Plenair verslag

Tweede Kamer, 17e vergadering Woensdag 28 oktober 2026

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2027

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2027

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

Termijn antwoord

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

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

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

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

Dank u wel.

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

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

Termijn inbreng

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank, voorzitter. De huidige staat van de infrastructuur toont grote overeenkomsten met de staat van het huidige kabinet: uitermate onbetrouwbaar. Of het nu gaat om waterwegen, het spoor, bruggen of snelwegen: ze verkeren vrijwel allemaal in een belabberde staat door de enorme achterstand in onderhoud. Ondertussen horen wij deze minister in verschillende interviews aangeven dat hij graag herinnerd wil worden als de minister van IenW die onderhoud weer sexy heeft gemaakt. Ik denk dat wij deze minister liever herinneren als de minister die de grote infrastructurele problemen heeft opgelost, maar de vraag is of dat sexy genoeg is.

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

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

Voorzitter. De transportsector. Ik heb hier al eerder in verschillende debatten aandacht voor gevraagd. Om te beginnen wil ik het hebben over de rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs in Nederland. Er is een gigantisch tekort aan goed uitgeruste

rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs in Nederland. Naast het feit dat er vaak nergens plaats is, waardoor chauffeurs en vrachtwagens maar op de vluchtstrook parkeren, met alle gevaren die dat met zich meebrengt, zijn er op de meeste rustplaatsen helemaal geen faciliteiten, zoals douches of zelfs de mogelijkheid om rustig een hapje te eten en wat te drinken. Wat denkt de minister hieraan te doen?

Dan de vrachtwagenheffing. Ik heb in meerdere debatten aangegeven dat de invoering van de vrachtwagenheffing desastreus zal zijn voor de sector. Helaas heb ik gelijk gekregen. In september gingen in geen enkele andere branche naar verhouding meer bedrijven failliet dan in de transportsector. Het CBS telde in totaal 320 faillissementen, 16% meer dan een jaar eerder. Het grootste deel van het jaar bleef het aantal faillissementen onder het niveau van 2025. In september sloeg dat om. Er gingen 44 bedrijven meer failliet dan een jaar eerder. Alleen in maart en augustus lag het aantal ook hoger dan vorig jaar, maar niet met zo'n sprong als nu. Naast de absurd hoge dieselprijzen is het duidelijk dat de invoering van de vrachtwagenheffing het laatste duwtje heeft gegeven voor veel kleine transportondernemers. Dit moet een halt toegeroepen worden. De PVV wil dan ook dat alle kleinere transportondernemers die over maximaal vijf vrachtwagens beschikken, volgend jaar, in 2027, worden vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Deze transportbedrijven beschikken over 15% van alle vrachtwagens en maken amper tot geen gebruik van de terugsluisregeling, omdat de aanschaf van elektrische wagens ook met subsidie voor hen niet te betalen is. Ik zal dan ook in mijn tweede termijn hierover een motie indienen. Na 2027 zien we dan wel weer verder, aangezien ik ervan uitga dat dit kabinet er dan toch niet meer zit.

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

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

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

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

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

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is vrij simpel. We hebben al meerdere malen voorgesteld om de accijnzen op brandstof tijdelijk te verlagen, minimaal voor een jaar, om er daarmee voor te zorgen

dat het tanken wel weer enigszins betaalbaar wordt. Maar nog veel belangrijker is het, denk ik, dat er een gelijk speelveld ontstaat tussen Nederland, België en Duitsland, qua de prijs voor brandstof.

De heer **Van Leijen** (D66):
Tijdelijk de accijnzen verlagen is eigenlijk wel een beetje het antwoord dat ik verwachtte. Maar stel je nou voor dat we dat vandaag doen. We verlagen de accijnzen. Stel dat Trump over een week of over een week of twee, op korte termijn, Iran weer binnenvalt. Dan zien we de prijzen aan de pomp weer stijgen. Eén. Gaat uw partijleider dan weer een vreugdedansje doen, terwijl de rekening van Nederlanders gaat stijgen? En twee. Hoe gaat u dan werken aan een concrete oplossing? Want dan zitten mensen nog steeds bij dat gas. Elke keer dat er wat gebeurt in de wereld, gaat de prijs onwijs omhoog. Kunt u dan niet beter voor een duurzame, structurelere oplossing kiezen?

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

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

De **voorzitter**:
Afrondend.

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

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

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik wilde even terugkomen op de vrachtwagen- en de transportondernemers. Ik snap het punt ten aanzien van de kleine ondernemers. Is het dan niet veel beter — dat is onze opvatting — om te kijken hoe zij kunnen meeprofiteren van en meegaan in die overstap, in plaats van ze simpelweg vrij te stellen?

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

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

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

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

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat mag u stellen, maar het probleem is, zeg ik nogmaals, dat er een gigantisch prijsverschil zit tussen het leasen van een wagen van anderhalve à twee ton en het leasen van een wagen van zes à zeven ton. Dat probleem blijft gewoon behouden.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

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

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

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

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

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

De **voorzitter**:
U vervolgt.

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

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

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

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

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

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

spoorlijnen werden uit de grond gestampt. De Watersnoodramp van 1953 zorgde voor urgentie om de bescherming tegen het water te verbeteren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**:
Afrondend.

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

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

Blankenburgverbinding in gedachten, die er nooit was gekomen op het moment dat je daar geen €1,88 voor betaalt. Ik rijd er met plezier doorheen, kan ik u vertellen.

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

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

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

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

De **voorzitter**:
Mevrouw Keijzer.

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

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

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

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

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Betalen naar gebruik, is dat het nieuwe woord voor rekeningrijden? Begrijp ik nou goed van de VVD dat er, naast alle belastingen en accijnzen en weet ik veel wat er allemaal niet is waardoor mensen allang betalen naar gebruik, nu nog een nieuwe bovenop gaat komen?

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

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

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

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Zo wordt de Nederlander weer een nieuwe belasting in gerommeld. Wordt het niet eens tijd dat wij rigoureus gaan snijden in de uitgaven? Ik zal direct een voorstel doen om een substantieel deel van de 1,5% NAVO-norm, die nu weg gerommeld is in al die verschillende begrotingen, eruit te halen. Dan bezuinig je uiteindelijk op de

ambtelijke organisaties. Er kunnen echt wel flink wat taken weg om er eindelijk voor te zorgen dat we ook echt van A naar B kunnen komen in dit land, ook naar de nieuwe woningbouwlocaties.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dit is niet de rekening doorschuiven naar de toekomst, dit is investeren in de toekomst! We hebben het hier over projecten die wel tien, vijftien jaar nodig hebben voordat ze überhaupt draaien, projecten die generaties na ons nog blijven bestaan. Mogen we daar geen geld voor lenen, om te investeren in de toekomst?

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Een punt van orde. Ik probeer het kort te houden. Ik krijg geen antwoord. Ik wacht

netjes op de volgende keer en stel dan een korte vraag. Ik wilde nu gewoon netjes zeggen: dank u wel voor dat inhoudelijke antwoord. Ik vind wel dat u mij daarvoor de ruimte moet geven. Dank u wel.

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

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

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

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

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

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

Voorzitter. In dit kader kan ik natuurlijk niet om de favoriete hobby van de minister heen: het dwarszitten van de fatbike. Hoe vordert de minister hiermee? Lukt het om

komend jaar de helmplicht in te voeren en wordt er voortvarend gewerkt aan een nieuwe voertuigcategorie?

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

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

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

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

Dank u wel, voorzitter.

De heer **De Hoop** (PRO):
De heer Bikkers begon net zelf over defensie. Ik denk wel dat dat een van de mogelijkheden is om ook meer geld te investeren in onze mobiliteit, onze militaire mobiliteit en onze infrastructuur. We zien dat er bij deze begroting — ik doe het even uit mijn hoofd — 900 miljoen blijft liggen bij Defensie, die je ook zou kunnen inzetten voor infrastructuur. Vindt de heer Bikkers dat ook een gedachte waar we wat mee kunnen?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik zie niet dat er per se geld overblijft. Ik denk dat het belangrijk is om bij Defensie de

goede keuzes te maken voor de weerbaarheid van Nederland. Als blijkt dat er vanuit Defensie middelen ingezet kunnen worden voor infrastructuur, dan juich ik dat van harte toe. Ik heb daarom ook aan de minister gevraagd hoe die gesprekken met Defensie nu vorderen.

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

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

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

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

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb nog een ander punt. De criteria die de heer Bikkers belangrijk vindt, heeft hij langsgelopen bij de prioritering. Ik denk dat we het er inderdaad over eens zijn dat de minister en de staatssecretaris samen een formidabele prestatie hebben verricht, ook in goede samenspraak met de Kamer, zowaar naar Deens voorbeeld van een folie. We zijn heel dichtbij. We zouden het noemen, dus bij dezen. Graag een reactie daarop. Ik miste nog wel een punt, namelijk de cofinanciering. Dat is door de staatssecretaris en de minister aan de voorkant in de brieven nadrukkelijk genoemd als een criterium, maar ik kwam dat aan het eind niet zo tegen. Wat vindt de heer Bikkers daarvan?

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

zijn — ik ben zelf lokaal bestuurder geweest — maar daar daarna hele goede en mooie plannen mee kunnen maken.

De **voorzitter**:
Afrondend.

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

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

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

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

De **voorzitter**:
Uw vraag?

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

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

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

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ten eerste — laten we eerlijk zijn — is het natuurlijk vreselijk als zoiets gebeurt. Maar meneer Bikkers weet net zo goed als ik dat dit soort flexflitsers negen van de tien keer op plaatsen staan waar je juist wat harder kan rijden dan is toegestaan. Het gaat namelijk om het opleveren van geld. Dat is ook algemeen bekend. Het gaat erom dat dit kabinet de gaten kan vullen met de opbrengsten uit de boetes, vooral de verkeersboetes. Natuurlijk is het vreselijk. Op het moment dat je te maken hebt met een weg waar kleine kinderen oversteken, moet je daar te allen tijde wat aan doen. Mijn eigen ervaring — ik hoor het van iedereen — is dat die flexflitsers op dit moment voornamelijk op dat soort punten staan. Ik kan er een noemen. Als je de Kiltunnel doorgaat richting Oud-Beijerland, staan er op dat traject regelmatig flexflitsers. Daar woont niemand; dat is polder.

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

gedragsverandering. Maar de inkomsten gaan naar de staatskas en de lokale bestuurders zijn hier blij mee.

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

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

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

De **voorzitter**:
U rondt af.

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

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

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

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

Ik geef graag het volgende mee. Bij de exponentiële tariefstijging van 1 januari 2023 zag IenW destijds aanleiding tijdelijk gedeeltelijk te subsidiëren, zoals de landen om ons heen dat nog steeds doen. ProRail en Havenbedrijf Rotterdam zien op pagina 18 van hun benchmarkonderzoeksrapport zeker correlatie, namelijk door een verdere reverse modal shift en port shift te duiden. In openbare bronnen zijn referenties naar prijselasticiteit voor de sector en deelsectoren te vinden. Een toename van kosten leidt tot uitval van het vervoervolume: gemiddeld proportioneel, voor

wagenladingvervoer en intermodaal vervoer progressief. Ik verwacht dat dit, met nadere input van de sector alstublieft, in het KiM-onderzoek wordt meegenomen. Laten we het de sector gunnen dat die het einde van de uitvoeringsagenda mee kan maken en als serieuze modaliteit een alternatief kan zijn voor andere modaliteiten, juist bij groot wegonderhoud en de droogte, zoals deze zomer, maar ook voor militaire mobiliteit. We hebben hen keihard nodig.

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

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

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

Het zit ook in doelmatigheid. De staatssecretaris maakt een slag op ov, maar ondertussen lezen we in het Dagblad van het Noorden dat de inschakeling van bussen bij vervangend vervoer bij incidenten door de NS een heus verdienmodel zou zijn, waarbij vele, wellicht te veel, bussen langdurig stilstaan en geld verdienen. Wat doet dat met de prijs van het treinkaartje, die weer 5% hoger wordt? Laat de betaalbaarheid een belangrijke factor zijn bij de toekomstige marktordening spoor. Des te interessanter is het om, in lijn met het regeerakkoord en het vierde

spoorwegpakket, te analyseren hoe de inefficiënties uit het huidige spoor kunnen worden gehaald, dat je kunt zitten en dat de trein schoner kan. Graag een reactie van de staatssecretaris op deze drie dingen.

Dank u wel.

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

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Voorzitter. Het zijn barre tijden voor de infrastructuur van Nederland. Bij de begrotingsbehandeling begin dit jaar werd al veelvuldig gesproken over de instandhoudingsopgave die ons te wachten staat. Wat JA21 betreft moet IenW simpelweg een groter deel van de taart toebedeeld krijgen, of zoals de Friese lobby het ook wel zegt: de koek moat grutter. Eind augustus kwam de Volkskrant met een reconstructie van de grootste onderhoudsopgave ooit. De kop boven het artikel luidde: "De toekomstvisie van Rijkswaterstaat hield overal rekening mee, behalve de levensduur van bruggen en sluizen." Minister, waarom greep Rijkswaterstaat volgens u niet tijdig in? De reactie van de geïnterviewde emeritus hoogleraar building engineering liet weinig aan de verbeelding over. Ik citeer: "Ze hebben het onder hun eigen ogen laten gebeuren." Dat is een pijnlijke en rake constatering. In de zes belangrijkste toekomstrapporten uit de periode 1992-2020 vallen de woorden "vervanging" en "onderhoud" namelijk amper en in vier van de zes rapporten komt het woord "bruggen" niet eens voor. Over hallucinant gesproken. Ik heb hierover een aantal vragen richting de minister. Hoe hebben onderhoud en vervanging zo lang onvoldoende aandacht kunnen krijgen? Waarom bereikte de waarschuwing de ambtelijke en politieke top niet of onvoldoende? Waarom kregen andere prioriteiten steeds voorrang? Ontbrak het binnen Rijkswaterstaat wellicht aan technische deskundigheid? Welke concrete tekortkomingen ziet de minister en, nog veel belangrijker: hoe gaat de minister deze verhelpen?

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

Voorzitter. JA21 is tevreden met de hoge plaats van de Nedersaksenlijn en het knooppunt Meppel in het afweegkader. De domper is echter wel de Lelylijn. Hoewel het restje van 600 miljoen euro dit jaar niet wordt geplunderd, is er geen enkele vooruitgang. Wat wordt er wel uit de hoge hoed getoverd? U raadt het al: een adviescommissie. Dat is wat mij betreft een omslachtige manier om te zeggen dat de Lelylijn naast de vissticks in de vriezer belandt. De motivering voor het instellen van

een adviescommissie is wat mij betreft tenenkrommend. Ik citeer: "De wereld is sinds de totstandkoming van dit deltaplan begin 2022 aanzienlijk veranderd. Daarom willen we op een andere manier naar die opgave kijken." Ik denk dat er hier op de kerstborrel van IenW nog smakelijk om gelachen gaat worden, zo van: hoe wij dit op papier hebben gekregen en ermee weg zijn gekomen, is ons nog steeds een raadsel.

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

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

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

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

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

bereikbaarheid in Noord-Oost-Nederland en de veiligheid op het spoor gewoon veel beter zijn. Waarom steeds het woord "geplunderd" gebruiken, terwijl hier gewoon fantastische projecten die goed zijn voor Noord-Oost-Nederland voor terug zijn gekomen?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**:
Dank u wel.

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

De **voorzitter**:
Dank u wel.

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

De **voorzitter**:
Waarvan akte.

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**:
Tot slot.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Een van de redenen waarom wij niet verder komen, is dat wij met elkaar een MIRT-systematiek hebben afgesproken, waarin 75% van het totale budget op de balans moet staan voordat je überhaupt kunt beginnen. We weten dat er voor de Lelylijn en al die andere zaken bij elkaar opgeteld voor miljarden op balansen staat, waarbij dan vaak een greep in de pot wordt gedaan. Zouden wij niet toe moeten naar een systeem waarbij je met elkaar vaststelt wat de grote infrastructurele werken zijn die we de komende 30 jaar nodig hebben, die infrastructurele werken vervolgens uit de MIRT-systematiek haalt en dan gewoon begint met de daadwerkelijke planvorming? Nu is er constant sprake van een soort pleister op de wonde van een soort van verkenning, omdat we daar niet aan willen tornen. Zo staat die modellenwerkelijkheid echt haaks op het realiseren van die nodige infrastructuur.

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

De **voorzitter**:
Tot slot.

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

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

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

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

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

De heer **Köse** (D66):
Er kan dus gewoon geen antwoord worden gegeven. Er kan niet één ding genoemd worden dat JA21 doet voor omwonenden. Het voorbeeld dat aangehaald wordt, is de

Balanced Approachprocedure. Dat is een procedure vanuit Europa en is echt gericht op de luchtvaart, om ervoor te zorgen dat we de concurrentiebelangen van de luchtvaart niet beschadigen en dat hij niet te hard krimpt. Daar is die procedure voor. Ik hoor "rust in de nacht". Volgens mij is JA21 niet voor een nachtsluiting of een beperking daarop.

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

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

De **voorzitter**:
Heel kort.

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

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

De **voorzitter**:
Afrondend.

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

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

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

De heer **Köse** (D66):
Zeker. Ik bouw het mooi op. Ik heb een vraag over SAF, over duurzame

luchtvaartbrandstoffen. Kunnen we niet juist daarop samenwerken om met de sector te kijken hoe we, als we toch gaan vliegen, tot een betere manier van vliegen komen?

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

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

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

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

De mensen thuis en hier in de Kamer zullen het vast herkennen: eens in het jaar moet je auto voor de apk. Halverwege de dag word je vaak gebeld met de tussenstand: het valt mee, het valt tegen of het valt enorm tegen. Nieuwe banden, een distributieriem: je kent het wel. De herprioritering van alle infrastructuur is ons apk-moment, en niet zomaar een apk-moment, maar ik noem het voor het gemak maar even "ons grote apk-moment".

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

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

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

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

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

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

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

instandhoudingsopgave voor het onderliggende wegennet. Gemeenten en provincies kunnen zo cofinanciering lostrekken voor het achterliggende wegennet. Een vraag aan de minister is of de minister voor de voorjaarsbehandeling zou kunnen uitwerken hoe zo'n regionale perspectiefpost er zou kunnen uitzien.

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

Tot zover.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik zou toch nog met mevrouw Boelsma-Hoekstra van gedachten willen wisselen over de regionale bereikbaarheid. Enerzijds zie ik dat de staatssecretaris echt bewust op zoek is naar hoe je een aantal projecten nog op gang kunt brengen met dat potje, dus dat is positief. Maar ik zie ook nog steeds best wat bezuinigingen in de boeken staan. Voor de BDU-gelden, maar ook voor het studenten-ov staan best nog flinke bezuinigingen in de boeken. Mijn zorg is dat we aan de ene kant wat extra's doen maar aan de andere kant niet die bezuinigingen weten te voorkomen. Wat voor problemen veroorzaken we daar dan weer mee? Hoe ziet mevrouw Boelsma-Hoekstra dat?

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

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

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

De **voorzitter**:
Afrondend.

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

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

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

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

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

Dan kom ik bij schone lucht. Het is goed nieuws dat Nederland op koers ligt om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen en dat de verwachte gezondheidswinst zelfs groter is dan eerder gedacht. We zien echter dat vanaf 2028 er geen geld meer rechtstreeks naar gemeenten gaat voor het Schone Lucht Akkoord, maar alleen nog via een meerjarige opdracht aan Rijkswaterstaat. Schone lucht is echter een gezamenlijke opgave. In 2030 moeten we voldoen aan de aangescherpte Europese norm voor luchtkwaliteit, maar op dit moment dreigen er in bepaalde gebieden overschrijdingen, met mogelijk gevolgen voor de woningbouw en de aanleg van infrastructuur. Ook de provincies vragen om een gezamenlijke aanpak die nodig is, waarbij overheden samenwerken en lokale maatregelen elkaar versterken. Is de staatssecretaris bereid om op een zo kort mogelijke termijn in overleg met gemeenten en provincies te gaan, om een gerichte nationale aanpak voor de luchtkwaliteit op te starten?

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**:
Afrondend.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik verwijt het niet deze woordvoerder, maar er gebeurt wel iets opmerkelijks in dit debat. Dat is dat we denken dat als je geen woordvoerder kernenergie bent, dit niet je onderwerp is. Het mooie bij kernenergie is dat al heel lang geleden gesplitst is wie er gaat over de veiligheid en wie er gaat over de energie. Dit ministerie, IenW, gaat over de veiligheid van het afval. Ik heb nu twee woordvoerders ondervraagd en die denken beiden dat COVRA de oplossing is voor het afval. Nee, dat is de tijdelijke berging en dat is niet de eindberging. Dit kabinet heeft voor het eerst de discussies over de bouw en de eindberging losgeknipt. Het heeft dus niks met COVRA te maken. Het gaat echt over de eindberging van het radioactief afval. Nogmaals de vraag: is dat een degelijke manier? Zelfs de vorige kabinetten verbonden die twee discussies namelijk wel degelijk aan elkaar.

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

De **voorzitter**:
Afrondend.

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

De **voorzitter**:
Uw vraag.

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

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Nogmaals, ik zit niet in deze materie. Ik kan dus niet ingaan op deze vragen rondom eindberging. Ik heb zojuist uitgelegd wat ik zie gebeuren vanuit mijn rol als voorzitter van KGG, waarin ik in die hoedanigheid mee ben geweest naar een werkbezoek en veel informatie vanuit de sector heb ontvangen hierover. Ik weet zeker dat wanneer we plannen maken rondom de opwekking van kernenergie, we natuurlijk ook nadenken over de berging van afval. Ik kijk uit naar het voorstel dat mevrouw Beckerman eventueel zelf in haar eigen inbreng zal doen. Dat zal ik dan altijd op zijn inhoud beoordelen.

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

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

De **voorzitter**:
U rondt af.

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

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

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

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

Dank u wel.

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

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter. Infrastructuur: een terrein dat is toebedeeld aan de overheid en behoort tot haar kerntaken. A priori staan wij voor een bescheiden overheid die zich zo veel mogelijk terugtrekt uit het leven van de burgers. Gek genoeg is dat steeds meer een unicum hier in de Kamer. Bijna alle ambtsgenoten kunnen namelijk niet wachten om weer nieuwe regels en wetten te bedenken om zo iedere komma van het leven te regisseren, totdat dat leven van geboorte tot graf een grote trajectcontrole is geworden.

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

van belasting. Het probleem is alleen dat er van de 500 miljard aan uitgaven maar 17 miljard naar IenW gaat. Blijkbaar heeft het kabinet meer interesse in andere prioriteiten dan in hetgeen volgens ons haar kerntaak is.

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik denk dat Forum, anders dan de meeste partijen, wel veel meer toegang wil verschaffen tot risico. Dat is ook het leven; soms kan het misgaan. Dat slaat ook op

de trajectcontroles en alle boetes en zo. FVD wil mensen vrijlaten en daar hoort ook risico bij. Met betrekking tot de leefomgeving willen wij gewoon niet alles van tevoren al vastzetten en uit angst alles dekken. Zo komt er een deken van regels over de samenleving, waardoor wij, de minister incluis, helemaal niet meer kunnen handelen. Voor ons staat het handelen centraal, de werkende economie, de werkende samenleving. Als daarvoor meer risico nodig is, vinden wij dat de werkende samenleving het wint van de risicovermijding.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Oké, dus voor een deel meer risico toelaten. Dat kan. Wij willen als CDA ook zo min mogelijk regeldruk, maar dan is mijn vraag richting Forum nog steeds: op welke manier kan de bescherming van de leefomgeving … Kan er één voorbeeld worden gegeven van hoe dat wel ingevuld zou kunnen worden, als Forum het tenminste wel belangrijk vindt?

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

De **voorzitter**:
U vervolgt.

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

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

Dan nog de veilingen zelf. Dat is een systeem waarbij geïnteresseerden tegen elkaar moeten opbieden via een veiling ten gunste van de staatskas. In de memorie van toelichting staat dat "het bedrag dat is betaald na de veiling van een vergunning een extra uitgave is die zal moeten worden terugverdiend tijdens de looptijd van de vergunning". Oftewel, de automobilisten, waaronder de minister van autopartij VVD,

zullen dit bedrag terugzien in een doorrekening aan de pomp, boven op de hoge brandstofprijs door accijnzen en belastingen, met de Staat als lachende derde.

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

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

Dank u wel.

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

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

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

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

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

te zware risico- en voorzorgseisen? Wat zijn de projecten waar Forum echt voor zou willen gaan die nu nog niet binnen de huidige horizon van de begroting zitten?

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

De **voorzitter**:
Tot slot.

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

De **voorzitter**:
Dank u wel.

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

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

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

(Geroffel op bankjes)

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

(Hilariteit)

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter. Met betrekking tot de bereikbaarheid van Nederland stelt het kabinet wat plannen voor: goede en veilige wegen, spoorlijnen en luchtvaart. De werkelijkheid is

dat we miljarden, maar dan ook miljarden tekortkomen voor goede wegen, veilige wegen, onderhoud en infrastructuur.

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**:
U vervolgt.

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

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

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

De heer **El Abassi** (DENK):
Volgens mij is er geen land of bijna geen land in de wereld dat zoveel elektrische auto's heeft als Nederland. Daar ben ik ook trots op. Dat mag. Ik heb kritiek geuit als het gaat om mijn eigen auto. Maar goed, desalniettemin ben ik daar wel trots op. Ik heb er moeite mee dat degenen die het niet kunnen betalen, de mensen die niet aan een elektrische auto kunnen komen en die wel keihard een auto nodig hebben, op alle mogelijke manieren worden gedupeerd. Denk aan hoge brandstofprijzen en aan betaald parkeren dat overal maar wordt ingevoerd. Dan heb ik het niet over betaald parkeren om de parkeerdruk te reguleren, want daar ben ik voor, maar over betaald parkeren om de staatskas te spekken. Die mensen hebben het enorm moeilijk. Namens die mensen wil ik hier het woord voeren.

De heer **Van Leijen** (D66):
De heer El Abassi en ik zijn het met elkaar eens. Heel veel Nederlanders kunnen zich geen betaalbare elektrische auto veroorloven. Daar heeft de heer El Abassi helemaal gelijk in. Tegelijkertijd denk ik: als we vast blijven zitten bij benzine … Olie en gas zijn zulke dure hobby's geworden. Straks valt Trump Iran weer binnen en

gaan de gasprijs, de olieprijs en de prijs aan de pomp weer omhoog. Moeten we dan niet samen werken aan oplossingen om die betaalbare elektrische auto dichterbij te brengen door een social-leasingregeling, een greentimerregeling en een inruilregeling? Moeten we daarin niet alles doen en die kansen pakken? Dat is een structurele oplossing.

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

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

De **voorzitter**:
Tot slot.

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

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

De **voorzitter**:
U vervolgt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**:
Uw vraag.

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

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

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

De heer **Stoffer** (SGP):
Als u met dat optrekken vraagt of ik iets wil steunen, bijvoorbeeld een motie of een amendement, dan moet ik dat natuurlijk eerst zien. Maar de intentie is er zeker,

anders had ik dat zojuist ook niet benoemd. Ik kijk dus graag met de heer De Hoop naar de inhoud en als we die met elkaar delen, dan trek ik graag samen op.

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

De heer **Stoffer** (SGP):
Eén. Wensdenken kan altijd heel makkelijk, dus dat is, denk ik, dan gewoon: betalen. Aan de andere kant hebben we met elkaar nu een krap budget en een grote opgave. Dus ik zou graag zien dat de minister er in eerste instantie even goed naar kijkt en overlegt met de waterschappen om zo te komen tot iets wat redelijk passend is. Het gaat ons in eerste instantie om de waterveiligheid. We hebben in de prioritering ook gezegd dat waterveiligheid van groot belang is, maar het klinkt wel heel makkelijk als ik nu ga roepen: er moet meer geld bij. Dan kan ik ook wel roepen: laten we knooppunt Hoevelaken maar gaan doen. Dat ligt ook best zwaar op de maag. Er is nu een goede aanpak gekozen voor hoe we alles opzetten en ergens loop je dan misschien tegen wat rafelranden aan. Toen ik het opnoemde, zag ik de minister ook even knikken. Volgens mij is het van belang om even de rust te bewaren, het punt te adresseren, de minister de kans te geven om hier met de waterschappen naar te kijken en hier voor het wetgevingsoverleg Water op terug te komen. Ik denk dat we hier in een land als Nederland best uit moeten kunnen komen met elkaar.

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

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

De **voorzitter**:
U vervolgt.

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

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

Voorzitter. Dan nog twee zaken. Goed dat de bewindslieden werk maken van kostenbesparingen bij bouwprojecten. Met meer expertise binnen Rijkswaterstaat zelf en benutting van praktijkkennis zou een wereld gewonnen zijn. De regelschrapambitie zie ik graag terug in het hele IenW-domein. Ik heb nog een heleboel tekst, maar weinig tijd, dus mijn vraag is de volgende. Als je dit allemaal bij elkaar pakt — anders licht ik het wel toe in een interruptie — hoe gaan de bewindslieden er dan voor zorgen dat bedrijven kunnen investeren in echte verduurzaming?

Voorzitter, tot slot. In verschillende Europese landen krijgen humanitaire transporten naar bijvoorbeeld Oekraïne vrijstelling van tolheffing. Mijn vraag is: wil de minister deze belangeloze inzet ook hier vrijstellen van vrachtwagenheffing? Wegwerkers verdienen namelijk waardering, maar deze vrijwilligers ook.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
De VVD-fractie is nooit te beroerd om te helpen.

De heer **Bikkers** (VVD):
Zou u dat vorige punt nog eens willen toelichten?

De heer **Stoffer** (SGP):
Kijk, dat helpt mij wel! We zien dat de regeldruk op het gebied van industrie, glastuinbouw en andere sectoren nogal is toegenomen. Wij zijn wat geschrokken van de inventarisatie bij het bedrijfsleven. Ik heb het idee dat we hier heel veel zouden kunnen besparen zonder dat we allerlei milieurisico's nemen. Ik zou heel graag zien dat de bewindslieden samen met het bedrijfsleven kijken of we op dit punt kunnen investeren in echte verduurzaming. Dat is wat ik eigenlijk nog had willen zeggen. Heel veel dank aan de heer Bikkers dat hij mij een beetje heeft geholpen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Stoffer. Het woord is aan mevrouw Teunissen, voor haar eerste termijn namens de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Een veilig klimaat, een sterke natuur en een gezonde leefomgeving zijn letterlijk van levensbelang en geen luxe. Juist die natuurlijke basis van het leven staat op het spel, niet door natuurverschijnselen, maar door verkeerde politieke keuzes. We hebben vrijwel onafgebroken vijftien jaar wanbeleid van de fossiele VVD gezien op IenW. Vroemvroempolitiek van de hoogste orde: nieuwe autowegen en megalomane asfaltprojecten, terwijl het onderhoud van onze wegen, bruggen en sporen gigantisch verpieterde. Het openbaar vervoer is minder bereikbaar en onbetaalbaar geworden. De vervuilende industrie is niet aan banden gelegd, maar beloond; kijk naar Tata Steel. Het giftige pfas zit inmiddels overal: op

talloze producten, in ons voedsel, in ons water en in onze borstvoeding. Het tast ons immuunsysteem aan en het verhoogt de kans op bepaalde vormen van kanker. De Europese Commissie schat dat de zorgkosten van pfas in Europa oplopen tot 27 miljard euro per jaar in 2040 als we niets doen. We kunnen het ons dus letterlijk niet veroorloven om niets te doen.

De staat van de natuur is uiterst bedroevend. De lucht die we inademen in Nederland is over het algemeen ongezond. Wat een armoede! Van een nieuwe IenW-minister zou je nu eindelijk flinke stappen verwachten om onze gezondheid en onze leefomgeving te beschermen en op orde te krijgen. Maar de minister zet het vroemvroembeleid gewoon door. Midden in de klimaatcrisis wil het kabinet zelfs een nieuw vliegveld openen, Lelystad Airport. Schiphol mag straks misschien nog lekker doorgroeien. Grote vliegvelden opereren al jaren illegaal, zonder natuurvergunning. Dat wordt alleen maar aangemoedigd.

Voorzitter. Allereerst de aanpak van de grootste vervuilers. Tata Steel is illustratief: een bewezen onbetrouwbaar Indiaas bedrijf dat mensen al jaren ziek maakt en de wet overtreedt. Onlangs is het nog op de vingers getikt door de Reclame Code Commissie omdat ze mensen misleiden en niet kunnen aantonen dat ze echt groen staal gaan maken. Ik vraag de staatssecretaris hoe ze er nog mee akkoord kan gaan om miljarden belastinggeld te geven aan zo'n onbetrouwbaar bedrijf. Wat vindt ze ervan dat Tata Steel weer op de vingers is getikt door de Reclame Code Commissie?

Voorzitter. Dan de aanpak van pfas. Hoe langer we wachten met extra maatregelen tegen pfas, hoe meer schade er is en hoe duurder het wordt. Negen op de tien Nederlanders willen dan ook dat er extra maatregelen komen tegen pfas-vervuiling. Nationale maatregelen zijn noodzakelijk om onze kinderen te beschermen en om te voorkomen dat verdere schade onbetaalbaar wordt. Landen als Denemarken nemen al nationale maatregelen, zoals een verbod op sommige pfas-houdende pesticiden en een verbod op pfas in bepaalde consumentenproducten. Is de staatssecretaris bereid om op korte termijn ook zulke extra nationale maatregelen te nemen? Is ze bereid om bijvoorbeeld industriële toepassingen waarvoor al alternatieven bestaan te verbieden? Ons is ook al twee jaar lang een lozingsverbod beloofd. Waar blijft het verbod? Gaat de staatssecretaris zo'n verbod zo breed mogelijk maken? Gaan we het dan ook toepassen op indirecte lozingen? Industriële bedrijven lozen met name pfas op het riool, waardoor pfas alsnog grotendeels in onze rivieren terechtkomt. Ook vraag ik aan de minister of het niet gek is dat Chemours eind dit jaar mogelijk nog een langjarige vergunning krijgt, net voordat het verbod ingaat. Dat is toch onverantwoord?

De staatssecretaris heeft aangegeven welwillend te kijken naar de pfas-taks. Daar zijn we heel blij mee. Het zou betekenen dat miljarden aan schade die de bedrijven veroorzaken met hun pfas-vervuiling niet worden verhaald op de mensen die worden getroffen door pfas, maar door de vervuilers. Wil zij daar serieus naar kijken?

Voorzitter. Tot slot over pfas: een medisch collectief van onder andere de Kankerbestrijding en artsenorganisaties heeft het kabinet opgeroepen zich in te zetten voor een pfas-vrije toekomst, ook in de medische sector. Is de staatssecretaris bereid om met dit medisch collectief in gesprek te gaan om samen op korte termijn een plan te maken om het gebruik van pfas-vrije geneesmiddelen en hulpmiddelen

zo veel mogelijk aan te moedigen en het verminderen van pfas zo veel mogelijk mee te nemen in plannen voor verduurzaming van de zorg?

Voorzitter. Dan de belabberde staat van ons openbaar vervoer. Jong en oud kwamen twee weken geleden in de Tweede Kamer om hier aandacht voor te vragen, mensen die afhankelijk zijn van het ov, jongeren en ouderen. De bezuinigingen op het ov hebben in zes jaar al geleid tot het verdwijnen van 1.100 bushaltes; het kwam al vaker naar voren in dit debat. Dit maakt voor mensen letterlijk het verschil tussen een sociaal leven en geen sociaal leven. Eenzaamheid wordt echt een heel groot probleem, ook door de bezuinigingen op het ov. Tijdens de petitieoverhandiging hoorde ik schrijnende verhalen van ouderen die hun familie en vrienden niet meer kunnen bezoeken en geïsoleerd raken. Daarom dient de Partij voor de Dieren amendementen in voor het terugdraaien van bezuinigingen op het openbaar vervoer en de reservering voor het Nederlandticket.

Voorzitter, soms moet ik een beetje langzaam praten, want ik raak nog weleens buiten adem met deze grote buik.

De **voorzitter**:
Geen probleem, geen probleem. Respect dat u het zo doet.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Dat Nederlandticket willen we graag betalen uit de fossiele accijnskorting van 2,1 miljard. Die accijnsverlaging is inefficiënt, slecht voor het klimaat en heel duur, en ook heel voordelig voor rijke mensen, vooral met twee dure auto's. Dat is dus nog meer vroemvroembeleid. Datzelfde geldt voor de verlaging van de vliegtaks. De Partij voor de Dieren gaat uiteraard proberen om dat terug te draaien bij het Belastingplan. We verhogen ook direct de vliegtaks voor de luchtvaartelite, de privéjetpassagiers en de businessclasspassagiers. Al die voordeeltjes voor de rijken die slecht zijn voor het klimaat moeten van tafel. Stimuleer het internationale treinverkeer in plaats van vliegen.

Voorzitter. Dan de handhaving op milieuvervuiling. De minister is van plan flink te bezuinigen op de ILT. De Partij voor de Dieren wil die bezuinigingen terugdraaien. Milieuvervuiling is een van de grootste bedreigingen voor onze gezondheid. Dat zeggen ook het RIVM en de ILT zelf. Dit besluit is dus penny wise, pound foolish — sorry voor het Engels, voorzitter — want je denkt te bezuinigen, maar uiteindelijk gaat het ons veel meer kosten.

Voorzitter. Daar komt nog bij dat de milieuregels worden versoepeld door deze bewindspersonen. De geluidsgrenzen bij Schiphol worden dusdanig opgerekt dat vliegtuigen er zo onderdoor vliegen. De minister wil de infrastructuur versoberen. Betekent dit ook dat de bruggen voor dieren en ecoducten in gevaar zijn? Ik noemde al dat de minister in zijn podcast aangaf dat het om luxe zou gaan, maar ecoducten zijn natuurlijk de basis van het herstellen van de natuur. In diezelfde uitzending noemde hij zijn lobby voor de stadsbrug in Rotterdam. Het Rijk zou 858 miljoen euro moeten bijdragen aan de Karremansbrug, terwijl er 270 miljoen euro bezuinigd wordt op het metronetwerk in Rotterdam. Vindt de minister in het kader van herprioriteren ook niet dat het geld beter besteed kan worden aan de Rotterdamse metro?

Voorzitter, tot slot. Ik dank de minister voor de reactie op de prachtige brief van de 10-jarige Nika. Ik heb 'm zelfs ingelijst. Het is een hele mooie ingezonden brief. Wij krijgen vaker brieven van organisaties en mensen, maar dit is wel een hele bijzondere, vandaar dat ik 'm hier heb. Deze sprong eruit. Nika vraagt terecht aandacht voor de dierenslachtoffers. Nika stelt dat dieren in nood ook spoedhulp door een dierenambulance verdienen. Maar dierenambulances krijgen nu niet, zoals de reguliere ambulances, makkelijk ruimte in het verkeer om door te rijden. Ik vraag de minister om in gesprek te gaan met Spreekbuis Wildopvang en Dierenambulances om te verkennen tegen welke problemen dierenambulances nu aanlopen en vast te stellen welke maatregelen de minister kan nemen om bij te dragen aan oplossingen, uiteraard binnen de kaders van de veiligheid. Nu mogen bijvoorbeeld slechts bepaalde dierenambulances over de vluchtstrook rijden, maar ongeveer 70% mag dat niet. Onze oproep is: maak de vluchtstrook indien mogelijk ook toegankelijk voor alle dierenambulances die een basisopleiding hebben gevolgd. Maak meer ruimte voor de dierenambulances. Ik wil deze brief, ook al heeft de minister 'm al beantwoord, aan hem geven. Die is namelijk gewoon ontzettend mooi.

De **voorzitter**:
De bode gaat dat voor u verzorgen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Voorzitter, tot slot. Met deze voorstellen hoopt de Partij voor de Dieren bij te dragen aan het daadwerkelijk beschermen van de gezondheid van mensen, dieren en onze natuur.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U heeft nog wel een interruptie van mevrouw Keijzer. Ga uw gang, mevrouw Keijzer.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Eigenlijk heb ik dezelfde vraag die ik aan de fractie van PRO stelde. Ik hoorde mevrouw Teunissen het hebben over mensen die getroffen zijn door pfas. Wat gaat er dan mis? Volgens mij zijn wij hier allemaal getroffen door pfas. Zoals ik net al aangaf, heeft het een lage acute toxiciteit. Het zit wel in heel veel. Het zit in bijna iedereen van ons, maar vanwege de kleine aantallen, is het eigenlijk geen probleem.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Het is wel degelijk een probleem van ons allemaal. Als we naar wetenschappers luisteren, dan horen we dat pfas zorgen voor een aantasting van je immuunsysteem. Pfas zorgen ervoor dat vaccinaties bij baby's minder effectief zijn, waardoor het gevaar op ziektes bij kinderen en baby's toeneemt. Bepaalde pfas leiden tot verschillende vormen van kanker. Dus ja, pfas zijn een gevaar voor ons allemaal. Ze zijn ook een gevaar voor dieren en voor onze leefomgeving, omdat die stoffen niet afgebroken worden, maar zich ophopen. Naarmate er meer stoffen in het milieu en in ons komen, nemen al die risico's toe. Daarom zijn ze zo gevaarlijk. Dat weten we eigenlijk al jaren. Alleen, Chemours mag nog steeds blijven lozen. Dat wil de Partij voor de Dieren nu aan banden leggen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik zou niet zeggen dat het niet verstandig is om te kijken of je dat op termijn op een andere manier kunt organiseren, maar laten we hier nou niet iedereen constant de stuipen op het lijf jagen. Als je heel veel paracetamol of aspirine eet, kan dat op een gegeven moment ook giftig worden. Hetzelfde geldt voor dit soort stoffen. Ik hoor mevrouw Teunissen vervolgens zeggen dat er 3 miljard uit de accijnskorting op benzine moet worden gehaald, om die vervolgens weer in een probleem te stoppen dat naar mijn idee niet zo groot is als mevrouw Teunissen voordoet. Maar daarmee raak je toch ongelofelijk hard al die mensen die nu echt aan het rekenen zijn of ze nog wel naar hun werk kunnen komen, omdat ze de benzine niet meer kunnen betalen?

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Allereerst nog even over het frame dat ik mensen bang zou maken. Dat probeert mevrouw Keijzer nu vaker in het debat te brengen. Dat is gewoon onjuist. Als je pfas wil aanpakken, wil je mensen niet bang maken, maar dan wil je dat we een overheid hebben die staat voor de gezondheid van iedereen. Je wil een overheid hebben die niet voor de chemische industrie staat, maar die echt opkomt voor de gezondheid. Dát is waar de Partij voor de Dieren voor staat. Dat heeft niets met bang maken te maken; dat heeft gewoon te maken met luisteren naar gezondheidswetenschappers. Artsen — ik noemde al de kankerbestrijding — willen dit ook. Dit is gewoon een gevaarlijke stof. Mevrouw Keijzer kan wel doen alsof het een aspirientje is, maar dit is natuurlijk van een heel andere orde. Dat wil ik toch even gezegd hebben. Dan het volgende punt, over de bezuiniging op accijnskorting die de Partij voor de Dieren wil. Ja, die willen wij van tafel. We hebben al vanaf het begin gezegd dat wij gerichte steun willen voor de hoge energierekening voor kwetsbare huishoudens. Wat je nu doet, die accijnsverlaging, is een enorm slechte maatregel voor het klimaat. Het is een maatregel die voor heel veel mensen — rijke mensen met twee auto's, die prima hun benzine kunnen betalen — overbodig is. Je zult dus aan gerichte steun moeten doen en daarnaast goede maatregelen moeten treffen voor het klimaat, waaronder het verbeteren van het ov. Dat is waar wij nu concrete voorstellen voor doen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Afrondend, voorzitter. Een stof is giftig al naargelang de mate waarin je hem inneemt. Alcohol is ook giftig, maar een glas wijn niet, om maar een voorbeeld te noemen. Met de accijnzen op benzine schiet je helemaal niets op, want mensen tanken vervolgens gewoon over de grens. Dat klimaat waar u voor strijdt, is hier dus niet mee gebaat. U pakt alleen de Nederlander. Tot slot dat Nederlandticket. Een derde van de mensen die daar gebruik van gemaakt heeft, had nog geen ov-abonnement. Dat is dus de groep die hier nu nieuw bij gekomen is. U strooit met geld, terwijl u uiteindelijk niet bereikt wat u wilt bereiken. Het wordt tijd dat u daar eerlijk over bent.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Mevrouw Keijzer zegt: het is giftig in de mate waarin je het neemt. Dat is nu dus precies het probleem met de pfas-stof. Dat breekt niet af in het milieu, het breekt niet af in ons lichaam. Dat hoopt zich op en daarom is het zo gevaarlijk.

Het tweede over dat er maar een derde van de mensen die eerder niet gebruikmaakten van het ov, nu wel gebruik gaat maken van het ov: dat is natuurlijk heel positief. Als een derde van die mensen ook daadwerkelijk uit de auto komt en het openbaar vervoer in, of daar eerder geen gebruik van heeft gemaakt en dat nu wel gaat doen, dan is dat een hele effectieve maatregel. Dat stimuleert mij alleen maar om door te gaan met onze voorstellen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Teunissen. Het woord is aan de heer Grinwis voor zijn eerste termijn namens de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter. Allereerst ook mijn medeleven met de slachtoffers en nabestaanden bij de treinramp in Spanje. Vervolgens is het natuurlijk fijn om een gered project te zijn, zoals het gemaal bij IJmuiden, cruciaal voor het behoud van droge voeten voor 4 miljoen Nederlanders, waar de ChristenUniefractie haar nek voor heeft uitgestoken. De flessenhals op het spoor bij Meppel, waar ik met een amendement met steun van de Kamer en in samenwerking met Kamerleden een paar jaar geleden nog geld voor heb vrijgemaakt, cruciaal voor de bereikbaarheid van het Noorden. Of de Haringvlietbrug, waar ik afgelopen weekend nog overheen reed met de echo van de minister in mijn oren, namelijk dat deze nu dagelijks in elkaar wordt gelast door Hollandia. Tja, en dan de knooppunten zoals Hoevelaken, die weliswaar bovenaan de lijst terecht zijn gekomen, maar belangrijk zijn voor heel veel mensen. Neem Hoevelaken op en rond de Veluwe, waar nog geen euro voor staat omdat er nog geen stikstofruimte voor is gevonden.

Voorzitter. Laat ik vandaag niet karig zijn, maar deze bewindspersonen een ruimhartig compliment geven, omdat zij het aangedurfd hebben om keuzes te maken in grote schaarste. Keuzes die mijn fractie voor een groot deel kan volgen. Tegelijkertijd doen de keuzes wel pijn en heb ik bij een enkele gemaakte keuze nog wel grote vragen. Maar voordat ik daarop inga, eerst een fundamenteler punt, want deze verlegenheidsoplossing — want dat is het — legt een schrijnend gebrek aan geld voor infrastructuur bloot, een bestaansvoorwaarde voor ons land. Inmiddels zijn deze bewindspersonen bijna alleen nog maar bezig met het onderhouden en vervangen van het bestaande, terwijl: een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst, zoals op het monument bij de Afsluitdijk staat. Ik zei het al. Is dat ook het leitmotiv van de minister en de staatssecretaris? Maar wanneer beginnen we daar dan mee? Met de Deltawerken 2.0, met de Lelylijn, met de IJmeerverbinding, zodat nieuwe steden en stadsdelen gebouwd kunnen worden.

Voorzitter. Als ik zie hoeveel andere landen investeren in grote nieuwe infrastructurele werken, dan steekt Nederland daar toch een beetje lelijk bij af. Terwijl voor een verbonden land juist ook investeringen in fysieke verbindingen nodig zijn. Met alleen noodgedwongen keuzes voor onderhoud en vernieuwing ten koste van aanleg komen we er niet. De koek moet groter, dat klonk vandaag al in diverse rijkstalen. Dat betekent elders op de begroting minder uitgeven en creatiever financieren en beprijzen. Linksom of rechtsom zal er structureel geld bij moeten komen. Zeker vanaf midden jaren dertig zullen er enkele miljarden per jaar bij moeten komen. Delen de bewindspersonen dat, en welke opgave zien zij daarin voor zichzelf? Of is het na hen de zondvloed?

Voorzitter. Keuzes maken is dapper, maar dat betekent niet dat alle keuzes goed zijn. Waar is bijvoorbeeld het door het kabinet zelf ingebrachte criterium cofinanciering gebleven? De regio wilde investeren in de N35 van Wijthmen naar Nijverdal. Regio's en ondernemers hadden hun spaarcentjes opzijgelegd voor de sluis bij Kornwerderzand, waar al twee decennia over wordt gesproken. Toch zijn deze projecten slechts terug te vinden op de plekken 34 en 40 van de 45. Hoe kan dit toch?

Voorzitter. Waar is de zorg voor de bereikbaarheid van een prachtig Waddeneiland als Ameland? Waar is de zorg voor onze zoetwatervoorziening na deze bijna recorddroge zomer? Is snijden in de middelen van het Deltaprogramma Zoetwater niet kortzichtig? Natuurlijk hebben de waterschappen een belangrijke verantwoordelijkheid en nemen ze ook het leeuwendeel van de investeringen voor hun rekening, maar de cofinanciering van slechts 25% was en is volgens de Algemene Rekenkamer wel de verschilmaker. Spoelt de minister het kind niet met het spaarzame zoetwater weg? Wat betekent dit voor de uitvoering van mijn twee weken geleden aangenomen motie voor het inlaatwerk Bernisse? Legt de minister daarvoor nog wel de benodigde 6 à 7 miljoen op tafel?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Meneer Grinwis sluit zich aan bij het lange rijtje van Kamerleden die zeggen dat de koek groter moet. Wij delen die mening ook. De koek moet inderdaad groter, maar ik ben zo bang dat we dat allemaal zo meteen vinden en dat ook vragen aan de minister, maar het daar dan ook bij blijft. Hoe gaat de ChristenUnie nou … Ik wil de heer Grinwis daar best bij helpen. Hoe gaan we er nou eens voor zorgen dat het niet alleen maar bij mooie woorden blijft in dit huis en we hier volgend jaar niet weer staan met hetzelfde verzoek dat er meer geld naartoe moet, maar dat we het nu eens een keer gewoon gaan doen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik kom zo meteen bij een wat kleiner amendement om het geld dat overschiet bij brede brugklassen toe te voegen aan het ov. Dat is in ieder geval al een klein begin. Op langere termijn staat de ChristenUnie helemaal aan de zijde van de heer Heutink om te zorgen dat er structureel, dus niet incidenteel maar structureel, meer investeringsruimte komt voor dit ministerie, dat ons beiden zo lief is.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het is mij zeker lief. Het is mij ook een lief ding waard dat we het gewoon dit jaar gaan doen. We behandelen nu de begroting Infrastructuur. Als we het amendementje van de ChristenUnie aannemen — ik wil niet denigrerend zijn over het amendement; ik moet het nog lezen, maar het schijnt een klein bedrag te zijn — dan is er nog geen structureel geld toegevoegd. Dat betekent dat we hier dus weer een hele dag met elkaar vergaderd hebben en dat er uiteindelijk geen structureel geld aan de Infrastructuurbegroting wordt toegevoegd. Dat zou toch enorm jammer zijn?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Als er goede voorstellen van collega's komen met goede dekkingen en als ik zelf ook een goede dekking vind die hier op een ruime meerderheid kan rekenen, dan zal ik niet nalaten die te steunen dan wel zelf in te dienen. Ik moet wel constateren dat ik diverse voorstellen heb gezien — volgens mij hoort het voorstel van de heer Heutink daar ook bij — waarbij meer een beroep wordt gedaan op een Europese clausule en

er niet met een fatsoenlijke dekking wordt gekomen. Ikzelf vind wel dat we als overheid al genoeg uitgeven en dat we primair moeten kijken naar andere uitgaven. Ik heb daar zelf in eerdere debatten al verschillende bronnen voor genoemd. Daarbij moeten we ook beseffen dat Rijkswaterstaat en ProRail een opbouw in tijd nodig hebben om hun investeringsvolume te kunnen vergroten. Het probleem dat we nu voor ons zien, zie je vooral vanaf de jaren dertig en midden jaren dertig. Vooral dan zullen er enkele miljarden per jaar bij moeten, mijns inziens; ik ben benieuwd of de bewindspersonen dat ook zien. Dat is niet zozeer volgend jaar of over twee jaar.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Er is gewoon geld nodig in de Infrastructuurbegroting. Volgens mij hebben inmiddels meer dan zestien lidstaten die clausule geactiveerd, op basis waarvan ze dus extra geld kunnen lenen zonder dat dat ten koste gaat van de 3% EMU-norm, die we hier met elkaar hanteren. We moeten creatief zijn, dus we moeten manieren verzinnen om er buiten de gebaande paden toch voor te kunnen zorgen dat minister Karremans een beetje ruimer in zijn jasje gaat zitten. Ik denk dat dat heel erg nodig is. Is de ChristenUnie dan bereid om, desnoods samen met mij, te kijken hoe we dan toch die route van de koppeling met Defensie kunnen gaan maken, om zo de kas van minister Karremans wat te gaan vullen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb eerder een voorstel van PRO, samen met collega Stoffer, gesteund om gelden die dit jaar via onderuitputting bij Defensie dreigen vrij te vallen, te benutten voor infrastructurele investeringen. Dat gaat om meerdere honderden miljoenen dit jaar; uit mijn hoofd 900 miljoen of 800 miljoen. Dat lijkt mij dus een goed spoor. Als financieel woordvoerder ben ik er op voorhand niet zo'n voorstander van om nu allerlei Europese clausules te gaan lichten om de komende jaren nog meer te gaan lenen op de kapitaalmarkt dan we nu al doen. Als Frankrijk of de heer Heutink in de sloot springen, hoeft Nederland dat nog niet te doen.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik heb een verduidelijkende vraag. De heer Grinwis sprak over cofinanciering en over de mate waarin dat heeft meegewogen in de afweging. Hij heeft het volgens mij ook over het proberen te behouden van die cofinanciering. Mijn verduidelijkende vraag ziet op het volgende. Is het daartoe beperkt of wil hij daarnaast ook de oorspronkelijke rijksbudgettering behouden? Dat heeft natuurlijk namelijk wel gevolgen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Nee. Mijn eerste vraag is als volgt. Er zijn hele stoere aankondigingen gedaan door de bewindspersonen in eerdere brieven, bijvoorbeeld in de brief over het afwegingskader, dat cofinanciering als criterium zal worden meegewogen in de rangorde van de projecten. Dat is één. Ten tweede is dat herhaald in het debat dat we over het afwegingskader hebben gevoerd. Drie. Ik heb dat uiteindelijk niet kunnen terugvinden in de brief die we hebben gekregen over de prioritering. Daarin was dat criterium ineens wonderlijk verdwenen. Dat is allemaal onderdeel van mijn eerste vraag. Ik wil dus opheldering. Twee. Als die opheldering niet voldoende is, dan wil ik kijken of die prioritering dan wel netjes tot stand is gekomen en of dat criterium van

cofinanciering daar voldoende in is meegenomen. Het kan toch niet zo zijn dat wij bij andere overheden, en soms ook bij ondernemers, geld hebben opgehaald en dat vervolgens nu niet hebben meegewogen in de uiteindelijke plek op die lijst? Ik heb een aantal projecten genoemd die vrij laag op de lijst staan, zoals de N35 en de sluis bij Kornwerderzand, terwijl er best wel wat geld voor opzij is gezet in de regio's en die projecten voor de regio's ook belangrijk zijn.

De heer **Schutz** (VVD):
Heel kort. Zoekt u naar behoud van die cofinanciering? Zo ja, zoekt u daarnaast ook naar behoud van de Rijksfinanciering voor het project?

De **voorzitter**:
Kort en bondig.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik zoek natuurlijk naar behoud van de cofinanciering. Tegelijkertijd besef ik ook dat je niet tot 2050 cofinanciering in de lucht kan houden voor projecten die voor 2050 niet worden uitgevoerd. Ik hoop dus echt dat zo'n sluis bij Kornwerderzand eerder zal worden uitgevoerd dan 2040 of 2050, maar ik ga hier nu niet verkondigen dat het geld van het Rijk moet worden gekoppeld aan projecten die ergens op plek 30 of 40 op de lijst staan. Dat zou op korte termijn namelijk ten koste gaan van de realisering van andere projecten. Ik ga dat ragfijne bouwwerk van de bewindspersonen nu dus niet bij voorbaat omverkegelen, maar ik wil wel een goed antwoord op deze zorg. Die zorg heb ik nu volgens mij duidelijk geadresseerd, maar tot nu toe is die niet goed beantwoord.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik heb een vraag aan de heer Grinwis. Ik denk dat hij dat heel goed, kort en bondig even duidelijk kan schetsen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dat klinkt als een uitdaging.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik weet dat we binnenkort een WGO over water hebben. De besparingen op het Deltafonds en het Hoogwaterbeschermingsprogramma … Ik snap dat we binnenkort een WGO over water hebben, maar volgens mij is het wel cruciaal om ook in deze begrotingsbehandeling uiteen te zetten wat de heer Grinwis verwacht dat de consequenties kunnen zijn. Afgelopen jaar is volgens mij juist de essentie van deze programma's benadrukt. Kan de heer Grinwis kort en bondig schetsen wat de consequenties zijn van de bezuinigingen die daarop worden ingeboekt?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank voor deze vraag. Allereerst zag ik natuurlijk het inlossen van een belofte. Er moest nog 250 miljoen worden gevonden voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma voor de volgende tranche aan projecten. Dat bedrag wordt opzijgezet door de minister. Er zijn wel wat zorgen bij de waterschappen of dat netjes kan worden ingezet voor de projecten die zij willen. De heer Stoffer en de heer Schutz hebben die zorg ook al verwoord, dus ik ben benieuwd naar de reactie van de minister daarop.

Ik heb wel echt grote zorgen over zoetwater. De minister legt de verantwoordelijkheid een beetje neer bij de waterschappen en trekt zijn handen er een beetje van af. De Rekenkamer zegt dat de zoetwaterprojecten waar het Rijk een klein beetje geld aan bijdraagt juist wel zijn gerealiseerd, terwijl andere projecten verzanden. Ik denk dat we na de zoetwatersituatie van afgelopen zomer moeten laten zien dat we onze les hebben geleerd en dat we niet bij voorbaat nu al een paar honderd miljoen gaan inleveren op het Deltaprogramma Zoetwater. Ik ben dus ook benieuwd hoe de minister dit uiteindelijk ziet. Ik vind hem dit iets te gemakkelijk terzijde schuiven, terwijl we bij waterveiligheid juist heel erg een beroep doen op de waterschappen om te blijven bijdragen aan dijkversterkingen. Bij een ander project, Grevelingen, wordt het geld nu tijdelijk weggehaald. Dat is niet leuk, maar ik kan er begrip voor opbrengen in het geheel van de prioritering die we met elkaar hebben afgesproken. Ik denk dat we het debat kunnen vervolgen bij het Deltafonds. Ik denk wel dat er structureel, ook bij het Deltafonds, een opgave ligt voor extra middelen, want anders komen die Deltawerken 2.0 er nooit.

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

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter. Het openbaar vervoer is al een aantal jaren het kind van de rekening van kabinetten, ware het niet dat we daar onder aanvoering van collega Bikker en collega De Hoop regelmatig een stokje voor hebben gestoken. Ik heb ook geprobeerd hier en daar een duwtje in de goede richting te geven. Het structurele probleem is dat de exploitatie niet op orde is en dat ons ov steeds verder dreigt te verschralen. En dan helpt zo'n, in de woorden van de vorige staatssecretaris, bestuurlijke fout uit het vorige coalitieakkoord niet, namelijk om 110 miljoen structureel op het regionale ov in en om de grote steden te bezuinigen. Ik heb een amendement ingediend, ik zei het al, om deze bezuiniging voor 2027 enigszins te temperen door geld dat overschiet bij de brede brugklas over te hevelen naar de brede doeluitkering.

Komt de staatssecretaris nog dit jaar met een duidelijk tijdpad, waaruit blijkt op welke momenten de Kamer, vervoersautoriteiten en vervoerders duidelijkheid krijgen over de financiering vanaf 2028? Die duidelijkheid is ook nodig voor de met het studentenreisproduct gemoeide gelden voor het ov. Is de staatssecretaris het met me eens dat in die geldstroom meer stabiliteit moet komen? En zo ja, wat wil ze dan doen om dat te bereiken?

Voorzitter. Tot slot nog wat vragen zonder inleiding. Wanneer komen de e-gates er op Amsterdam Centraal voor de Eurostar naar Londen, waarmee die internationale treinen op tijd kunnen gaan rijden met meer passagiers? Hoe staat het met het gevecht van de minister tegen de "fatbicus electricus"? Wat is de laatste stand qua uitvoering van het Staphorster bod in vervolg op de motie-Bikker? Hoe gaat het sowieso met het samen met Defensie optrekken inzake wegen en bruggen die tanks kunnen dragen? Ten slotte een vraag over onze kostbare leefomgeving: wat is de voortgang om te komen tot een lozingsverbod voor pfas?

Tot zover.

De **voorzitter**:
Er is nog een interruptie op het vorige van meneer Schutz. Kort en bondig!

De heer **Schutz** (VVD):
Wederom een verduidelijkende vraag. De heer Grinwis sprak over geldstromen voor studenten in relatie tot OCW. De heer Grinwis is ermee bekend dat de staatssecretaris doende is met een rijksvisie. Is zijn vraag bedoeld om de geldstroom OCW in te klikken in wat straks komen gaat of sprak hij gewoon een algemene zorg uit?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is het eerste. Ik constateer op basis van de afgelopen jaren dat die geldstroom bij OCW, die natuurlijk gekoppeld is aan een contract voor studenten die reizen met het ov, onderhevig is aan instabiliteit. Om de paar jaar worden de studentenaantallen herijkt en dan wordt ook dat bedrag weer herijkt. Omdat het zo'n groot onderdeel is van de totale inkomsten van het ov, heeft het een enorme impact op de stabiliteit van het ov en de beschikbaarheid van buslijnen in regio's. Mijn vraag heeft een tweeledig doel. Zou het niet handig zijn om dit gewoon integraal onder te brengen bij IenW als ov-pot? Twee. Is er niet een mogelijkheid om van deze wat instabiele stroom, die om de zoveel jaar onderhevig is aan herijkingen, structureel één stabiele stroom te maken? Dat is eigenlijk het tweeledige doel achter mijn vraag.

De heer **Schutz** (VVD):
Dat eerste snap ik, want dat is een versimpeling. Die maakt het alleen maar makkelijker en overzichtelijker. Maar zouden we het niet eerst in de goede handen van de staatssecretaris moeten laten om te zien hoe zij het gaat inrichten? Is dat niet beter dan nu al een voorschot te nemen op hoe het ingeklikt moet worden?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik denk dat deze vraag en een duwtje uit deze Kamer wel zouden kunnen helpen. Het is voor een bewindspersoon van ministerie A, in dit geval IenW, altijd ingewikkeld om te graaien in potten van ministerie B, in dit geval OCW. Als wij als Kamer in grote meerderheid uitspreken "hé, beste minister, als u nadenkt over de toekomst van het ov, dan mag u daarbij ook de middelen betrekken die bij de buurman of buurvrouw van OCW staan", dan zou dat alleen maar kunnen helpen, denk ik.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Grinwis. Het woord is aan mevrouw Beckerman. Zij spreekt in eerste termijn namens de SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Goedemiddag. Na zes VVD-kabinetten en zeven VVD-ministers op IenW zijn de problemen groot. Maar de oplossingen zorgen er misschien voor dat de ene crisis iets gedempt wordt door een andere crisis groter te maken of te veroorzaken. Onderhoud van wegen gaan betalen uit geld dat nodig is voor de aanpak van droogte en waterkwaliteit: erkent het kabinet dat we hiermee diep in de problemen kunnen komen met het halen van de doelen van de Kaderrichtlijn Water? Wel 13 miljard vrijmaken voor kerncentrales, maar het besluit over de eindopslag van het afval pas in 2050 willen nemen: erkent het kabinet dat dit beangstigend kortetermijnbeleid is? Lelystad Airport openen, terwijl dat de stikstofcrisis alleen maar versterkt: erkent het kabinet dat het tijd wordt dat het geld voor Lelystad Airport geïnvesteerd gaat worden in goed en betaalbaar ov? Uitstel van aanleg van wegen en ov, waardoor nieuwbouw die vanwege de wooncrisis broodnodig is, dreigt te stoppen. Erkent het kabinet dat echte investeringen hierin nodig zijn?

Voorzitter. Vorige week maakte de NS bekend dat treinkaartjes volgend jaar wéér duurder worden, namelijk bijna 5%. Dat na een stijging van zo'n 6% in 2026 en in 2025. En het Nederlandse ov behoort al tot de duurste ter wereld, zo blijkt uit een vergelijking van 152 landen. Niet alleen de tickets zijn duur, Nederland is vooral EU-koploper als het gaat om dure abonnementen en hoge kosten voor lange afstanden. Ruim een kwart van de Nederlandse huishoudens heeft geen auto en voor een groot deel van deze groep geldt dat zij geen auto kunnen betalen. Nibud heeft berekend dat steeds meer Nederlanders het lastig vinden om te reizen met het ov, ook mensen met een modaal inkomen. Dat wordt dus nu alleen maar erger. Erkent het kabinet dat weer hogere kosten voor het ov voor heel veel mensen problematisch zijn? Wat wil het kabinet hieraan gaan doen?

Het is geen geheim: de SP wil toe naar gratis ov, maar ook publiek en beter ov. De beloftes bij de invoering van marktwerking waren zó groot. Minister Jorritsma beloofde hier in de Tweede Kamer dat het ov goedkoper zou worden voor reizigers en voor de overheid. Het zou efficiënter worden, meer klantgericht en mensen zouden kiezen voor het ov in plaats van voor de auto. Maar in Nederland zijn de afgelopen zes jaar ruim 1.100 bushaltes verdwenen, vooral in Drenthe en Groningen. Beide provincies verloren sinds 2020 meer dan 13% van hun haltes. Erkent het kabinet dat de beloftes die zijn gedaan bij de invoering van de marktwerking niet zijn uitgekomen? Wordt het niet hoog tijd voor een echte omslag in het ov?

Voorzitter. Dit kabinet trekt 13 miljard uit voor de bouw van kerncentrales, maar wil pas in 2050 besluiten over wat het wil doen met het afval van die centrales. Het moge helder zijn: de SP is tegenstander van de bouw van deze kerncentrales, waarvoor nu enkel nog de Paulinapolder bij Terneuzen en de Eemshaven in beeld zijn, ondanks een aangenomen Kamermotie met de uitdrukkelijke belofte om Groningen te schrappen als locatie.

De bouw van deze kerncentrales vraagt de ruimte van minstens 260 voetbalvelden en gaat vijftien jaar duren, met 8.000 tot 10.000 werknemers. Nieuwe kerncentrales blijken nog steeds drie tot vier keer zo duur.

Dat zijn allemaal argumenten om het niet te doen, maar voor deze begroting is er nóg een argument. Dit ministerie is verantwoordelijk voor de veiligheid en de eindberging van het kernafval. Maar wat gebeurt er? Het kabinet maakt wel miljarden vrij voor de bouw van centrales, maar niet voor het veilig langdurig opslaan van het afval. Een aanvraag van 9 miljoen voor de voorbereiding en uitvoering van de besluitvorming van het langdurig beheer van radioactief afval blijkt te zijn afgewezen. Erkent deze minister, die verantwoordelijk is voor de veiligheid bij kernenergie, dat die veiligheid nu niet voorop wordt gezet? Erkent dit ministerie dat een besluit over het al dan niet bouwen van centrales gelijktijdig moet worden genomen met het besluit over hoe we omgaan met het afval? Waarom is de koppeling tussen deze twee besluiten door dit kabinet losgelaten? Gaat het kabinet mijn motie uitvoeren om geen kernafval op te slaan in de zoutkoepels; erkent het kabinet dat deze koepels zeer ongeschikt zijn?

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Ik dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik zat even te wachten, want ik dacht: misschien komt mevrouw Beckerman nog op het prioriteringskader dat is neergelegd voor de infrastructuur. Volgens mij werd dat in één zin genoemd. Die ging over het verleggen van middelen van nieuwbouw naar onderhoud. Erkent de SP dat deze Kamer nauw betrokken is bij die prioritering en het prioriteringskader?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ja, dat erkennen wij. Ons probleem zit 'm veel meer in de onderbesteding, zoals u ook heeft kunnen horen. We hebben er de afgelopen jaren veel te weinig in geïnvesteerd en doen dat nu eigenlijk opnieuw. We mogen mee besluiten over wat wel en wat niet, terwijl dit kabinet, zoals velen hier zeggen, veel meer zou moeten investeren in onder andere het openbaar vervoer maar ook in het bereikbaar houden van wijken, dorpen, steden.

De heer **Bikkers** (VVD):
Als de SP erkent dat de Kamer nauw betrokken is, erkent de SP dan ook dat er geen enkele inbreng is geweest van de SP ten aanzien van het prioriteringskader om te komen tot deze keuzes?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik ga dan toch even een voorbeeld noemen, want dat is makkelijker praten. Een van de voorbeelden — ik ben al een tijdje Kamerlid — is de wijk Rijnenburg. We hadden heel veel debatten, onder andere met de heer Koerhuis. Die was nog woordvoerder Wonen en die was heel fel: Rijnenburg moest worden toegevoegd. Hij was heel fel in de richting van bijvoorbeeld collega's van toen nog de PvdA, Nijboer, en D66 die op dat moment heel kritisch waren. Wij zelf ook. Die zeiden: "Hé, wacht eens even, VVD. Wacht eens even. Als je dit wil, betekent dat ook een enorme rekening die er komt te liggen om die wijk bereikbaar te maken. Weet u wel wat u doet?". De VVD ging overboord. Die ging schreeuwen tegen die collega's: als je dit niet doet, dan stel je woningbouw niet voorop! Terwijl die collega's en ikzelf ook toen zeiden: "Let op, er zit een prijskaartje aan. Kun je nu niet beter andere locaties prioriteren?" Al die waarschuwingen werden in de wind geslagen. En wat zien we nu? Die problemen stapelen zich op en we moeten nu dus alsnog zoeken. Ja, dan kun je de SP een verwijt maken en zeggen "wilt u alsnog zoeken naar een oplossing voor het probleem dat wij gecreëerd hebben?", maar mogen we hier even constateren dat we hier zes VVD-kabinetten hebben gehad en zeven VVD-ministers op IenW en dat problemen nu zo gigantisch zijn dat ze niet worden opgelost en dat de VVD die problemen soms ook nog groter maakt?

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dit trucje kennen we natuurlijk: een heel lang antwoord geven, maar geen antwoord op de vraag. We hebben verschillende commissiedebatten gehad, waarin de heer Heutink voorstellen heeft gedaan in de richting van het prioriteringskader en ook de heer Grinwis, de heer Stoffer en de heer Van Leijen. Iedereen heeft in die commissiedebatten gesproken over het prioriteringskader en moties ingediend om het kabinet op de goede weg te zetten. En dan hier bij de afronding van het traject

gaan staan en moord en brand schreeuwen dat het allemaal niet goed is, dat vind ik echt te kort door de bocht en dat ken ik niet van de SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dus dát was het verwijt, dat we niet alle commissiedebatten hebben kunnen doen. U zult moeten begrijpen dat ik alle, alle plenaire debatten doe deze week. Van de eerste tot de laatste zijn ze binnen mijn portefeuille en ik doe ze ook allemaal, behalve vanochtend één tweeminutendebat. Ja, partijen zullen moeten kiezen welke debatten ze doen. Dit is het begrotingsdebat. Dit is het moment om die keuzes te maken en je ziet dus ook dat partijen dat doen. Het lijkt me niet meer dan logisch dat je niet bij alle debatten aanwezig kunt zijn en dat de begroting het moment is om die keuzes te maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Beckerman. Het woord is aan mevrouw Van der Plas namens de BBB in de eerste termijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dank u wel, voorzitter. We zien wat het betekent als we onderhoud aan wegen, bruggen en sluizen uitstellen. We zijn wel blij dat de Nedersaksenlijn, de flessenhals Meppel-Zwolle, de N50 bij Kampen, de aanpak van de dodenweg N36 en de rondweg N35 bij Mariënheem doorgaan. Wij hebben hier als BBB jarenlang voor geknokt. Maar er moeten ook projecten wachten. De minister maakt ongeveer 18 miljard euro vrij voor onderhoud en vernieuwing en rekent daarbij op 2,37 miljard euro aan besparingen door eenvoudiger te bouwen en regels te schrappen, maar pas volgend jaar blijkt hoeveel haalbaar is. Toch zijn volgens de minister sommige projecten die hun budget behouden van die besparingen afhankelijk. Dat geeft toch wel wat onzekerheid. Kan de minister per project in tabel 7 aangeven welk deel van de financiering nog afhankelijk is van deze niet-gerealiseerde besparingen?

Voorzitter. De dijk Lelystad-Enkhuizen, ook zo'n voorbeeld van achterstallig onderhoud met grote gevolgen. Vrachtwagens boven de 15 ton mogen niet meer over de bruggen bij Lelystad en dagelijks moeten daardoor circa 1.000 vrachtauto's omrijden. De economische gevolgen voor ondernemers zijn groot. Wanneer komt er een besluit over de mogelijke aanleg van een tijdelijke brug voor zwaar vrachtverkeer en welke mogelijkheden zijn er om de geplande vernieuwing van de Houtribbruggen te versnellen? Welke concrete belemmeringen zijn er om de bruggen al voor 2030 te vernieuwen?

En dan gaan we naar Zeeland. In januari gaat de oostbuis van de Westerscheldetunnel dicht omdat de tunnel niet of slecht is onderhouden, ondanks de 600 miljoen euro die Zeeuwen jarenlang aan tol hebben betaald. Van de andere, overblijvende buis mag je straks geen gebruik maken, tenzij je een ontheffing hebt. Voor Zeeuws-Vlamingen betekent dit maandenlang uren omrijden in lange files via Antwerpen én tol betalen in België. Weer een klap voor met name de inwoners en bedrijven op Zeeuws-Vlaanderen. Het kabinet heeft 800 miljoen euro gereserveerd voor regionale bereikbaarheid. Hoe kan binnen die 800 miljoen iets gedaan worden voor de Zeeuwen die opnieuw met vertragingen en extra kosten worden geconfronteerd? België is tot nu toe niet bereid om de Liefkenshoektunnel, waar de Zeeuwen doorheen moeten, tolvrij te maken voor de Zeeuwen. Welke ruimte zit er binnen de 800 miljoen om die Zeeuwen wel te helpen?

Voorzitter. Er is 9,5 miljard euro nodig om wegen en spoor geschikt te maken voor grootschalig militair transport. Er komt 197 miljoen euro voor weerbaarheidsmaatregelen op het spoor, maar bij de A27 Zeewolde-Eemnes, waar een kazerne komt, vervalt 204 miljoen euro. Bij de N33 richting de Eemshaven verdwijnt 259 miljoen euro. De verkenningen gaan wel door, mede vanwege Defensie. Waarom haalt de minister dat geld nu al weg, terwijl afspraken over een financiële bijdrage van Defensie nog moeten worden gemaakt? Wat is het ministerie van Defensie bereid om mee te betalen aan infraprojecten waar het zelf ook baat bij heeft?

Dan het knooppunt Hoevelaken en de A1, A30 en A28. Nu er een kazerne komt in Zeewolde en er de komende jaren in de regio Foodvalley 265.000 woningen moeten worden gebouwd, zijn dat belangrijke verbindingen. Kan de minister toezeggen dat Hoevelaken en de A1/A30 prioriteit blijven houden en, zo ja, hoe?

Voorzitter. Het vuurwerkverbod. Er ligt inmiddels een compensatieregeling voor de detailhandel. Voor importeurs worden afzonderlijke afspraken gemaakt. Ik spreek zelf overigens niet van een compensatieregeling — zo wordt het door het ministerie genoemd — maar beschouw het als een fooi. BBB is en blijft tegen het vuurwerkverbod. Ik hoop dat we dit gedrocht van een wet ooit weer van tafel kunnen vegen. Maar nu dit verbod er is, moet er wel een eerlijke compensatie voor alle getroffen ondernemers komen. Kunnen ondernemers die buiten de bestaande regeling vallen, of die het niet eens worden over hun schadevergoeding, hun aanspraak onafhankelijk laten beoordelen, zonder daarvoor naar de rechter te moeten? Hoeveel rechtszaken verwacht de staatssecretaris? Is er al geld gereserveerd voor als de ondernemers in het gelijk worden gesteld, zoals bij de nertsenhouders is gebeurd?

Voorzitter. Schiphol. Aanvaringen met vogels op Schiphol baren ons grote zorgen. Dit jaar zijn er al 101 meldingen van schade aan vliegtuigen tegenover 78 in heel 2025. Negen keer moest een start worden afgebroken, tegenover zes in heel 2025. Twee keer moest er zelfs een noodlanding worden gemaakt. Wat BBB betreft moeten we niet wachten tot er een groot ongeluk gebeurt. Daarom de volgende vragen. Kan de financiële omvang van de schade door vogelaanvaringen bij luchtvaartmaatschappijen in kaart worden gebracht? Waarom begint het onderzoek naar de vliegbewegingen van ganzen pas in 2027? En welke aansprakelijkheidsrisico's ziet de minister voor het Rijk wanneer het ganzenbeheer onvoldoende bescherming biedt tegen vogelaanvaringen?

Dat was 'm. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U heeft nog een interruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):
Er blijft nog één vraag bij me hangen richting mevrouw Van der Plas, ook naar aanleiding van de interrupties die ze zelf vandaag gepleegd heeft. Die heeft te maken met de Nedersaksenlijn en het hele traject dat daarvoor heeft plaatsgevonden, waar de BBB zelf natuurlijk een grote rol in heeft gespeeld. Daarbij konden een aantal projecten doorgang vinden en een aantal ook niet. Hoe weegt u de keuzes die het kabinet daarin nu gemaakt heeft?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Wat ik goed vind van het kabinet … Er rust echt geen lichte taak op de minister en de staatssecretaris, maar binnen de schaarste die er is en gelet op hoeveel er in Noordoost-Nederland niet van de lijst af is gehaald — dat was wel een beetje onze vrees — ben ik toch wel redelijk positief. We hebben zeker ook vragen over projecten die niet doorgaan. Ik vind dat alles door moet gaan. Maar goed, daar moet wel genoeg geld voor zijn. Dat is simpel zat. Ik hoop dat we ons als de metafoor "Den Haag" ook goed gaan realiseren dat we al dit uitstel nooit meer moeten doen, dat we toch eerder geld hiervoor moeten uittrekken en goede keuzes moeten maken.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dan even specifieker. Er werd geld bij de Lelylijn vandaan gehaald; een aantal projecten gingen dan door. Daar heeft u zelf hard voor gevochten in het kabinet. Ik noem de N36, de Nedersaksenlijn, de flessenhals bij Meppel en Kornwerderzand. Eigenlijk zag je dat met name het noordoosten er daarmee nog redelijk goed van afkwam maar dat bijvoorbeeld Friesland er toen echt al best karig van afkwam. Nu valt Kornwerderzand toch ook nog deels weg.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat doet wel pijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Absoluut.

De heer **De Hoop** (PRO):
Hoe zwaar weegt u dat deel daarvan?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
U heeft honderd procent gelijk. Dat doet ook pijn, ook bij ons, zeker omdat er al veel eigen geld is opgebracht om die sluis te verbreden. Dat is goed voor alle provincies die aan het IJsselmeer grenzen. Het is goed voor de economie, goed voor de ondernemers, goed voor de maritieme industrie. Daarom hebben we een tweede spreker. Dat is mevrouw Wiersma. Zij spreekt na mij. Zij zal specifiek over dit onderwerp nog een aantal vragen stellen. Maar ik ben het helemaal eens met de heer De Hoop.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja, tot slot, voorzitter. Ik zie dat de BBB die pijn erkent. Ik heb ook gezien dat u nog steeds stevig bent op wat u van het kabinet verwacht op stikstof. Dat maakt dat naar aanleiding van uw bijdrage bij mij nog een beetje de vraag blijft hangen of u al een keuze heeft gemaakt over deze begroting, of dat u daar nog mee wacht naar aanleiding van de gesprekken van komende week. Hoe open staat u in dit debat? Heeft u al een beetje een richting in gedachten?

De **voorzitter**:
"Heeft mevrouw Van der Plas …"

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Het lijkt mij in deze fase van onze onderhandelingen met het kabinet verstandig om daar niet op in te gaan. Er wordt op de achtergrond druk gesproken. Dat gaan we gewoon afwachten. Daar doe ik nu geen uitspraken over. Overigens is elke begroting belangrijk — dat snappen wij — maar de heer De Hoop zal snappen dat wij de kaarten in deze fase nog even voor de borst houden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Wiersma, eveneens namens de BBB, in de eerste termijn.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dank, voorzitter. Tijdens de begroting kun je het overal over hebben, heb ik geleerd. Ik begin vlak bij huis, namelijk bij Ameland. Want we hebben het hier vaak over de Wadden, maar mooie woorden over dit prachtige gebied zijn wat mij betreft niets waard als we de mensen die daar wonen maar over het hoofd blijven zien. De toegankelijkheid van hun eigen leefomgeving staat steeds verder onder druk. Dat komt door keuzes die wij hier met elkaar maken. Een vaargeul is de levensader van een eiland. Inwoners zijn afhankelijk van de boot om simpelweg thuis te kunnen komen. Er leiden meerdere wegen naar Rome, maar helaas niet naar Ameland. De toezegging dat Ameland bereikbaar blijft, moet daarom wel worden vertaald naar concrete garanties met voldoende geld. Mijn vragen komen natuurlijk ook voort uit het feit dat de middelen onder de MIRT-verkenning wegvallen. Ik wil de minister vragen of hij wel garandeert dat minimaal de huidige vervoerscapaciteit behouden blijft en of hij de daarvoor benodigde middelen dan wel beschikbaar stelt. De vaargeul verzandt namelijk. Het baggerplatform is niet toereikend om de vaargeul open te houden. De kosten van het baggeren stijgen daarmee exponentieel. Er moet een betere, structurele oplossing komen. Tot die tijd moet voldoende onderhoud van de vaargeul in ieder geval mogelijk blijven om Ameland bereikbaar te houden. Is de minister bereid om samen met LVVN het baggerplafond tijdig te verhogen, zodat de vaargeul op diepte kan worden gehouden?

Daarnaast wil BBB laten onderzoeken waar geschikte baggerspecie naar de Noordzee het best kan worden afgevoerd, in plaats van dat deze binnen de Waddenzee wordt verspreid. Wil de minister onderzoeken of dat mogelijk is en wat dit betekent voor de groeiende baggerbehoefte en -kosten?

Voorzitter. Snellere besluitvorming en het schrappen van onnodige regels zijn hard nodig om de Nederlandse infrastructuur op orde te krijgen. BBB begrijpt ook dat het oplopende achterstallige onderhoud en de financiële tekorten scherpe keuzes noodzakelijk maken. Sommige investeringen zijn echter juist nodig om andere infrastructuur te ontlasten en grotere schade op termijn te voorkomen. Bij die projecten dreigt nu het kind met het badwater — of: het zoet water! — te worden weggegooid. Ik weet dat er binnenkort een WGO Water is; ik had het er net ook al even met de heer Grinwis over. Daar gaan we uiteraard alles in relatie tot water bespreken. Toch vind ik dat het onderwerp hier vandaag niet ongehoord voorbij mag

gaan. De minister wil 284 miljoen weghalen uit de reservering voor het Deltaprogramma Zoetwater. Dat is wat mij betreft een onbegrijpelijke keuze, zeker na deze zeer droge zomer. Die laat zien waarom we meer moeten investeren in het vasthouden van zoet water. Omdat het zo belangrijk is, wil ik het hier genoemd hebben: de waterschappen zijn enorm geschrokken nu de 25% cofinanciering voor heel wat projecten die juist water moeten gaan vasthouden, lijkt te gaan vervallen. Zeker na zo'n zomer kan dat toch bijna niet waar zijn?

Vervolgens Kornwerderzand. We hebben daar een bezoek aan gebracht. We hebben gezien wat de zorgelijke toestand van de bruggen is. We zijn blij dat in ieder geval de vervanging door basculebruggen doorgaat. Daarmee blijft toekomstige sluisverruiming mogelijk. Ook bij de Houtribdijk zijn er echter beperkingen. Als beide verbindingen tegelijkertijd uitvallen, dan moet het verkeer tussen Noord-Holland en Friesland mogelijk helemaal via Amsterdam omrijden. Dat raakt inwoners, ondernemers en de bereikbaarheid van de hele regio. Ik wil de minister dus vragen of hij bereid is om met Noord-Holland en Friesland één gezamenlijke planning voor de werkzaamheden aan beide routes te maken. Zo vallen deze verbindingen niet volledig weg en sluit de uitvoering goed op elkaar aan.

Nu wordt vervolgens ook de rijksbijdrage aan de verruiming van de Kornwerderzandsluis op nul gezet. Dat is echt een bittere pil. Dit project versterkt namelijk de maritieme industrie, de regionale bereikbaarheid en de defensiebelangen en zorgt voor economische groei. Meer goederenvervoer over water ontlast de wegen en draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de regio. Regionale overheden en het bedrijfsleven hebben ook financiële bijdragen toegezegd. Zij verwachten natuurlijk een betrouwbare overheid als partner waarmee ze zaken kunnen doen. Hoe verklaart de minister de lage prioriteit van deze sluisverruiming gezien de brede opbrengsten en de toegezegde cofinanciering? Is de minister bereid op korte termijn met regionale overheden en het bedrijfsleven om tafel te gaan?

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dank.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Heutink namens de Groep Markuszower.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Hier staan we dan, alweer. Op 19 september 2023 kondigde de toenmalige VVD-minister van Infrastructuur een grote herprioritering aan. Projecten gingen toen al op pauze om ruimte te maken voor achterstallig onderhoud. Vandaag zijn we maar liefst 1.136 dagen verder. In die 1.136 dagen hebben wij hier met elkaar 226 debatten gevoerd die te maken hadden met Infrastructuur en Waterstaat. We hebben in 226 debatten zitten keuvelen met elkaar. We hebben het soms vast gezellig gehad. We hebben elkaar een beetje de maat genomen. Er werden leuke filmpjes op social media gezet. Er zijn waarschijnlijk honderden moties en talloze amendementen ingediend. De oprechte vraag die ik vandaag wil stellen, is: wat heeft het toch allemaal voor zin gehad? Serieus. Wat heeft het allemaal voor zin? In welke mate is de koers in al die debatten nou gewijzigd? Wat heeft het plaatsen van al die

plaatjes met bolletjes ons nu concreet opgeleverd, behalve een verdeeld land? Hoeveel moties, waarmee hier in dit huis wordt gewapperd, zijn er nou daadwerkelijk naar wens uitgevoerd?

Voorzitter. Het heeft allemaal geen enkele zin gehad. Kijk naar de situatie waar we nu in zitten. Bruggen moeten dicht, omdat ze anders in elkaar storten. De automobilist voelt zich bestolen bij de pomp. De logistieke sector wordt gepakt met de vrachtwagenheffing. Binnensteden zijn verworden tot milieugevangenissen. Het ov is nog nooit zo onaantrekkelijk geweest. Ondertussen staat de hardwerkende Nederlander muurvast op overvolle wegen. Het is pure armoede, niets meer en niets minder.

Vandaag staan we hier weer. Vandaag kondigt de volgende VVD-minister de grootste herprioritering aan die het Mobiliteitsfonds ooit heeft gekend. Nu moeten we niet net doen alsof niemand dit zag aankomen. We hebben immers met elkaar vastgesteld dat minister Harbers al te strak in z'n pak genaaid was. We hebben met elkaar vastgesteld dat minister Madlener te strak in zijn pak genaaid was. Minister Tieman had niet eens meer een pak aan! Vandaag zullen we vaststellen dat de zoveelste minister — dit keer is dat de kroonprins van de VVD — te strak in zijn pak genaaid is en geen cent te makken heeft.

(Hilariteit)

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ben blij dat iedereen die opmerking kan waarderen. Je zal er maar voor moeten gaan staan. Ik heb bijna medelijden met de minister. Het is een stoere vent, maar dit moet toch bijna niet meer te doen zijn. Eergisteren maakte zijn kabinet nog bekend dat het een half miljard euro aan een buitenlands oerwoud gaat overmaken. Een half miljard euro aan buitenlandse bomen! Gisteren werd bekend dat er 19 miljoen euro wordt overgemaakt naar voedselprogramma's van de VN. En alsof het nog niet gekker kan, komt het kabinet vandaag met een steunpakket van 1,2 miljard euro aan niet-militaire steun voor Oekraïne.

Voorzitter. De Merwedebrug is dicht, omdat deze anders instort. We moeten projecten pauzeren, omdat er niet genoeg geld is voor onderhoud. Maar we kunnen de afgelopen dagen wel ruim 1,7 miljard euro overmaken naar het buitenland. Het is te krankzinnig voor woorden!

Beste minister, u zit vastgeketend in een kabinet dat bijna net zoveel extra uittrekt voor ontwikkelingshulp als voor infrastructuur. U zit vastgeketend in een kabinet dat miljarden uitgeeft om boeren te slopen, vastgeketend in een kabinet dat 60 miljard euro — ik lach erom, omdat ik het niet kan geloven — wil uitgeven om van die dure, onrendabele faalpalen op zee te bouwen. Dat kan allemaal wel. Dat is allemaal geen probleem. Maar investeren in onze wegen? Dat is bijna onbespreekbaar. Waarom laat de minister zich afwimpelen met een fooi? Met die fooi moet hij het dan maar doen.

Maar heel eerlijk, beste collega's, het volgende is de vraag. Wat gaan we eraan doen? Hoelang laten we nog toe dat we hier samen van projectje naar projectje huppelen? Wanneer laten we hier met elkaar het besef indalen dat investeren in infrastructuur niet per se zetels hoeft op te leveren, maar dat het randvoorwaardelijk

is voor een sterke, gezonde en bloeiende economie, en dat zetelbehoud bij dit soort langetermijninvesteringen dus helemaal niet relevant is? Natuurlijk begrijp ik dat iedereen heel graag zijn of haar baantje wil behouden, maar dat geldt niet voor mij. Ik hoef mijn baantje niet per se te behouden. Ik zit hier namelijk om dingen te bereiken voor Nederland en om problemen op te lossen. Als de kiezer dat niet kan waarderen, zie ik dat dan wel weer, maar ik wil wél investeren in onze economie en ik wil wél ons land draaiende houden.

Maar ik kan de hypocrisie niet langer aanzien, voorzitter. Ik kan niet langer aanzien dat al die partijen die hier vandaag zeggen dat we extra geld aan infrastructuur moeten gaan uitgeven, er helemaal geen zak van menen. Als iedereen het echt meende, was het namelijk allang geregeld, niet alleen vandaag, maar ook al 1.136 dagen geleden en ook al 226 debatten geleden. Nee, dit parlement geeft ons geld liever weg, niet aan de broodnodige infrastructuur, maar aan Oekraïne, om daar wegen te repareren die niet gerepareerd hoeven te worden, aan ontwikkelingshulp, aan asiel, aan een door overheidsbeleid gecreëerd probleem genaamd netcongestie, aan windmolens, aan het klimaat, aan stikstof — je kunt het zo gek niet verzinnen — maar er is geen geld voor wegen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Een bevlogen betoog, zoals we gewend zijn van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dank u wel.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik heb wel een vraag. De heer Heutink straalt namelijk uit dat hij het probleem wil oplossen, maar om een probleem op te lossen, heb je een meerderheid van de Kamer nodig. Hoe denkt u dat u dat kunt bewerkstelligen?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Nou, laten we er eens mee beginnen dat als iedereen in deze Kamer zegt dat er meer geld moet komen voor infrastructuur, we dat dan ook gewoon eens met elkaar gaan regelen. Er liggen volgens mij twee concrete voorstellen van mijn hand voor, voor een manier waarop we geld kunnen investeren in infrastructuur. Ik ben het gewoon zat dat iedereen het hier maar zegt, maar er als puntje bij paaltje komt vervolgens niks mee doet.

De **voorzitter**:
Mevrouw Boelsma, via de voorzitter.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik waardeer dat de heer Heutink met amendementen komt — dat is heel goed — alleen is bij een amendement heel belangrijk dat als je meer geld wil investeren, daar natuurlijk ook een dekking bij hoort. Daar moet je het ook over eens zijn. Ik denk dat hier in de Kamer het gevoel heerst dat iedereen wel wil, maar ik denk dat men het over de dekking niet eens is. Had dan niet een gesprek met meerdere partijen aan de voorkant iets meer op kunnen leveren?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voor zover ik weet, zijn we niet uitgenodigd bij onderhandelingen over begrotingen,

dus ik weet niet waar mevrouw Boelsma-Hoekstra het over heeft, maar tot op heden wil het CDA volgens mij niets van samenwerking met onze partij weten. Dat is natuurlijk haar goed recht, maar het is heel erg simpel: wil je geld investeren in infrastructuur, dan is dit het moment om dat ook daadwerkelijk te regelen. Wij doen die voorstellen. Die voorstellen zijn gewoon netjes gedekt. En ja, als je het daar niet over eens bent, dan komen we direct bij de kern van het probleem van dit huis. Niemand is hier namelijk bereid om over zijn of haar eigen schaduw heen te stappen. Omdat iedereen zijn of haar eigen gelijk wil halen, komt er helemaal niets meer van de grond en omdat er niets meer van de grond komt, zitten hier nu twee bewindspersonen die proberen er het beste van te maken en elke euro nog een beetje voor de Nederlandse economie aan het werk te zetten. Dat is wat deze mensen moeten doen, omdat wij hier bezig zijn elkaar vliegen af te vangen en we niet doen wat goed is voor Nederland!

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Er wordt nogal wat gezegd, dus ik wil er wel even op reageren. Nogmaals, ik waardeer dat u een amendement maakt. Ik sta hier als eigenstandig Kamerlid. In dit debat moeten we er met z'n allen uit komen. Vandaar dus ook mijn vraag. Het was wat waard geweest als we gezamenlijk naar een dekking zouden kunnen kijken als we dit met z'n allen willen oplossen. Misschien komen we er dan met een meerderheid uit. Ik kan ook iets inbrengen waarbij er meer geld naar infrastructuur gaat en ik ben het eens met mijn eigen dekking, maar ik weet ook dat de rest van de Kamer, hier, daar moeite mee heeft. Dat is dus even mijn boodschap. Nogmaals, ik waardeer uw inzet.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik zie de uitnodiging graag tegemoet en ik ben altijd bereid om mee te denken.

Voorzitter. Blijven we aan de ene kant zeggen dat we miljarden extra moeten uitgeven aan infrastructuur, om vervolgens aan de andere kant eind november bij de begroting voor ontwikkelingshulp opnieuw miljarden naar het buitenland over te maken? Ik zeg tegen u allemaal: de tijd dat het allebei kon, is voorbij. Het kan niet meer. We kunnen niet langer toestaan dat ons geld wel naar Ghana of Zimbabwe gaat, of welk ander land dan ook, maar niet naar Amsterdam, Rotterdam, Zeewolde, Holwerd of Leeuwarden. Want precies daar gaan de projecten nu op pauze. We zitten hier in dit huis om problemen op te lossen. Als ik u moet smeken om daarmee te beginnen, ben ik uiteraard bereid om dat vandaag te doen, maar zoals PRO en JA21 aan het kabinet vragen om te kiezen tussen "over links" en "over rechts", vraag ook ik u om vandaag te kiezen. Kiest u voor het buitenland of kiest u eindelijk voor Nederland? Voor ons is die keuze duidelijk. DNA zal altijd kiezen voor Nederland. Altijd.

Daarom komen wij vandaag met twee concrete voorstellen. We stellen voor om een kwart van het budget waarmee de begroting voor ontwikkelingshulp wordt opgehoogd — dat is 250 miljoen euro — structureel naar infrastructuur te laten gaan. Ook stellen wij voor om, conform de afspraken uit de NAVO-top, de clausule te activeren waarmee we tot 1,5% van het bbp extra kunnen lenen om te kunnen uitgeven aan relevante infrastructuur. Doe ook daar dan een kwart van, zeggen wij.

Niet eens alles, maar een kwart. Dat is zo'n 5 miljard euro. Dat is niet leven op de pof. Dat is het financieren van de toekomst van Nederland, gezond en welvarend, met een bloeiende economie.

Voorzitter. Wat ons betreft is de tijd van spelletjes voorbij. De tijd van egotripperij is wat ons betreft voorbij. Ik zei het net al: we moeten over partijgrenzen heen durven te kijken en het juiste voor Nederland doen. Dat is investeren in onze infrastructuur. En we moeten hier niet jaar op jaar hetzelfde spelletje herhalen om vervolgens keer op keer onszelf en de regio's, en daarmee dus de mensen thuis, teleur te stellen.

Kijk wat er gebeurt bij NS. Wederom gaat de prijs van een treinkaartje door het dak. Vervolgens zullen wij hier met elkaar constateren dat de reizigers de trein gaan mijden en dat de inkomsten gaan dalen. Die gemiste inkomsten zullen dan weer gecompenseerd worden met een volgende stijging van de prijzen. Dit wordt een gebed zonder einde als niemand durft te zeggen: nu is het een keer afgelopen; nu pakken wij de regie weer terug. De vraag die we met elkaar moeten beantwoorden, is dan ook een belangrijke: welk niveau van openbaar vervoer willen we in dit land hebben, wat mag dat de belastingbetaler kosten en wie kan dat het best faciliteren? Als dat niet de NS is, dan is dat niet de NS. Ik ben het zat om keer op keer pleisters te plakken, er een zak geld tegenaan te gooien en te zeggen: dat zien we volgend jaar wel weer. Wij zeggen concreet: laat de markt het maar eens proberen. Misschien is het dan een tandje minder, maar wel goedkoper. Waarschijnlijk is de kwaliteit nog beter ook. Als de mensen thuis zouden moeten kiezen tussen thuisblijven of één trein minder per uur, dan weet ik wel wat zij kiezen. Die kiezen niet voor thuisblijven, maar voor een treintje minder per uur.

Ik hoor het Mark Rutte nog zeggen: voor visie moet u naar de oogarts. Ik zal u zeggen: ik heb voor u allemaal een afspraak gemaakt, want er is geen visie meer in dit huis, helemaal niet. We zijn met elkaar veredelde brandweermannen geworden die niets anders doen dan brandjes blussen. Als het kabinet ons huis in de fik dreigt te steken, maar besluit om dat toch niet te doen, is er feest aan de linkerkant van deze zaal. Maar er is concreet helemaal niets veranderd. Het huis staat nog steeds en de pyromaan loopt vrij rond. Dit is het huis van de stilstand geworden.

Kijk naar Lelystad. Die luchthaven staat al bijna acht jaar in het folie en is gewoon klaar om gebruikt te worden, maar er gebeurt niets! Er gebeurt al acht jaar lang helemaal niets. Er is totale stilstand. Ik wil van deze minister de garantie hebben: gaat deze luchthaven volgend jaar open, of gebeurt dat niet en worden we opnieuw teleurgesteld?

Voorzitter. Ik heb mij voorgenomen om niet elk project afzonderlijk te behandelen. Het afwegingskader zoals dat wordt voorgesteld, vinden wij ook niet prettig, maar het is helaas wel noodzakelijk. Zolang de mensen thuis nog op partijen zoals het CDA, D66 en PRO stemmen, en de PVV helaas twintig zetels op rechts gijzelt omdat de partij niet wil samenwerken, zal er geen werkbare coalitie over rechts te maken zijn. De postcodekanjer zal dus altijd in Afrika en andere continenten hier ver vandaan vallen. En Nederland? We kunnen niet eens meer loten kopen voor ons eigen miljardenfestijn. Zolang er niet iets rigoureus verandert in de politiek en in de manier waarop we hier met elkaar bezig zijn, doen we niet eens meer mee.

Voorzitter. DNA zal altijd kiezen voor Nederland. We zullen nooit zuurbetaald belastinggeld overmaken naar het buitenland als we niet eens ons eigen land draaiende kunnen houden. Daarom roep ik u allemaal met klem op: maak investeren in infrastructuur weer sexy. We hebben het voorschot gedaan, niet met één, maar met twee concrete voorstellen die structureel 5,25 miljard euro toevoegen aan de infrabegroting. Ik zeg u: het is nog veel te weinig, maar het is het minste wat we kunnen doen voor ons prachtige land.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er is ruimte voor één vervolgvraag. We lopen al een uur uit de tijd, dus één vervolgvraag van meneer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
Dat was een vlammend betoog. Over een aantal zaken zullen we het gewoon niet eens zijn, zoals de keuzes over bomen, het buitenland en andere zaken. Dat speelt ook bij andere begrotingsdebatten. Ik snap uw verhaal over "laten we investeren" op zich wel, maar mijn vervolgvraag aan u is: wat betekent dat extra lenen dan voor de begrotingen van volgend jaar met die rentelast? Zet uw vlammende betoog ons dan niet nog meer klem?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Zeker niet, zeker niet. Uiteraard zul je rente moeten betalen, maar het is voor de overheid veel voordeliger om te lenen dan voor welke andere partij in dit land dan ook; laten we wel wezen. Het is ook gewoon verstandig om te doen. Zoals ik al eerder zei: dit zijn projecten waarbij het tien of vijftien jaar gaat duren voordat de realisatie überhaupt begint, als ze al worden gerealiseerd. Het zijn projecten waar we de komende 70 jaar profijt van gaan hebben. Dat is investeren in de toekomst, en dat mag best iets kosten. Ik ben blij dat ik blijkbaar van mening verschil met de VVD als het gaat om het investeren van een half miljard in bomen, want blijkbaar vindt de VVD dat wel een goed idee.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink. Het woord is aan mevrouw Keijzer. Zij is de laatste spreker van de zijde van de Kamer in deze eerste termijn.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Zo, voorzitter. Na meneer Heutink zijn we in ieder geval allemaal weer wakker en alert. De heer Heutink zegt dat dat de bedoeling was. Nou, dat is gelukt, zeg ik tegen de heer Heutink.

Voorzitter. Nederland kent een fantastische infrastructuur. Daar kunnen we ook echt trots op zijn. De Afsluitdijk, de Deltawerken … Als je ooit eens een keer die serie hebt gezien over het spoor bij Utrecht en wat daar allemaal aan- en afrijdt, dan weet je dat het een wonder is dat het allemaal zo voor elkaar gekomen is, ook nog beseffend dat we ver onder de zeespiegel zitten. Dat is ook de reden waarom heel veel Nederlandse experts over de hele wereld vertellen over hoe we dat voor elkaar gekregen en gedaan hebben. Flevoland, waar we gewoon een totale polder uit het water hebben gebouwd.

Voorzitter. Hoe gaat dit over een aantal jaren? Wordt er dan nog steeds met bewondering naar Nederland gekeken? Zijn wij dan nog steeds trots? Zijn wij dan nog steeds in beweging? Zijn dan al die huizen gebouwd die we nodig hebben? We groeien naar 20 miljoen mensen toe. Dat is als we daadwerkelijk iets doen aan de instroom van asielzoekers. Die instroom is gewoon gemiddeld 800 mensen per week. Als dat zo blijft, groeien we naar 23 miljoen mensen toe. Dat heeft de staatscommissie ons voorgerekend. Dan lopen we onherroepelijk vast als er niet iets verandert.

Goede infrastructuur is ook een voorwaarde voor economische groei. Waar je soms naar de markt of naar de gemeenschap kan kijken wanneer iets niet goed is, heb je voor de infrastructuur gewoon de overheid nodig. Het is echt een taak van de overheid om dat voor elkaar te krijgen. Dat lukt ons gewoon niet. In het interruptiedebat met de heer Goudzwaard heb ik gesproken over de MIRT-systematiek, waardoor we onszelf gevangen houden en we maar niet de stappen zetten in procedures en onderbouwing die nodig zijn om tot die grote infrastructurele werken te komen. Ik wil daar graag een reactie op van de minister of de staatssecretaris. Moeten we nou niet eens met elkaar grote infrastructurele werken van nationaal belang vaststellen waarvoor dit niet geldt en ons daar dan ook aan houden?

Voorzitter. Vervoersbedrijven moeten inmiddels tientallen kilometers omrijden omdat ze niet meer over de bruggen gaan. Ik heb hier een stapel krantenberichten waarvoor je je eigenlijk de ogen uit de kop schaamt. Ik heb mij dan ook echt wel een beetje lopen verbazen over die 18 miljard voor onderhoud, instandhouding en vernieuwing van bestaande infrastructuur tot en met 2041. Het is feitelijk gewoon een complete stop voor nieuwe projecten. Van dat geld wordt vervolgens onderhoud gepleegd dat allang gepleegd had moeten worden. Hoe komen we uit deze ellende met elkaar?

Toen kwam ik bij het volgende. Ik hoor graag van het kabinet hoe het daarnaar kijkt. Het kabinet vergeet dat er afspraken gemaakt zijn om 1,5% van het bruto binnenlands product per jaar te oormerken voor brede investeringen en irrelevante uitgaven zoals maatschappelijke weerbaarheid en infrastructuur. Dat is onderdeel van de NAVO-afspraken. Maar we hebben geen idee waar dat geld, dat een beetje uitgesmeerd is over alle begrotingen, zit. Daar krijgen we maar geen antwoord op. In de technische vragen over de begroting is daarnaar gevraagd en we krijgen daar geen antwoord op. Het zal vast ergens zitten en er zullen vast ambtenaren mee aan het werk zijn, maar we hebben geen idee. Ik vind echt dat dat anders moet. Ik wil van de minister horen of dit klopt. Kan hij mij toezeggen dat de onderbouwing van die 1,5% alsnog naar de Kamer komt? De onderbouwing die er nu ligt, is volstrekt onvoldoende. Zo bestaat de inventarisatie uit tal van onderwerpen die dan maar onder maatschappelijke weerbaarheid gestopt worden, waaronder diplomatieke ambtelijke gesprekken, alsof er niet allang een toren van Buitenlandse Zaken staat met daarin ambtenaren die die gesprekken ook aan het voeren zijn.

Daarom ga ik voorstellen om minimaal 0,8%, omgerekend rond de 10 miljard, te oormerken voor het hoofdwegennet en de spoorwegen binnen het Mobiliteitsfonds. Dit betekent uiteindelijk dat er elk jaar minimaal 10 miljard op de begroting moet staan voor deze onderwerpen. Ik hoor graag het volgende van de minister of de staatssecretaris; zij gaan vast afstemmen wie van de twee erover gaat. Mijn verzoek

is of diegene dit kan toezeggen, of in ieder geval dat wij samen op weg kunnen gaan om dat met elkaar te zoeken. Want alleen dan houden we die geweldige wegen, tunnels, sporen en gemalen, waar we als Nederland trots op zijn. Dan alleen kunnen we investeren in infrastructuur zodat onze economie kan blijven draaien en we uiteindelijk die woningen kunnen gaan bouwen voor al die mensen die wanhopig op zoek zijn.

Ik dank u wel.

De **voorzitter**:
Ik dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer bij de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Als tip in het kader van de spelregels adviseer ik u om even bij de Griffie te checken wat de resterende spreektijd is voor de tweede termijn, om onaangename verrassingen te voorkomen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
Morgen! Dan gaan we met elkaar verder, eerst met de eerste termijn van de zijde van het kabinet, en daarna met de rest van uw kant. Ik schors een enkel ogenblik, en dan zal de Kamer verdergaan. Aan de orde is dan de behandeling van de begroting Koning en de begroting Algemene Zaken.

De vergadering wordt van 17.15 uur tot 17.22 uur geschorst.