vervanging zo lang onvoldoende aandacht kunnen krijgen? Waarom bereikte de waarschuwing de ambtelijke en politieke top niet of onvoldoende? Waarom kregen andere prioriteiten steeds voorrang? Ontbrak het binnen Rijkswaterstaat wellicht aan technische deskundigheid? Welke concrete tekortkomingen ziet de minister en, nog veel belangrijker: hoe gaat de minister deze verhelpen?

Voorzitter. Dan het afweegkader. Ik heb er al zo veel mensen over gehoord. Dat bepaalt de komende jaren in grote mate welke infraprojecten doorgaan. Tijdens het afgelopen wetgevingsoverleg verwees de minister er ook regelmatig naar. Voor JA21 staat voorop wat de commissie ook al meermaals in dat WGO aankaartte, namelijk: veiligheid en het voorkomen van sluitingen moeten prioriteit krijgen. Daarbij wil ik wel opmerken dat wij als oppositiepartijen volgens mij met de rug tegen de muur staan. Wil je extra asfalt en een betere spoorverbinding, of wil je inzetten op veiligheid, zodat ons een ramp als die met de Morandibrug in Genua in 2018 bespaard blijft? Ja, dan is zo'n keuze natuurlijk snel gemaakt. Wij hebben daarbij benadrukt dat levensduurverlengende maatregelen zo veel mogelijk moeten worden vermeden bij werken die in principe vervangen moeten worden. Daarbij refereer ik natuurlijk aan het financiële debacle aangaande de Haringvlietbrug.

Voorzitter. JA21 is tevreden met de hoge plaats van de Nedersaksenlijn en het knooppunt Meppel in het afweegkader. De domper is echter wel de Lelylijn. Hoewel het restje van 600 miljoen euro dit jaar niet wordt geplunderd, is er geen enkele vooruitgang. Wat wordt er wel uit de hoge hoed getoverd? U raadt het al: een adviescommissie. Dat is wat mij betreft een omslachtige manier om te zeggen dat de Lelylijn naast de vissticks in de vriezer belandt. De motivering voor het instellen van een adviescommissie is wat mij betreft tenenkrommend. Ik citeer: "De wereld is sinds de totstandkoming van dit deltaplan begin 2022 aanzienlijk veranderd. Daarom willen we op een andere manier naar die opgave kijken." Ik denk dat er hier op de kerstborrel van IenW nog smakelijk om gelachen gaat worden, zo van: hoe wij dit op papier hebben gekregen en ermee weg zijn gekomen, is ons nog steeds een raadsel.

Maar wat voor een select groepje mensen een dijenkletser is, is voor miljoenen inwoners van dit land de bevestiging dat de Randstad nu en later gewoon de lakens uitdeelt. De regio mag zich als een gladiator in de arena

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

tot het uiterste inspannen, maar de keizer in Den Haag steekt doodleuk de duim naar beneden. De staatssecretaris schrijft in de brief immers zelfs dat het kabinet niet aan de spaaropdracht gaat beginnen. Volgens mij hoef je dan verder weinig te onderzoeken, want het advies van de heer Knot was duidelijk: als je iets wilt aanschaffen, moet je ervoor sparen. Wat JA21 betreft moeten we hier ook gewoon voor gaan sparen. Zo niet: wees daar dan eerlijk over, in plaats van de schijn op te houden. Minister Sjoerdsma kondigde deze week bijvoorbeeld aan dat Nederland de komende tien jaar maximaal 500 miljoen dollar wil investeren in een internationaal fonds voor tropische bossen; ik noem maar iets. Ondertussen lukt het dit kabinet niet om een structurele spaarregeling voor de Lelylijn op te zetten. De prioriteiten van dit kabinet zijn mij dan wel helder.

Voorzitter. Nederland is het eerste land dat heeft ingezet op krimp van de luchtvaartsector. Waarom toch? 78% van de Nederlanders staat positief tegenover de luchtvaart. 66% van de Nederlanders maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van vliegvakanties vanuit Nederland als de vliegbelasting stijgt. Daarnaast vindt 71% dat vliegvakanties bereikbaar moeten blijven voor mensen met een bescheiden portemonnee. Volgens luchtvaartorganisatie IATA groeit de wereldwijde vraag naar luchtvaart richting 2050 met maar liefst 131%. Een vraag aan de minister: hoe zorgen wij ervoor dat Schiphol van deze enorme groei kan profiteren en dat Nederland zijn positie als internationale luchtvaarthub behoudt?

Tot slot, voorzitter. De Romeinse staatsman Cato de Oudere stond bekend om zijn vaste slotwoorden "Carthago delenda est", oftewel "Carthago moet verwoest worden". Waar het debat ook over ging, hij bleef zijn boodschap herhalen. Die vasthoudendheid inspireert mij, want ook in de hedendaagse politiek is die soms hard nodig. Daarom zal ik voortaan ieder debat waarin luchtvaart aan de orde komt, afsluiten met een soortgelijke boodschap.

Voorzitter. Voorts ben ik van mening dat Lelystad Airport open moet voor civiel en militair vliegverkeer.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Even over de Lelylijn. Ik hoor hier weer het woord "geplunderd", "de Lelylijnpot is geplunderd". Daar zat ongeveer 3,5 miljard in. Er is 15 miljard nodig. In de komende decennia zou dat nooit bij elkaar gebracht worden. Dat zou dus echt nog jaren duren. De heer Goudzwaard noemt het geplunderd, maar er is een Nedersaksenlijn voor teruggekomen en de aanpak van de N36 is ervoor teruggekomen. Daarin zaten oorspronkelijk de Kornwerderzandsluis en de flessenhals Meppel-Zwolle, die de heer Goudzwaard ook noemt. De keuze was als volgt. Als de Lelylijnpot behouden zou blijven, konden alle andere projecten niet doorgaan. Nu gingen vier van de vijf projecten door — de sluis moet ik nu even uitzonderen — waardoor de bereikbaarheid in Noord-Oost-Nederland en de veiligheid op het spoor gewoon veel beter zijn. Waarom steeds het woord "geplunderd" gebruiken, terwijl hier gewoon fantastische projecten die goed zijn voor Noord-Oost-Nederland voor terug zijn gekomen?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik ben het met mevrouw Van der Plas eens dat dat inderdaad hele belangrijke projecten zijn. Tegelijkertijd vind ik het ook heel erg belangrijk om te benoemen — dat heb ik net ook geprobeerd te doen — en aan te kaarten dat de Lelylijn enorm van belang is voor de landelijke gebieden, voor Noord-Nederland. Ik snap dat toendertijd die keuze is gemaakt, maar mijn partij is daar niet blij mee. Er had toen naar andere manieren van financiering gekeken moeten worden. Wat mij betreft had het potje voor de Lelylijn nooit gebruikt moeten worden voor andere projecten. Het doet er volgens mij niet toe welk project het was, want elk project waar het voor gebruikt was, hadden we betiteld als "goed project".

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Hoeveel petities van Noordoost-Nederland voor de Nedersaksenlijn hebben we wel niet gehad in de tijd dat ik in de Kamer zit? Iedereen zei: ja, nee, ja, gaan we doen, vinden wij ook, we gaan het vragen aan de minister. Niemand heeft in al die tijd concreet iets gedaan om die projecten doorgang te laten vinden, behalve BBB. Wij hebben die vier projecten geregeld. Ja, er moest geld voor gevonden worden. Er is uit deze Kamer geen één voorstel gekomen voor de Nedersaksenlijn, de N36, de N50 of de flessenhals Meppel-Zwolle. Iedereen stond bij de petities op dinsdag braaf te knikken, zo van: ja, vinden wij ook. BBB heeft dat geregeld. Ik heb moeite met het woord "geplunderd", dat ik toch gebruik, alsof er zomaar even gegraaid werd en het geld gewoon weg gestrooid is voor niks. Er zijn hele mooie projecten voor teruggekomen. Ik maak bezwaar tegen het woord "plunderen", boven op het feit dat niemand hier iets aan heeft gedaan, behalve wij.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Moet ik hier nou van dankbaarheid op mijn knieën neervallen dat dat potje is leeggetrokken, ofzo? Mis ik iets?

De **voorzitter**:
Ho, ho, ho, ho, ho, ho, ho. Tot slot, mevrouw Van der Plas. Zeg het maar.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Kennelijk raak ik wel een gevoelige snaar.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Nee.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Meneer Goudzwaard hoeft helemaal niet op zijn knieën neer te vallen. Dat is gewoon onzin. Ik wil hier gewoon markeren welke keuzes er toen zijn gemaakt. Een heleboel mensen zijn daar blij mee. Ik maak bezwaar tegen het woord "plunderen", omdat daarmee wordt geïmpliceerd dat we zomaar ergens een graai hebben gedaan en iets in eigen zak hebben gestoken, zonder daar iets voor terug te krijgen. Dat wilde ik zeggen.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Het is goed dat mevrouw Van der Plas de ruimte voelt om dit nogmaals ... Volgens mij heeft mevrouw Van der Plas dit ook weleens gedaan in een commissiedebat. Overigens is de dossierkennis ook niet helemaal op orde, want er wordt naarstig geprobeerd te framen dat de Friezen niet positief zijn tegenover de Lelylijn. Dat is niet waar. Het Fries Sociaal Planbureau heeft in 2022 een onderzoek laten doen. 25% van de Friezen stond negatief tegenover de Lelylijn. 75% was niet negatief, neutraal of heel erg positief. Volgens mij is de dossierkennis dus niet helemaal op orde. Er is toen een potje gebruikt voor andere projecten. Ik vind dat heel kwalijk en ik baal daar nog steeds van.

De **voorzitter**:
Dat leidt tot een persoonlijk feit.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja, want er wordt hier zomaar even gezegd dat ik mijn dossierkennis niet op orde heb, omdat er een rapport ligt van Fries Cultureel Planbureau.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Sociaal.

De **voorzitter**:
Kort, kort, kort, kort, kort, kort, kort.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Sociaal Planbureau, whatever. Wij praten met echte mensen. Wij praten met mensen in Friesland, die daar wonen, die ons benaderen, waar wij gesprekken mee hebben, die zich oprechte zorgen maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dat heeft niks met dossierkennis te maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dat heeft met mensenkennis te maken en met je verdiepen in wat er in een regio leeft.

De **voorzitter**:
Waarvan akte.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Voorzitter, ik hoop dat u mij toestaat een vraag te stellen aan de heer Goudzwaard in de tweede rijkstaal. Hoe tinkt de hear Goudzwaard dat we de koek grutter krije mei betrekking oant infra?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Mag ik in het Fries antwoorden voor één keer?

De **voorzitter**:
Ja, het is een officiële taal, dus volgens mij mag het.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Het is onze tweede rijkstaal. Tankewol, frou Boelsma, foar dizze fraach. Ik tink dat wy dêr mei syn allen echt even nei sjen moatte: hoe kin we dat foar elkoar krije? Ik tink dat wy foaral ek nei ús útjeften sjen moatte. Ik tink dat wy dêr foaral 'n hoop yn winne kinne, as it giet om ûntwikkelingsgearwurking of as it giet om migraasje. Sa kin ik noch wol 'n pear posten opneame. Ik tink dus dat wy't op die manier besykje moatte.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer De Hoop zich als tolk voor deze discussie komt opwerpen. Weer in het Nederlands dan maar. Mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Het laatste gezegde "Sizzen is neat, mar dwaan is in ding" vertaal ik met: als gezegd wordt dat de koek groter moet, dan verwacht ik in dit debat ook een voorstel om die koek groter te krijgen. Dat was mijn vraag.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik snap de opmerking van mijn collega zeker. Ik denk dat wij het dan werkelijk moeten gaan zoeken in kritisch kijken naar onze uitgaven voor klimaat, ontwikkelingssamenwerking, de NPO. Migratie heb ik net ook al genoemd. Alleen al het COA kost per jaar 4 miljard. Je zou toch zeggen dat als we de instroom naar beneden kunnen brengen, je toch ook zo'n bedrag dat op jaarbasis naar het COA gaat naar beneden zou moeten kunnen brengen. Ik denk echt dat we het daar moeten gaan zoeken. Ik hoop ook dat het CDA ertoe bereid is om daarin te bewegen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik denk dat het heel erg van belang is dat als er voorstellen komen, een meerderheid van de Kamer daarachter staat. Ik denk dat dat de inbreng zou kunnen zijn om tot een vergroting van de koek te komen.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja, foarsitter, dan kin ik it fansels ek net litte.

De **voorzitter**:
Nee, dat gaan we niet meer doen! Neeneenee.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik tocht: no giet it oan!

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Neenee, anders gaan we hier zelfs ook Papiamento spreken. Dat kunnen we allemaal niet meemaken. Gaat uw gang. Dan hoort u dit kabinet wel.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dan doen we een Friese borrel na dit debat, voorzitter.

De flessenhals bij Meppel. Ik kan mij herinneren dat de heer Goudzwaard en ik daar ook een aantal voorstellen voor gedaan hebben. Via een amendement van de ChristenUnie, het CDA en de Partij van de Arbeid en GroenLinks is daar twee jaar geleden ook al een keer 40 miljoen voor vrijgemaakt. Is de heer Goudzwaard het niet met mij eens dat wij Kamerbreed moeten kijken hoe wij nog de komende periode niet alleen van Meppel, maar bijvoorbeeld ook van de Afsluitdijk een succes kunnen maken?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dat onderschrijf ik natuurlijk helemaal. Ik ben het helemaal eens met de heer De Hoop. We weten allemaal dat de flessenhals bij Meppel een enorm kritiek punt is, maar dat geldt natuurlijk voor meer infraprojecten, ook in de landelijke gebieden. Ik neem die handreiking dus zeer zeker aan. Absoluut.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Het is jammer dat het door de interruptie van mevrouw Van der Plas van net en het antwoord van de heer Goudzwaard lijkt alsof we met elkaar aan verschillende eindjes trekken. Wat we natuurlijk allemaal delen, is dat we willen dat de infrastructuur doorgaat. De Nedersaksenlijn, de flessenhals en de N35 zijn nu geregeld. Ik denk dat dat een hele goede zaak is geweest, maar hoe zorgen we er nou voor dat er meer geld gaat naar al die andere noodzakelijke infrastructuur? Los van kijken naar migratie, waarover ik het met de heer Goudzwaard eens ben: wat zijn nou andere voorstellen? Wat zouden we hier met een meerderheid kunnen doen om dat voor elkaar te krijgen? We lopen immers vast.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik heb begrepen dat de minister hiernaar onderzoek gaat doen en daarover aan de Kamer zal terugkoppelen. Daar kijk ik heel erg naar uit. Ik ben heel benieuwd naar wat daar uit gaat komen, bijvoorbeeld met behulp van cofinanciering pensioenfondsen. Wellicht liggen er prachtige ideeën uit andere landen; dat had D66 volgens mij hier en daar geopperd. Zelf heb ik heel concreet aangegeven dat je natuurlijk het liefst zo veel mogelijk binnen je eigen cirkel van invloed wilt blijven en met collega-woordvoerders van andere partijen wilt bekijken of we niet aan wat knoppen kunnen draaien, als het gaat om uitgaven aan de NPO, klimaat, migratie, ontwikkelingssamenwerking. Dat zijn voor mij toch de belangrijkste punten. Ik kijk ook heel erg uit naar de adviezen van de minister.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Een van de redenen waarom wij niet verder komen, is dat wij met elkaar een MIRT-systematiek hebben afgesproken, waarin 75% van het totale budget op

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

de balans moet staan voordat je überhaupt kunt beginnen. We weten dat er voor de Lelylijn en al die andere zaken bij elkaar opgeteld voor miljarden op balansen staat, waarbij dan vaak een greep in de pot wordt gedaan. Zouden wij niet toe moeten naar een systeem waarbij je met elkaar vaststelt wat de grote infrastructurele werken zijn die we de komende 30 jaar nodig hebben, die infrastructurele werken vervolgens uit de MIRT-systematiek haalt en dan gewoon begint met de daadwerkelijke planvorming? Nu is er constant sprake van een soort pleister op de wonde van een soort van verkenning, omdat we daar niet aan willen tornen. Zo staat die modellenwerkelijkheid echt haaks op het realiseren van die nodige infrastructuur.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik herken heel erg wat mevrouw Keijzer hier aankaart. Ook de MIRT-systematiek — binnenkort hebben we er weer eentje — is mij soms een doorn in het oog, omdat er soms een wortel wordt voorgehouden waarvan je weet: volgens mij gaat die nooit gegrepen worden. De vraag is: zijn we nou op de goede weg met al de pijn, de moeite en de kosten die daarmee gepaard gaan? Wij staan zeker wel open voor de suggestie die u nu oppert.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Misschien komen we dan verder met elkaar. Laten we daar eens naar kijken, ook met bijvoorbeeld de heer De Hoop, die ook wel een aantal van die wensen heeft. Kunnen we een aantal infrastructurele werken met elkaar vaststellen waarvan we zeggen: dit gaat om heel veel geld, maar dit is wat Nederland in de toekomst gewoon nodig heeft en daar gaan we nu de verkenning starten? Kunnen we dat doen in plaats van dat we weer een P-verkenning of een F-verkenning hebben of weet ik veel wat we inmiddels allemaal bedenken om maar niet te tornen aan die modellenwerkelijkheid? Want we weten allemaal dat we dit móéten doen als we 20 miljoen mensen willen huisvesten.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dat lijkt mij een constructief voorstel en daar zou ik graag gebruik van willen maken.

De **voorzitter**:
De heer Köse en dan is het woord aan mevrouw Boelsma-Hoekstra voor haar termijn.

De heer **Köse** (D66):
Ik hoor JA21 en de heer Goudzwaard heel vaak zeggen "doe maar niks op luchtvaart", "laat 't zijn volle vaart gaan", "uitstoot maakt niet uit" en "de gezondheid van omwonenden maakt niet uit". Ik heb een concrete vraag over iets waar ik heel benieuwd naar ben: wat is één ding dat JA21 doet voor omwonenden wat misschien niet per se luchtvaartgezind is?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Eén ding voor omwonenden dat niet per se luchtvaartgezind is … Nou, wat JA21 heel erg belangrijk vindt — dat zult u volgens mij ook in al onze stukken vinden; we hebben dat ook in ons programma staan — is dat we zeker oog hebben voor de belangen van de omwonenden. Daarin is dus een Balanced Approach gevolgd. Wij zullen ons altijd hard blijven maken voor de mensen die dicht bij Schiphol of luchthavens wonen, zodat zij een goede nachtrust hebben, want dat is natuurlijk zeker iets wat speelt wanneer je vlak bij een luchthaven woont. Overigens zul je ook geluidshinder hebben wanneer je naast een treinstation woont. Ook daar zul je volgens mij je oor te luisteren moeten leggen bij de inwoners en moeten vragen hoe zij overlast ervaren.

De heer **Köse** (D66):
Er kan dus gewoon geen antwoord worden gegeven. Er kan niet één ding genoemd worden dat JA21 doet voor omwonenden. Het voorbeeld dat aangehaald wordt, is de Balanced Approachprocedure. Dat is een procedure vanuit Europa en is echt gericht op de luchtvaart, om ervoor te zorgen dat we de concurrentiebelangen van de luchtvaart niet beschadigen en dat hij niet te hard krimpt. Daar is die procedure voor. Ik hoor "rust in de nacht". Volgens mij is JA21 niet voor een nachtsluiting of een beperking daarop.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Zeker niet.

De heer **Köse** (D66):
Dan vind ik dat een beetje tegenstrijdig. Ik heb nog een ander ding, want hier komen we niet uit.

De **voorzitter**:
Heel kort.

De heer **Köse** (D66):
Ik noem bijvoorbeeld de hubfunctie. Meer dan een derde van de passagiers op Schiphol is een transferpassagier. Wat voegt dat toe aan de Nederlandse economie, behalve het broodje kaas wat ze kunnen kopen van KLM?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik heb al zo vaak gehoord dat wij als land niet profiteren van die transferpassagiers. Die transferpassagiers zorgen ervoor dat het voor KLM mogelijk blijft om een bizarre hoeveelheid aan buitenlandse bestemmingen aan te bieden, waarvoor je normaal bijvoorbeeld zou moeten verkassen naar een buurland. Mede dankzij die transferpassagiers kunnen KLM en Schiphol een enorm scala aan vluchten aanbieden naar verre bestemmingen waar wij graag gebruik van maken. Dat maakt ons ook bijzonder aantrekkelijk als land om je te vestigen als buitenlandse international. Ik denk dus dat we dat zeker moeten koesteren en ik vind het jammer dat de heer Köse probeert het verdienmodel van Schiphol op elke mogelijke manier onderuit te schoffelen.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Köse** (D66):
Weer geen woord over omwonenden. We geven prioriteit aan transferpassagiers, dus mensen die vanuit het buitenland komen, hier parkeren en weer doorgaan, en aan bedrijven, in dit geval KLM, hoor ik. Die krijgen prioriteit boven de omwonenden. Dat is wat ik de heer Goudzwaard hoor zeggen. Dat kan een mening zijn, maar dan zie ik wel dat JA21 dus niet staat voor de Nederlander, die ook last kan hebben van de luchtvaart.

Dan iets waar wij elkaar misschien wel op kunnen vinden, afrondend.

De **voorzitter**:
Nee, uw vraag, want u houdt hele inleidingen en dan komt u tot een nieuwe vraag. Zo werkt een interruptie niet.

De heer **Köse** (D66):
Zeker. Ik bouw het mooi op. Ik heb een vraag over SAF, over duurzame luchtvaartbrandstoffen. Kunnen we niet juist daarop samenwerken om met de sector te kijken hoe we, als we toch gaan vliegen, tot een betere manier van vliegen komen?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik werk behoorlijk intensief samen met D66 op het gebied van SAF. Wij gaan daar nota bene zelf een rondetafel over organiseren. SAF en het feit dat we dat binnen ons eigen land kunnen produceren, vindt JA21 heel belangrijk. Wij hebben niet de ambitie om boven een Europese doelstelling te gaan zitten.

Nog even een heel korte reflectie op het frame dat JA21 niets voor de omwonenden doet. Wat wordt er dan van mij verwacht? Dat ik met een doe-het-zelfisolatiepakketje langs omwonenden ga of zo? Dat is toch totale kolder? Wat wij doen, is verantwoordelijkheid nemen. Wanneer mensen overlast ervaren en die buiten de regels van bijvoorbeeld een milieueffectrapportage treedt, moet daarop gehandeld worden. Dan moeten wij ervoor zorgen dat die mensen gehoord worden en dat die overlast afneemt. Die verantwoordelijkheid heeft mijn partij altijd genomen.

De **voorzitter**:
Ik dank u wel. Het woord is aan mevrouw Boelsma-Hoekstra voor haar eerste termijn namens het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Voorzitter, geen stress, hoor; het gaat in de eerste rijkstaal, dus dat gaat goedkomen.

De mensen thuis en hier in de Kamer zullen het vast herkennen: eens in het jaar moet je auto voor de apk. Halverwege de dag word je vaak gebeld met de tussenstand: het valt mee, het valt tegen of het valt enorm tegen. Nieuwe

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

banden, een distributieriem: je kent het wel. De herprioritering van alle infrastructuur is ons apk-moment, en niet zomaar een apk-moment, maar ik noem het voor het gemak maar even "ons grote apk-moment".

Voorzitter. Ik wil alle mensen bedanken die aan deze herprioritering hebben gewerkt. Ook wil ik mijn dank ervoor uitspreken dat wij als Kamer de kans hebben gekregen om met moties accenten te leggen. Voor het CDA waren de accenten: veiligheid, de basis op orde, regionale mobiliteit, de vier woningbouwlocaties en koppelkansen, dus het zogenaamde dual use met Defensie. We zien dit terug, maar dat neemt niet weg dat er pijnlijke besluiten zijn gevallen. We kunnen met deze apk namelijk niet alles repareren wat te lang verwaarloosd is. Daar zijn namelijk meer geld, alternatieven, perspectief en creativiteit voor nodig. Voor de goede luisteraar zijn deze letters terug te vinden in de "grote apk".

Voorzitter. Ik wil beginnen met Alkmaar, Apeldoorn, Hengelo, Enschede en Helmond. Collega Hanneke Steen en ik hebben nooit begrepen waarom je deze steden aanwijst als grote woningbouwlocaties als er geen infragelden zijn. Gelukkig is het nu geregeld, dankzij de inzet van de Kamer, maar er zijn meer van deze situaties. Ontsluiting is cruciaal voor de ontwikkeling van al die straatjes en wijkjes erbij. Hoe gaat de minister dit samen met de minister van VRO regelen voor toekomstige ontwikkelingen?

In het notaoverleg MIRT — daar is net al even aan gerefereerd — wil ik terugkomen op de MIRT-systematiek. Hoe richten we de begroting zo in dat onze wegen, onze bruggen en ons spoor voor de lange termijn veilig zijn en er perspectief is voor nieuwe projecten? Op dit moment is namelijk onvoldoende duidelijk hoe we verdergaan. Neem bijvoorbeeld Kornwerderzand en de bereikbaarheid van Ameland. Er worden onderzoeken gedaan, maar het is niet duidelijk wat het tijdpad is. Voor Ameland is bijvoorbeeld een verhoging van het baggerplafond nodig en voor Kornwerderzand missen we de voorwaarden waaronder het project toch doorgang kan vinden. Kan de minister het tijdspad voor beide projecten schetsen in een brief? De heer Grinwis dient hier straks moties over in, waar ik ook van harte onder sta.

Voorzitter. De herprioritering is voor het CDA namelijk geen punt, maar een komma. De apk voor de auto is eigenlijk een startpunt. Na een telefoontje gaat de monteur pas echt aan de slag met je auto. Er moet weer perspectief komen voor bijvoorbeeld bovengenoemde projecten. We hebben bij de augustusbesluitvorming gezien dat er stappen zijn gezet. De lijst met nieuwe aanleg zou namelijk behoorlijk korter zijn zonder de eenmalige 1,5 miljard en vooral de 300 miljoen structureel, in totaal 3,6 miljard dus voor regionale mobiliteit en ontsluiting. Hierdoor zijn projecten van onder naar boven de streep verschoven, zoals de Nedersaksenlijn, de N50, de N35, het spoorpunt Meppel en ga zo maar door. Mede dankzij de inzet van mijn collega-Kamerleden zijn deze projecten onder de aandacht gebleven.

Ik ben blij dat onze inzet als CDA voor regionale mobiliteit bij de

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

augustusbesluitvorming een duw in de rug heeft gekregen. Ik ga ervan uit dat meerdere projecten van oranje of rood weer groen gaan kleuren in de komende jaren. Maar dat kan alleen als de minister zich hard gaat maken voor extra of alternatieve financiering of, zoals ik het al eerder heb genoemd: we moeten geld met geld gaan maken om zo investeringen in onze infra te kunnen doen. Ik blijf erop hameren dat de beste invalshoek voor dat geld de lijn uit de initiatiefnota van collega Inge van Dijk is, over investeringen met een toekomstig verdienvermogen, de gulden financieringsregel, maar ook over de voordelen die een baten-lastensystematiek zou hebben voor bijvoorbeeld de onderhouds- en vervangingsopgave. Een volledig baten-lastensysteem lijkt nu niet haalbaar, maar wil de minister in de toegezegde verkenning naar alternatieve financiering ook bezien welke mogelijkheden er zijn voor ruimte voor afschrijvingen over de gebruiksduur?

Voorzitter. Als we het over alternatieven hebben, gaat er in Zwartsluis iets moois gebeuren. De minister heeft toegezegd dat hier kan worden samengewerkt aan de Grote Kolksluis, maar er zijn wat haperingen in dit project. We merken dat Rijkswaterstaat niet helemaal in de goede stand staat. Wat gaat de minister eraan doen om dit weer vlot te trekken?

Voorzitter. Ik kom nog even terug op het creatieve idee dat ik heb genoemd bij het begrotingsonderzoek. Dit idee sluit aan bij de brief van de VNG die we onlangs hebben gekregen. De VNG riep op om samen met de regio's in kaart te brengen waar de bereikbaarheid onder druk staat, welke maatregelen op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet nodig zijn en hoe het Rijk hieraan bijdraagt. Dan denk ik direct aan de perspectiefpot in de tijd van minister Harbers. Bij de pauzering van veel projecten werd toen een fors bedrag vrijgemaakt voor mitigerende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen en de verkeersveiligheid te vergroten. Volgens mij zou zo'n pot op dit moment ook goed kunnen werken, maar dan voor de instandhoudingsopgave voor het onderliggende wegennet. Gemeenten en provincies kunnen zo cofinanciering lostrekken voor het achterliggende wegennet. Een vraag aan de minister is of de minister voor de voorjaarsbehandeling zou kunnen uitwerken hoe zo'n regionale perspectiefpost er zou kunnen uitzien.

Ik rond af, in het besef dat ik nog een dag kan vullen met alles wat leeft op het gebied van infra, spoor en vaarwegen. Ik had nog heel veel punten staan, maar ik zie dat mijn timer afloopt, dus dat wordt 'm niet meer. Maar voor nu: aan de slag met de reparatie van onze IenW-begroting! De rekening moet betaald worden, en over een tijdje weer een apk, want het werk begint nu pas.

Tot zover.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik zou toch nog met mevrouw Boelsma-Hoekstra van gedachten willen wisselen over de regionale bereikbaarheid. Enerzijds zie ik dat de staatssecretaris echt bewust op zoek is naar hoe je een aantal projecten nog

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

op gang kunt brengen met dat potje, dus dat is positief. Maar ik zie ook nog steeds best wat bezuinigingen in de boeken staan. Voor de BDU-gelden, maar ook voor het studenten-ov staan best nog flinke bezuinigingen in de boeken. Mijn zorg is dat we aan de ene kant wat extra's doen maar aan de andere kant niet die bezuinigingen weten te voorkomen. Wat voor problemen veroorzaken we daar dan weer mee? Hoe ziet mevrouw Boelsma-Hoekstra dat?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik denk dat het heel goed is dat we nu structureel geld hebben voor de regionale mobiliteit. Ik denk dat u terecht schetst dat een aantal punten nog niet opgelost zijn. Ik hoop dus — en verwacht dat ook in haar reactie te horen — dat de staatssecretaris een reflectie geeft op hoe zij daarnaar kijkt. Zonder dat geld, structureel 300 miljoen, stond dit er nu nog en was dat extra geld er niet.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik hoor mevrouw Boelsma-Hoekstra nu zeggen: structureel 300 miljoen. Maar pas in het laatste jaar van deze kabinetsperiode is het 300 miljoen. Ik vind dat dus toch iets te positief gekleurd ten opzichte van de werkelijkheid. Ondertussen loopt bijvoorbeeld de derving van het studenten-ov zo meteen, in 2027, alweer op naar 224 miljoen euro. Dat komt omdat het amendement van de heer Grinwis afloopt. Dat is nog niet gedekt. Dan ziet mevrouw Boelsma-Hoekstra toch ook dat er weer hele grote problemen voor ons staan, die nu nog niet opgelost worden door het kabinet?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik denk dat ook de heer De Hoop gezien heeft dat nog niet al het geld voor de regionale mobiliteit is ingevuld. Ik ben benieuwd of er een mogelijkheid is — dat zouden we kunnen vragen aan de staatssecretaris — om te kijken of je daar ook zulke dingen mee kunt oplossen. Ik beaam wat de heer De Hoop zegt, namelijk dat daar nog wel een hiaat zit, maar ik wil ook aangeven dat dat structurele geld door de inzet voor de regionale mobiliteit er anders niet was geweest. Dan was het probleem dus hetzelfde geweest, maar hadden we minder geld gehad. Daarom vraag ik ook bij iedereen door. U maakt zich terecht zorgen over dit probleem, maar dan verwacht ik eigenlijk ook dat er een dekking komt om dit probleem op te lossen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dan een concreet voorstel. Kunnen we het geld dat nu is blijven liggen van het Nederlandticket komend jaar, bijvoorbeeld in de Voorjaarsnota, niet inzetten om de korting op de BDU en misschien zelfs nog een deel van de SOV-gelden te dekken, zodat die klap in ieder geval volgend jaar nog iets minder groot is? Zou mevrouw Boelsma-Hoekstra daarvoor zijn?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Volgens mij wordt dat Nederlandticket nu geëvalueerd. Dan krijgen we zicht op hoe dat precies is gelopen en wat er over is, en dan beoordeel ik dat voorstel. Mocht dat geld over zijn en mocht u dat voorstel indienen, beoordeel ik op dat moment hoe we daarmee omgaan. Ik denk dat het wel goed is dat we dat even goed evalueren.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Boelsma-Hoekstra. Dan is het woord aan mevrouw Zwinkels, eveneens namens het CDA, voor haar eerste termijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met de weerbaarheid van onze luchtvaart. Recente incidenten op de Europese luchthavens laten zien hoe belangrijk een weerbare en veilige luchtvaart is. Vanaf 2028 wordt op de begroting 12 miljoen uitgetrokken voor de weerbaarheid van luchtbeveiliging, maar dit budget is vooral gericht op het weren van drones. Kan de minister toelichten in hoeverre met dit budget ook andere kwetsbaarheden aangepakt kunnen worden? Ik vraag dit ook omdat het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid, het NALV, dit jaar afloopt. Is het niet verstandig om dit voort te zetten en te verbreden tot een integrale aanpak met concrete maatregelen richting 2030? Is de minister bereid om hierover met de luchtvaartsector en de luchthavens in gesprek te gaan, om samen te bepalen wat er mogelijk en nodig is om de weerbaarheid en veiligheid van de luchtvaart te versterken en daarbij nadrukkelijk te bespreken welke financiële middelen daarvoor nodig zijn?

Dan kom ik bij de verduurzaming van de luchtvaart. Daar hebben we binnenkort een commissiedebat over, dus ik zal er één punt uitlichten. Tijdens corona werd er zakelijk veel minder gevlogen en bleek veel digitaal te kunnen. Toch lijkt het erop dat we inmiddels weer vaak het vliegtuig pakken. Ook wordt een treinreis naar een buitenlandse bestemming niet altijd aangeboden bij het boeken van een zakelijke reis, zelfs als dat een goed alternatief is. De Ranglijst Zakelijk Vliegen 2026 van Natuur & Milieu laat zien dat bedrijven die duidelijke doelen stellen en actief beleid voeren om vliegreizen te beperken hun uitstoot door zakelijk vliegen met gemiddeld meer dan een derde hebben teruggebracht. Voor twaalf grote bedrijven bedraagt de daling zelfs meer dan 50%. Dat zijn mooie resultaten. Het laat ook zien dat er met wat inspanning nog veel meer mogelijk is. Hoe gaan we werkgevers stimuleren en ondersteunen zonder onnodige administratieve lasten te veroorzaken, bijvoorbeeld met afspraken, sectorale reductiedoelen en vrijwillige convenanten? Welke opties ziet de minister?

Dan kom ik bij schone lucht. Het is goed nieuws dat Nederland op koers ligt om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen en dat de verwachte gezondheidswinst zelfs groter is dan eerder gedacht. We zien echter dat vanaf 2028 er geen geld meer rechtstreeks naar gemeenten gaat voor het Schone Lucht Akkoord, maar alleen nog via een meerjarige opdracht aan Rijkswaterstaat. Schone lucht is echter een gezamenlijke opgave. In 2030

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

moeten we voldoen aan de aangescherpte Europese norm voor luchtkwaliteit, maar op dit moment dreigen er in bepaalde gebieden overschrijdingen, met mogelijk gevolgen voor de woningbouw en de aanleg van infrastructuur. Ook de provincies vragen om een gezamenlijke aanpak die nodig is, waarbij overheden samenwerken en lokale maatregelen elkaar versterken. Is de staatssecretaris bereid om op een zo kort mogelijke termijn in overleg met gemeenten en provincies te gaan, om een gerichte nationale aanpak voor de luchtkwaliteit op te starten?

Dan kom ik tot slot bij een aantal subsidieregelingen. Vanaf dit jaar is er structureel een groot budget voor de zero-energie trucks, AanZET, en touringcars, de STour-regeling. Ik had het er net in een interruptiedebatje al even over. Wij krijgen signalen dat deze regelingen, met name AanZET, erg populair zijn onder bedrijven. Zou de minister willen toezeggen dat hij richting de Najaarsnota zal onderzoeken hoe wij deze beweging bij ondernemers nog meer kunnen ondersteunen? Is daar nog financiële ruimte voor, ook na beoordeling van de reeds ingediende aanvragen? Zouden we met elkaar kunnen nagaan of we een groter aandeel van de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing hiervoor kunnen aanwenden, bijvoorbeeld 50% in plaats van nu 35,7%?

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Omdat mevrouw Zwinkels bijna op het einde van haar betoog kwam, dacht ik: ik stel even een vraag over pfas, want daar gaat het nogal weinig over in dit debat. Wij maken ons hele grote zorgen. We zien dat het kabinet nu inzet op een Europees verbod, maar dat kan nog heel lang duren. Tegelijkertijd zien we wel bijvoorbeeld Denemarken extra maatregelen treffen, zoals een verbod op bepaalde pfas-bestrijdingsmiddelen, maar ook een verbod op producten met pfas. Mijn vraag aan het CDA is dus of het CDA wel wil kijken naar die nationale maatregelen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
We hebben het regelmatig over pfas hier, heel recentelijk nog in een commissiedebat. Daar heb ik inderdaad al laten weten dat wij groot voorstander zijn van een Europees verbod en dat wij altijd bereid zijn om te kijken naar nationale maatregelen hierop. Of het nu gaat over het aanscherpen van vergunningen, of dat het gaat om het stimuleren van innovaties om ervoor te zorgen dat ook echt andere toepassingen en alternatieven mogelijk worden. Dus ja, volmondig ja, daar willen wij zeker naar kijken.

Voorzitter. Ik zie in deze begroting dat het kabinet hier extra geld voor uittrekt, en dat is heel interessant, want ik had eerder een interruptiedebatje met mevrouw Zalinyan hierover. Je ziet juist dat hier een keuze wordt gemaakt, ten dienste van het verminderen van pfas. In het laatste commissiedebat heb ik ook een suggestie gedaan om bijvoorbeeld te kijken of we tot een fysiek kenniscentrum kunnen komen in Nederland, zodat we echt de kartrekker kunnen zijn in Europa als het gaat om pfas-vrije alternatieven.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Het is heel goed dat het CDA welwillend staat tegenover nationale maatregelen, maar tegelijkertijd zien we dat er gewoon nog niet genoeg gebeurt. We zien ook dat het heel veel gaat kosten, ook in het kader van de begroting, als we nu niets doen tegen pfas. In heel Europa worden de kosten in 2027 geraamd op 27 miljard als we nu niets doen en al die pfas moet worden opgeruimd, want die zorgt ook voor heel veel schade aan de gezondheid. Mijn vraag is dus: ziet het CDA met de Partij voor de Dieren kansen voor een pfas-taks zoals we die in Frankrik hebben gezien? Dan gaat dus de vervuiler betalen voor het saneren, maar ook voor de zorgkosten die pfas veroorzaakt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik vind het een interessante gedachte om daarnaar te kijken. Laten we dat ook meenemen in die verkenning. Maar het is natuurlijk al zo dat ons milieubeleid is gebaseerd op het principe dat de vervuiler betaalt. Er zijn ook ten aanzien van bijvoorbeeld bodemsanering altijd regelingen geweest waarin vervuilers bijdragen aan de bekostiging van het opruimen van die vervuiling. Ik zie ook dat er al heel veel ondernemers zijn die ervoor kiezen om installaties te realiseren naast hun fabriek, om ervoor te zorgen dat zo min mogelijk pfas vrijkomt. Al komt ondertussen vanuit Duitsland via onze rivieren alsnog heel veel pfas Nederland binnen, helaas. Ik vind wel dat we ten aanzien van ons drinkwater moeten kijken dat die bedrijven meebetalen richting de drinkwaterbedrijven en onze waterschappen, om ervoor te zorgen dat alle stappen die we kunnen zetten met elkaar, echt gezet worden. Of een pfas-taks dan dé oplossing gaat zijn, durf ik op dit moment nog niet te zeggen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Ik denk dat die wel heel hard nodig is, want Nederland is het op één na meest vervuilde land als het gaat om pfas-plekken. We hebben dus echt heel veel op te ruimen en de zorgkosten blijven alleen maar toenemen. Een pfas-taks is dus heel hard nodig. Ik ben in ieder geval blij dat het CDA met mij wil kijken naar een manier waarop we de vervuiler kunnen laten betalen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Heel kort nog, tot slot. Dat is inderdaad het geval. Ik wil daar best naar kijken, maar we hebben er natuurlijk ook met elkaar voor te zorgen dat we in Europa geharmoniseerd beleid hebben. Ik kan mij daarom voorstellen dat dingen als beprijzen net als een verbod ook echt onderwerpen zijn die we in Europa goed met andere lidstaten moeten bespreken.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik ken het CDA als een heel degelijke partij. Dat is een compliment.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja, daar ging ik wel van uit eigenlijk.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ja toch?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik hoop dat ik dan ook onder die definitie val. O, excuus voorzitter.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dat gaat dus ook over ...

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman was volgens mij aan het woord. Het enthousiasme is niet van de lucht. Ga uw gang.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Degelijkheid is trouwens ...

De **voorzitter**:
Ja, klaar nu.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Oké. Het punt. Er is nog steeds geen oplossing voor de eindberging van radioactief afval uit kerncentrales. Nu is het kabinet heel druk bezig met de bouw. Er is 13 miljard vrijgemaakt voor de bouw van centrales. Daarover verschillen we misschien van mening. Maar wat ik niet degelijk vind, is dat we eerst besluiten om dat te gaan doen en pas daarna gaan nadenken over de oplossing voor dat afval. Deelt het CDA dat dat geen degelijke manier is om een besluit te nemen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik ben zelf niet de woordvoerder kernenergie van het CDA en zit dus niet helemaal in deze details. Maar ik ben laatst wel met de commissie Klimaat en Groene Groei op pad geweest, op werkbezoek in Zeeland. We zijn in Borsele geweest, onder andere bij een bedrijf als COVRA, dat gespecialiseerd is in het opslaan van kernafval. Ik zie dat we op dat gebied heel veel kennis in huis hebben in Nederland, dat daar heel veel inspanningen op zijn, dat daar heel veel investeringen in worden gedaan en dat zij wel degelijk ook met ons meedenken over hoe je dat kunt doen, als je straks meer kernenergie wilt produceren met elkaar. Ik heb daar dus eigenlijk een heel ander beeld bij. Ik zeg niet dat het is opgelost, maar ik zie juist heel veel energie vanuit de sector om ervoor te zorgen dat dit wordt meegenomen in de ambitie om straks meer kerncentrales te kunnen openen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik verwijt het niet deze woordvoerder, maar er gebeurt wel iets opmerkelijks in dit debat. Dat is dat we denken dat als je geen woordvoerder kernenergie bent, dit niet je onderwerp is. Het mooie bij kernenergie is dat al heel lang

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

geleden gesplitst is wie er gaat over de veiligheid en wie er gaat over de energie. Dit ministerie, IenW, gaat over de veiligheid van het afval. Ik heb nu twee woordvoerders ondervraagd en die denken beiden dat COVRA de oplossing is voor het afval. Nee, dat is de tijdelijke berging en dat is niet de eindberging. Dit kabinet heeft voor het eerst de discussies over de bouw en de eindberging losgeknipt. Het heeft dus niks met COVRA te maken. Het gaat echt over de eindberging van het radioactief afval. Nogmaals de vraag: is dat een degelijke manier? Zelfs de vorige kabinetten verbonden die twee discussies namelijk wel degelijk aan elkaar.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik vind dit wel lastig, want eigenlijk krijg ik gewoon dezelfde vraag nadat ik echt mijn uiterste best heb gedaan om een inhoudelijk antwoord te geven op de vraag. Ik wil de vraag ook absoluut niet uit de weg gaan, dus ik heb zojuist geantwoord wat ik kan antwoorden. Ik sta hier juist omdat ik het ook belangrijk vind dat we het met elkaar op een integrale manier behandelen. Daarom is het juist ook heel goed geweest dat we bijvoorbeeld een thema als circulaire economie en afval hebben overgeheveld naar Klimaat en Groene Groei, zodat daar in de hele integraliteit wordt gesproken over dit soort vraagstukken van zowel opwekking als afval, bijvoorbeeld ten aanzien van kernenergie maar ook ten aanzien van heel veel andere onderwerpen, zoals grondstoffenzekerheid en alles wat daarvoor nodig is. Ik denk eigenlijk dat mevrouw Beckman zichzelf een beetje tegenspreekt door mij nu hier verder op te willen bevragen, terwijl ik vanuit mijn rol al mijn best heb gedaan om het antwoord te geven.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Maar het antwoord wordt niet gegeven. De vraag gaat namelijk over de eindberging van het radioactief afval. Daar wordt al 50 jaar over nagedacht, maar er is geen oplossing voor in Nederland. Zo wordt er bijvoorbeeld al 50 jaar naar zoutkoepels gekeken, bijvoorbeeld in Groningen, Friesland en Drenthe. Dat kan niet, vinden wij. Daar is ook een motie van ons op aangenomen. Maar nu zijn voor het eerst — het Rathenau Instituut is hier ook heel chagrijnig over — de discussies over de eindberging en over de bouw van centrales losgeknipt.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Mijn vraag blijft dezelfde. Kan het CDA zich uitlaten over hoe zij denkt dat het verder moet met de besluitvorming over de eindberging?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Nogmaals, ik zit niet in deze materie. Ik kan dus niet ingaan op deze vragen rondom eindberging. Ik heb zojuist uitgelegd wat ik zie gebeuren vanuit mijn

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

rol als voorzitter van KGG, waarin ik in die hoedanigheid mee ben geweest naar een werkbezoek en veel informatie vanuit de sector heb ontvangen hierover. Ik weet zeker dat wanneer we plannen maken rondom de opwekking van kernenergie, we natuurlijk ook nadenken over de berging van afval. Ik kijk uit naar het voorstel dat mevrouw Beckerman eventueel zelf in haar eigen inbreng zal doen. Dat zal ik dan altijd op zijn inhoud beoordelen.

De **voorzitter**:
Was u aan het einde van uw termijn?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik was inderdaad bijna op het einde gekomen van mijn inbreng.

De **voorzitter**:
U rondt af.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Maar ik zit nog hartstikke ruim in de tijd, voorzitter, zie ik hier.

De **voorzitter**:
Dat zegt natuurlijk helemaal niets. Dat hoeft niets te zeggen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dan ga ik er toch nog een ander punt bij halen. Ik had inderdaad een aantal subsidieregelingen. De eerste heb ik gehad. Die ging over AanZET. De tweede betreft schoon en emissieloos bouwen. Daarvan wil ik graag weten of de staatssecretaris mij kan toezeggen dat signalen en verbeteringen die in de praktijk worden meegegeven, ook daadwerkelijk kunnen worden verwerkt in de verdere uitvoering. Zo heb ik een voorstel gekregen om een meer gecombineerde aanvraag te kunnen doen bij een subsidie voor zero-emissiematerieel bij bijvoorbeeld een gebiedsontwikkeling.

Voorzitter. Mijn laatste punt is de derde regeling. Die mag uiteraard niet ontbreken. Dat is de nieuwe inruilregeling en social lease van tweedehands elektrische auto's, die in 2027 start. In lijn met onze eerder aangenomen motie is mijn vraag: is de staatssecretaris bereid om dit najaar de gesprekken met de leasesector te intensiveren, zodat het echt een succes wordt en mensen aan de gang kunnen met social lease?

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Zwinkels. Het woord is aan de heer Van Duijvenvoorde voor zijn eerste termijn namens Forum voor Democratie. Ga uw gang.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter. Infrastructuur: een terrein dat is toebedeeld aan de overheid en behoort tot haar kerntaken. A priori staan wij voor een bescheiden overheid die zich zo veel mogelijk terugtrekt uit het leven van de burgers. Gek genoeg

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

is dat steeds meer een unicum hier in de Kamer. Bijna alle ambtsgenoten kunnen namelijk niet wachten om weer nieuwe regels en wetten te bedenken om zo iedere komma van het leven te regisseren, totdat dat leven van geboorte tot graf een grote trajectcontrole is geworden.

Goed. Infrastructuur en Waterstaat is een terrein waarop ook wij een taak zien weggelegd voor de overheid. De viskraam rijdt naar het dorpsplein via de wegen. Je zoent gelukzalig je geliefde op het perron als ze uit de trein stapt of je bent ten dode toe bedroefd als je afscheid van haar neemt als ze op de trein stapt. Vervolgens open je bij thuiskomst een pakketje uit De Oost dat via havens en vliegvelden Nederland heeft bereikt. Al 2.000 jaar vragen filosofen zich af wie of wat de mens is. Wat is nou constituerend voor het mens-zijn? Niet een van al die grote denkers kwam op het enige logische antwoord: infrastructuur. Zonder infrastructuur zijn we allemaal verloren. Het leven en het bestaan vallen of staan bij de infrastructuur. Belasting betalen is nooit leuk, maar voor dit, voor iets wat zo belangrijk is, betalen wij graag belasting. Ik was in Paraguay. Daar zat ik in de auto met iemand die vol lof was over het feit dat hij geen belasting hoefde te betalen in Paraguay. Ondertussen reed ik mezelf een hernia door de gaten in de weg. We zijn dus blij met deze vorm van belasting. Het probleem is alleen dat er van de 500 miljard aan uitgaven maar 17 miljard naar IenW gaat. Blijkbaar heeft het kabinet meer interesse in andere prioriteiten dan in hetgeen volgens ons haar kerntaak is.

Voorzitter. Een nieuw kabinet betekent nieuwe kansen en een nieuwe minister. Er is een minister van de VVD, de zelfbenoemde partij voor de automobilist. Hij kwam met grote ambities binnen. Dit alles heeft eraan bijgedragen dat we toch wel de stiekeme hoop koesterden dat deze minister tijdens de onderhandelingen over de begroting het broodnodige extra geld in de wacht zou slepen. Hoop doet dromen, maar helaas — een zanger wiens naam ik momenteel niet durf te noemen, zong het al — zijn dromen bedrog. De VVD heeft dit ministerie sinds 2010 bijna onafgebroken geleid en ook deze nieuwe VVD-minister komt weer met veel en veel te weinig. Het centrale punt blijft dat alles wat de politiek wil doen alleen bestaat bij gratie van werkende wegen en treinsporen: de miljarden die naar Oekraïne gaan, al het geld dat verdiend wordt zodat bewindspersonen 500 miljoen euro aan bossen in Brazilië kunnen besteden en het beton dat momenteel naar Groningen wordt gebracht om daarmee onze gasvoorraad dicht te gooien. Zo bezien is het eigenlijk toch wel een slechte deal geweest voor onze commissie. Ik ben daarom toch wel benieuwd hoe de minister zelf op de begrotingsonderhandelingen reflecteert en of hij tevreden is met zijn behaalde resultaat en handelen.

Afijn, de budgetten zijn verdeeld en de Algemene Politieke en Financiële Beschouwingen zijn geweest. Vandaag zal ik me richten op het helaas veel te summiere budget voor IenW, waarbij we het hebben over prioriteren en het bijstellen van ambities. De minister stelde onlangs dat de gouden randjes van IenW-projecten af moesten. Zo las ik dat de minister heeft tegengehouden dat er een pijler bij de Merwedebrug zou worden verwijderd. Waarom zou die

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

worden verplaatst? Voor de scheepsveiligheid. Was er ooit een schip ook maar enigszins tegen die pijler aan geknald? Nee. Op deze manier besparen we 800 miljoen euro. Het is bevredigend dat er honderden miljoenen zijn bespaard door een volslagen onzinnige veiligheidsmaatregel niet door te voeren, maar juist dit goede nieuws maakt eigenlijk een veel dieper probleem duidelijk dat ik steeds weer zie terugkomen — ik en de andere nieuwe Kamerleden zitten bijna een jaar in de Kamer — bij het ministerie, de ambtenaren en eigenlijk alle betrokken organisaties, namelijk dat vermaledijde voorzorgsbeginsel. Op zich is het een heel nobel streven om te willen voorkomen dat er ongelukken gebeuren in plaats van de put pas te dempen nadat het kalf verdronken is. Het probleem is echter dat dit nogal uit de hand kan lopen. Als wij nu een uur met elkaar gaan vergaderen over de mogelijke risico's van hier door de elektrische deur naar buiten lopen, dan komen we met een waslijst. Wat nou als die niet opent door een technische fout en je tegen die deur aan loopt? Misschien verwond je jezelf dan wel, misschien breek je je neus of misschien breekt het glas, waardoor je jezelf snijdt. Het glas valt op de grond. Iemand kan over dat glas lopen, waardoor het glas zich vastzet in de zool van de schoen. Diegene gaat naar huis. De hond gaat met de schoen spelen en snijdt zijn tong open aan het glas dat hier uit de deur komt. Diegene moet met de hond naar de dierenarts en rijdt te hard et cetera, et cetera. Als wij zo gaan nadenken en alle risico's van tevoren al willen uitbannen, durven we geen deur meer neer te zetten, of is de deur die veilig genoeg is 400% duurder dan de elektrische deur die wij momenteel hebben en prima werkt. Dat is het gevaar van het voorzorgsbeginsel, wat steeds weer terugkomt.

Voorzitter. Waarom zijn we toch zo risicoavers geworden? We kunnen het leven nu eenmaal niet volledig beheersen. Voor de mens die gelooft in maakbaarheid, is dat onacceptabel. Als we ons altijd zo hadden beziggehouden met het beheersen van risico, dan hadden de gebroeders Wright nooit de eerste gemotoriseerde vlucht gemaakt, dan had niemand van ontdekkingsreiziger Vasco da Gama gehoord en dan was het Noorzeekanaal, waarover Thorbecke zei "het is een gewaagd werk, maar men moet het wagen", nooit aangelegd. De basis van een werkende beschaving is juist nieuwe dingen durven doen ondanks het risico en accepteren dat dat onderdeel is van het leven, dat we dat risico niet kunnen uitbannen en dat we dat zelfs niet willen, omdat ook wij, ook onze generatie, tot grote hoogten kan komen. Het is een pact. Een wereld die accepteert dat er risico is, bouwt de Notre-Dame. Een wereld die ieder risico wil uitbannen, bouwt niets meer. Voor een volk dat voor risico's zwicht, dooft het licht.

Voorzitter. Het is toch eigenlijk absurd dat überhaupt is overwogen om bijna 1 miljard euro extra kosten te besteden aan het verwijderen van één pijler, in naam van de veiligheid. Daarom wil ik de minister vragen of hij bereid is om, net zoals hij bij de Merwedebrug heeft gedaan, alle grote IenW-projecten structureel en zeer kritisch door te lichten op dit soort disproportionele veiligheids- en voorzorgsmaatregelen. Dat is dus niet hier en daar een goudrandje eraf, maar een fundamentele herziening van de manier waarop

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

we met risico en veiligheid omgaan. Is de minister bereid om vanuit dit onderzoek de Kamer hierover te informeren?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik verbaas mij toch over die risicogerichte benadering. Ik kan me nog deels vinden in die maakbaarheidsdiscussie, want het is allemaal niet maakbaar. Als het gaat om disproportionaliteit, wat is dan het alternatief voor Forum? Daar ben ik toch wel heel erg nieuwsgierig naar. Wat zou het dan moeten zijn? Anders ga je overal misschien wel onnodig in investeren. Die risicogerichte benadering zorgt misschien ook voor een stukje gerichtheid.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Zeker. Dat is een goed punt. Het gaat natuurlijk om de argumentatie. Een voorbeeld is de pijler. De minister is met een argumentatie gekomen: dit moeten we allemaal gaan doen en dat kost heel veel geld. Maar wat is nou eigenlijk het gevaar? Als we even niet doordraaien, zoals met de elektrische deur, maar we daadwerkelijk argumentatief met elkaar in gesprek gaan, is het percentage gevaar dat er is het dan waard deze kosten te maken? Als de conclusie daarvan is dat die kosten eigenlijk de spuigaten uitlopen, kun je alsnog gerichter investeren. Waar het nodig is om voorzorgsmaatregelen te nemen, doe je dat. Maar misschien is dit wel zo'n mantra geworden dat we die vragen niet meer stellen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dan is het eigenlijk heel anders. Dan is het namelijk zo dat Forum gewoon helemaal achter een risicobenadering staat, maar alleen vindt dat sommige risico's te zwaar worden gewogen. Als dat het geval is, ben ik benieuwd wat het voorstel van Forum is ten aanzien van het beschermen van onze leefomgeving.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik denk dat Forum, anders dan de meeste partijen, wel veel meer toegang wil verschaffen tot risico. Dat is ook het leven; soms kan het misgaan. Dat slaat ook op de trajectcontroles en alle boetes en zo. FVD wil mensen vrijlaten en daar hoort ook risico bij. Met betrekking tot de leefomgeving willen wij gewoon niet alles van tevoren al vastzetten en uit angst alles dekken. Zo komt er een deken van regels over de samenleving, waardoor wij, de minister incluis, helemaal niet meer kunnen handelen. Voor ons staat het handelen centraal, de werkende economie, de werkende samenleving. Als daarvoor meer risico nodig is, vinden wij dat de werkende samenleving het wint van de risicovermijding.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Oké, dus voor een deel meer risico toelaten. Dat kan. Wij willen als CDA ook zo min mogelijk regeldruk, maar dan is mijn vraag richting Forum nog steeds: op welke manier kan de bescherming van de leefomgeving … Kan er één

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

voorbeeld worden gegeven van hoe dat wel ingevuld zou kunnen worden, als Forum het tenminste wel belangrijk vindt?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik denk dat we hier steeds naar allemaal concrete punten gaan, maar volgens mij gaat het veel meer om de grondhouding van waaruit we opereren. Natuurlijk zullen we op momenten zeggen: dit risico is zo hoog, dat moeten we gewoon niet doen. Maar uiteindelijk gaat het om de grondhouding. Van waaruit vertrek je met het investeren? Wij denken dat we risico daarin veel meer moeten toelaten.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik was bij de vraag of de minister bereid is de Kamer hierover te informeren.

Dan nog de verzorgingsplaatsen langs onze snelwegen. Hier wordt het iets technischer, waar veel van de ambtsgenoten misschien wel blij mee zijn. Voordat ik Kamerlid was, wist ik niet dat die verzorgingsplaatsen zo genoemd werden. Het is toch wel een hele mooie term, een plaats waar je verzorgd wordt. Ik mis soms ook wel dat er dan iemand naar buiten kwam, de groene handschoen aandeed en voor je ging tanken. Maar ja, alles van waarde is weerloos, helaas. Die staan natuurlijk ook onder druk: de plekken om te tanken, de auto op te laden, een kop koffie te halen met een altijd tegenvallend broodje voor onderweg. De minister komt toch met een enigszins opmerkelijk plan. Tanken, laden en de winkel zullen in de toekomst afzonderlijk worden geveild, waardoor ondernemers, vaak in de vorm van familiebedrijven, enorm onder druk komen te staan en misschien wel kopje onder kunnen gaan. Beseft de minister dat hij met het nieuwe systeem het verdienmodel van ondernemers en familiebedrijven of verzorgingsplaatsen in gevaar brengt, waardoor zelfs hun voortbestaan kan worden bedreigd?

Dan nog de veilingen zelf. Dat is een systeem waarbij geïnteresseerden tegen elkaar moeten opbieden via een veiling ten gunste van de staatskas. In de memorie van toelichting staat dat "het bedrag dat is betaald na de veiling van een vergunning een extra uitgave is die zal moeten worden terugverdiend tijdens de looptijd van de vergunning". Oftewel, de automobilisten, waaronder de minister van autopartij VVD, zullen dit bedrag terugzien in een doorrekening aan de pomp, boven op de hoge brandstofprijs door accijnzen en belastingen, met de Staat als lachende derde.

In Frankrijk doen ze dit anders. Daar wordt niet alleen gekeken naar het hoogste veilingbod, maar juist naar wie de laagste prijs aan de automobilist kan doorrekenen. Daar staan de automobilisten wel centraal, in plaats van de vraag hoe de Staat zo veel mogelijk aan hen kan verdienen. Onder dit Franse systeem lagen de brandstofprijzen in 2025 daardoor gemiddeld €0,07 per liter lager dan daarvoor. Daarom vraag ik de minister waarom hij kiest voor een systeem waarin ondernemers tegen elkaar moeten opbieden ten gunste

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

van de Staat, met hogere brandstofprijzen als gevolg, in plaats van een systeem waarin de beste prijs en kwaliteit voor de automobilist centraal staan.

Voorzitter, tot slot. Ik zei het al in een eerder debat, en ik houd van alliteraties: het kabinet houdt zich bezig met luchtkastelen, terwijl de wereld van steen en staal op instorten staat. We zien wel hoe de minister zich inzet. We zien de beperkte ruimte die hij heeft om te handelen. We zien zelfs de urgentie bij het kabinet en in het land. En toch moet er echt meer gaan gebeuren. We hopen dat dit ook gaat gebeuren.

Dank u wel.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Complimenten aan collega Van Duijvenvoorde voor zijn prachtige verhaal.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Dank.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is natuurlijk wel om van te gruwen als het hele leven één grote trajectcontrole wordt; dat ben ik helemaal met hem eens. Mijn vraag is de volgende. De heer Van Duijvenvoorde heeft de risicobenadering gekritiseerd en gezegd dat het voorzorgsbeginsel veel te veel invloed heeft op allerlei dure keuzes die de overheid maakt op tal van terreinen. Maar is hij het strikt genomen eens met de herprioritering binnen de huidige kaders, die deze bewindspersonen aan ons hebben voorgelegd?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
We hebben natuurlijk het commissiedebat gehad waarin naar de input van ons als Kamer werd gevraagd op dit onderwerp. Ik denk dat we binnen de mogelijkheden die er zijn de nieuwe projecten even los moeten laten en we in ieder geval wat er is moeten verstevigen en bestendigen. Ik heb 'm niet genoemd, want ik ben 'm vergeten, maar ik hoop dat de Schipholtunnel daarmee ook aan bod komt. Ik denk dat dit noodzakelijk is nu. Maar ik denk wel dat je daarmee altijd achter de feiten aan blijft lopen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is wel een geruststelling voor de bewindspersonen dat collega Van Duijvenvoorde het in principe eens is met de gemaakte afwegingen, maar dat de beslisruimte waarbinnen dat is gebeurd, eigenlijk te krap is. Wat is de ambitie als het gaat om nieuwe projecten? Waar zou Forum zijn tanden graag in willen zetten wat we nu niet kunnen doen vanwege de beperkte financiële slagkracht en de misschien te zware risico- en voorzorgseisen? Wat zijn de projecten waar Forum echt voor zou willen gaan die nu nog niet binnen de huidige horizon van de begroting zitten?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Dat is een goede vraag. Ik heb me de afgelopen weken natuurlijk enorm

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

beziggehouden met wat er staat, met de Schipholtunnel en de Merwedebrug. Natuurlijk moeten we eerst gewoon alles gaan herstellen. Dat herstellen kan al veel goedkoper door de risico-obsessie los te laten, zoals met de Merwedebrug. Dus daar moeten we eerst naar kijken. Ik heb er niks mee te maken, want ik ben een Randstadjongen, maar ik zou de mensen die er wel heel veel mee bezig zijn, de totstandkoming van een Lelylijn van harte gunnen. Ik weet dat veel mensen het daarover hebben. Maar qua nieuwe projecten hebben we het er al eerder over gehad. Als we het echt allemaal loslaten en we al het geld van de wereld hebben, kunnen we een vliegveld op zee gaan bouwen en kunnen we nieuwe steden gaan bouwen. Parijs, Haussmann, heeft dat in 50 jaar gedaan. Nu ben je vijf jaar bezig als er een vleermuis in je dak zit. Wij denken dat als je gewoon de hele energie verandert, je veel sneller vooruit kan gaan als land en dat D66 ook veel meer de tien steden zou kunnen bouwen die D66 wil bouwen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Forum en de ChristenUnie zijn het weleens oneens, maar vandaag zijn we het eens. Ik zou inderdaad graag willen afsluiten met "een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst".

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik ben heel blij dat ChristenUnie en FVD het eens zijn!

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer El Abassi voor zijn eerste termijn namens DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter. Ik heb het vaak gedacht, maar eigenlijk nooit gezegd: ik vind dat je het best goed doet als voorzitter. En dat meen ik echt.

(Geroffel op bankjes)

De heer **El Abassi** (DENK):
Volgens mij voelen we dat hier in de zaal ook wel. Maar dat compliment wil ik toch even uitdelen. Het gaat helaas wel ten koste van mijn tijd, zie ik.

(Hilariteit)

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter. Met betrekking tot de bereikbaarheid van Nederland stelt het kabinet wat plannen voor: goede en veilige wegen, spoorlijnen en luchtvaart. De werkelijkheid is dat we miljarden, maar dan ook miljarden tekortkomen voor goede wegen, veilige wegen, onderhoud en infrastructuur.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Voorzitter. Naast goede en veilige wegen is het belangrijk dat mensen hun rit van A naar B kunnen betalen. Die vraag moet veel centraler staan. Mensen hebben namelijk niets aan goede en veilige wegen als ze de middelen niet hebben om hun vervoer te kunnen betalen. Ik maak me zorgen over die betaalbaarheid. Sinds de conflicten in het Midden-Oosten en de aanval op Iran raken mensen steeds gefrustreerder. Zoals we allemaal weten, zijn de benzineprijzen sindsdien geëxplodeerd en is dat niet alleen maar een explosie, want het gaat maar door. Mede hierdoor betalen alle automobilisten disproportioneel meer dan ze gewend zijn. En als ik de begroting bekijk, lijkt verandering ver te zoeken. De gewone auto voor de gewone Nederlander lijkt in de begroting niet eens te worden gemonitord en lijkt niet eens afzonderlijk meegenomen te worden als een mobiliteitsdoel. Kan de minister uitleggen waarom niet?

Voorzitter. Uit de begroting maak ik op dat er vooral wordt gefocust op elektrisch en duurzaam rijden. Daarin lees ik dat er sprake is van een leemte voor de mensen die, om wat voor reden dan ook, geen elektrische auto kunnen kopen. Sommige mensen blijven namelijk afhankelijk van een gewone brandstofauto, bijvoorbeeld voor hun werk. Dezelfde betaalbaarheidsvraag geldt ook bij zero-emissiezones en milieuzones. De toegankelijkheid van bepaalde delen van steden wordt beperkt voor mensen die geen geld hebben om een elektrische auto te kopen. Weet u welke mensen dat zijn? Het zijn wederom mensen met lage inkomens, mensen die een kleine portemonnee hebben of kleine ondernemers. Het zijn natuurlijk ook mensen die om hun moverende redenen een hekel hebben aan elektrische auto's. Ik heb daar ook een reden voor, maar die zal ik alleen geven als ik daarover geïnterrumpeerd word.

Voorzitter. Ook betaald parkeren is een probleem. Het is ooit in het leven geroepen om problemen op te lossen, maar tegenwoordig gebruiken gemeenten het steeds meer om hun kas te spekken.

De **voorzitter**:
U heeft een interruptie van de heer Schutz. Wat zou het zijn?

De heer **Schutz** (VVD):
Via de voorzitter zeg ik: voor de draad ermee, alstublieft!

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik heb zelf een elektrische auto, die ik overigens niet kwijtraak. Dat is een Renault Zoe, een bescheiden, wat goedkopere elektrische auto, mag ik inmiddels zeggen. Die haalt volgens mij net de 80 kilometer. Ik heb dus echt heel veel ellende gehad met die auto. Ik heb er ook een huurauto bij. Ik raak hem heel lastig kwijt. Ik kan vaak geen plek vinden waar ik met die auto kan tanken, of waar ik die kan opladen, moet ik eigenlijk zeggen. Oftewel, heel veel onzin en heel veel gerotzooi. Mij werd ooit meegegeven dat het een auto was waarin je betaalbaar kunt rijden, maar helaas is het tegenovergestelde waar. Ik kan me dus voorstellen dat heel veel mensen met soortgelijke

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

problemen kampen. Ik heb dat ook van heel veel mensen meegekregen. Ik kan me voorstellen dat die mensen zich doodergeren als het gaat om een elektrische auto.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ook betaald parkeren is een probleem. Het is ooit in het leven geroepen om problemen op te lossen, maar tegenwoordig veroorzaken gemeenten er steeds vaker problemen mee omdat ze er hun kas mee spekken. Daarvoor is betaald parkeren niet bedoeld. Het is bedoeld om onder andere de parkeerdruk te reguleren. Dat kun je alleen vaststellen als je een parkeerdrukmeting doet. Die wordt niet altijd gedaan door gemeenten, en dat is problematisch. De overheid moet namelijk bewijzen dat er onder andere sprake is van parkeerdruk. Dat kan niet zonder zo'n meting.

Voorzitter. In plaats van de benzineprijzen aan de pomp te blussen, blijft het kabinet de druk bij het benzinestation opvoeren. Nog altijd bestaat bijna twee derde van onze brandstof uit accijns, btw en heffingen. En dat terwijl er op dit moment een tijdelijke accijnsverlaging van kracht is en het onzeker is of het Belastingplan doorgaat. Daarnaast behoort Nederland ook nog altijd tot de landen met de hoogste brandstofbelastingen in de EU. Daar ben ik niet trots op. Ik wil wel dat Nederland Europees kampioen wordt of wereldkampioen — het mag om voetballen gaan of om iets anders — maar niet als het gaat om accijnzen, belastingen of tarieven met betrekking tot onze brandstof. Het gaat om ongeveer €1,30 belasting per liter, terwijl de prijzen richting de €3 per liter gaan. Waarom nemen we geen voorbeeld aan andere landen? Duitsland verlaagt de accijns per liter en ze willen een maximumprijs voor brandstofgebruik. België en Luxemburg hebben al een maximumprijs. Ook Spanje en Frankrijk behoren tot de landen die hun steun uitbreiden voor de mensen die het moeilijk hebben. Waar is Nederland mee bezig? Waarom treft Nederland geen maatregelen?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik werd helemaal enthousiast toen ik de spreker hoorde zeggen: we worden Europees kampioen of wereldkampioen voetbal. Kan de heer El Abassi ook ingaan op de vraag of we niet gewoon kampioen kunnen worden op het gebied van betaalbare elektrische mobiliteit? Ziet u op dat gebied geen mooie route voor zich?

De heer **El Abassi** (DENK):
Volgens mij is er geen land of bijna geen land in de wereld dat zoveel elektrische auto's heeft als Nederland. Daar ben ik ook trots op. Dat mag. Ik heb kritiek geuit als het gaat om mijn eigen auto. Maar goed, desalniettemin ben ik daar wel trots op. Ik heb er moeite mee dat degenen die het niet kunnen betalen, de mensen die niet aan een elektrische auto kunnen komen en die wel keihard een auto nodig hebben, op alle mogelijke manieren worden gedupeerd. Denk aan hoge brandstofprijzen en aan betaald parkeren

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

dat overal maar wordt ingevoerd. Dan heb ik het niet over betaald parkeren om de parkeerdruk te reguleren, want daar ben ik voor, maar over betaald parkeren om de staatskas te spekken. Die mensen hebben het enorm moeilijk. Namens die mensen wil ik hier het woord voeren.

De heer **Van Leijen** (D66):
De heer El Abassi en ik zijn het met elkaar eens. Heel veel Nederlanders kunnen zich geen betaalbare elektrische auto veroorloven. Daar heeft de heer El Abassi helemaal gelijk in. Tegelijkertijd denk ik: als we vast blijven zitten bij benzine … Olie en gas zijn zulke dure hobby's geworden. Straks valt Trump Iran weer binnen en gaan de gasprijs, de olieprijs en de prijs aan de pomp weer omhoog. Moeten we dan niet samen werken aan oplossingen om die betaalbare elektrische auto dichterbij te brengen door een social-leasingregeling, een greentimerregeling en een inruilregeling? Moeten we daarin niet alles doen en die kansen pakken? Dat is een structurele oplossing.

De heer **El Abassi** (DENK):
We zijn het er in ieder geval over eens dat Trump landen niet zomaar moet binnenvallen — althans, zo heb ik het begrepen — en dat daardoor de brandstofprijzen omhooggaan. Over het volgende zijn we het niet eens. Stel, we gaan uit van autogebruikers. Als we mensen met een elektrische auto vergelijken met degenen die brandstofauto's rijden, zien we twee verschillende doelgroepen. Een van beide zou in aanmerking moeten komen voor een subsidie.

Ik zie die groep vooral als de mensen met een brandstofauto, oftewel de mensen die een elektrische auto niet kunnen betalen. Onder dit kabinet zie ik dat juist de rijken, de mensen die wel een elektrische auto kunnen betalen, een subsidie krijgen. Ik weet dat er een aantal maatregelen worden genomen voor mensen met een kleinere portemonnee. Ik zou ze niet aanraden om eenzelfde soort auto te kopen als ik heb gedaan, maar ook die auto's zijn peperduur. De subsidies beginnen vanaf 12.000 op papier, maar kosten vaak veel meer. Mensen kunnen dat gewoon niet betalen. We weten allemaal dat subsidies voor elektrische auto's er zijn voor de achterban van met name mensen die op dit moment aanwezig zijn in het kabinet.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik heb laatst een motie ingediend, juist met het idee om het tegenovergestelde te doen. Je levert je auto in, als je dat wilt. Daardoor krijg je een bedrag beschikbaar om een deelauto te huren. Dat kan juist die mensen met de kleine portemonnee helpen. Mevrouw Zwinkels … O, ze zit nu even niet achter me; dit is toch echt de heer Jumelet. Mevrouw Zwinkels heeft zich keihard gemaakt voor social lease, om juist de mensen met een kleine portemonnee te helpen aan een elektrische auto. Dat is toch veel effectiever dan vast blijven houden aan olie en gas en elke keer te mopperen

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

als Amerika weer wat geks doet — daarover zijn we het namelijk eens — en de prijs weer omhooggaat?

De heer **El Abassi** (DENK):
Laat ik nu ook de hand reiken. Laat ik zelf een motie indienen, en mogelijk een amendement, waarin we de mensen echt helpen om mobiel te worden. Ik denk dat we daar het budget niet voor hebben. Althans, dat zal het antwoord zijn, denk ik. Het is altijd een politieke beslissing. Als de motie en het amendement, die ik straks echt kan indienen, ertoe leiden dat mensen met een kleine portemonnee makkelijk elektrisch vervoer kunnen krijgen, dus een eigen auto kunnen bemachtigen, dan heb ik het niet over een subsidie van een paar duizend euro voor een auto die een paar duizend euro kost. Dat is eigenlijk gewoon het inruilen van je auto voor het bedrag dat die waard is. Als we met echte maatregelen komen, sta ik daarvoor open. Ik heb die nog niet gezien, ook niet in amendementen vanuit de D66-hoek of van welke partij dan ook en ook niet in moties.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik ga weer verder. Waar is Nederland mee bezig? Waarom treft Nederland geen maatregelen waar mensen met lage inkomens iets aan kunnen hebben?

Voorzitter. Niet alleen autorijden, maar ook openbaar vervoer is niet betaalbaar en toegankelijk voor onze Nederlanders. Ook hierin zijn we kampioen, maar ook hierin zie ik ons liever niet als kampioen. Vooral voor mensen van wie de eigen naam aan het einde van de maand nog het enige is wat op de bankpas staat. Ook die mensen moeten zich moeiteloos kunnen voortbewegen voor werk, school, familie- of ziekenhuisbezoek, boodschappen, enzovoorts. Wat betreft het openbaar vervoer hebben wij geen al te best imago. Of mensen er nu wel of niet mee reizen: mensen vinden het te duur. Neem de trein. Tussen 2008 en 2024 was er een prijsstijging van 40%. In 2025 kwam daar 6,18% bij. In 2026 6,52%. De eindhalte is daarmee niet bereikt. Er is weer een stijging van 4,7% in 2027. Aangezien de treinreis van Utrecht naar Den Haag in 2027 niet goedkoper wordt, vraag ik de minister of hij kan uitleggen hoe zich dat verhoudt tot zijn aankondiging bij de begroting dat in datzelfde jaar mede gelet op het betaalbaarheidsonderzoek de eerste stappen zullen worden gezet naar een betaalbaar ov. Dat onderzoek bevestigt namelijk dat mensen met weinig geld met moeite het ov kunnen betalen. Daarnaast zijn onze ov-abonnementen duurder dan die in bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk of België. Kan de minister uitleggen hoe hij ervoor gaat zorgen dat het ov daadwerkelijk goedkoper wordt voor de mensen die dat nodig hebben?

Voorzitter, ten slotte. Afgelopen zomer hadden we een Nederlandticket. Komt daar bijvoorbeeld een definitieve versie van? Kunnen we daar een algemeen ticket van maken, zoals dat ook in Duitsland bestaat? Zo nee, waarom niet?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Voorzitter. Hierbij ga ik het houden. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ook binnen de tijd, zie ik.

De **voorzitter**:
Zeker! Netjes. Dank u. Het woord is aan de heer Stoffer voor zijn inbreng in eerste termijn namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Ik wil graag beginnen met een woord van waardering voor alle mannen en vrouwen die in weer en wind en met de bouwhelm op tot in de nachtelijke uren hun handen uit de mouwen steken voor onderhoud en vernieuwing van onze wegen en bruggen. Zonder hen zou Nederland stilstaan. Het is dan ook onbestaanbaar dat ze zo vaak lastiggevallen worden door weggebruikers. Van harte steun voor de gelanceerde campagne. Laat onze wegwerkers met rust!

Voorzitter. Nederland stoot hard zijn neus. Het is een politieke blamage dat het lintjesknippen jarenlang voorging op de instandhouding van bestaande wegen, bruggen en sluizen. De Merwedebrug en de Houtribdijk zijn dicht voor het vrachtverkeer, terwijl ze voor de logistiek zo belangrijk zijn. De noodzaak van investeren in instandhouding staat buiten kijf. De basis moet eerst op orde. Zolang de koek niet groter gemaakt wordt, moeten aanlegprojecten het bezuren; dat snap ik. De prioritering aan de hand van criteria maakt de keuzes in ieder geval goed navolgbaar. Wat ik dadelijk ook nog ga zeggen, voorzitter: ik wil de bewindslieden en hun ondersteuning complimenten maken voor de wijze waarop dat de afgelopen maanden is aangepakt. Grote waardering daarvoor.

We moeten wel constateren dat het een pijnlijke bedoening blijft. Hoevelaken, de A2 Deil-Vught, de A15 Papendrecht-Gorinchem: allemaal aanlegprojecten die nu opnieuw geparkeerd worden, terwijl ze fileleed besparen. Wat ik mis, is het langetermijnperspectief. Hoe gaan we weer investeren in de toekomst in plaats van dat we nu redden wat er te redden valt? Daarom heb ik enkele vragen.

Ongeveer de helft van het benodigde budget voor instandhouding tot 2040 wordt gedekt. Dat betekent dat we nog steeds een groot tekort hebben. In de praktijk betekent dat bijvoorbeeld dat de renovatie van de Vlaketunnel in Zeeland wordt uitgesteld, terwijl die voor de Zeeuwse eilanden een cruciale, maar ook heel kwetsbare schakel is. Is meer gewoon niet maakbaar, is mijn vraag. Of zit daar toch ergens een politieke keuze onder?

Hoe dan ook, de koek moet groter. Neem knooppunt Hoevelaken. Ik

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

benoemde dat zojuist ook al. De schop had daar allang de grond in gemoeten. Sterker nog, dat had al klaar moeten zijn. De minister geeft aan dat stikstof het obstakel is. Dan is mijn vraag toch: heeft het kabinet zo weinig vertrouwen in zijn stikstofbrief? Als minister Van Essen immers "eureka!" zou roepen, waar is dan het geld voor Hoevelaken? Ik noem ook het schrappen van het budget voor de sluisverbreding bij Kornwerderzand. Maritieme bedrijven rond het IJsselmeer hebben het nakijken en tot nu toe voor niets geïnvesteerd. Kansen voor meer vervoer over water worden gemist.

Een derde aderlating zit in het Deltaprogramma Zoetwater, terwijl de droogteproblematiek toeneemt. Mijn vraag is: hoe houdbaar is dat? Ik heb vernomen dat waterschappen zich heel grote zorgen maken over het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Eindelijk is de laatste 250 miljoen euro gereserveerd, maar door het niet-indexeren en het niet langer toepassen van kasschuiven moet er, zo begrijp ik, gesneden worden in de waterveiligheid. Hoe zit dat? Wij zouden graag opheldering hebben voordat we het wetgevingsoverleg Water hebben.

Voorzitter. Ik zou een tijd door kunnen gaan, maar dat doe ik met een paar andere onderwerpen. Om verder te investeren in instandhouding van de bereikbaarheid, economie, watervoorziening en waterveiligheid moet de koek groter. Ik geef even drie punten mee. Ik zou zeggen: benut de onderuitputting op de Defensiebegroting om infraprojecten en militaire corridors voor te financieren. Want we willen niet dat als we straks tanks hebben, ze in de file staan of door de brug zakken, of dat raketten af- en aangevoerd moeten worden door de smalle straten van Staphorst.

Als er niet snel zicht komt op serieuze financiering van de Lelylijn — het zou natuurlijk mooi zijn als die er komt — dan zouden we er ook over na kunnen denken om die gereserveerde 600 miljoen euro niet jarenlang ongebruikt op de plank te laten liggen, maar te investeren in startklare projecten.

Het derde wat ik zou willen benoemen, is: kijk naar alternatieve financieringsvormen waarmee infra-uitgaven uitgesmeerd kunnen worden over de levensduur van het object en investeringen naar voren gehaald kunnen worden. Opmerkelijk genoeg zei de minister in juni dat dat onderzoek gaande was, maar nu schrijft hij dat het onderzoeksplan eind van het jaar naar de Kamer komt. Mijn vraag is: hoe zit dat? Wanneer krijgen we het en waardoor is het — dat is mijn gevoel — toch wat vertraagd? Graag een reactie op die punten.

Voorzitter. Provincies en gemeenten lopen ook aan tegen exploderende instandhoudingskosten. Die stijgen sneller dan het budget in het provincie- en het gemeentefonds. Mijn vraag is: willen de bewindslieden dit meenemen in het ibo-onderzoek?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik heb een vraag over die alternatieve financiering, want naar aanleiding van

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

de interruptie met mevrouw Keijzer kan de indruk zijn ontstaan dat de VVD voor rekeningrijden zou zijn. Dat is wat anders dan ik bedoeld heb te zeggen. Daarbij ging het namelijk over betalen naar gebruik. Daarbij gaat het bijvoorbeeld gaat over tolheffing en het betalen naar gebruik wat we al doen aan de pomp. Ik zou de SGP willen bevragen over dat laatste. De elektrische auto betaalt nu niet naar gebruik aan de pomp. Wat de VVD betreft zouden we moeten kijken naar een volledige herziening van de motorrijtuigenbelasting om hen op die manier ook te belasten.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **Bikkers** (VVD):
Kan ik de SGP daar aan mijn zijde vinden?

De heer **Stoffer** (SGP):
Waar we op uitkomen is dan natuurlijk de vraag, maar dat we daar met elkaar naar moeten kijken, lijkt mij zo klaar als een klontje, ook gezien alle ontwikkelingen die wat dat betreft spelen. Dat kan niet anders. Anders doe je aan struisvogelpolitiek. Laten we dus met elkaar goed kijken naar waar we op uitkomen. Aan het eind maken we een weging van waar we zitten.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik denk dat het goed is dat de VVD in dit debat vandaag de deur op een kier heeft gezet voor betalen naar gebruik en mogelijk dan misschien rekeningrijden. Ik hoor de woordvoerder van de SGP, de heer Stoffer, ook spreken over Defensiegelden en de onderuitputting daarvoor. Ik denk ook dat het goed is om daarnaar te kijken voor militaire mobiliteit. Is de heer Stoffer bereid om daar morgen samen in op te trekken?

De heer **Stoffer** (SGP):
Als u met dat optrekken vraagt of ik iets wil steunen, bijvoorbeeld een motie of een amendement, dan moet ik dat natuurlijk eerst zien. Maar de intentie is er zeker, anders had ik dat zojuist ook niet benoemd. Ik kijk dus graag met de heer De Hoop naar de inhoud en als we die met elkaar delen, dan trek ik graag samen op.

De heer **Schutz** (VVD):
Een vraag aan de heer Stoffer. Ik hoor hem net spreken over het schuiven met gelden met betrekking tot de waterschappen. Ik heb die zorgen ook gehoord van waterschappen. Hij stelde net een vraag aan de minister. Ik ben benieuwd naar wat de heer Stoffer vindt dat er eigenlijk zou moeten gebeuren, even los van het antwoord op de vraag dat nog gaat komen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Eén. Wensdenken kan altijd heel makkelijk, dus dat is, denk ik, dan gewoon: betalen. Aan de andere kant hebben we met elkaar nu een krap budget en een grote opgave. Dus ik zou graag zien dat de minister er in eerste instantie even goed naar kijkt en overlegt met de waterschappen om zo te komen tot

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

iets wat redelijk passend is. Het gaat ons in eerste instantie om de waterveiligheid. We hebben in de prioritering ook gezegd dat waterveiligheid van groot belang is, maar het klinkt wel heel makkelijk als ik nu ga roepen: er moet meer geld bij. Dan kan ik ook wel roepen: laten we knooppunt Hoevelaken maar gaan doen. Dat ligt ook best zwaar op de maag. Er is nu een goede aanpak gekozen voor hoe we alles opzetten en ergens loop je dan misschien tegen wat rafelranden aan. Toen ik het opnoemde, zag ik de minister ook even knikken. Volgens mij is het van belang om even de rust te bewaren, het punt te adresseren, de minister de kans te geven om hier met de waterschappen naar te kijken en hier voor het wetgevingsoverleg Water op terug te komen. Ik denk dat we hier in een land als Nederland best uit moeten kunnen komen met elkaar.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik zal de woorden van de heer Stoffer als volgt samenvatten: we kijken hoe financiering en uitvoering samen te brengen zijn vanuit het Rijk en de waterschappen om de doelen voor 2050 te halen. Als ik het zo mag samenvatten, ben ik het roerend met hem eens. Ik heb diezelfde behoefte.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik denk dat de heer Schutz en ik elkaar heel goed verstaan.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dan verkeersveiligheid. Wij staan voor het beschermen van het leven, ook in het verkeer. Ik waardeer de extra investeringen in veilige N-wegen en de 60 miljoen voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid, waar we als SGP al langer op aandringen. We kunnen namelijk niet accepteren dat het aantal dodelijke verkeersongevallen in de afgelopen jaren is toegenomen. Als de investeringsimpuls van de afgelopen jaren doorgezet wordt, is die 60 miljoen euro echter snel op. Wat ons betreft moet het dus een komma zijn en geen punt. In het voorjaar nam de Kamer een SGP-motie aan waarin verzocht werd om een integrale aanpak voor verkeersveiligheid, inclusief de financiële paragraaf, vóór de begrotingsbehandeling. Mijn vraag is: waar blijft die aanpak?

De SGP heeft ook moeite met de bezuiniging op de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en andere verkeersveiligheidsorganisaties, want er is juist meer in plaats van minder werk te doen. Daarom heb ik, samen met het CDA en de ChristenUnie, een amendement ingediend om hun kracht en expertise beter te benutten voor de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Voorzitter. Dan nog twee zaken. Goed dat de bewindslieden werk maken van kostenbesparingen bij bouwprojecten. Met meer expertise binnen Rijkswaterstaat zelf en benutting van praktijkkennis zou een wereld gewonnen zijn. De regelschrapambitie zie ik graag terug in het hele IenW-

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

domein. Ik heb nog een heleboel tekst, maar weinig tijd, dus mijn vraag is de volgende. Als je dit allemaal bij elkaar pakt — anders licht ik het wel toe in een interruptie — hoe gaan de bewindslieden er dan voor zorgen dat bedrijven kunnen investeren in echte verduurzaming?

Voorzitter, tot slot. In verschillende Europese landen krijgen humanitaire transporten naar bijvoorbeeld Oekraïne vrijstelling van tolheffing. Mijn vraag is: wil de minister deze belangeloze inzet ook hier vrijstellen van vrachtwagenheffing? Wegwerkers verdienen namelijk waardering, maar deze vrijwilligers ook.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
De VVD-fractie is nooit te beroerd om te helpen.

De heer **Bikkers** (VVD):
Zou u dat vorige punt nog eens willen toelichten?

De heer **Stoffer** (SGP):
Kijk, dat helpt mij wel! We zien dat de regeldruk op het gebied van industrie, glastuinbouw en andere sectoren nogal is toegenomen. Wij zijn wat geschrokken van de inventarisatie bij het bedrijfsleven. Ik heb het idee dat we hier heel veel zouden kunnen besparen zonder dat we allerlei milieurisico's nemen. Ik zou heel graag zien dat de bewindslieden samen met het bedrijfsleven kijken of we op dit punt kunnen investeren in echte verduurzaming. Dat is wat ik eigenlijk nog had willen zeggen. Heel veel dank aan de heer Bikkers dat hij mij een beetje heeft geholpen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Stoffer. Het woord is aan mevrouw Teunissen, voor haar eerste termijn namens de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Een veilig klimaat, een sterke natuur en een gezonde leefomgeving zijn letterlijk van levensbelang en geen luxe. Juist die natuurlijke basis van het leven staat op het spel, niet door natuurverschijnselen, maar door verkeerde politieke keuzes. We hebben vrijwel onafgebroken vijftien jaar wanbeleid van de fossiele VVD gezien op IenW. Vroemvroempolitiek van de hoogste orde: nieuwe autowegen en megalomane asfaltprojecten, terwijl het onderhoud van onze wegen, bruggen en sporen gigantisch verpieterde. Het openbaar vervoer is minder bereikbaar en onbetaalbaar geworden. De vervuilende industrie is niet aan banden gelegd, maar beloond; kijk naar Tata Steel. Het giftige pfas zit inmiddels overal: op talloze producten, in ons voedsel, in ons water en in onze borstvoeding. Het tast ons immuunsysteem aan en het verhoogt de kans op bepaalde vormen van kanker. De Europese Commissie schat dat de zorgkosten van pfas in Europa oplopen tot 27 miljard euro per jaar in 2040 als we niets doen. We kunnen het ons dus letterlijk niet veroorloven om niets te

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

doen.

De staat van de natuur is uiterst bedroevend. De lucht die we inademen in Nederland is over het algemeen ongezond. Wat een armoede! Van een nieuwe IenW-minister zou je nu eindelijk flinke stappen verwachten om onze gezondheid en onze leefomgeving te beschermen en op orde te krijgen. Maar de minister zet het vroemvroembeleid gewoon door. Midden in de klimaatcrisis wil het kabinet zelfs een nieuw vliegveld openen, Lelystad Airport. Schiphol mag straks misschien nog lekker doorgroeien. Grote vliegvelden opereren al jaren illegaal, zonder natuurvergunning. Dat wordt alleen maar aangemoedigd.

Voorzitter. Allereerst de aanpak van de grootste vervuilers. Tata Steel is illustratief: een bewezen onbetrouwbaar Indiaas bedrijf dat mensen al jaren ziek maakt en de wet overtreedt. Onlangs is het nog op de vingers getikt door de Reclame Code Commissie omdat ze mensen misleiden en niet kunnen aantonen dat ze echt groen staal gaan maken. Ik vraag de staatssecretaris hoe ze er nog mee akkoord kan gaan om miljarden belastinggeld te geven aan zo'n onbetrouwbaar bedrijf. Wat vindt ze ervan dat Tata Steel weer op de vingers is getikt door de Reclame Code Commissie?

Voorzitter. Dan de aanpak van pfas. Hoe langer we wachten met extra maatregelen tegen pfas, hoe meer schade er is en hoe duurder het wordt. Negen op de tien Nederlanders willen dan ook dat er extra maatregelen komen tegen pfas-vervuiling. Nationale maatregelen zijn noodzakelijk om onze kinderen te beschermen en om te voorkomen dat verdere schade onbetaalbaar wordt. Landen als Denemarken nemen al nationale maatregelen, zoals een verbod op sommige pfas-houdende pesticiden en een verbod op pfas in bepaalde consumentenproducten. Is de staatssecretaris bereid om op korte termijn ook zulke extra nationale maatregelen te nemen? Is ze bereid om bijvoorbeeld industriële toepassingen waarvoor al alternatieven bestaan te verbieden? Ons is ook al twee jaar lang een lozingsverbod beloofd. Waar blijft het verbod? Gaat de staatssecretaris zo'n verbod zo breed mogelijk maken? Gaan we het dan ook toepassen op indirecte lozingen? Industriële bedrijven lozen met name pfas op het riool, waardoor pfas alsnog grotendeels in onze rivieren terechtkomt. Ook vraag ik aan de minister of het niet gek is dat Chemours eind dit jaar mogelijk nog een langjarige vergunning krijgt, net voordat het verbod ingaat. Dat is toch onverantwoord?

De staatssecretaris heeft aangegeven welwillend te kijken naar de pfas-taks. Daar zijn we heel blij mee. Het zou betekenen dat miljarden aan schade die de bedrijven veroorzaken met hun pfas-vervuiling niet worden verhaald op de mensen die worden getroffen door pfas, maar door de vervuilers. Wil zij daar serieus naar kijken?

Voorzitter. Tot slot over pfas: een medisch collectief van onder andere de Kankerbestrijding en artsenorganisaties heeft het kabinet opgeroepen zich in

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

te zetten voor een pfas-vrije toekomst, ook in de medische sector. Is de staatssecretaris bereid om met dit medisch collectief in gesprek te gaan om samen op korte termijn een plan te maken om het gebruik van pfas-vrije geneesmiddelen en hulpmiddelen zo veel mogelijk aan te moedigen en het verminderen van pfas zo veel mogelijk mee te nemen in plannen voor verduurzaming van de zorg?

Voorzitter. Dan de belabberde staat van ons openbaar vervoer. Jong en oud kwamen twee weken geleden in de Tweede Kamer om hier aandacht voor te vragen, mensen die afhankelijk zijn van het ov, jongeren en ouderen. De bezuinigingen op het ov hebben in zes jaar al geleid tot het verdwijnen van 1.100 bushaltes; het kwam al vaker naar voren in dit debat. Dit maakt voor mensen letterlijk het verschil tussen een sociaal leven en geen sociaal leven. Eenzaamheid wordt echt een heel groot probleem, ook door de bezuinigingen op het ov. Tijdens de petitieoverhandiging hoorde ik schrijnende verhalen van ouderen die hun familie en vrienden niet meer kunnen bezoeken en geïsoleerd raken. Daarom dient de Partij voor de Dieren amendementen in voor het terugdraaien van bezuinigingen op het openbaar vervoer en de reservering voor het Nederlandticket.

Voorzitter, soms moet ik een beetje langzaam praten, want ik raak nog weleens buiten adem met deze grote buik.

De **voorzitter**:
Geen probleem, geen probleem. Respect dat u het zo doet.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Dat Nederlandticket willen we graag betalen uit de fossiele accijnskorting van 2,1 miljard. Die accijnsverlaging is inefficiënt, slecht voor het klimaat en heel duur, en ook heel voordelig voor rijke mensen, vooral met twee dure auto's. Dat is dus nog meer vroemvroembeleid. Datzelfde geldt voor de verlaging van de vliegtaks. De Partij voor de Dieren gaat uiteraard proberen om dat terug te draaien bij het Belastingplan. We verhogen ook direct de vliegtaks voor de luchtvaartelite, de privéjetpassagiers en de businessclasspassagiers. Al die voordeeltjes voor de rijken die slecht zijn voor het klimaat moeten van tafel. Stimuleer het internationale treinverkeer in plaats van vliegen.

Voorzitter. Dan de handhaving op milieuvervuiling. De minister is van plan flink te bezuinigen op de ILT. De Partij voor de Dieren wil die bezuinigingen terugdraaien. Milieuvervuiling is een van de grootste bedreigingen voor onze gezondheid. Dat zeggen ook het RIVM en de ILT zelf. Dit besluit is dus penny wise, pound foolish — sorry voor het Engels, voorzitter — want je denkt te bezuinigen, maar uiteindelijk gaat het ons veel meer kosten.

Voorzitter. Daar komt nog bij dat de milieuregels worden versoepeld door deze bewindspersonen. De geluidsgrenzen bij Schiphol worden dusdanig opgerekt dat vliegtuigen er zo onderdoor vliegen. De minister wil de infrastructuur versoberen. Betekent dit ook dat de bruggen voor dieren en ecoducten in gevaar zijn? Ik noemde al dat de minister in zijn podcast aangaf

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

dat het om luxe zou gaan, maar ecoducten zijn natuurlijk de basis van het herstellen van de natuur. In diezelfde uitzending noemde hij zijn lobby voor de stadsbrug in Rotterdam. Het Rijk zou 858 miljoen euro moeten bijdragen aan de Karremansbrug, terwijl er 270 miljoen euro bezuinigd wordt op het metronetwerk in Rotterdam. Vindt de minister in het kader van herprioriteren ook niet dat het geld beter besteed kan worden aan de Rotterdamse metro?

Voorzitter, tot slot. Ik dank de minister voor de reactie op de prachtige brief van de 10-jarige Nika. Ik heb 'm zelfs ingelijst. Het is een hele mooie ingezonden brief. Wij krijgen vaker brieven van organisaties en mensen, maar dit is wel een hele bijzondere, vandaar dat ik 'm hier heb. Deze sprong eruit. Nika vraagt terecht aandacht voor de dierenslachtoffers. Nika stelt dat dieren in nood ook spoedhulp door een dierenambulance verdienen. Maar dierenambulances krijgen nu niet, zoals de reguliere ambulances, makkelijk ruimte in het verkeer om door te rijden. Ik vraag de minister om in gesprek te gaan met Spreekbuis Wildopvang en Dierenambulances om te verkennen tegen welke problemen dierenambulances nu aanlopen en vast te stellen welke maatregelen de minister kan nemen om bij te dragen aan oplossingen, uiteraard binnen de kaders van de veiligheid. Nu mogen bijvoorbeeld slechts bepaalde dierenambulances over de vluchtstrook rijden, maar ongeveer 70% mag dat niet. Onze oproep is: maak de vluchtstrook indien mogelijk ook toegankelijk voor alle dierenambulances die een basisopleiding hebben gevolgd. Maak meer ruimte voor de dierenambulances. Ik wil deze brief, ook al heeft de minister 'm al beantwoord, aan hem geven. Die is namelijk gewoon ontzettend mooi.

De **voorzitter**:
De bode gaat dat voor u verzorgen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Voorzitter, tot slot. Met deze voorstellen hoopt de Partij voor de Dieren bij te dragen aan het daadwerkelijk beschermen van de gezondheid van mensen, dieren en onze natuur.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U heeft nog wel een interruptie van mevrouw Keijzer. Ga uw gang, mevrouw Keijzer.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Eigenlijk heb ik dezelfde vraag die ik aan de fractie van PRO stelde. Ik hoorde mevrouw Teunissen het hebben over mensen die getroffen zijn door pfas. Wat gaat er dan mis? Volgens mij zijn wij hier allemaal getroffen door pfas. Zoals ik net al aangaf, heeft het een lage acute toxiciteit. Het zit wel in heel veel. Het zit in bijna iedereen van ons, maar vanwege de kleine aantallen, is het eigenlijk geen probleem.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Het is wel degelijk een probleem van ons allemaal. Als we naar wetenschappers luisteren, dan horen we dat pfas zorgen voor een aantasting van je immuunsysteem. Pfas zorgen ervoor dat vaccinaties bij baby's minder effectief zijn, waardoor het gevaar op ziektes bij kinderen en baby's toeneemt. Bepaalde pfas leiden tot verschillende vormen van kanker. Dus ja, pfas zijn een gevaar voor ons allemaal. Ze zijn ook een gevaar voor dieren en voor onze leefomgeving, omdat die stoffen niet afgebroken worden, maar zich ophopen. Naarmate er meer stoffen in het milieu en in ons komen, nemen al die risico's toe. Daarom zijn ze zo gevaarlijk. Dat weten we eigenlijk al jaren. Alleen, Chemours mag nog steeds blijven lozen. Dat wil de Partij voor de Dieren nu aan banden leggen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik zou niet zeggen dat het niet verstandig is om te kijken of je dat op termijn op een andere manier kunt organiseren, maar laten we hier nou niet iedereen constant de stuipen op het lijf jagen. Als je heel veel paracetamol of aspirine eet, kan dat op een gegeven moment ook giftig worden. Hetzelfde geldt voor dit soort stoffen. Ik hoor mevrouw Teunissen vervolgens zeggen dat er 3 miljard uit de accijnskorting op benzine moet worden gehaald, om die vervolgens weer in een probleem te stoppen dat naar mijn idee niet zo groot is als mevrouw Teunissen voordoet. Maar daarmee raak je toch ongelofelijk hard al die mensen die nu echt aan het rekenen zijn of ze nog wel naar hun werk kunnen komen, omdat ze de benzine niet meer kunnen betalen?

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Allereerst nog even over het frame dat ik mensen bang zou maken. Dat probeert mevrouw Keijzer nu vaker in het debat te brengen. Dat is gewoon onjuist. Als je pfas wil aanpakken, wil je mensen niet bang maken, maar dan wil je dat we een overheid hebben die staat voor de gezondheid van iedereen. Je wil een overheid hebben die niet voor de chemische industrie staat, maar die echt opkomt voor de gezondheid. Dát is waar de Partij voor de Dieren voor staat. Dat heeft niets met bang maken te maken; dat heeft gewoon te maken met luisteren naar gezondheidswetenschappers. Artsen — ik noemde al de kankerbestrijding — willen dit ook. Dit is gewoon een gevaarlijke stof. Mevrouw Keijzer kan wel doen alsof het een aspirientje is, maar dit is natuurlijk van een heel andere orde. Dat wil ik toch even gezegd hebben. Dan het volgende punt, over de bezuiniging op accijnskorting die de Partij voor de Dieren wil. Ja, die willen wij van tafel. We hebben al vanaf het begin gezegd dat wij gerichte steun willen voor de hoge energierekening voor kwetsbare huishoudens. Wat je nu doet, die accijnsverlaging, is een enorm slechte maatregel voor het klimaat. Het is een maatregel die voor heel veel mensen — rijke mensen met twee auto's, die prima hun benzine kunnen betalen — overbodig is. Je zult dus aan gerichte steun moeten doen en daarnaast goede maatregelen moeten treffen voor het klimaat, waaronder het verbeteren van het ov. Dat is waar wij nu concrete voorstellen voor doen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Afrondend, voorzitter. Een stof is giftig al naargelang de mate waarin je hem inneemt. Alcohol is ook giftig, maar een glas wijn niet, om maar een voorbeeld te noemen. Met de accijnzen op benzine schiet je helemaal niets op, want mensen tanken vervolgens gewoon over de grens. Dat klimaat waar u voor strijdt, is hier dus niet mee gebaat. U pakt alleen de Nederlander. Tot slot dat Nederlandticket. Een derde van de mensen die daar gebruik van gemaakt heeft, had nog geen ov-abonnement. Dat is dus de groep die hier nu nieuw bij gekomen is. U strooit met geld, terwijl u uiteindelijk niet bereikt wat u wilt bereiken. Het wordt tijd dat u daar eerlijk over bent.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Mevrouw Keijzer zegt: het is giftig in de mate waarin je het neemt. Dat is nu dus precies het probleem met de pfas-stof. Dat breekt niet af in het milieu, het breekt niet af in ons lichaam. Dat hoopt zich op en daarom is het zo gevaarlijk.

Het tweede over dat er maar een derde van de mensen die eerder niet gebruikmaakten van het ov, nu wel gebruik gaat maken van het ov: dat is natuurlijk heel positief. Als een derde van die mensen ook daadwerkelijk uit de auto komt en het openbaar vervoer in, of daar eerder geen gebruik van heeft gemaakt en dat nu wel gaat doen, dan is dat een hele effectieve maatregel. Dat stimuleert mij alleen maar om door te gaan met onze voorstellen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Teunissen. Het woord is aan de heer Grinwis voor zijn eerste termijn namens de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter. Allereerst ook mijn medeleven met de slachtoffers en nabestaanden bij de treinramp in Spanje. Vervolgens is het natuurlijk fijn om een gered project te zijn, zoals het gemaal bij IJmuiden, cruciaal voor het behoud van droge voeten voor 4 miljoen Nederlanders, waar de ChristenUniefractie haar nek voor heeft uitgestoken. De flessenhals op het spoor bij Meppel, waar ik met een amendement met steun van de Kamer en in samenwerking met Kamerleden een paar jaar geleden nog geld voor heb vrijgemaakt, cruciaal voor de bereikbaarheid van het Noorden. Of de Haringvlietbrug, waar ik afgelopen weekend nog overheen reed met de echo van de minister in mijn oren, namelijk dat deze nu dagelijks in elkaar wordt gelast door Hollandia. Tja, en dan de knooppunten zoals Hoevelaken, die weliswaar bovenaan de lijst terecht zijn gekomen, maar belangrijk zijn voor heel veel mensen. Neem Hoevelaken op en rond de Veluwe, waar nog geen euro voor staat omdat er nog geen stikstofruimte voor is gevonden.

Voorzitter. Laat ik vandaag niet karig zijn, maar deze bewindspersonen een ruimhartig compliment geven, omdat zij het aangedurfd hebben om keuzes te maken in grote schaarste. Keuzes die mijn fractie voor een groot deel kan volgen. Tegelijkertijd doen de keuzes wel pijn en heb ik bij een enkele

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

gemaakte keuze nog wel grote vragen. Maar voordat ik daarop inga, eerst een fundamenteler punt, want deze verlegenheidsoplossing — want dat is het — legt een schrijnend gebrek aan geld voor infrastructuur bloot, een bestaansvoorwaarde voor ons land. Inmiddels zijn deze bewindspersonen bijna alleen nog maar bezig met het onderhouden en vervangen van het bestaande, terwijl: een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst, zoals op het monument bij de Afsluitdijk staat. Ik zei het al. Is dat ook het leitmotiv van de minister en de staatssecretaris? Maar wanneer beginnen we daar dan mee? Met de Deltawerken 2.0, met de Lelylijn, met de IJmeerverbinding, zodat nieuwe steden en stadsdelen gebouwd kunnen worden.

Voorzitter. Als ik zie hoeveel andere landen investeren in grote nieuwe infrastructurele werken, dan steekt Nederland daar toch een beetje lelijk bij af. Terwijl voor een verbonden land juist ook investeringen in fysieke verbindingen nodig zijn. Met alleen noodgedwongen keuzes voor onderhoud en vernieuwing ten koste van aanleg komen we er niet. De koek moet groter, dat klonk vandaag al in diverse rijkstalen. Dat betekent elders op de begroting minder uitgeven en creatiever financieren en beprijzen. Linksom of rechtsom zal er structureel geld bij moeten komen. Zeker vanaf midden jaren dertig zullen er enkele miljarden per jaar bij moeten komen. Delen de bewindspersonen dat, en welke opgave zien zij daarin voor zichzelf? Of is het na hen de zondvloed?

Voorzitter. Keuzes maken is dapper, maar dat betekent niet dat alle keuzes goed zijn. Waar is bijvoorbeeld het door het kabinet zelf ingebrachte criterium cofinanciering gebleven? De regio wilde investeren in de N35 van Wijthmen naar Nijverdal. Regio's en ondernemers hadden hun spaarcentjes opzijgelegd voor de sluis bij Kornwerderzand, waar al twee decennia over wordt gesproken. Toch zijn deze projecten slechts terug te vinden op de plekken 34 en 40 van de 45. Hoe kan dit toch?

Voorzitter. Waar is de zorg voor de bereikbaarheid van een prachtig Waddeneiland als Ameland? Waar is de zorg voor onze zoetwatervoorziening na deze bijna recorddroge zomer? Is snijden in de middelen van het Deltaprogramma Zoetwater niet kortzichtig? Natuurlijk hebben de waterschappen een belangrijke verantwoordelijkheid en nemen ze ook het leeuwendeel van de investeringen voor hun rekening, maar de cofinanciering van slechts 25% was en is volgens de Algemene Rekenkamer wel de verschilmaker. Spoelt de minister het kind niet met het spaarzame zoetwater weg? Wat betekent dit voor de uitvoering van mijn twee weken geleden aangenomen motie voor het inlaatwerk Bernisse? Legt de minister daarvoor nog wel de benodigde 6 à 7 miljoen op tafel?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Meneer Grinwis sluit zich aan bij het lange rijtje van Kamerleden die zeggen dat de koek groter moet. Wij delen die mening ook. De koek moet inderdaad groter, maar ik ben zo bang dat we dat allemaal zo meteen vinden en dat ook vragen aan de minister, maar het daar dan ook bij blijft. Hoe gaat de ChristenUnie nou … Ik wil de heer Grinwis daar best bij helpen. Hoe gaan we

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

er nou eens voor zorgen dat het niet alleen maar bij mooie woorden blijft in dit huis en we hier volgend jaar niet weer staan met hetzelfde verzoek dat er meer geld naartoe moet, maar dat we het nu eens een keer gewoon gaan doen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik kom zo meteen bij een wat kleiner amendement om het geld dat overschiet bij brede brugklassen toe te voegen aan het ov. Dat is in ieder geval al een klein begin. Op langere termijn staat de ChristenUnie helemaal aan de zijde van de heer Heutink om te zorgen dat er structureel, dus niet incidenteel maar structureel, meer investeringsruimte komt voor dit ministerie, dat ons beiden zo lief is.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het is mij zeker lief. Het is mij ook een lief ding waard dat we het gewoon dit jaar gaan doen. We behandelen nu de begroting Infrastructuur. Als we het amendementje van de ChristenUnie aannemen — ik wil niet denigrerend zijn over het amendement; ik moet het nog lezen, maar het schijnt een klein bedrag te zijn — dan is er nog geen structureel geld toegevoegd. Dat betekent dat we hier dus weer een hele dag met elkaar vergaderd hebben en dat er uiteindelijk geen structureel geld aan de Infrastructuurbegroting wordt toegevoegd. Dat zou toch enorm jammer zijn?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Als er goede voorstellen van collega's komen met goede dekkingen en als ik zelf ook een goede dekking vind die hier op een ruime meerderheid kan rekenen, dan zal ik niet nalaten die te steunen dan wel zelf in te dienen. Ik moet wel constateren dat ik diverse voorstellen heb gezien — volgens mij hoort het voorstel van de heer Heutink daar ook bij — waarbij meer een beroep wordt gedaan op een Europese clausule en er niet met een fatsoenlijke dekking wordt gekomen. Ikzelf vind wel dat we als overheid al genoeg uitgeven en dat we primair moeten kijken naar andere uitgaven. Ik heb daar zelf in eerdere debatten al verschillende bronnen voor genoemd. Daarbij moeten we ook beseffen dat Rijkswaterstaat en ProRail een opbouw in tijd nodig hebben om hun investeringsvolume te kunnen vergroten. Het probleem dat we nu voor ons zien, zie je vooral vanaf de jaren dertig en midden jaren dertig. Vooral dan zullen er enkele miljarden per jaar bij moeten, mijns inziens; ik ben benieuwd of de bewindspersonen dat ook zien. Dat is niet zozeer volgend jaar of over twee jaar.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Er is gewoon geld nodig in de Infrastructuurbegroting. Volgens mij hebben inmiddels meer dan zestien lidstaten die clausule geactiveerd, op basis waarvan ze dus extra geld kunnen lenen zonder dat dat ten koste gaat van de 3% EMU-norm, die we hier met elkaar hanteren. We moeten creatief zijn, dus we moeten manieren verzinnen om er buiten de gebaande paden toch

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

voor te kunnen zorgen dat minister Karremans een beetje ruimer in zijn jasje gaat zitten. Ik denk dat dat heel erg nodig is. Is de ChristenUnie dan bereid om, desnoods samen met mij, te kijken hoe we dan toch die route van de koppeling met Defensie kunnen gaan maken, om zo de kas van minister Karremans wat te gaan vullen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb eerder een voorstel van PRO, samen met collega Stoffer, gesteund om gelden die dit jaar via onderuitputting bij Defensie dreigen vrij te vallen, te benutten voor infrastructurele investeringen. Dat gaat om meerdere honderden miljoenen dit jaar; uit mijn hoofd 900 miljoen of 800 miljoen. Dat lijkt mij dus een goed spoor. Als financieel woordvoerder ben ik er op voorhand niet zo'n voorstander van om nu allerlei Europese clausules te gaan lichten om de komende jaren nog meer te gaan lenen op de kapitaalmarkt dan we nu al doen. Als Frankrijk of de heer Heutink in de sloot springen, hoeft Nederland dat nog niet te doen.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik heb een verduidelijkende vraag. De heer Grinwis sprak over cofinanciering en over de mate waarin dat heeft meegewogen in de afweging. Hij heeft het volgens mij ook over het proberen te behouden van die cofinanciering. Mijn verduidelijkende vraag ziet op het volgende. Is het daartoe beperkt of wil hij daarnaast ook de oorspronkelijke rijksbudgettering behouden? Dat heeft natuurlijk namelijk wel gevolgen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Nee. Mijn eerste vraag is als volgt. Er zijn hele stoere aankondigingen gedaan door de bewindspersonen in eerdere brieven, bijvoorbeeld in de brief over het afwegingskader, dat cofinanciering als criterium zal worden meegewogen in de rangorde van de projecten. Dat is één. Ten tweede is dat herhaald in het debat dat we over het afwegingskader hebben gevoerd. Drie. Ik heb dat uiteindelijk niet kunnen terugvinden in de brief die we hebben gekregen over de prioritering. Daarin was dat criterium ineens wonderlijk verdwenen. Dat is allemaal onderdeel van mijn eerste vraag. Ik wil dus opheldering. Twee. Als die opheldering niet voldoende is, dan wil ik kijken of die prioritering dan wel netjes tot stand is gekomen en of dat criterium van cofinanciering daar voldoende in is meegenomen. Het kan toch niet zo zijn dat wij bij andere overheden, en soms ook bij ondernemers, geld hebben opgehaald en dat vervolgens nu niet hebben meegewogen in de uiteindelijke plek op die lijst? Ik heb een aantal projecten genoemd die vrij laag op de lijst staan, zoals de N35 en de sluis bij Kornwerderzand, terwijl er best wel wat geld voor opzij is gezet in de regio’s en die projecten voor de regio's ook belangrijk zijn.

De heer **Schutz** (VVD):
Heel kort. Zoekt u naar behoud van die cofinanciering? Zo ja, zoekt u daarnaast ook naar behoud van de Rijksfinanciering voor het project?

De **voorzitter**:
Kort en bondig.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik zoek natuurlijk naar behoud van de cofinanciering. Tegelijkertijd besef ik ook dat je niet tot 2050 cofinanciering in de lucht kan houden voor projecten die voor 2050 niet worden uitgevoerd. Ik hoop dus echt dat zo'n sluis bij Kornwerderzand eerder zal worden uitgevoerd dan 2040 of 2050, maar ik ga hier nu niet verkondigen dat het geld van het Rijk moet worden gekoppeld aan projecten die ergens op plek 30 of 40 op de lijst staan. Dat zou op korte termijn namelijk ten koste gaan van de realisering van andere projecten. Ik ga dat ragfijne bouwwerk van de bewindspersonen nu dus niet bij voorbaat omverkegelen, maar ik wil wel een goed antwoord op deze zorg. Die zorg heb ik nu volgens mij duidelijk geadresseerd, maar tot nu toe is die niet goed beantwoord.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik heb een vraag aan de heer Grinwis. Ik denk dat hij dat heel goed, kort en bondig even duidelijk kan schetsen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dat klinkt als een uitdaging.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik weet dat we binnenkort een WGO over water hebben. De besparingen op het Deltafonds en het Hoogwaterbeschermingsprogramma … Ik snap dat we binnenkort een WGO over water hebben, maar volgens mij is het wel cruciaal om ook in deze begrotingsbehandeling uiteen te zetten wat de heer Grinwis verwacht dat de consequenties kunnen zijn. Afgelopen jaar is volgens mij juist de essentie van deze programma's benadrukt. Kan de heer Grinwis kort en bondig schetsen wat de consequenties zijn van de bezuinigingen die daarop worden ingeboekt?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank voor deze vraag. Allereerst zag ik natuurlijk het inlossen van een belofte. Er moest nog 250 miljoen worden gevonden voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma voor de volgende tranche aan projecten. Dat bedrag wordt opzijgezet door de minister. Er zijn wel wat zorgen bij de waterschappen of dat netjes kan worden ingezet voor de projecten die zij willen. De heer Stoffer en de heer Schutz hebben die zorg ook al verwoord, dus ik ben benieuwd naar de reactie van de minister daarop.

Ik heb wel echt grote zorgen over zoetwater. De minister legt de verantwoordelijkheid een beetje neer bij de waterschappen en trekt zijn handen er een beetje van af. De Rekenkamer zegt dat de zoetwaterprojecten waar het Rijk een klein beetje geld aan bijdraagt juist wel zijn gerealiseerd, terwijl andere projecten verzanden. Ik denk dat we na de zoetwatersituatie van afgelopen zomer moeten laten zien dat we onze les hebben geleerd en dat we niet bij voorbaat nu al een paar honderd miljoen gaan inleveren op het Deltaprogramma Zoetwater. Ik ben dus ook benieuwd hoe de minister dit uiteindelijk ziet. Ik vind hem dit iets te gemakkelijk terzijde schuiven, terwijl we bij waterveiligheid juist heel erg een beroep doen op de waterschappen

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

om te blijven bijdragen aan dijkversterkingen. Bij een ander project, Grevelingen, wordt het geld nu tijdelijk weggehaald. Dat is niet leuk, maar ik kan er begrip voor opbrengen in het geheel van de prioritering die we met elkaar hebben afgesproken. Ik denk dat we het debat kunnen vervolgen bij het Deltafonds. Ik denk wel dat er structureel, ook bij het Deltafonds, een opgave ligt voor extra middelen, want anders komen die Deltawerken 2.0 er nooit.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter. Het openbaar vervoer is al een aantal jaren het kind van de rekening van kabinetten, ware het niet dat we daar onder aanvoering van collega Bikker en collega De Hoop regelmatig een stokje voor hebben gestoken. Ik heb ook geprobeerd hier en daar een duwtje in de goede richting te geven. Het structurele probleem is dat de exploitatie niet op orde is en dat ons ov steeds verder dreigt te verschralen. En dan helpt zo'n, in de woorden van de vorige staatssecretaris, bestuurlijke fout uit het vorige coalitieakkoord niet, namelijk om 110 miljoen structureel op het regionale ov in en om de grote steden te bezuinigen. Ik heb een amendement ingediend, ik zei het al, om deze bezuiniging voor 2027 enigszins te temperen door geld dat overschiet bij de brede brugklas over te hevelen naar de brede doeluitkering.

Komt de staatssecretaris nog dit jaar met een duidelijk tijdpad, waaruit blijkt op welke momenten de Kamer, vervoersautoriteiten en vervoerders duidelijkheid krijgen over de financiering vanaf 2028? Die duidelijkheid is ook nodig voor de met het studentenreisproduct gemoeide gelden voor het ov. Is de staatssecretaris het met me eens dat in die geldstroom meer stabiliteit moet komen? En zo ja, wat wil ze dan doen om dat te bereiken?

Voorzitter. Tot slot nog wat vragen zonder inleiding. Wanneer komen de e-gates er op Amsterdam Centraal voor de Eurostar naar Londen, waarmee die internationale treinen op tijd kunnen gaan rijden met meer passagiers? Hoe staat het met het gevecht van de minister tegen de "fatbicus electricus"? Wat is de laatste stand qua uitvoering van het Staphorster bod in vervolg op de motie-Bikker? Hoe gaat het sowieso met het samen met Defensie optrekken inzake wegen en bruggen die tanks kunnen dragen? Ten slotte een vraag over onze kostbare leefomgeving: wat is de voortgang om te komen tot een lozingsverbod voor pfas?

Tot zover.

De **voorzitter**:
Er is nog een interruptie op het vorige van meneer Schutz. Kort en bondig!

De heer **Schutz** (VVD):
Wederom een verduidelijkende vraag. De heer Grinwis sprak over geldstromen voor studenten in relatie tot OCW. De heer Grinwis is ermee

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

bekend dat de staatssecretaris doende is met een rijksvisie. Is zijn vraag bedoeld om de geldstroom OCW in te klikken in wat straks komen gaat of sprak hij gewoon een algemene zorg uit?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is het eerste. Ik constateer op basis van de afgelopen jaren dat die geldstroom bij OCW, die natuurlijk gekoppeld is aan een contract voor studenten die reizen met het ov, onderhevig is aan instabiliteit. Om de paar jaar worden de studentenaantallen herijkt en dan wordt ook dat bedrag weer herijkt. Omdat het zo'n groot onderdeel is van de totale inkomsten van het ov, heeft het een enorme impact op de stabiliteit van het ov en de beschikbaarheid van buslijnen in regio's. Mijn vraag heeft een tweeledig doel. Zou het niet handig zijn om dit gewoon integraal onder te brengen bij IenW als ov-pot? Twee. Is er niet een mogelijkheid om van deze wat instabiele stroom, die om de zoveel jaar onderhevig is aan herijkingen, structureel één stabiele stroom te maken? Dat is eigenlijk het tweeledige doel achter mijn vraag.

De heer **Schutz** (VVD):
Dat eerste snap ik, want dat is een versimpeling. Die maakt het alleen maar makkelijker en overzichtelijker. Maar zouden we het niet eerst in de goede handen van de staatssecretaris moeten laten om te zien hoe zij het gaat inrichten? Is dat niet beter dan nu al een voorschot te nemen op hoe het ingeklikt moet worden?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik denk dat deze vraag en een duwtje uit deze Kamer wel zouden kunnen helpen. Het is voor een bewindspersoon van ministerie A, in dit geval IenW, altijd ingewikkeld om te graaien in potten van ministerie B, in dit geval OCW. Als wij als Kamer in grote meerderheid uitspreken "hé, beste minister, als u nadenkt over de toekomst van het ov, dan mag u daarbij ook de middelen betrekken die bij de buurman of buurvrouw van OCW staan", dan zou dat alleen maar kunnen helpen, denk ik.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Grinwis. Het woord is aan mevrouw Beckerman. Zij spreekt in eerste termijn namens de SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Goedemiddag. Na zes VVD-kabinetten en zeven VVD-ministers op IenW zijn de problemen groot. Maar de oplossingen zorgen er misschien voor dat de ene crisis iets gedempt wordt door een andere crisis groter te maken of te veroorzaken. Onderhoud van wegen gaan betalen uit geld dat nodig is voor de aanpak van droogte en waterkwaliteit: erkent het kabinet dat we hiermee diep in de problemen kunnen komen met het halen van de doelen van de Kaderrichtlijn Water? Wel 13 miljard vrijmaken voor kerncentrales, maar het besluit over de eindopslag van het afval pas in 2050 willen nemen: erkent het kabinet dat dit beangstigend kortetermijnbeleid is? Lelystad Airport openen, terwijl dat de stikstofcrisis alleen maar versterkt: erkent het kabinet dat het

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

tijd wordt dat het geld voor Lelystad Airport geïnvesteerd gaat worden in goed en betaalbaar ov? Uitstel van aanleg van wegen en ov, waardoor nieuwbouw die vanwege de wooncrisis broodnodig is, dreigt te stoppen. Erkent het kabinet dat echte investeringen hierin nodig zijn?

Voorzitter. Vorige week maakte de NS bekend dat treinkaartjes volgend jaar wéér duurder worden, namelijk bijna 5%. Dat na een stijging van zo'n 6% in 2026 en in 2025. En het Nederlandse ov behoort al tot de duurste ter wereld, zo blijkt uit een vergelijking van 152 landen. Niet alleen de tickets zijn duur, Nederland is vooral EU-koploper als het gaat om dure abonnementen en hoge kosten voor lange afstanden. Ruim een kwart van de Nederlandse huishoudens heeft geen auto en voor een groot deel van deze groep geldt dat zij geen auto kunnen betalen. Nibud heeft berekend dat steeds meer Nederlanders het lastig vinden om te reizen met het ov, ook mensen met een modaal inkomen. Dat wordt dus nu alleen maar erger. Erkent het kabinet dat weer hogere kosten voor het ov voor heel veel mensen problematisch zijn? Wat wil het kabinet hieraan gaan doen?

Het is geen geheim: de SP wil toe naar gratis ov, maar ook publiek en beter ov. De beloftes bij de invoering van marktwerking waren zó groot. Minister Jorritsma beloofde hier in de Tweede Kamer dat het ov goedkoper zou worden voor reizigers en voor de overheid. Het zou efficiënter worden, meer klantgericht en mensen zouden kiezen voor het ov in plaats van voor de auto. Maar in Nederland zijn de afgelopen zes jaar ruim 1.100 bushaltes verdwenen, vooral in Drenthe en Groningen. Beide provincies verloren sinds 2020 meer dan 13% van hun haltes. Erkent het kabinet dat de beloftes die zijn gedaan bij de invoering van de marktwerking niet zijn uitgekomen? Wordt het niet hoog tijd voor een echte omslag in het ov?

Voorzitter. Dit kabinet trekt 13 miljard uit voor de bouw van kerncentrales, maar wil pas in 2050 besluiten over wat het wil doen met het afval van die centrales. Het moge helder zijn: de SP is tegenstander van de bouw van deze kerncentrales, waarvoor nu enkel nog de Paulinapolder bij Terneuzen en de Eemshaven in beeld zijn, ondanks een aangenomen Kamermotie met de uitdrukkelijke belofte om Groningen te schrappen als locatie.

De bouw van deze kerncentrales vraagt de ruimte van minstens 260 voetbalvelden en gaat vijftien jaar duren, met 8.000 tot 10.000 werknemers. Nieuwe kerncentrales blijken nog steeds drie tot vier keer zo duur.

Dat zijn allemaal argumenten om het niet te doen, maar voor deze begroting is er nóg een argument. Dit ministerie is verantwoordelijk voor de veiligheid en de eindberging van het kernafval. Maar wat gebeurt er? Het kabinet maakt wel miljarden vrij voor de bouw van centrales, maar niet voor het veilig langdurig opslaan van het afval. Een aanvraag van 9 miljoen voor de voorbereiding en uitvoering van de besluitvorming van het langdurig beheer van radioactief afval blijkt te zijn afgewezen. Erkent deze minister, die verantwoordelijk is voor de veiligheid bij kernenergie, dat die veiligheid nu niet voorop wordt gezet? Erkent dit ministerie dat een besluit over het al dan

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

niet bouwen van centrales gelijktijdig moet worden genomen met het besluit over hoe we omgaan met het afval? Waarom is de koppeling tussen deze twee besluiten door dit kabinet losgelaten? Gaat het kabinet mijn motie uitvoeren om geen kernafval op te slaan in de zoutkoepels; erkent het kabinet dat deze koepels zeer ongeschikt zijn?

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Ik dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik zat even te wachten, want ik dacht: misschien komt mevrouw Beckerman nog op het prioriteringskader dat is neergelegd voor de infrastructuur. Volgens mij werd dat in één zin genoemd. Die ging over het verleggen van middelen van nieuwbouw naar onderhoud. Erkent de SP dat deze Kamer nauw betrokken is bij die prioritering en het prioriteringskader?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ja, dat erkennen wij. Ons probleem zit 'm veel meer in de onderbesteding, zoals u ook heeft kunnen horen. We hebben er de afgelopen jaren veel te weinig in geïnvesteerd en doen dat nu eigenlijk opnieuw. We mogen mee besluiten over wat wel en wat niet, terwijl dit kabinet, zoals velen hier zeggen, veel meer zou moeten investeren in onder andere het openbaar vervoer maar ook in het bereikbaar houden van wijken, dorpen, steden.

De heer **Bikkers** (VVD):
Als de SP erkent dat de Kamer nauw betrokken is, erkent de SP dan ook dat er geen enkele inbreng is geweest van de SP ten aanzien van het prioriteringskader om te komen tot deze keuzes?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik ga dan toch even een voorbeeld noemen, want dat is makkelijker praten. Een van de voorbeelden — ik ben al een tijdje Kamerlid — is de wijk Rijnenburg. We hadden heel veel debatten, onder andere met de heer Koerhuis. Die was nog woordvoerder Wonen en die was heel fel: Rijnenburg moest worden toegevoegd. Hij was heel fel in de richting van bijvoorbeeld collega's van toen nog de PvdA, Nijboer, en D66 die op dat moment heel kritisch waren. Wij zelf ook. Die zeiden: "Hé, wacht eens even, VVD. Wacht eens even. Als je dit wil, betekent dat ook een enorme rekening die er komt te liggen om die wijk bereikbaar te maken. Weet u wel wat u doet?". De VVD ging overboord. Die ging schreeuwen tegen die collega's: als je dit niet doet, dan stel je woningbouw niet voorop! Terwijl die collega's en ikzelf ook toen zeiden: "Let op, er zit een prijskaartje aan. Kun je nu niet beter andere locaties prioriteren?" Al die waarschuwingen werden in de wind geslagen. En wat zien we nu? Die problemen stapelen zich op en we moeten nu dus alsnog zoeken. Ja, dan kun je de SP een verwijt maken en zeggen "wilt u alsnog zoeken naar een oplossing voor het probleem dat wij gecreëerd hebben?", maar mogen we hier even constateren dat we hier zes VVD-kabinetten

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

hebben gehad en zeven VVD-ministers op IenW en dat problemen nu zo gigantisch zijn dat ze niet worden opgelost en dat de VVD die problemen soms ook nog groter maakt?

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dit trucje kennen we natuurlijk: een heel lang antwoord geven, maar geen antwoord op de vraag. We hebben verschillende commissiedebatten gehad, waarin de heer Heutink voorstellen heeft gedaan in de richting van het prioriteringskader en ook de heer Grinwis, de heer Stoffer en de heer Van Leijen. Iedereen heeft in die commissiedebatten gesproken over het prioriteringskader en moties ingediend om het kabinet op de goede weg te zetten. En dan hier bij de afronding van het traject gaan staan en moord en brand schreeuwen dat het allemaal niet goed is, dat vind ik echt te kort door de bocht en dat ken ik niet van de SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dus dát was het verwijt, dat we niet alle commissiedebatten hebben kunnen doen. U zult moeten begrijpen dat ik alle, alle plenaire debatten doe deze week. Van de eerste tot de laatste zijn ze binnen mijn portefeuille en ik doe ze ook allemaal, behalve vanochtend één tweeminutendebat. Ja, partijen zullen moeten kiezen welke debatten ze doen. Dit is het begrotingsdebat. Dit is het moment om die keuzes te maken en je ziet dus ook dat partijen dat doen. Het lijkt me niet meer dan logisch dat je niet bij alle debatten aanwezig kunt zijn en dat de begroting het moment is om die keuzes te maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Beckerman. Het woord is aan mevrouw Van der Plas namens de BBB in de eerste termijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dank u wel, voorzitter. We zien wat het betekent als we onderhoud aan wegen, bruggen en sluizen uitstellen. We zijn wel blij dat de Nedersaksenlijn, de flessenhals Meppel-Zwolle, de N50 bij Kampen, de aanpak van de dodenweg N36 en de rondweg N35 bij Mariënheem doorgaan. Wij hebben hier als BBB jarenlang voor geknokt. Maar er moeten ook projecten wachten. De minister maakt ongeveer 18 miljard euro vrij voor onderhoud en vernieuwing en rekent daarbij op 2,37 miljard euro aan besparingen door eenvoudiger te bouwen en regels te schrappen, maar pas volgend jaar blijkt hoeveel haalbaar is. Toch zijn volgens de minister sommige projecten die hun budget behouden van die besparingen afhankelijk. Dat geeft toch wel wat onzekerheid. Kan de minister per project in tabel 7 aangeven welk deel van de financiering nog afhankelijk is van deze niet-gerealiseerde besparingen?

Voorzitter. De dijk Lelystad-Enkhuizen, ook zo'n voorbeeld van achterstallig onderhoud met grote gevolgen. Vrachtwagens boven de 15 ton mogen niet meer over de bruggen bij Lelystad en dagelijks moeten daardoor circa 1.000

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

vrachtauto's omrijden. De economische gevolgen voor ondernemers zijn groot. Wanneer komt er een besluit over de mogelijke aanleg van een tijdelijke brug voor zwaar vrachtverkeer en welke mogelijkheden zijn er om de geplande vernieuwing van de Houtribbruggen te versnellen? Welke concrete belemmeringen zijn er om de bruggen al voor 2030 te vernieuwen?

En dan gaan we naar Zeeland. In januari gaat de oostbuis van de Westerscheldetunnel dicht omdat de tunnel niet of slecht is onderhouden, ondanks de 600 miljoen euro die Zeeuwen jarenlang aan tol hebben betaald. Van de andere, overblijvende buis mag je straks geen gebruik maken, tenzij je een ontheffing hebt. Voor Zeeuws-Vlamingen betekent dit maandenlang uren omrijden in lange files via Antwerpen én tol betalen in België. Weer een klap voor met name de inwoners en bedrijven op Zeeuws-Vlaanderen. Het kabinet heeft 800 miljoen euro gereserveerd voor regionale bereikbaarheid. Hoe kan binnen die 800 miljoen iets gedaan worden voor de Zeeuwen die opnieuw met vertragingen en extra kosten worden geconfronteerd? België is tot nu toe niet bereid om de Liefkenshoektunnel, waar de Zeeuwen doorheen moeten, tolvrij te maken voor de Zeeuwen. Welke ruimte zit er binnen de 800 miljoen om die Zeeuwen wel te helpen?

Voorzitter. Er is 9,5 miljard euro nodig om wegen en spoor geschikt te maken voor grootschalig militair transport. Er komt 197 miljoen euro voor weerbaarheidsmaatregelen op het spoor, maar bij de A27 Zeewolde-Eemnes, waar een kazerne komt, vervalt 204 miljoen euro. Bij de N33 richting de Eemshaven verdwijnt 259 miljoen euro. De verkenningen gaan wel door, mede vanwege Defensie. Waarom haalt de minister dat geld nu al weg, terwijl afspraken over een financiële bijdrage van Defensie nog moeten worden gemaakt? Wat is het ministerie van Defensie bereid om mee te betalen aan infraprojecten waar het zelf ook baat bij heeft?

Dan het knooppunt Hoevelaken en de A1, A30 en A28. Nu er een kazerne komt in Zeewolde en er de komende jaren in de regio Foodvalley 265.000 woningen moeten worden gebouwd, zijn dat belangrijke verbindingen. Kan de minister toezeggen dat Hoevelaken en de A1/A30 prioriteit blijven houden en, zo ja, hoe?

Voorzitter. Het vuurwerkverbod. Er ligt inmiddels een compensatieregeling voor de detailhandel. Voor importeurs worden afzonderlijke afspraken gemaakt. Ik spreek zelf overigens niet van een compensatieregeling — zo wordt het door het ministerie genoemd — maar beschouw het als een fooi. BBB is en blijft tegen het vuurwerkverbod. Ik hoop dat we dit gedrocht van een wet ooit weer van tafel kunnen vegen. Maar nu dit verbod er is, moet er wel een eerlijke compensatie voor alle getroffen ondernemers komen. Kunnen ondernemers die buiten de bestaande regeling vallen, of die het niet eens worden over hun schadevergoeding, hun aanspraak onafhankelijk laten beoordelen, zonder daarvoor naar de rechter te moeten? Hoeveel rechtszaken verwacht de staatssecretaris? Is er al geld gereserveerd voor als de ondernemers in het gelijk worden gesteld, zoals bij de nertsenhouders is gebeurd?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Voorzitter. Schiphol. Aanvaringen met vogels op Schiphol baren ons grote zorgen. Dit jaar zijn er al 101 meldingen van schade aan vliegtuigen tegenover 78 in heel 2025. Negen keer moest een start worden afgebroken, tegenover zes in heel 2025. Twee keer moest er zelfs een noodlanding worden gemaakt. Wat BBB betreft moeten we niet wachten tot er een groot ongeluk gebeurt. Daarom de volgende vragen. Kan de financiële omvang van de schade door vogelaanvaringen bij luchtvaartmaatschappijen in kaart worden gebracht? Waarom begint het onderzoek naar de vliegbewegingen van ganzen pas in 2027? En welke aansprakelijkheidsrisico's ziet de minister voor het Rijk wanneer het ganzenbeheer onvoldoende bescherming biedt tegen vogelaanvaringen?

Dat was 'm. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U heeft nog een interruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):
Er blijft nog één vraag bij me hangen richting mevrouw Van der Plas, ook naar aanleiding van de interrupties die ze zelf vandaag gepleegd heeft. Die heeft te maken met de Nedersaksenlijn en het hele traject dat daarvoor heeft plaatsgevonden, waar de BBB zelf natuurlijk een grote rol in heeft gespeeld. Daarbij konden een aantal projecten doorgang vinden en een aantal ook niet. Hoe weegt u de keuzes die het kabinet daarin nu gemaakt heeft?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Wat ik goed vind van het kabinet ... Er rust echt geen lichte taak op de minister en de staatssecretaris, maar binnen de schaarste die er is en gelet op hoeveel er in Noordoost-Nederland niet van de lijst af is gehaald — dat was wel een beetje onze vrees — ben ik toch wel redelijk positief. We hebben zeker ook vragen over projecten die niet doorgaan. Ik vind dat alles door moet gaan. Maar goed, daar moet wel genoeg geld voor zijn. Dat is simpel zat. Ik hoop dat we ons als de metafoor "Den Haag" ook goed gaan realiseren dat we al dit uitstel nooit meer moeten doen, dat we toch eerder geld hiervoor moeten uittrekken en goede keuzes moeten maken.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dan even specifieker. Er werd geld bij de Lelylijn vandaan gehaald; een aantal projecten gingen dan door. Daar heeft u zelf hard voor gevochten in het kabinet. Ik noem de N36, de Nedersaksenlijn, de flessenhals bij Meppel en Kornwerderzand. Eigenlijk zag je dat met name het noordoosten er daarmee nog redelijk goed van afkwam maar dat bijvoorbeeld Friesland er toen echt al best karig van afkwam. Nu valt Kornwerderzand toch ook nog deels weg.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat doet wel pijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Absoluut.

De heer **De Hoop** (PRO):
Hoe zwaar weegt u dat deel daarvan?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
U heeft honderd procent gelijk. Dat doet ook pijn, ook bij ons, zeker omdat er al veel eigen geld is opgebracht om die sluis te verbreden. Dat is goed voor alle provincies die aan het IJsselmeer grenzen. Het is goed voor de economie, goed voor de ondernemers, goed voor de maritieme industrie. Daarom hebben we een tweede spreker. Dat is mevrouw Wiersma. Zij spreekt na mij. Zij zal specifiek over dit onderwerp nog een aantal vragen stellen. Maar ik ben het helemaal eens met de heer De Hoop.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja, tot slot, voorzitter. Ik zie dat de BBB die pijn erkent. Ik heb ook gezien dat u nog steeds stevig bent op wat u van het kabinet verwacht op stikstof. Dat maakt dat naar aanleiding van uw bijdrage bij mij nog een beetje de vraag blijft hangen of u al een keuze heeft gemaakt over deze begroting, of dat u daar nog mee wacht naar aanleiding van de gesprekken van komende week. Hoe open staat u in dit debat? Heeft u al een beetje een richting in gedachten?

De **voorzitter**:
"Heeft mevrouw Van der Plas ..."

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Het lijkt mij in deze fase van onze onderhandelingen met het kabinet verstandig om daar niet op in te gaan. Er wordt op de achtergrond druk gesproken. Dat gaan we gewoon afwachten. Daar doe ik nu geen uitspraken over. Overigens is elke begroting belangrijk — dat snappen wij — maar de heer De Hoop zal snappen dat wij de kaarten in deze fase nog even voor de borst houden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Wiersma, eveneens namens de BBB, in de eerste termijn.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dank, voorzitter. Tijdens de begroting kun je het overal over hebben, heb ik

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

geleerd. Ik begin vlak bij huis, namelijk bij Ameland. Want we hebben het hier vaak over de Wadden, maar mooie woorden over dit prachtige gebied zijn wat mij betreft niets waard als we de mensen die daar wonen maar over het hoofd blijven zien. De toegankelijkheid van hun eigen leefomgeving staat steeds verder onder druk. Dat komt door keuzes die wij hier met elkaar maken. Een vaargeul is de levensader van een eiland. Inwoners zijn afhankelijk van de boot om simpelweg thuis te kunnen komen. Er leiden meerdere wegen naar Rome, maar helaas niet naar Ameland. De toezegging dat Ameland bereikbaar blijft, moet daarom wel worden vertaald naar concrete garanties met voldoende geld. Mijn vragen komen natuurlijk ook voort uit het feit dat de middelen onder de MIRT-verkenning wegvallen. Ik wil de minister vragen of hij wel garandeert dat minimaal de huidige vervoerscapaciteit behouden blijft en of hij de daarvoor benodigde middelen dan wel beschikbaar stelt. De vaargeul verzandt namelijk. Het baggerplatform is niet toereikend om de vaargeul open te houden. De kosten van het baggeren stijgen daarmee exponentieel. Er moet een betere, structurele oplossing komen. Tot die tijd moet voldoende onderhoud van de vaargeul in ieder geval mogelijk blijven om Ameland bereikbaar te houden. Is de minister bereid om samen met LVVN het baggerplafond tijdig te verhogen, zodat de vaargeul op diepte kan worden gehouden?

Daarnaast wil BBB laten onderzoeken waar geschikte baggerspecie naar de Noordzee het best kan worden afgevoerd, in plaats van dat deze binnen de Waddenzee wordt verspreid. Wil de minister onderzoeken of dat mogelijk is en wat dit betekent voor de groeiende baggerbehoefte en -kosten?

Voorzitter. Snellere besluitvorming en het schrappen van onnodige regels zijn hard nodig om de Nederlandse infrastructuur op orde te krijgen. BBB begrijpt ook dat het oplopende achterstallige onderhoud en de financiële tekorten scherpe keuzes noodzakelijk maken. Sommige investeringen zijn echter juist nodig om andere infrastructuur te ontlasten en grotere schade op termijn te voorkomen. Bij die projecten dreigt nu het kind met het badwater — of: het zoet water! — te worden weggegooid. Ik weet dat er binnenkort een WGO Water is; ik had het er net ook al even met de heer Grinwis over. Daar gaan we uiteraard alles in relatie tot water bespreken. Toch vind ik dat het onderwerp hier vandaag niet ongehoord voorbij mag gaan. De minister wil 284 miljoen weghalen uit de reservering voor het Deltaprogramma Zoetwater. Dat is wat mij betreft een onbegrijpelijke keuze, zeker na deze zeer droge zomer. Die laat zien waarom we meer moeten investeren in het vasthouden van zoet water. Omdat het zo belangrijk is, wil ik het hier genoemd hebben: de waterschappen zijn enorm geschrokken nu de 25% cofinanciering voor heel wat projecten die juist water moeten gaan vasthouden, lijkt te gaan vervallen. Zeker na zo'n zomer kan dat toch bijna niet waar zijn?

Vervolgens Kornwerderzand. We hebben daar een bezoek aan gebracht. We hebben gezien wat de zorgelijke toestand van de bruggen is. We zijn blij dat in ieder geval de vervanging door basculebruggen doorgaat. Daarmee blijft toekomstige sluisverruiming mogelijk. Ook bij de Houtribdijk zijn er echter

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

beperkingen. Als beide verbindingen tegelijkertijd uitvallen, dan moet het verkeer tussen Noord-Holland en Friesland mogelijk helemaal via Amsterdam omrijden. Dat raakt inwoners, ondernemers en de bereikbaarheid van de hele regio. Ik wil de minister dus vragen of hij bereid is om met Noord-Holland en Friesland één gezamenlijke planning voor de werkzaamheden aan beide routes te maken. Zo vallen deze verbindingen niet volledig weg en sluit de uitvoering goed op elkaar aan.

Nu wordt vervolgens ook de rijksbijdrage aan de verruiming van de Kornwerderzandsluis op nul gezet. Dat is echt een bittere pil. Dit project versterkt namelijk de maritieme industrie, de regionale bereikbaarheid en de defensiebelangen en zorgt voor economische groei. Meer goederenvervoer over water ontlast de wegen en draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de regio. Regionale overheden en het bedrijfsleven hebben ook financiële bijdragen toegezegd. Zij verwachten natuurlijk een betrouwbare overheid als partner waarmee ze zaken kunnen doen. Hoe verklaart de minister de lage prioriteit van deze sluisverruiming gezien de brede opbrengsten en de toegezegde cofinanciering? Is de minister bereid op korte termijn met regionale overheden en het bedrijfsleven om tafel te gaan?

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dank.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Heutink namens de Groep Markuszower.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Hier staan we dan, alweer. Op 19 september 2023 kondigde de toenmalige VVD-minister van Infrastructuur een grote herprioritering aan. Projecten gingen toen al op pauze om ruimte te maken voor achterstallig onderhoud. Vandaag zijn we maar liefst 1.136 dagen verder. In die 1.136 dagen hebben wij hier met elkaar 226 debatten gevoerd die te maken hadden met Infrastructuur en Waterstaat. We hebben in 226 debatten zitten keuvelen met elkaar. We hebben het soms vast gezellig gehad. We hebben elkaar een beetje de maat genomen. Er werden leuke filmpjes op social media gezet. Er zijn waarschijnlijk honderden moties en talloze amendementen ingediend. De oprechte vraag die ik vandaag wil stellen, is: wat heeft het toch allemaal voor zin gehad? Serieus. Wat heeft het allemaal voor zin? In welke mate is de koers in al die debatten nou gewijzigd? Wat heeft het plaatsen van al die plaatjes met bolletjes ons nu concreet opgeleverd, behalve een verdeeld land? Hoeveel moties, waarmee hier in dit huis wordt gewapperd, zijn er nou daadwerkelijk naar wens uitgevoerd?

Voorzitter. Het heeft allemaal geen enkele zin gehad. Kijk naar de situatie waar we nu in zitten. Bruggen moeten dicht, omdat ze anders in elkaar storten. De automobilist voelt zich bestolen bij de pomp. De logistieke sector

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

wordt gepakt met de vrachtwagenheffing. Binnensteden zijn verworden tot milieugevangenissen. Het ov is nog nooit zo onaantrekkelijk geweest. Ondertussen staat de hardwerkende Nederlander muurvast op overvolle wegen. Het is pure armoede, niets meer en niets minder.

Vandaag staan we hier weer. Vandaag kondigt de volgende VVD-minister de grootste herprioritering aan die het Mobiliteitsfonds ooit heeft gekend. Nu moeten we niet net doen alsof niemand dit zag aankomen. We hebben immers met elkaar vastgesteld dat minister Harbers al te strak in z'n pak genaaid was. We hebben met elkaar vastgesteld dat minister Madlener te strak in zijn pak genaaid was. Minister Tieman had niet eens meer een pak aan! Vandaag zullen we vaststellen dat de zoveelste minister — dit keer is dat de kroonprins van de VVD — te strak in zijn pak genaaid is en geen cent te makken heeft.

(Hilariteit)

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ben blij dat iedereen die opmerking kan waarderen. Je zal er maar voor moeten gaan staan. Ik heb bijna medelijden met de minister. Het is een stoere vent, maar dit moet toch bijna niet meer te doen zijn. Eergisteren maakte zijn kabinet nog bekend dat het een half miljard euro aan een buitenlands oerwoud gaat overmaken. Een half miljard euro aan buitenlandse bomen! Gisteren werd bekend dat er 19 miljoen euro wordt overgemaakt naar voedselprogramma's van de VN. En alsof het nog niet gekker kan, komt het kabinet vandaag met een steunpakket van 1,2 miljard euro aan niet-militaire steun voor Oekraïne.

Voorzitter. De Merwedebrug is dicht, omdat deze anders instort. We moeten projecten pauzeren, omdat er niet genoeg geld is voor onderhoud. Maar we kunnen de afgelopen dagen wel ruim 1,7 miljard euro overmaken naar het buitenland. Het is te krankzinnig voor woorden!

Beste minister, u zit vastgeketend in een kabinet dat bijna net zoveel extra uittrekt voor ontwikkelingshulp als voor infrastructuur. U zit vastgeketend in een kabinet dat miljarden uitgeeft om boeren te slopen, vastgeketend in een kabinet dat 60 miljard euro — ik lach erom, omdat ik het niet kan geloven — wil uitgeven om van die dure, onrendabele faalpalen op zee te bouwen. Dat kan allemaal wel. Dat is allemaal geen probleem. Maar investeren in onze wegen? Dat is bijna onbespreekbaar. Waarom laat de minister zich afwimpelen met een fooi? Met die fooi moet hij het dan maar doen.

Maar heel eerlijk, beste collega's, het volgende is de vraag. Wat gaan we eraan doen? Hoelang laten we nog toe dat we hier samen van projectje naar projectje huppelen? Wanneer laten we hier met elkaar het besef indalen dat investeren in infrastructuur niet per se zetels hoeft op te leveren, maar dat het randvoorwaardelijk is voor een sterke, gezonde en bloeiende economie, en dat zetelbehoud bij dit soort langetermijninvesteringen dus helemaal niet relevant is? Natuurlijk begrijp ik dat iedereen heel graag zijn of haar baantje

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

wil behouden, maar dat geldt niet voor mij. Ik hoef mijn baantje niet per se te behouden. Ik zit hier namelijk om dingen te bereiken voor Nederland en om problemen op te lossen. Als de kiezer dat niet kan waarderen, zie ik dat dan wel weer, maar ik wil wél investeren in onze economie en ik wil wél ons land draaiende houden.

Maar ik kan de hypocrisie niet langer aanzien, voorzitter. Ik kan niet langer aanzien dat al die partijen die hier vandaag zeggen dat we extra geld aan infrastructuur moeten gaan uitgeven, er helemaal geen zak van menen. Als iedereen het echt meende, was het namelijk allang geregeld, niet alleen vandaag, maar ook al 1.136 dagen geleden en ook al 226 debatten geleden. Nee, dit parlement geeft ons geld liever weg, niet aan de broodnodige infrastructuur, maar aan Oekraïne, om daar wegen te repareren die niet gerepareerd hoeven te worden, aan ontwikkelingshulp, aan asiel, aan een door overheidsbeleid gecreëerd probleem genaamd netcongestie, aan windmolens, aan het klimaat, aan stikstof — je kunt het zo gek niet verzinnen — maar er is geen geld voor wegen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Een bevlogen betoog, zoals we gewend zijn van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dank u wel.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik heb wel een vraag. De heer Heutink straalt namelijk uit dat hij het probleem wil oplossen, maar om een probleem op te lossen, heb je een meerderheid van de Kamer nodig. Hoe denkt u dat u dat kunt bewerkstelligen?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Nou, laten we er eens mee beginnen dat als iedereen in deze Kamer zegt dat er meer geld moet komen voor infrastructuur, we dat dan ook gewoon eens met elkaar gaan regelen. Er liggen volgens mij twee concrete voorstellen van mijn hand voor, voor een manier waarop we geld kunnen investeren in infrastructuur. Ik ben het gewoon zat dat iedereen het hier maar zegt, maar er als puntje bij paaltje komt vervolgens niks mee doet.

De **voorzitter**:
Mevrouw Boelsma, via de voorzitter.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik waardeer dat de heer Heutink met amendementen komt — dat is heel goed — alleen is bij een amendement heel belangrijk dat als je meer geld wil investeren, daar natuurlijk ook een dekking bij hoort. Daar moet je het ook over eens zijn. Ik denk dat hier in de Kamer het gevoel heerst dat iedereen wel wil, maar ik denk dat men het over de dekking niet eens is. Had dan niet een gesprek met meerdere partijen aan de voorkant iets meer op kunnen leveren?

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voor zover ik weet, zijn we niet uitgenodigd bij onderhandelingen over begrotingen, dus ik weet niet waar mevrouw Boelsma-Hoekstra het over heeft, maar tot op heden wil het CDA volgens mij niets van samenwerking met onze partij weten. Dat is natuurlijk haar goed recht, maar het is heel erg simpel: wil je geld investeren in infrastructuur, dan is dit het moment om dat ook daadwerkelijk te regelen. Wij doen die voorstellen. Die voorstellen zijn gewoon netjes gedekt. En ja, als je het daar niet over eens bent, dan komen we direct bij de kern van het probleem van dit huis. Niemand is hier namelijk bereid om over zijn of haar eigen schaduw heen te stappen. Omdat iedereen zijn of haar eigen gelijk wil halen, komt er helemaal niets meer van de grond en omdat er niets meer van de grond komt, zitten hier nu twee bewindspersonen die proberen er het beste van te maken en elke euro nog een beetje voor de Nederlandse economie aan het werk te zetten. Dat is wat deze mensen moeten doen, omdat wij hier bezig zijn elkaar vliegen af te vangen en we niet doen wat goed is voor Nederland!

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Er wordt nogal wat gezegd, dus ik wil er wel even op reageren. Nogmaals, ik waardeer dat u een amendement maakt. Ik sta hier als eigenstandig Kamerlid. In dit debat moeten we er met z'n allen uit komen. Vandaar dus ook mijn vraag. Het was wat waard geweest als we gezamenlijk naar een dekking zouden kunnen kijken als we dit met z'n allen willen oplossen. Misschien komen we er dan met een meerderheid uit. Ik kan ook iets inbrengen waarbij er meer geld naar infrastructuur gaat en ik ben het eens met mijn eigen dekking, maar ik weet ook dat de rest van de Kamer, hier, daar moeite mee heeft. Dat is dus even mijn boodschap. Nogmaals, ik waardeer uw inzet.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik zie de uitnodiging graag tegemoet en ik ben altijd bereid om mee te denken.

Voorzitter. Blijven we aan de ene kant zeggen dat we miljarden extra moeten uitgeven aan infrastructuur, om vervolgens aan de andere kant eind november bij de begroting voor ontwikkelingshulp opnieuw miljarden naar het buitenland over te maken? Ik zeg tegen u allemaal: de tijd dat het allebei kon, is voorbij. Het kan niet meer. We kunnen niet langer toestaan dat ons geld wel naar Ghana of Zimbabwe gaat, of welk ander land dan ook, maar niet naar Amsterdam, Rotterdam, Zeewolde, Holwerd of Leeuwarden. Want precies daar gaan de projecten nu op pauze. We zitten hier in dit huis om problemen op te lossen. Als ik u moet smeken om daarmee te beginnen, ben ik uiteraard bereid om dat vandaag te doen, maar zoals PRO en JA21 aan het kabinet vragen om te kiezen tussen "over links" en "over rechts", vraag ook ik u om vandaag te kiezen. Kiest u voor het buitenland of kiest u eindelijk voor Nederland? Voor ons is die keuze duidelijk. DNA zal altijd kiezen voor

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

Nederland. Altijd.

Daarom komen wij vandaag met twee concrete voorstellen. We stellen voor om een kwart van het budget waarmee de begroting voor ontwikkelingshulp wordt opgehoogd — dat is 250 miljoen euro — structureel naar infrastructuur te laten gaan. Ook stellen wij voor om, conform de afspraken uit de NAVO-top, de clausule te activeren waarmee we tot 1,5% van het bbp extra kunnen lenen om te kunnen uitgeven aan relevante infrastructuur. Doe ook daar dan een kwart van, zeggen wij. Niet eens alles, maar een kwart. Dat is zo'n 5 miljard euro. Dat is niet leven op de pof. Dat is het financieren van de toekomst van Nederland, gezond en welvarend, met een bloeiende economie.

Voorzitter. Wat ons betreft is de tijd van spelletjes voorbij. De tijd van egotripperij is wat ons betreft voorbij. Ik zei het net al: we moeten over partijgrenzen heen durven te kijken en het juiste voor Nederland doen. Dat is investeren in onze infrastructuur. En we moeten hier niet jaar op jaar hetzelfde spelletje herhalen om vervolgens keer op keer onszelf en de regio's, en daarmee dus de mensen thuis, teleur te stellen.

Kijk wat er gebeurt bij NS. Wederom gaat de prijs van een treinkaartje door het dak. Vervolgens zullen wij hier met elkaar constateren dat de reizigers de trein gaan mijden en dat de inkomsten gaan dalen. Die gemiste inkomsten zullen dan weer gecompenseerd worden met een volgende stijging van de prijzen. Dit wordt een gebed zonder einde als niemand durft te zeggen: nu is het een keer afgelopen; nu pakken wij de regie weer terug. De vraag die we met elkaar moeten beantwoorden, is dan ook een belangrijke: welk niveau van openbaar vervoer willen we in dit land hebben, wat mag dat de belastingbetaler kosten en wie kan dat het best faciliteren? Als dat niet de NS is, dan is dat niet de NS. Ik ben het zat om keer op keer pleisters te plakken, er een zak geld tegenaan te gooien en te zeggen: dat zien we volgend jaar wel weer. Wij zeggen concreet: laat de markt het maar eens proberen. Misschien is het dan een tandje minder, maar wel goedkoper. Waarschijnlijk is de kwaliteit nog beter ook. Als de mensen thuis zouden moeten kiezen tussen thuisblijven of één trein minder per uur, dan weet ik wel wat zij kiezen. Die kiezen niet voor thuisblijven, maar voor een treintje minder per uur.

Ik hoor het Mark Rutte nog zeggen: voor visie moet u naar de oogarts. Ik zal u zeggen: ik heb voor u allemaal een afspraak gemaakt, want er is geen visie meer in dit huis, helemaal niet. We zijn met elkaar veredelde brandweermannen geworden die niets anders doen dan brandjes blussen. Als het kabinet ons huis in de fik dreigt te steken, maar besluit om dat toch niet te doen, is er feest aan de linkerkant van deze zaal. Maar er is concreet helemaal niets veranderd. Het huis staat nog steeds en de pyromaan loopt vrij rond. Dit is het huis van de stilstand geworden.

Kijk naar Lelystad. Die luchthaven staat al bijna acht jaar in het folie en is gewoon klaar om gebruikt te worden, maar er gebeurt niets! Er gebeurt al acht jaar lang helemaal niets. Er is totale stilstand. Ik wil van deze minister de

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

garantie hebben: gaat deze luchthaven volgend jaar open, of gebeurt dat niet en worden we opnieuw teleurgesteld?

Voorzitter. Ik heb mij voorgenomen om niet elk project afzonderlijk te behandelen. Het afwegingskader zoals dat wordt voorgesteld, vinden wij ook niet prettig, maar het is helaas wel noodzakelijk. Zolang de mensen thuis nog op partijen zoals het CDA, D66 en PRO stemmen, en de PVV helaas twintig zetels op rechts gijzelt omdat de partij niet wil samenwerken, zal er geen werkbare coalitie over rechts te maken zijn. De postcodekanjer zal dus altijd in Afrika en andere continenten hier ver vandaan vallen. En Nederland? We kunnen niet eens meer loten kopen voor ons eigen miljardenfestijn. Zolang er niet iets rigoureus verandert in de politiek en in de manier waarop we hier met elkaar bezig zijn, doen we niet eens meer mee.

Voorzitter. DNA zal altijd kiezen voor Nederland. We zullen nooit zuurbetaald belastinggeld overmaken naar het buitenland als we niet eens ons eigen land draaiende kunnen houden. Daarom roep ik u allemaal met klem op: maak investeren in infrastructuur weer sexy. We hebben het voorschot gedaan, niet met één, maar met twee concrete voorstellen die structureel 5,25 miljard euro toevoegen aan de infrabegroting. Ik zeg u: het is nog veel te weinig, maar het is het minste wat we kunnen doen voor ons prachtige land.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er is ruimte voor één vervolgvraag. We lopen al een uur uit de tijd, dus één vervolgvraag van meneer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
Dat was een vlammend betoog. Over een aantal zaken zullen we het gewoon niet eens zijn, zoals de keuzes over bomen, het buitenland en andere zaken. Dat speelt ook bij andere begrotingsdebatten. Ik snap uw verhaal over "laten we investeren" op zich wel, maar mijn vervolgvraag aan u is: wat betekent dat extra lenen dan voor de begrotingen van volgend jaar met die rentelast? Zet uw vlammende betoog ons dan niet nog meer klem?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Zeker niet, zeker niet. Uiteraard zul je rente moeten betalen, maar het is voor de overheid veel voordeliger om te lenen dan voor welke andere partij in dit land dan ook; laten we wel wezen. Het is ook gewoon verstandig om te doen. Zoals ik al eerder zei: dit zijn projecten waarbij het tien of vijftien jaar gaat duren voordat de realisatie überhaupt begint, als ze al worden gerealiseerd. Het zijn projecten waar we de komende 70 jaar profijt van gaan hebben. Dat is investeren in de toekomst, en dat mag best iets kosten. Ik ben blij dat ik blijkbaar van mening verschil met de VVD als het gaat om het investeren van een half miljard in bomen, want blijkbaar vindt de VVD dat wel een goed idee.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink. Het woord is aan mevrouw Keijzer. Zij is de laatste spreker van de zijde van de Kamer in deze eerste termijn.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Zo, voorzitter. Na meneer Heutink zijn we in ieder geval allemaal weer wakker en alert. De heer Heutink zegt dat dat de bedoeling was. Nou, dat is gelukt, zeg ik tegen de heer Heutink.

Voorzitter. Nederland kent een fantastische infrastructuur. Daar kunnen we ook echt trots op zijn. De Afsluitdijk, de Deltawerken … Als je ooit eens een keer die serie hebt gezien over het spoor bij Utrecht en wat daar allemaal aan- en afrijdt, dan weet je dat het een wonder is dat het allemaal zo voor elkaar gekomen is, ook nog beseffend dat we ver onder de zeespiegel zitten. Dat is ook de reden waarom heel veel Nederlandse experts over de hele wereld vertellen over hoe we dat voor elkaar gekregen en gedaan hebben. Flevoland, waar we gewoon een totale polder uit het water hebben gebouwd.

Voorzitter. Hoe gaat dit over een aantal jaren? Wordt er dan nog steeds met bewondering naar Nederland gekeken? Zijn wij dan nog steeds trots? Zijn wij dan nog steeds in beweging? Zijn dan al die huizen gebouwd die we nodig hebben? We groeien naar 20 miljoen mensen toe. Dat is als we daadwerkelijk iets doen aan de instroom van asielzoekers. Die instroom is gewoon gemiddeld 800 mensen per week. Als dat zo blijft, groeien we naar 23 miljoen mensen toe. Dat heeft de staatscommissie ons voorgerekend. Dan lopen we onherroepelijk vast als er niet iets verandert.

Goede infrastructuur is ook een voorwaarde voor economische groei. Waar je soms naar de markt of naar de gemeenschap kan kijken wanneer iets niet goed is, heb je voor de infrastructuur gewoon de overheid nodig. Het is echt een taak van de overheid om dat voor elkaar te krijgen. Dat lukt ons gewoon niet. In het interruptiedebat met de heer Goudzwaard heb ik gesproken over de MIRT-systematiek, waardoor we onszelf gevangen houden en we maar niet de stappen zetten in procedures en onderbouwing die nodig zijn om tot die grote infrastructurele werken te komen. Ik wil daar graag een reactie op van de minister of de staatssecretaris. Moeten we nou niet eens met elkaar grote infrastructurele werken van nationaal belang vaststellen waarvoor dit niet geldt en ons daar dan ook aan houden?

Voorzitter. Vervoersbedrijven moeten inmiddels tientallen kilometers omrijden omdat ze niet meer over de bruggen gaan. Ik heb hier een stapel krantenberichten waarvoor je je eigenlijk de ogen uit de kop schaamt. Ik heb mij dan ook echt wel een beetje lopen verbazen over die 18 miljard voor onderhoud, instandhouding en vernieuwing van bestaande infrastructuur tot en met 2041. Het is feitelijk gewoon een complete stop voor nieuwe projecten. Van dat geld wordt vervolgens onderhoud gepleegd dat allang gepleegd had moeten worden. Hoe komen we uit deze ellende met elkaar?

Toen kwam ik bij het volgende. Ik hoor graag van het kabinet hoe het

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.

daarnaar kijkt. Het kabinet vergeet dat er afspraken gemaakt zijn om 1,5% van het bruto binnenlands product per jaar te oormerken voor brede investeringen en irrelevante uitgaven zoals maatschappelijke weerbaarheid en infrastructuur. Dat is onderdeel van de NAVO-afspraken. Maar we hebben geen idee waar dat geld, dat een beetje uitgesmeerd is over alle begrotingen, zit. Daar krijgen we maar geen antwoord op. In de technische vragen over de begroting is daarnaar gevraagd en we krijgen daar geen antwoord op. Het zal vast ergens zitten en er zullen vast ambtenaren mee aan het werk zijn, maar we hebben geen idee. Ik vind echt dat dat anders moet. Ik wil van de minister horen of dit klopt. Kan hij mij toezeggen dat de onderbouwing van die 1,5% alsnog naar de Kamer komt? De onderbouwing die er nu ligt, is volstrekt onvoldoende. Zo bestaat de inventarisatie uit tal van onderwerpen die dan maar onder maatschappelijke weerbaarheid gestopt worden, waaronder diplomatieke ambtelijke gesprekken, alsof er niet allang een toren van Buitenlandse Zaken staat met daarin ambtenaren die die gesprekken ook aan het voeren zijn.

Daarom ga ik voorstellen om minimaal 0,8%, omgerekend rond de 10 miljard, te oormerken voor het hoofdwegennet en de spoorwegen binnen het Mobiliteitsfonds. Dit betekent uiteindelijk dat er elk jaar minimaal 10 miljard op de begroting moet staan voor deze onderwerpen. Ik hoor graag het volgende van de minister of de staatssecretaris; zij gaan vast afstemmen wie van de twee erover gaat. Mijn verzoek is of diegene dit kan toezeggen, of in ieder geval dat wij samen op weg kunnen gaan om dat met elkaar te zoeken. Want alleen dan houden we die geweldige wegen, tunnels, sporen en gemalen, waar we als Nederland trots op zijn. Dan alleen kunnen we investeren in infrastructuur zodat onze economie kan blijven draaien en we uiteindelijk die woningen kunnen gaan bouwen voor al die mensen die wanhopig op zoek zijn.

Ik dank u wel.

De **voorzitter**:
Ik dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer bij de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Als tip in het kader van de spelregels adviseer ik u om even bij de Griffie te checken wat de resterende spreektijd is voor de tweede termijn, om onaangename verrassingen te voorkomen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
Morgen! Dan gaan we met elkaar verder, eerst met de eerste termijn van de zijde van het kabinet, en daarna met de rest van uw kant. Ik schors een enkel ogenblik, en dan zal de Kamer verdergaan. Aan de orde is dan de behandeling van de begroting Koning en de begroting Algemene Zaken.

De vergadering wordt van 17.15 uur tot 17.22 uur geschorst.

Aan ongecorrigeerde verslagen kan geen enkel recht worden ontleend.
Uit ongecorrigeerde verslagen mag niet letterlijk worden geciteerd.