Plenair verslag

Tweede Kamer, 17e vergadering Woensdag 28 oktober 2026

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).**

Termijn inbreng

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 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.

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.

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 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 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.

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 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 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.

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?

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 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?

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.

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 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.

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 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 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 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.

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 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 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?

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.

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. 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.

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. 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.

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 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 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 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 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 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 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.

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 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 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 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.

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 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 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? 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.

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 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 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 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.

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.

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?

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.

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.

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 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 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.

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.

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.