.Plenair verslag

Tweede Kamer, 18e vergadering Donderdag 29 oktober 2026

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

(Zie vergadering van 28 oktober 2026.)

De **voorzitter**:
We zijn aanbeland bij de voortzetting van de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat, met enige vertraging. Ik zal mij onthouden van wat valse grappen daarover.

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)

De **voorzitter**:
Het woord is aan de minister, als eerste spreker van de zijde van het kabinet in eerste termijn. Wellicht kan de minister ons meenemen in de inhoudelijke wijze waarop hij zijn beantwoording heeft gestructureerd.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de minister.

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Eerst zal ik even een algemene introductie geven. Vervolgens zal ik de vragen beantwoorden aan de hand van een aantal kopjes. Daar kom ik zo,

aan het eind van mijn introductie, op terug, als de voorzitter dat goedvindt. Ik kan ze ook nu opnoemen.

De **voorzitter**:
Laten we dat doen.

Minister **Karremans**:
Ja. Ik zag u al kijken. Het zijn de volgende. Herprioritering en afweegkader, in het bijzonder het Mobiliteitsfonds, dan water en klimaatadaptatie — dat gaat over het Deltafonds — en luchtvaart en vervolgens kom ik bij de amendementen.

De **voorzitter**:
Dit gehoord hebbende, zou ik aan de leden willen voorstellen om interrupties toe te staan. Die maximeren we niet. Dat kan natuurlijk ook, wat u wil. Als we de interrupties doen aan het eind van ieder blokje, dan hoeven we die niet te maximeren. Dat is daarvan het voordeel. Zullen we het zo doen? Ik zie dat iedereen daar eigenlijk wel mee kan leven. Het woord is aan de minister.

Minister **Karremans**:
Voorzitter. Ik ben nog het blokje verkeersveiligheid vergeten. Dat doe ik als een-na-laatste voor de amendementen.

De **voorzitter**:
Dan voegen we die toe.

Minister **Karremans**:
Ja, dank.

De **voorzitter**:
Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Mijn opa en oma komen uit Workum, uit Friesland. Dat zal veel leden van deze commissie goeddoen. Ik kan geen Fries, zeg ik er alvast bij, behalve "sa is it mar krekt". Dat kan ik wel. Maar ze komen dus uit Friesland. Vorig jaar, bij de begrotingsbehandeling van het ministerie van Economische Zaken, vertelde ik op deze plek het verhaal over hoe mijn opa, Gerard Altena, voor ons als kleinkinderen "opa Dick", als gastarbeider naar het westen trok om in een melkfabriek in Wassenaar te gaan werken. Om binding te houden met zijn familie in Workum kocht hij op veel latere leeftijd met zijn spaargeld een kleine stacaravan op camping Het Soal aan het IJsselmeer; standplaats JJ8. Elke zomervakantie gingen wij daarnaartoe, in de auto, over de Afsluitdijk. Eén van mijn eerste herinneringen aan die reis naar Friesland is dat ik op de Afsluitdijk vanaf de achterbank een donker standbeeld zag van een man die uitkijkt over het water. Ik vroeg nieuwsgierig wie dat was. Mijn vader legde uit: dat is Cornelis Lely, de man die de Afsluitdijk bedacht.

Voorzitter. U kunt zich voorstellen dat ik destijds, op 6-jarige leeftijd, niet bepaald op waarde kon schatten welke betekenis Cornelis Lely daarmee heeft gehad voor onze vaderlandse geschiedenis. Maar dat kan ik nu wel. Lely is niet de enige ingenieur die Nederland letterlijk en figuurlijk heeft gevormd, maar wel een van de weinige

ingenieurs die wij, in mijn ogen overigens zeer terecht, op zo'n grootse manier op een sokkel hebben gezet.

Nederland kent een lange traditie van ingenieurs of watermeesters die ons land, onze infrastructuur en onze geschiedenis hebben gemaakt, zoals Jan Adriaanszoon Leeghwater, een molenmaker uit de Gouden Eeuw. Hij maakte met tientallen molens de Beemster droog. Of Pieter Caland, ingenieur bij Rijkswaterstaat. Hij ontwierp de Nieuwe Waterweg en gaf Rotterdam zo een open verbinding met de zee. En zonder Caland geen grootste haven van Europa. En natuurlijk Cornelis Lely, de man van het standbeeld. Al in 1891 tekende hij het plan om de Zuiderzee af te sluiten. Als liberaal minister kreeg hij dat uiteindelijk voor elkaar. Hij overleed echter drie jaar voor het sluiten van de dijk, op 28 mei 1932.

In deze traditie staat ook de vader van de Deltawerken: Johan van Veen. Al vanaf 1937 waarschuwde hij dat onze dijken te zwak waren, maar men vond dijken versterken destijds te duur. Hij vond weinig gehoor. Nota bene op 29 januari 1953, twee dagen voor de Watersnoodramp, leverde hij nog een advies in om een aantal zeearmen bij Zeeland af te sluiten. Na de ramp werd zijn plan de basis van de Deltawerken. Voorzitter, voor alle Kamerleden hier aanwezig, en ook voor u, heb ik een exemplaar van zijn biografie "Johan van Veen, meester van de zee" meegenomen, dat ik u graag aanbied.

Ik vind dat wij, als een door ingenieurs gemaakt land, best wat trotser op die geschiedenis mogen zijn. We hebben in Nederland heel veel standbeelden opgericht voor mensen die ons land hebben bestuurd, beschilderd en beschreven. Wat mij betreft zetten we onze watermeesters, Leeghwater, Van Veen, Caland en Lely, én de mensen die hun plannen met hun blote handen hebben gemaakt, ook op een grootse manier op een sokkel, dicht bij waar hun erfenis in volle glorie samenkomt: in Zeeland, bij de Deltawerken. Bij de bouw van die Deltawerken hebben mensen ook het ultieme offer gebracht, zoals Cornelis Schilperoort, Harry Looff en Jan Smalheer. Ook hun offers verdienen een fysieke herinnering. Daarover heb ik inmiddels contact gehad met de commissaris van de Koning in Zeeland en met de Stichting Blauwe Lijn. Daar gaan we de komende tijd met alle betrokkenen werk van maken. Het monument moet fungeren als een ode aan hen die Nederland hebben gemaakt, maar ook als blijvende herinnering aan dat we goed en zorgvuldig met hun erfenis moeten omgaan.

Dat brengt me bij vandaag. We moeten de infrastructuur die door de vorige generaties is opgebouwd, goed onderhouden, om voor onze en toekomstige generaties veiligheid en welvaart veilig te stellen. Dat is de reden waarom de staatssecretaris en ik binnen drie weken na ons aantreden een brief naar de Kamer hebben gestuurd met de opgave die voor ons ligt ten aanzien van onderhoud en vernieuwing en dat we om de basis op orde te brengen, keuzes moeten maken. We hebben vervolgens met de Kamer een in onze ogen zeer constructief en goed proces doorlopen, waarin de Kamer wensen en bedenkingen heeft meegegeven ten aanzien van de te maken keuzes. Daar zijn wij, en dat willen we graag expliciet onderstrepen vandaag, de Kamer zeer dankbaar voor. Het heeft geleid tot de uitkomst dat we met de herprioritering van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds 18 miljard extra investeren in onderhoud en vernieuwing. Daarmee gaan we onder andere het gemaal bij IJmuiden en de Haringvlietbrug vervangen. En als dan over een aantal jaar een gezin over die vernieuwde Haringvlietbrug naar een vakantiebestemming op

Walcheren rijdt en het ergens langs de kust het monument voor hen die ons land hebben vormgegeven passeert, een 6-jarig jongetje of meisje vraagt aan vader of moeder wie dat zijn, dan kunnen zij zeggen: dat zijn de mensen die ons land hebben gemaakt!

(Geroffel op bankjes)

Minister **Karremans**:
Dan ga ik nu over, voorzitter, naar de vragen van de Kamer.

De **voorzitter**:
Maar niet voordat mevrouw Keijzer nog een interruptie plaatst. Ga uw gang.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ja, voorzitter. Dit kan minister Karremans als geen ander. En dank voor het boek, zeer interessant. Dit sluit ook aan bij mijn inbreng in eerste termijn, want: gaan we nog een keer van dit soort grote infrastructurele werken krijgen? Dat is natuurlijk de vraag waar we hier voor staan. Ik zou graag van de minister willen weten of we naar een situatie toe kunnen komen waarin we grote infrastructurele werken van nationaal belang met elkaar vaststellen. Dat zijn werken waarvoor soms misschien over 20 of 30 jaar de laatste biels of steen wordt gelegd. Maar met de huidige systematiek, namelijk dat je 75% op de balans moeten hebben staan, komen we never nooit niet tot die besluitvorming. Dat is waar de minister over mee kan denken.

Minister **Karremans**:
Die vraag heeft mevrouw Keijzer ook gesteld in de eerste termijn van de Kamer. Ik wil natuurlijk heel graag meegaan in dat idee. Ik wil ook serieuze stappen in die richting zetten. Alleen behoedt die systematiek ons wel voor één ding, namelijk dat wij in Den Haag vooral bezig zijn met het maken van meer plannen, meer masterplannen en meer uitwerkingen van die plannen, maar heel weinig met beton en staal. Dat hebben we wel gezien de afgelopen tijd. Er blijft heel veel hangen in die planvorming en er komt eigenlijk te weinig beton en staal uit onze handen. De afspraak over die 75% zorgt ervoor dat wij vooral bezig zijn met plancapaciteit inzetten voor dingen die we uiteindelijk echt gaan realiseren. We hebben namelijk niks aan papier, we hebben iets aan beton en staal. Ik vind het natuurlijk allemaal prima om te doen. Ik zeg er wel bij dat dat een aantal politieke keuzes vergt van de zijde van de Kamer. Als er namelijk niet structureel wordt gekozen voor infrastructuur — dat is een deel van de reden waarom wij vandaag in deze situatie zitten en waarom we deze keuze moeten maken — is het heel leuk en mooi en meeslepend om die plannen te maken, maar dan gaat er uiteindelijk ook niks gebeuren. Ik zie het probleem dus niet sec in de systematiek; het probleem, de uitdaging, zit in het maken en het durven maken van politieke keuzes.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dat is niet helemaal waar en dat weet de minister ook. In het vorige kabinet hebben we met elkaar een notitie vastgesteld over de grote infrastructurele werken en hoe je die op een andere manier zou kunnen financieren. Neem bijvoorbeeld de Lelylijn. Voordat daar de laatste biels van wordt neergelegd — laat ik het maar zo even noemen — zijn we 25, 30 jaar verder. Dat kost een miljard of 15. Als je daar 75% van op de balans moet hebben staan, vergeet het dan maar. Dat is nou precies zo'n traject waarin je op een gegeven moment met z'n allen moet zeggen: dat gaan we

doen. Vervolgens kan ook de planvorming beginnen; anders kom je er gewoon nooit toe. Je kan dan Van Venen en Lely's hebben tot morgenochtend — ik weet dat ze bestaan, ook nu op dit moment — maar dan komen we nooit tot uitvoering.

Minister **Karremans**:
De staatssecretaris zal daar zo meteen wat over zeggen. Zij is juist voor de Lelylijn van plan om samen met de Europese Investeringsbank te kijken of daar op die manier mogelijkheden zijn. Dat volgt een apart traject. Nogmaals, de staatssecretaris zal daar verder op ingaan. We snappen dus dat dat in sommige gevallen nodig is, want de Lelylijn krijgt in die zin echt een aparte behandeling. Maar ik waak er wel voor — dat is precies het punt dat wij aan het begin maakten — dat wij verzanden in nog meer planmakerij, waardoor er uiteindelijk minder werk uit onze handen komt.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik bedoel geen planmakerij; ik bedoel de uitvoeringsplannen. Dan heb ik het dus gewoon over de ruimtelijke studies en de bouwaanvragen die je nodig hebt. We komen daar elke keer niet toe, omdat we onszelf klemgezet hebben. Dat is precies mijn voorstel: laten we nou een paar van die grote infrastructurele werken van nationaal belang met elkaar vaststellen. Vervolgens zeggen we daarover "dit gaan we gewoon doen" en sparen we, parallel aan de tijd die nodig is voor de procedure, voor het neerleggen van die infrastructuur. Anders gaan we het never niet met elkaar bereiken.

Minister **Karremans**:
Zo werkt het ook. Je hoeft het niet in één keer op de balans te zetten. Je kan ook sparen, omdat we in het Deltafonds en in het Mobiliteitsfonds veertien jaar vooruitkijken. De mogelijkheid om dat te doen is er dus al. Dat is precies zoals wij werken, maar ik zeg er wel bij: uiteindelijk valt of staat het niet met die systematiek; het valt of staat met de keuzes die wij hier in Den Haag willen maken en of wij hier middelen voor overhebben die dan niet naar een doel gaan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik ben blij met de aandacht van de minister voor water, in dit geval voor onze watergiganten, die ons veilig hebben gehouden. Hij had het over een standbeeld voor hen oprichten. Tegelijkertijd zien we een minister die 1 miljard euro bezuinigt op waterprogramma's. Mijn vraag aan de minister is dan: zou hij de watergiganten, die hij zo respecteert, geen grotere eer aandoen door die schandalige bezuinigingen op water te schrappen, in plaats van te spreken over standbeelden oprichten?

Minister **Karremans**:
Eén. Voor mij hoeft er natuurlijk geen standbeeld te komen, zeg ik voor de goede orde. Twee. Juist Johan van Veen vond dat het Haringvliet niet open moest. De Brouwersdam was natuurlijk gesloten. Daarna heeft de milieubeweging ervoor gezorgd dat de Oosterscheldekering open is gegaan; hij was daar fel tegenstander van. Hij zat dus niet helemaal in dezelfde hoek als het lid Kostić, denk ik. Dat even ten aanzien van de geschiedenis.

Ten aanzien van de herprioritering van het Deltafonds, waar vragen over zijn gesteld, die we ook schriftelijk hebben beantwoord: per saldo gaat er met deze herprioritering meer geld naar het Deltafonds, onder andere om het gemaal bij IJmuiden van dekking te voorzien, omdat dat hoognodig aan vervanging toe is. Het houdt 4 miljoen mensen veilig.

Er is heel veel aandacht gevraagd voor de regionale bijdrage, die wij vanaf 2027 schrappen, aan regionale projecten voor zoet water. Dat doet natuurlijk heel veel pijn, bij mij ook. Ik doe dat liever niet, maar die keuze moeten we maken. Dat wil echter niet zeggen dat die projecten geen doorgang meer kunnen vinden. Het zijn projecten van waterschappen en provincies, die zelf ook mogelijkheden hebben om financiering aan te trekken of om andere keuzes te maken. We zeggen nu: in plaats van 75% moeten jullie helaas 100% van die projecten betalen. Tegelijkertijd investeert het Rijk nog steeds ontzettend veel geld in allerlei maatregelen om de droogteproblematiek tegen te gaan; daarvan heb ik een opsomming gegeven in de schriftelijke beantwoording. Daar zijn we dus mee bezig. Ruimte voor de Rivier is daar een voorbeeld van. We steken er meer dan 800 miljoen in om onder andere bodemerosie tegen te gaan. We zijn daar dus op allerlei fronten mee bezig. Nogmaals, keuzes maken doet pijn, zoals ik al eerder heb gezegd. Dit doet ook pijn en die opgave blijft. Daarom hebben we daar een aantal follow-ups over afgesproken met andere departementen.

De **voorzitter**:
De antwoorden mogen een slagje korter.

Minister **Karremans**:
Duidelijk.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
We gaan hier straks nog verder op in, maar het zijn wel heel veel woorden. Feit is dat er 1 miljard euro wordt bezuinigd op water. Dat is nu heel cruciaal.

Ik heb nog een ander onderwerp. U heeft het de laatste keer misschien al begrepen: ik luister tegen wil en dank naar de BroMans Podcast. De minister heeft een rangorde gedeeld met de projecten op het Mobiliteitsfonds, maar daar mis ik bijvoorbeeld inderdaad de Karremansbrug. In die podcast wordt gesproken over een Excelsheet met de weging van infrastructuurprojecten.

Voorzitter, ik heb een informatieverzoek. Kan die Excelsheet worden gedeeld met de Kamer voor het einde van de eerste termijn?

De **voorzitter**:
De minister.

Minister **Karremans**:
Die is met de stukken meegestuurd, dus die heeft de Kamer.

De **voorzitter**:
Ik begrijp dat die in de Kamer ... Nee, nee, nee, nee, we gaan elkaar hier niet ... Oké, nou kijk, wat een collegialiteit.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat was overigens niet het enige wat we te horen kregen in die BroMans Podcast. Ook de liefde voor oud-minister-president Dick Schoof kwam daar uitgebreid aan bod.

Voorzitter. Ik hoorde de minister net zeggen dat hij geen standbeeld hoeft. Wij hebben allebei kleine kinderen en ik zou het toch wel heel mooi vinden dat zij over tien, vijftien jaar zeggen: hé, kijk, dit was toch eens een minister met visie. Dit was toch eens een minister die durfde te pionieren en durfde te zeggen: oké, ik ga nu die infrastructuur eens op orde brengen. Dat zou toch wel heel erg mooi zijn. Hoe krijgen wij die pioniersgeest terug in dit huis?

Minister **Karremans**:
Natuurlijk snap ik de vraag die is gesteld over dat we ook weer nieuwe investeringen moeten doen. De koek moet groter en daar proberen we ook aan te werken. Dat is ook iets wat ik echt volg en wat de staatssecretaris en ik ook vinden. Tegelijkertijd — ik ben blij dat dit ook wordt gedeeld door het merendeel van de Kamer en ik weet dat de heer Heutink dat ook vindt — moet allereerst de basis op orde. Dat is ook wat wij natuurlijk hebben meegekregen toen wij op het ministerie onze eerste stappen zetten. Die opgave ten aanzien van vernieuwing en onderhoud is enorm. Als je dat niet doet, is de kans zeer groot — sterker nog, die kans is 100% — dat als je dat onderhoud en die vernieuwing maar voor je uit blijft schuiven, de oplossing steeds duurder wordt. Waar heb je dan mee te maken? Dat het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds richting 2035 of 2040 volledig worden opgevroten, niet door nieuwe aanleg, helemaal niks meer, maar door onderhoud en vernieuwing, en dat het dan, sterker nog, ook nog te weinig is. Dus juist door nu in te grijpen, voorkomen we verdere kosten in de toekomst, los van de economische schade die je daarmee natuurlijk voorkomt. Want dat is, als ik bijvoorbeeld Logistiek Nederland spreek, natuurlijk de grootste doorn in het oog op dit moment.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik hoorde de minister net ook in antwoord op mevrouw Keijzer zeggen dat het aan ons als Kamer is om de koek groter te maken. Ik wil de minister er toch wel even op wijzen dat het niet alleen een verantwoordelijkheid is van ons als Kamer, maar dat er ook wel degelijk een verantwoordelijkheid ligt bij het kabinet om, voordat er een begroting naar deze Kamer wordt gestuurd, handjeklap te doen in het kabinet om te zorgen dat er fatsoenlijk extra geld komt voor infrastructuur, zodat wij hier als Kamer dat uiteindelijk niet hoeven te doen. Hoe is dat gegaan en wat is nou die inzet geweest om binnen het kabinet en binnen de coalitie te zorgen dat die koek groter wordt?

Minister **Karremans**:
De koek is ook groter geworden. Dat hebben we gezien bij de presentatie van het coalitieakkoord. Er is bijna 10 miljard euro voor infrastructuur bij gekomen. Daarnaast is er 1,5 miljard euro uitgetrokken voor onderhoud en vernieuwing bij de augustusbesluitvorming, terwijl heel veel departementen niks of minder hebben gekregen, en nog een keer 300 miljoen euro structureel voor regionale bereikbaarheid, waar de staatssecretaris ook wat over zal zeggen. We zijn ermee bezig, maar desalniettemin is de opgave zo groot dat, wil je alle prioriteiten die het kabinet heeft in de lucht houden, zoals ook woningbouw, onderwijs en heel veel andere zaken, je nog steeds keuzes zult moeten maken. Daarom kijken we natuurlijk

ook naar alternatieve financiering, hoewel dat ook geen gratis pot met goud is. We zijn op allerlei manieren bezig om de koek groter te maken.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Maar dan moet het toch onverteerbaar zijn dat er een fooi naar infrastructuur gaat? Er gaat ruim 1 miljard euro extra naar ontwikkelingshulp. De afgelopen drie dagen is er 1,7 miljard euro uitgegeven. Niet aan minister Karremans. Dat moet toch ongelofelijk pijn doen, dat u hier nu een begroting staat te verdedigen die gewoon niet genoeg is, maar dat u tegelijkertijd ziet dat er wel heel veel geld wordt uitgegeven, maar niet aan Nederland?

Minister **Karremans**:
Elke bewindspersoon wil natuurlijk altijd heel graag meer geld en liever niet bezuinigen of dit soort keuzes maken. Wij zijn er natuurlijk ook twee van. Dat is totaal logisch. Ik snap dat alle leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat dat ook vinden. Tegelijkertijd weeg je als kabinet alles met elkaar af. Er zijn natuurlijk ook collega's van ons die wensen hebben en heel vaak ook een noodzaak om bepaalde zaken te financieren. Ik denk dat we met de 1,5 miljard plus de 300 miljoen structureel echt een enorme stap hebben gezet. Als we dat geld niet hadden gehad, waren de keuzes die we hadden moeten maken nog veel pijnlijker geweest.

De heer **Van Leijen** (D66):
Laat ik beginnen met de minister te bedanken voor het boek Meester van de zee. Dank daarvoor.

Minister **Karremans**:
Dat is het enige cadeautje dat ik uitdeel vanavond!

De heer **Van Leijen** (D66):
Dan weet ik dat ook alvast. Ik sympathiseer wel een beetje met de vragen die gesteld zijn en ook met het antwoord dat de minister geeft. Het is heel belangrijk dat de basis op orde wordt gebracht. Zeker. Dat doen we nu. We plakken nu eindelijk die pleister voor die 18 miljard voor onderhoud. Maar mijn vraag is wel: hoe gaan we nu verder? Mijn vraag is eigenlijk heel concreet: heeft de minister ook de ambitie om meester van het perspectief te worden?

Minister **Karremans**:
Zeker. Een heel groot deel van de brief die we naar de Kamer gestuurd hebben, waar we het vandaag over hebben, gaat over perspectief. Dat hebben regio's ook van ons gevraagd. Dat perspectief gaan we in allerlei vormen en maten vormgeven. Daar zijn we nu ontzettend druk mee bezig op het ministerie. Daar zitten ook mogelijkheden in. We staan zeer open voor wat er allemaal mogelijk is. Tegelijkertijd is het beste perspectief altijd: direct geld bij financiële besluitvormingsmomenten. Daar is de politiek natuurlijk aan zet.

De heer **Van Leijen** (D66):
Het is goed dat dat perspectief er is, maar dat mag van mij echt wel iets concreter.

Het bedrijfsleven en de logistieke sector vragen heel duidelijk om een investeringsagenda voor de infrastructuur van de toekomst. We snappen allemaal dat de keuzes die nu door de bewindspersonen gemaakt worden, nodig zijn. Maar we vragen eigenlijk ook om tien jaar vooruit te kijken. Willen we over tien jaar de partijen of de bewindspersonen zijn die gezorgd hebben voor het onderhoud van de bruggen en sluizen? Dat is ontzettend belangrijk, maar er is nog meer. Kunnen we op dit punt gaan pionieren? Kan er meer? Kan de minister zo'n investeringsagenda toezeggen?

Minister **Karremans**:
Hiervoor was het debat met de bewindspersonen van OCW over de OCW-begroting. Daar werd door collega's van de heer Van Leijen, zeker die van D66, gevraagd om meer geld voor onderwijs. Zo wordt aan elke bewindspersoon die hier staat om een begroting te verdedigen, gevraagd om meer geld. Ik zeg wel dat dit geld ergens vandaan moet komen. Die keuzes moeten wel gemaakt worden.

Ik heb een uiteenzetting gegeven, schriftelijk en ook toen wij die presentatie bij de Calandbrug deden, over waarom wij in deze situatie terecht zijn gekomen. Tegen de heer Van Leijen zeg ik dat ook de politieke keuzes die in het verleden zijn gemaakt ten aanzien van infrastructuur ervoor gezorgd hebben dat wij op dit moment in deze positie zijn.

Het geld moet uit de lengte of uit de breedte komen. Ik wil dus met alle liefde een investeringsagenda maken, maar die investeringsagenda is niet meer waard dan het papier waarop hij geprint is, als er uiteindelijk geen politieke keuzes worden gemaakt in politiek Den Haag — dan kijk ik ook bewust terug naar de Tweede Kamer — ten aanzien van wat wel en wat niet kan.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat snap ik. Het is ook terecht dat u terugkijkt naar de Kamer. Wij moeten ons daar allemaal hard voor maken. Ik denk ook dat het goed is dat er extra geld bij is gekomen. Maar er is natuurlijk meer dan alleen het geld dat in de begroting staat. Het gaat ook om alternatieve financiering. Ik vraag de minister: kunt u daar niet wat concreter mee aan de slag? Kan dat niet sneller? Kan die investeringsagenda er niet gewoon komen?

Minister **Karremans**:
Volgens mij hebben we daar een heel concrete tijdlijn voor geschetst in de brief. Dat gaat echt megasnel. Wij hebben gezegd dat wij voor het eind van het jaar een update van die tijdlijn sturen. Volgend jaar volgt er een onderzoeksvoorstel. Dat zijn zaken die in veel gevallen om wetswijzigingen vragen.

Ik weet dat heer Van Leijen fan is van het Oostenrijkse model. Of misschien wil hij mij heel graag naar Wenen hebben; ik weet het niet, het is een van de twee. Het gaat erom: als je dat model al zou willen volgen, heb je het over een periode van minimaal tien jaar waarin je dat implementeert. Om dus de verwachtingen een beetje te temperen over hoe snel of in welke termijnen je vervolgens op resultaat mag rekenen: dat duurt even.

We gaan met veel ambitie aan de slag. Ik heb ook gezegd dat we ook niet meer de luxe hebben om daar eindeloos mee te wachten en over te blijven tobben. Dus we doen het en we zullen het er op een gepast moment weer over hebben.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Om te beginnend dank voor het boek. Het is heel interessant en ik zal het zeker lezen. Ik heb eigenlijk een meer procedurele vraag. De minister en de staatssecretaris hebben al een stukje vooruitgewerkt; wij hebben vanmiddag al een hoop antwoorden gekregen via de mail. De vraag is alleen: gaan de minister en de staatssecretaris die antwoorden ook nog bespreken tijdens deze tweede termijn? Of zijn dit de antwoorden en gaan we het daar verder niet meer over hebben? Dat vraag ik even in verband met mogelijke interrupties op basis van de antwoorden die gegeven zijn.

Minister **Karremans**:
Ik ben meteen na mijn introductie alleen maar geïnterrumpeerd, zonder dat ik toegekomen ben aan de blokjes. Ik ben de Kamer graag ter wille, daar niet van, maar ik heb een aantal blokjes waarin ik een aantal vragen die schriftelijk zijn beantwoord, nog even expliciet wil behandelen. Ik ga ze niet allemaal behandelen en de staatssecretaris ook niet. De heer Prickaertz moet dan zelf even aangeven over welk antwoord hij het wil hebben.

De heer **De Hoop** (PRO):
Net als de anderen wil ook ik de minister danken voor zijn mooie inleiding. Wat ik daarin alleen wel een beetje mis, is wat hij net de Kamer wel meegaf, namelijk dat we met z'n allen zorg moeten dragen voor genoeg geld voor infrastructuur. De minister legt die bal terecht bij de Kamer neer en de minister mag hem ook zeker bij de regio's neerleggen als die hem vragen om nieuwe projecten. Maar ik mis wel een reflectie van de minister hierop en op de verantwoordelijkheid die zijn eigen partij hiervoor draagt. De afgelopen jaren heeft de VVD immers vaak dit ministerie onder haar hoede genomen. Kan de minister daar toch iets van een reflectie op geven?

Minister **Karremans**:
Ik denk dat de politiek in brede zin, alle partijen, elke keer om nieuwe projecten heeft gevraagd. Daar heeft mijn partij ook aan meegedaan. Eerlijk is eerlijk. Niks menselijks is de VVD vreemd, zeg ik maar. Maar sinds wij de prioritering hebben vastgesteld, hoor ik nog steeds heel veel politieke partijen zeggen: het is een schande; er moeten nog steeds meer nieuwe projecten komen. Dat is wel een beetje de cultuur waardoor wij uiteindelijk in de situatie terecht zijn gekomen waarin we nu zitten. Ik wijs niet naar specifieke partijen en dat ik ga als lid van het kabinet ook zeker niet doen. Ik wijs er alleen wel op dat een deel van het antwoord op de vraag waarom we in deze situatie zitten, veel breder is dan alleen de politieke cultuur. Dat zou de politiek ook geen recht doen, maar een deel van het antwoord heeft daar wel mee te maken.

De heer **De Hoop** (PRO):
Daar heeft de minister gewoon gelijk in. Alleen, wat mij wel verbaasd heeft in de uitingen van de minister, is dat hij zelf al een aantal keer gezegd heeft: de staatssecretaris en ik hebben dit aangetroffen toen wij op het ministerie kwamen. Maar het was natuurlijk allang bekend. Het is allang bekend dat er veel te weinig geld naar onderhoud ging. We hebben sinds 2021 de Staat van de Infrastructuur. Ik ben

zelf drie jaar rapporteur voor de Kamer en elke keer hebben we dit meegegeven aan het kabinet. Dus graag iets meer reflectie op hoe het kan dat pas deze minister nu de noodzakelijke keuzes maakt. Dat is daarvoor niet gebeurd, terwijl het vorige kabinet, waar de minister zelf ook in zat ...

Minister **Karremans**:
Ik snap de vraag van de heer De Hoop, maar ik hoop ook dat hij er begrip voor heeft dat ik mijn voorgangers niet ga recenseren. Dat vind ik niet netjes, en zeker niet hier in de plenaire zaal. Ik snap de vraag, maar ik ga dat niet doen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ook dat begrijp ik. Ik begrijp dat dat niet chic zou zijn van de minister, maar ik denk wel dat het goed is om met elkaar te constateren dat de minister deze vraag terecht bij de Kamer heeft neergelegd, maar dat de vraag natuurlijk ook is gericht op de minister en de partij van de minister. Zijn partij heeft dit ministerie immers al vaker onder haar hoede genomen. Maar het is nu inderdaad aan ons om met elkaar tot een oplossing te komen.

Minister **Karremans**:
Ik sta hier als dienaar van de Kroon en datzelfde geldt voor de staatssecretaris. En daarom hebben wij natuurlijk onze tanden in deze opgave gezet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ook mijn dank voor de inleiding van de minister en het boek dat hij daarbij aanbood over Johan van Veen. Echt heel mooi dat hij en wij daarmee onze helden uit de delta kunnen eren.

Voorzitter. Ik heb een vraag gesteld over de extra miljarden die waarschijnlijk vooral nodig zijn vanaf midden jaren dertig. Daarop heb ik als antwoord van de minister gekregen dat er een ibo gedaan zal worden naar het onderhoud. Ik wil niet allerlei nieuwe projecten noemen, maar het Deltafonds hebben we natuurlijk wel ingericht om ons voor te bereiden op de toekomst.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
We willen namelijk een veilig land houden, ook als de zeespiegel stijgt en de rivierafvoeren grilliger worden. Wat betekent precies de uitspraak van de minister dat we geen nieuwe projecten gaan doen, terwijl we ons wel moeten voorbereiden op de toekomst en de steeds grotere uitdagingen op het gebied van waterveiligheid en waterbeschikbaarheid?

Minister **Karremans**:
Hier heeft de heer Grinwis de kern te pakken. Het is inderdaad heel belangrijk om te beseffen dat we in een tijd van klimaatverandering leven. Dat hebben we de afgelopen zomer nog gezien met de droogte toen. Ik heb al eerder toegezegd dat ik nog voor het einde van het jaar een brief naar de Kamer zal sturen over hoe wij

ervoor staan als de volgende zomer weer zo'n droge zomer is als dit jaar. Wat doen we in de tussentijd om de schade daarvan zo veel mogelijk te mitigeren? Wat doen we de komende maanden richting de zomer en wat doen we op de middellange en lange termijn? Die brief komt dus nog naar de Kamer.

Ik ga verder een derde Deltacommissie aanstellen. De eerste heeft de Deltawerken ontwerpen en de tweede heeft daar een herijking op gedaan. Ik ga nu een derde Deltacommissie aanstellen om de vraag te beantwoorden hoe wij de komende tientallen jaren om zullen moeten gaan met waterveiligheid en watertekorten in onze delta. Dat wordt een hele brede uitvraag. Nou, de heer Grinwis weet ook dat je op het ministerie van IenW niet lichtzinnig naar dat instrument grijpt. Maar dat is wel nodig om een antwoord te formuleren op de enorme opgave waar we voor gesteld staan.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik mocht, zij het op een kleine manier, als PA bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zoals het toen nog zo mooi heette, betrokken zijn bij het instellen van de tweede Deltacommissie onder leiding van Cees Veerman. Toen gingen we nadenken over hoe we in de toekomst moeten omgaan met deze grote vragen. Blijkbaar is er zelfs een derde nodig, want er is een Deltaprogramma met een Deltafonds gekomen en een deltacommissaris. Daar ben ik heel blij mee. Tegelijkertijd is het risico dat we blijven studeren, terwijl we ons echt moeten gaan voorbereiden en daarbij ook het lef moeten hebben om op een gegeven moment een keuze te maken voor de Deltawerken 2.0, welke dat dan ook moge zijn. Of dat nou een Hollandkering wordt, of een kering in de Beneden-Merwede of meer een zeewaartse strategie, waarin we de zee eigenlijk meer gaan aanvallen in plaats van ons terug te trekken. Hoe voorkomen we nou dat we oeverloos gaan studeren, tien jaar of twintig jaar de tijd nemen en dan weer uitkomen in scenario's waarmee we eigenlijk te laat zijn?

Minister **Karremans**:
Zolang wij met elkaar die politieke urgentie blijven voelen, heb ik er vertrouwen in dat dat heel snel tot resultaten moet gaan leiden. Dat was natuurlijk ook het geval bij de eerste Deltacommissie. Dat begon ook met studeren. De foto's daarvan staan overigens in dit boek. Je ziet hier Johan van Veen. Dit zijn alle studies van de Deltawerken. Je ziet ook dat ze zo niet zijn uitgevoerd, maar je moet wel studeren voordat je uiteindelijk iets kunt uitvoeren. Dat is dus onderdeel van het werk dat wij moeten doen. Hier is de Deltacommissie, trouwens. Dus dat is hartstikke mooi.

De **voorzitter**:
Ja, ja, ja, maar laten we de boekbespreking bewaren voor de nazit en het hier gewoon bij het debat houden, zou ik de minister willen voorstellen.

Minister **Karremans**:
Ja, dat doen we. Dat doen we in Nieuwspoort zo meteen. Het punt dat ik daarmee wil maken, is dat je een Deltacommissie nodig hebt om die plannen uit te werken, want precies de dilemma's die de heer Grinwis schetst, gelden ook voor de Maeslantkering, het laatste van de Deltawerken. Die is op korte termijn alweer aan vervanging toe, maar de vraag is: wat ga je met het oog op de klimaatverandering doen en hoe ga je die vervolgens inrichten? Dat zijn allemaal vragen waarop er gestudeerd moet worden door de opvolgers van de grote ingenieurs die we gehad hebben. Vervolgens is het aan de politiek om daarover te besluiten.

De **voorzitter**:
Afrondend. Kort en bondig.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik ben heel benieuwd naar de precieze taakopdracht en de tijdlijn et cetera van deze derde Deltacommissie en ook wel naar de verhouding tussen al het werk dat nu in het Deltaprogramma gebeurt. Daar is een Kennisprogramma Zeespiegelstijging juist op voorbereid om tot nieuwe deltabeslissingen te komen. Ik ben nog wel een beetje op zoek naar hoe die verhoudingen zijn. In principe is de deltacommissaris met zijn team en met alle kennis die er is bij Rijkswaterstaat, het ministerie, de kennisinstellingen en bedrijven toch ook geëquipeerd om dit soort beslissingen te nemen. Dus wat is precies de toegevoegde waarde van een derde Deltacommissie? En wat gaat er nu niet goed waardoor die nodig is?

Minister **Karremans**:
Het was het idee van de deltacommissaris om dit te doen. Hij heeft het rapport over de herijking van de deltabeslissingen uitgebracht en wij hebben het daar natuurlijk uitgebreid over. Een van de dingen die we in dat kader hebben besproken, is om dit te gaan doen. Omdat je dus ook zo'n commissie nodig hebt om zo ontzettend veel werk te verrichten. Dat kan de deltacommissaris niet in z'n eentje.

De **voorzitter**:
Meneer Schutz nog en dan stel ik voor dat de minister gaat beginnen met zijn inhoudelijke beantwoording.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik deel de mening van de minister ten aanzien van grote opgaven die ook op een grootse manier opgelost dienen te worden. Daar past zo'n derde Deltacommissie heel goed bij. Regeren is vooruitzien, maar ook weer niet te ver, omdat er natuurlijk ook uitdagingen zijn in het hier en nu. Daar hebben we gisteren aandacht voor gehad. De heer Stoffer begon erover en ik ging erover door. Er zijn zorgen bij de waterschappen over de planning van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Daarom begin ik erover. Zij maken zich zorgen over het moment waarop gelden beschikbaar komen voor het uitvoeren, en dan met name die waterschappen die ieder jaar wat moeten doen.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **Schutz** (VVD):
De vraag die ik aan de minister heb, is of we het heel kort kunnen afmaken doordat de minister heel snel met de waterschappen gaat samenzitten om te kijken wat hun zorgen zijn ten aanzien van de uitvoering, de planning en vooral de financiering van de uitvoering. Wanneer komt die financiering beschikbaar, zodat zij verder kunnen en hun doelen in 2050 kunnen halen? Als we namelijk nu niet beginnen …

Minister **Karremans**:
Dat kan ik doen. Dat is goed.

De **voorzitter**:
Toezegging?

De heer **Schutz** (VVD):
Ja, dat is een toezegging?

Minister **Karremans**:
Ja, ik weet wat ik aan het doen ben.

De **voorzitter**:
De minister vangt aan met zijn inhoudelijke beantwoording.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Ik wil nog even een aantal zaken zeggen. Het is veel over de herprioritering gegaan in de eerste termijn van de Kamer. Die wil nog even specifiek behandelen omdat ik vind dat die behandeling verdient.

Allereerst kom ik op de vraag van de heer Grinwis over de cofinanciering. Hij vroeg hoe het zit met de cofinanciering, aangezien die aanvankelijk als criterium zou worden meegewogen. Nu is het inderdaad zo dat wij … Dat geef ik gelijk toe. De staatssecretaris en ik hebben het daarover gehad. We hadden daar veel explicieter over moeten zijn in de brief. Dank dus dat wij de kans krijgen om dat nader toe te lichten. Dat heeft met het volgende te maken. Wij hebben een aantal inhoudelijke criteria, zoals mobiliteit, economische ontwikkeling en veiligheid — die gaan dus echt over de inhoud van zo'n project — laten meewegen in dat Excelsheet waar het lid Kostić naar vroeg en dat zij nu aan het bestuderen is. Daar zitten dus een aantal elementen in. Er zijn door de Kamer ook aan aantal andere criteria meegegeven. Mevrouw Boelsma-Hoekstra had het bijvoorbeeld over de brede welvaart en volgens mij was het de heer Grinwis zelf die met de regionale spreiding kwam. Bij die criteria hebben we eigenlijk achteraf gekeken of het plaatje op basis van de systematiek die wij hebben ingericht ook aan die criteria voldoet. Wordt daar voldoende recht aan gedaan?

Naar aanleiding daarvan hebben we ook gekeken naar wat het zou doen als je cofinanciering bijvoorbeeld hetzelfde gewicht zou geven als het criterium "geen alternatieven". Dat is dus een minder inhoudelijk argument. Wat zou er gebeuren met de lijst als je dat criterium evenveel gewicht zou geven? Als je uit zou gaan van maximaal 20% cofinanciering — dat is in veel gevallen niet eens realistisch, want bij Kornwerderzand bijvoorbeeld ligt het percentage nog een stuk onder die 20% — dan zou het in de hele rangorde geen enkele plek schelen voor die projecten. Op die manier hebben wij daar dus naar gekeken. Wij hebben daarom gezegd dat we het ook niet zo specifiek in dat Excelsheet mee hoeven te wegen, ook omdat het geen inhoudelijk criterium is. Wij hebben daarbij dus ook de stellingname aangedurfd dat zolang die projecten goed scoren op andere elementen, die prikkel voor cofinanciering natuurlijk ook groter wordt voor een regie. Dat is waarom de score uitvalt zoals die uitvalt. Daar hoeven we dan verder niks aan te doen. Dat hadden we explicieter moeten opschrijven, waarvoor onze excuses.

Dan kom ik bij Ameland en Kornwerderzand. Daar wil ik echt nog even specifiek bij stilstaan, want ik weet dat er ontzettend veel leden in deze Kamer zijn die daar ontzettend lang aandacht voor hebben gevraagd en die zich daar nu ook zorgen over maken. Dat begrijpen we ook. Ten aanzien van Ameland kan ik zeggen dat we de MIRT-verkenning doorzetten. Daar gaan we gewoon mee door. Die wordt naar verwachting eind 2027 opgeleverd. De reikwijdte aan opties voor die verkenning is

ontzettend breed; die gaat van de vraag of je ergens een nieuwe haven moet aanleggen tot de vraag of iets een hele beperkte investering zou kunnen zijn. We hebben daarom gezegd dat we het bedrag dat daar nu voor is gereserveerd beter even ergens anders voor kunnen gebruiken om zo dat geld aan het werk te zetten. Eind 2027 kijken we dan wat er uiteindelijk uit dat rapport komt. We blijven daarover in gesprek met Ameland. We zullen er ook altijd voor blijven zorgen dat Ameland bereikbaar blijft. Ook tegen alle mensen die vanaf Ameland meekijken, zeg ik: we zullen er natuurlijk altijd voor zorgen dat er een oplossing is voor het eiland, waardoor je van en naar wal kan komen. De middelen die we hebben gereserveerd voor de verkenning, zetten we nu alleen even ergens anders in.

Dan wil ik nog iets zeggen ten aanzien van Kornwerderzand. Daar zitten we met uitvoeringsproblematiek. Door veel redenen is een heel groot deel van het project niet maakbaar. Die redenen hebben we in de brief al uiteengezet, dus die ga ik niet allemaal herhalen. We hebben wel gezegd om dan het maakbare deel, dus de vervanging van de draaibruggen van de Afsluitdijk … Als je erlangs rijdt — ik ben er afgelopen week weer geweest — zie je de roest gewoon zitten. Ze zijn echt aan het einde van hun levensduur. Ze moeten echt vervangen worden. Het zat ook in de planning van Rijkswaterstaat om die draaibruggen een-op-een te vervangen. Dat is altijd het uitgangspunt. Als je die draaibruggen een-op-een vervangt, maak je het natuurlijk alleen onmogelijk om uiteindelijk het volledige project uit te voeren. Die breedte is namelijk uiteindelijk maatgevend voor het gehele complex. We voegen dus extra middelen toe aan die vernieuwingsopgave, namelijk 150 miljoen, waarmee we ervoor zullen zorgen dat daar basculebruggen worden gerealiseerd. Daardoor heb je geen punt in het midden meer nodig en wordt de sluis op die plek alvast verbreed. We zijn daarmee dus alvast bezig met het maakbare deel.

Mevrouw Van der Plas vroeg … Nee, volgens mij vroeg mevrouw Wiersma of ik ook langs de ondernemers daar kan en met hen in gesprek kan gaan. Dat ga ik doen, ook op korte termijn. Ik kan me namelijk heel goed voorstellen — mevrouw Van der Plas weet ook dat ik een groot ondernemershart heb — dat zij zich echt bedonderd voelen, omdat ze hier al zo lang mee bezig zijn. Ik ga daar dus naartoe en ga daar zelf met hen in gesprek. Uiteindelijk is er ook gevraagd, volgens mij door mevrouw Boelsma-Hoekstra: geef ons nou een tijdlijn van hoe het verder gaat met Kornwerderzand. Dat gaan we doen. Die tijdlijn komt nog per brief naar de Kamer, samen met die van Ameland. Dat willen we allemaal toezeggen aan de Kamer.

Voorzitter. Tot zover ten aanzien van de herprioritering van het MIRT. Ik vond het belangrijk om de vragen daarover nog even te behandelen.

De **voorzitter**:
Bent u daarmee aan het einde gekomen …

Minister **Karremans**:
Ja. Van dit blokje.

De **voorzitter**:
… van het blokje herprioritering, afwaardering en Mobiliteitsfonds?

Minister **Karremans**:
Afwaardering weet ik niet. Afwaardering heb ik niet genoemd. Misschien is dat uw mening over mij, dat weet ik niet.

De **voorzitter**:
Nou, laat ik daar maar geen … Excuses: het betrof het afwegingskader. Meneer Grinwis was eerst. Dan meneer Bikkers, dan mevrouw Boelsma-Hoekstra en dan meneer De Hoop.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb een vraag over die cofinanciering. Dank dat de minister daar zo expliciet op inging, want het was inderdaad hard zoeken in de brief. Zegt de minister hiermee ook dat de rangorde, de getalletjes in de laatste kolom, nauwelijks zou zijn beïnvloed als het criterium er wel in was verwerkt? Zegt hij dat het hoogstens een of twee plaatsen in de lijst had uitgemaakt?

Minister **Karremans**:
Sterker nog, als we het criterium van 20% cofinanciering vanuit de regio, wat best al veel is, toepassen en op dezelfde manier laten meewegen als die "geen alternatieven" dan maakt het zelfs helemaal niks uit. Dan verandert het wel een aantal punten, maar in de volgorde verandert het niet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dat is heel helder, waarvoor dank. Maar het is natuurlijk ook wel "helaas" als we een enkel project daardoor omhoog hadden willen duwen. Het kan maar helder zijn. Door het zo helder toe te lichten, heeft de minister in ieder geval één motie die ik had voorbereid overbodig gemaakt. Dus tot zover.

De heer **Bikkers** (VVD):
De minister zei dat Ameland bereikbaar blijft. Dat waardeer ik enorm. Ik denk dat het heel belangrijk is om die levensader open te houden. Dat roept alleen nog wel een vraag op en ik hoop dat de minister de Amelanders op dat punt een beetje gerust kan stellen. "Bereikbaarheid" kan namelijk ook betekenen: één veerpont per dag heen en één veerpont per dag terug. Daarmee is Ameland nog steeds bereikbaar, maar niet meer zo bereikbaar als nu. Kan de minister daar nog iets over zeggen?

Minister **Karremans**:
Jazeker. Daar vindt natuurlijk continu overleg over plaats. Ook als uiteindelijk straks die MIRT-verkenning er ligt en de opties onderzocht zijn, zullen we natuurlijk in gesprek gaan met het eiland en met de provincie, de gedeputeerden daar, over de beste oplossing. Een en ander kent ontzettend veel variabelen, dus we moeten met elkaar bekijken op welke manier we het moeten gaan invullen, maar vanzelfsprekend is het zo dat we het niet op een heel drastische manier gaan afwaarderen.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dat begrijp ik. Dat gaat over de nieuwe situatie, maar het gaat ook over de huidige situatie. Kan de minister aangeven hoe de komende tijd, dus niet wanneer die MIRT-verkenning klaar is en de nieuwe plannen er liggen, Ameland bereikbaar blijft?

Minister **Karremans**:
We blijven gewoon baggeren. Dat is wat er gebeurt.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik wil even verdergaan op het onderwerp Kornwerderzand en Ameland. Als ik de minister goed begrijp, gaat het precies zoals we eigenlijk al van plan waren. Er verandert niks in de werkwijze. Het enige wat is gebeurd — dat is wel een behoorlijk detail — is dat het geld eronder is weggehaald. Zodra de situatie helder is, wordt er gekeken wat voor geld er nodig is en dan wordt er via de Kamer voor gezorgd — hoop ik — dat dat geld er komt. Is dat de feitelijke situatie? Want het voelt nu een beetje alsof we iets anders gaan doen, maar als ik u zo hoor, doen we hetzelfde als we gedaan hebben, maar halen we het bedrag weg totdat er zekerheid is over wat er precies nodig is.

Minister **Karremans**:
Ja, want er stond nu best een flink bedrag gereserveerd en het zou zomaar kunnen dat er veel minder nodig is en dan blijft dat geld maar op de plank liggen. Dus dat is precies de gedachte erachter.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dat betekent ook dat de zorg waar de heer Bikkers het net over had, eigenlijk ongegrond is, want de bereikbaarheid blijft zoals die was en het baggeren gaat door zoals het bedacht was. Dat is dan ook helder. Het gaat dus om de situatie nadat de verkenning afgelopen is en wat dan de nieuwe situatie is. Dat is helder.

Voorzitter, ik heb een klein vraagje aan u. Ik had nog een paar openstaande vragen, maar die stel ik, denk ik, straks maar, bij een nieuw onderwerpje. Hoe gaan we dat doen, want we hebben al die antwoorden gekregen?

De **voorzitter**:
U heeft de gelegenheid om te interrumperen op de onderdelen waarop u de minister wil bevragen. Dus gaat uw gang.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dan heb ik nog een vraagje over Zwartsluis. Dank voor de beantwoording. Door de vraag is er al heel wat in gang gezet, heb ik op de achtergrond gehoord, dus dat alleen al is positief. Bij dit soort projecten waar mensen samenwerken en de gemeenschap aan de slag gaat, gaat men heel vaak naar elkaar kijken. De heer Stoffer en ik zijn er beiden geweest en toen hoorden we dat ook terug. Hoe zorgt de minister er daarom voor dat er regie op komt en het ook zonder mijn vraag of de bemoeienis van de heer Stoffer doorgaat?

Minister **Karremans**:
Ik zal ervoor zorgen dat u vanaf nu periodiek geïnformeerd wordt over de voortgang bij Zwartsluis.

De heer **De Hoop** (PRO):
We hebben als Kamer natuurlijk aardig wat kaders meegegeven als het gaat over de herprioritering, maar er hangt eigenlijk nog één sluier boven waar ik de minister niet over gehoord heb en die echt een rol speelt. Als je naar de zaaglijn kijkt, zie je dat de helft van die zestien projecten, acht, niet doorgaan door één ding en dat is het stikstofslot. Ik zou graag van de minister horen hoe belangrijk het is dat we dat stikstofslot kwijtraken, zodat we juist die investeringen in infrastructuur echt in gang kunnen zetten de komende tijd.

Minister **Karremans**:
Ik stond niet voor niets als minister van Infrastructuur en Waterstaat bij de presentatie van het stikstofplan van het kabinet. Dat heeft natuurlijk een reden. Vanuit de portefeuille Infrastructuur en Waterstaat — die ziet niet alleen op luchtvaart, maar natuurlijk ook op de aanleg van wegen — heb ik er een enorm groot belang bij om Nederland van het stikstofslot te krijgen. Tegelijkertijd is het niet gemakkelijk om zeker wegenprojecten, die veel gebieden raken, gelijk los te trekken. Daar gaan we natuurlijk voortvarend mee aan de slag. Daar zijn wij dag en nacht mee bezig, ook als kabinet. Daar is mijn collega Van Essen ook veel mee bezig. Het spreekt vanzelf dat het van ontzettend groot belang is.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat deelt PRO natuurlijk met deze minister. Wat ik wel zie in de actualiteiten deze dagen, is dat er toch ook gesproken wordt over afzwakkingen van het stikstofpakket van minister Van Essen. Op het moment dat je op landbouw afzwakkingen hebt, zullen we dat op andere plekken moeten compenseren. Dat kan best wat behelzen voor de portefeuille van de minister. Stel dat er afzwakkingen komen op landbouw. Heeft de minister dan in gedachten waar dat consequenties kan hebben op de mobiliteit en op IenW? Ik zou daar graag als Kamer ook een beeld van hebben als die afweging gemaakt moet worden.

Minister **Karremans**:
Nee. Ik zou ook niet te veel op geruchten afgaan. Die geruchten hoor ik ook. Er is een pakket gepresenteerd door het kabinet en totdat daar nieuwe brieven over of deelpakketten van worden gepresenteerd — een heel groot deel zit natuurlijk in de uitwerking, moeten we nog uitwerken — is dat stikstofbeleid niet anders.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ten slotte. Ik stel deze vraag niet voor niks. Net voor dit debat begon, stond bijvoorbeeld in het AD dat er gedacht wordt over afzwakkingen en dat D66 en het CDA achter de schermen laten doorschemeren dat het echt een no-go is, maar dat het nota bene de partij van deze minister is, de VVD, die volgens bronnen open zou staan om de BBB wat te geven op dit dossier. Ik hoop dat de minister zich realiseert en ook de Kamer zich realiseert dat op het moment dat je op landbouw wat toegeeft, dat echt consequenties gaat hebben op de mobiliteit en mogelijk op Lelystad Airport. Dus ik hoop dat de minister dat ook mee wil nemen in de beraadslagingen in het kabinet.

Minister **Karremans**:
Ik ga niet reageren op artikelen waarin op basis van anonieme bronnen bepaalde zaken worden gezegd.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik schrok een paar weken geleden — net als veel van ons, denk ik — een beetje van het rapport van de Rekenkamer over militaire mobiliteit, waarvan de conclusie was dat Nederland met de infrastructuur eigenlijk niet klaar is voor grootschalig transport van militaire middelen. Drie dagen later kwam de minister met de brief over het

afwegingskader. Mijn vraag is eigenlijk of deze conclusies al bekend waren bij het opstellen van dat afwegingskader.

Minister **Karremans**:
De Rekenkamer deelt altijd rapporten een paar dagen van tevoren met de betrokken bewindslieden of met ministeries, onder embargo. Er wordt vaak ook om een bestuurlijke reactie gevraagd en die wordt daar vaak in meegenomen. Dat is gebruik. De opgave die er op militaire mobiliteit ligt is natuurlijk bekend bij het kabinet en ook bij mij en bij de staatssecretaris, want het zit natuurlijk zowel op spoor als op weg. Er is wel een nuancering. Ik ga de Rekenkamer hier nu niet tegenspreken. Dat doe ik niet. De enige nuancering die daarbij wel moet worden gegeven, die de Rekenkamer overigens ook zelf geeft, is dat als er een militair transport in de haven staat, dat echt wel bij de grens met Duitsland komt. Je zal alleen af en toe een afrit af moeten en weer een oprit op of je zal colonnes moeten splitsen. Het overgrote deel kan per definitie door. Het gaat alleen om een specifiek aantal militaire transporten dat moeilijkheden kan ondervinden. Daar zijn we mee bezig, maar de heer Van Leijen zal natuurlijk ook begrijpen dat ik niet in detail kan treden over waar dat precies is en wat die kwetsbaarheden precies zijn, want dan maken we de mensen die we niet wijzer willen maken toch wijzer en dat lijkt me niet verstandig.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat laatste ben ik helemaal met de minister eens. Laten we dat vooral niet doen. De conclusie is dan vooral dat het nu kan door toch wat te improviseren. Mijn vraag is of als we nou 18 miljard alloceren naar onderhoud van onze wegen en infra, daarin is meegenomen dat we die kwetsbaarheden voor militaire mobiliteit daar ook mee oplossen. Wordt dat hiermee geregeld?

Minister **Karremans**:
Zeker. Voor een heel groot deel natuurlijk wel, want ook over de bruggen, de wegen en de spoorlijnen waar normaal elke dag Nederlanders over reizen, zullen uiteindelijk ook tanks en installeerinstallaties moeten worden vervoerd. Dan moeten ze dat gewicht wel kunnen houden.

De **voorzitter**:
Meneer Van Leijen, tot slot.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat is goed om te horen. In de brief hierover schrijft de minister alleen "ik ben in overleg met Defensie", maar overleg is natuurlijk nog geen plan. Dat is nog niet concreet. Kan de minister toezeggen dat hij voor de Voorjaarsnota de Kamer concreet informeert wat het plan is om ervoor te zorgen dat onze corridors voor militaire mobiliteit up to speed komen en per wanneer ze er dan zijn?

Minister **Karremans**:
Ja, dat kan. We kunnen natuurlijk altijd kijken welke informatie wij daarover publiekelijk kunnen verstrekken. Wij hebben in de brief gezegd, ook in beantwoording van de vragen die hierover gesteld zijn, dat wij hierover in overleg zijn met Defensie. Dat ziet overigens op meer dan alleen de TEN-T-corridors en ervoor zorgen dat die colonnes door Nederland kunnen, dat heeft ook te maken met de ontsluiting van bepaalde zaken die van militair belang zijn. Daarover zijn we dus in gesprek met

Defensie en op een gepast moment, ik denk zeker voor de Voorjaarsnota, kunnen we de Kamer daarover informeren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Excuus, voorzitter, ik vergat net een vraagje te stellen en toen liep ik alweer weg, namelijk de vraag die de motie echt overbodig maakt. Kijk, cofinanciering is vaak toegezegd, niet alleen door regionale overheden, maar ook door private partijen, bijvoorbeeld bij die sluis van Kornwerderzand. Scheepswerven en andere private partijen hebben geld toegezegd. Hoe wil de minister daarmee omgaan?

Minister **Karremans**:
In het geval van Kornwerderzand ga ik daarover ook in gesprek met die ondernemers. Zij hebben bepaalde bedragen toegezegd. Dat is ook nog niet allemaal uitgegeven, hè? Als je zegt dat het niet doorgaat, krijgen ze het geld ook gewoon terug. Vaak hebben ze het nog niet eens overgemaakt; dat is ook het geval. We moeten dat op een goede manier doen en daarover ga ik in gesprek met die ondernemers, zeg ik richting de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Is de inzet van de minister om cofinanciering te behouden, in algemene zin? Of zegt hij, als het nog tot sint-juttemis gaat duren, "doe er maar wat anders mee, stop het maar niet in infrastructuur"?

Minister **Karremans**:
Dat zou onderwerp van gesprek kunnen zijn. Iedereen weet — de heer Grinwis ook, want die vraagt hier al jaren aandacht voor — dat er gewoon grote tekorten zijn op de Infrastructuurbegroting. Hoe meer geld je zelf niet hoeft te betalen voor een infrastructuurproject dat wordt gecofinancierd door medeoverheden of particulieren … ASML financiert heel veel in Eindhoven, bijvoorbeeld. Dat geld hoef je er dan zelf niet in te steken. Het is altijd ingewikkeld om na te gaan of het om een regionaal of een nationaal belang gaat. Dan heb je altijd een discussie met elkaar en dat maakt de discussie soms wat troebel. Maar in algemene zin is cofinanciering heel erg welkom. Ten aanzien van die ondernemers bij Kornwerderzand, waar het specifiek gaat om private financiering: daarover ga ik expliciet met ze over in gesprek.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Daar dank ik de minister voor. Het is een kleine stap van cofinanciering naar voorfinanciering: welke mogelijkheden ziet de minister daartoe? Stel dat regionale overheden zover zouden willen gaan om te zeggen: we weten dat het onder de zaaglijn staat, maar wij zien ruimte met elkaar om het alvast voor te financieren. Hoe wil de minister daarmee omgaan?

Minister **Karremans**:
Wij hebben tegen al die bestuurders gezegd: "Gedeputeerden, de deur staat altijd open, dus als jullie willen praten en plannen hebben ... Kijk, we kunnen moeilijk geld gaan weghalen bij andere provincies of regio's, maar als jullie willen meepraten over" — dat is ook een vraag die ze expliciet aan ons gesteld hebben — "de volgorde waarin vernieuwingsprojecten worden uitgevoerd om te kunnen meekoppelen en

jullie projecten daarop af te stemmen, dan moet dat gesprek plaatsvinden." Volgende week hebben we ook het BO MIRT, waarin dat soort gesprekken ook een plek hebben. Dan zal het vanzelf langskomen. Daar krijgt de Kamer natuurlijk ook weer een terugkoppeling van.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Daar ben ik weer, over de podcast van de minister. Daar heeft hij het over iets heel …

Minister **Karremans**:
Mooi om zo veel fans te hebben in deze Kamer!

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Zeker, ja! Daarin zegt hij eigenlijk dat de regionale overheden zich vooral focussen op regionale projecten en te weinig oog hebben voor het algemeen belang. Hij zegt dan ook eerlijk: "Ik had dat als wethouder ook. Ik had die brug in Rotterdam, de Karremansbrug. Die wilde ik heel graag en ik heb dat gewoon geregeld: er is geld voor vrijgemaakt." Dat is een feit. Hij zegt ook: dat is een raar proces, want je weegt niet goed af wat nou het beste is voor Nederland.

De **voorzitter**:
Uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Mijn vraag is als volgt. Nu kiest hij als minister weer voor die brug; ruim 850 miljoen euro. Hij schrapt het versterken van het metronetwerk in Rotterdam, wat maar 270 miljoen euro kost. Hebben we nu, ook in deze nieuwe rol, weer te maken met die lokale bestuurder die het nationale belang uit het oog verliest en zijn eigen prestigeproject wil doorzetten?

Minister **Karremans**:
Het is geen prestigeproject. Ik vond het heel belangrijk, omdat de verbinding tussen Rotterdam-Zuid en de Erasmus Universiteit hemelsbreed een paar honderd meter is, maar het drie kwartier kost om er te komen. Vanuit je dakkapel kan je zo'n beetje de neonletters van de Erasmus Universiteit aanraken. Het is dus juist heel erg nodig om Rotterdam-Zuid mee te krijgen in de vaart der volkeren, om het zo maar te zeggen. Het is belangrijk om de brug aan te leggen. Heel veel mensen op Rotterdam-Zuid waren er ontzettend blij mee toen we de plannen aankondigden. Voor die mensen heb ik dat toen gedaan. Het klopt dat ik toen onderdeel was van team Rotterdam. Ik vocht toen voor het belang van Rotterdam, zoals de heer Bikkers onderdeel was van team Vlaardingen en zoals de heer Köse volgens mij onderdeel is geweest van team Dongen. Dan knok je voor dat belang. Nu ben ik onderdeel van team Nederland, net als het lid Kostić, en ga ik voor het algemeen Nederlandse belang. Dan moet je dingen tegen elkaar afwegen. Er is ook een project dat ik als wethouder ben begonnen, namelijk de RandstadRail en de metro, dat onder de zaaglijn terecht is gekomen. Is dat leuk? Nee, absoluut niet. De afspraak ten aanzien van de Oostflank, want zo heet het project waar die brug in zit, valt onder stap zes van het afweegkader. Dat betekent dat projecten ten aanzien van woningbouw, waar WoMo-middelen voor verstrekt zijn, voorzien worden van prioritering als we bij stap zes zijn gekomen. De heer Van Leijen vond dat ook heel belangrijk. Dat heeft hij ook

meerdere malen in het debat aangegeven. Zo is die brug uiteindelijk in deze afweging terechtgekomen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De minister erkent dat hij als wethouder vooral naar het lokale belang heeft gekeken. Als je nu echt naar het algemeen belang kijkt, dan zie je dat er een natuurgebied, de Eschpolder, wordt vernietigd door die brug. Dat is niet bepaald een goede zet midden in een natuurcrisis. De keuze om niet te investeren in de metrolijn gaat natuurlijk ten koste van heel veel mensen in Rotterdam.

De **voorzitter**:
Uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat gaat ten koste van bereikbaarheid en van schoon openbaar vervoer. Mijn vraag aan de minister is dus nogmaals waarom hij als zogenaamde minister voor het algemene belang weer voor de vroemvroempolitiek van de VVD kiest, in plaats van voor schoon openbaar vervoer voor alle Rotterdammers.

Minister **Karremans**:
Ik vraag me echt af of het lid Kostić deze discussie met mij aan wil gaan. Ik zit namelijk nogal diep in het dossier van die brug, kan ik zeggen. Het gaat ook niet om een natuurgebied. Het natuurgebied blijft behouden. Het gaat om een deel van een gebied waar mensen wonen. Dat moet worden onteigend. Het gaat om stukjes weiland, die daar omwille van die brug moeten worden weggehaald. Tegelijkertijd wordt er heel veel groen gecompenseerd. Dat staat ook allemaal in het plan. Uiteindelijk is het dus een prachtig verhaal, maar goed, ik ben geen wethouder meer. Het is dus aan anderen om dat plan te verdedigen. Het zit in stap zes van het afweegkader. Daarmee is het van financiering voorzien. Het is nu aan het stadsbestuur van Rotterdam om te bepalen wat het ermee doet. Ik heb begrepen dat het er graag mee door wil gaan.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik ben lang genoeg Statenlid geweest in de provincie Noord-Holland. Inmiddels woon ik in Groningen.

Minister **Karremans**:
Ook mooi!

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, zeker! Ik heb alles dus gezien. Ik weet dus ook precies hoe het gaat met zogenaamde compensaties: die komen nooit. Daar komt nooit iets van terecht. Er gaat gewoon natuur verloren in de Eschpolder. Dat is een grove schande, terwijl er gewoon een alternatief is voor de bereikbaarheid, namelijk investeren in het metronetwerk van Rotterdam. Dat is nog veel goedkoper ook: 270 miljoen euro in plaats van die 850 miljoen voor een vroemvroemproject van minister Karremans. Of moet ik "wethouder Karremans" zeggen?

Minister **Karremans**:
Volgens mij heb ik er genoeg op gezegd, voorzitter.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Mochten mensen zich het nog afvragen: ook ik ben team Nederland.

Minister **Karremans**:
Ja!

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Omdat ik team Nederland ben, ben ik automatisch ook team Ameland. Ik hoorde de minister net iets zeggen over Ameland. Heb ik goed gehoord dat hij de belofte heeft gedaan dat Ameland altijd bereikbaar zal blijven?

Minister **Karremans**:
Zeker.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dan weet de minister ook dat het donkere seizoen nu begonnen is. Ik ben heel erg benieuwd hoe het staat met de toezegging van de minister dat hij de watertaxi in de nacht op Ameland zou gaan gedogen. Mijn vraag is: vaart die taxi nou in de nacht?

Minister **Karremans**:
Ik was al bang dat de heer Heutink hierover zou beginnen. Ik ben in een commissiedebat wat stellig geweest dat ik binnen drie weken duidelijkheid zou hebben. Dat duurt iets langer. Ik vraag dus iets meer geduld van de Kamer. Dat duurt niet heel lang meer. Dan zal ik de Kamer over de uitkomst informeren. Het is pijnlijk dat de heer Heutink mij hierop moet wijzen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat is niet alleen pijnlijk voor u, dat is vooral pijnlijk voor Ameland. Als de belofte was dat Ameland altijd bereikbaar zal blijven, dan is die belofte nu dus al gebroken. In de nacht is Ameland nu niet bereikbaar, omdat de watertaxi nog niet vaart. Mijn vraag aan de minister is of hij zijn belofte gestand kan doen, namelijk dat de watertaxi in de nacht gaat varen.

Minister **Karremans**:
De heer Heutink kent het proces. We wachten een ecologisch onderzoek af. Dat verwacht ik binnenkort, en dan zal ik de Kamer daarover informeren.

De heer **De Hoop** (PRO):
Een van de opvallende dingen in de brief over de herprioritering is de target die de minister en de staatssecretaris hebben gesteld om 2,4 miljard te besparen door efficiëntie. Nou ken ik de minister als iemand met ambitie, en daar hou ik ook van, maar dit lijkt mij best ambitieus. In de brief is niet heel gedetailleerd beschreven hoe deze bewindspersonen dat doel denken te bereiken. Zou de minister daar wat meer over kunnen zeggen?

Minister **Karremans**:
Het is ambitieus. Ik denk dat de staatssecretaris en ik die ambitie absoluut delen. Wij zien dat ontzettend veel geld kan worden bespaard met minder inzetten op regels die uiteindelijk geen problemen oplossen. 2,4 miljard klinkt natuurlijk als veel, maar dat is wel over de looptijd van het fonds. Als je bedenkt dat in de periode van het fonds ongeveer 190 miljard wordt uitgegeven, dan klinkt het al een heel stuk relatiever. Wij zijn er absoluut van overtuigd dat dit kan en dat er mogelijkheden zijn om dit te doen. We hebben daar veel vertrouwen in, maar uiteindelijk zullen wij dit de komende maanden verder uitwerken. Daar zullen wij de Kamer over informeren. Mevrouw Van der Plas heeft daar ook een vraag over gesteld. Dat gaan we dus doen. Dan zal ook duidelijker worden welke regels we schrappen, welke maatregelen we nemen, waar we inzetten op standaardisatie en wat de uitkomsten van die exercities zijn. Daar gaan we de Kamer gewoon in meenemen.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat is een flinke efficiëntieslag, dus ook voor Rijkswaterstaat bijvoorbeeld. Ik zag ook dat een collega-bewindspersoon van deze minister afgelopen week aankondigde dat 25.000 ambtenaren ontslagen moeten worden of, nou ja, dat van hen de komende jaren toch afscheid wordt genomen. Dat kan natuurlijk ook implicaties hebben voor uitvoeringsorganisaties zoals Rijkswaterstaat. Hoe ziet de minister dat dan in het licht van de uitdagingen die er zijn?

Minister **Karremans**:
Zeker. Dat is een terechte vraag. Hetzelfde geldt in zekere mate natuurlijk ook voor ProRail. Wij zullen er altijd voor zorgen dat de capaciteit die bij Rijkswaterstaat en bij ProRail aanwezig moet zijn om bepaalde projecten uit te voeren, nooit de bottleneck zal zijn voor de uitvoering van deze projecten. Dat betekent soms dat je moet schuiven, dat je keuzes moet maken. Wij zijn al langere tijd bezig om bij Rijkswaterstaat minder overhead te creëren en meer mensen naar de uitvoering te krijgen, want er was echt wel ruimte om dat te realiseren. Natuurlijk zit daar ook een taakstelling op, maar Rijkswaterstaat wordt ook gefinancierd uit het MF en je hebt mogelijkheden om ervoor te zorgen dat we de taakstellingen die er zijn — die gelden overigens niet voor het MF; ook de loon- en prijsbijstelling geldt niet voor het MF, dus ook niet voor Rijkswaterstaat — zo goed mogelijk invullen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja, afrondend. Hier zit wel een zorg van mijn fractie. Eerder hebben wij best wel vaak gezien, bijvoorbeeld bij Rijkswaterstaat, dat we heel veel kennis hebben verloren en dat de slimme koppen van bijvoorbeeld TU Delft — hier tien minuten met de trein vandaan — die aangetrokken worden en van wie wij hopen dat zij de toekomstige ingenieurs zijn die Nederland verder bouwen, vaak de eersten zijn die er weer uit gaan. Zij krijgen op de markt een plek, waar ze misschien wel meer verdienen, en dan worden zij via externe inhuur weer door de overheid ingehuurd. Dat kost dan meer geld. Ziet de minister deze zorg ook, gezien de geschiedenis met externe inhuur? Wil hij daar wel goed over nadenken, want dan gaat het juist misschien wel méér geld kosten.

Minister **Karremans**:
Ja, ik zie die zorg zeker, ook over het potentiële verlies van technische kennis. Ik denk dat we die technische kennis juist moeten opbouwen en daarin moeten versterken om ervoor te zorgen dat je die kennis opbouwt en vasthoudt en om ervoor te zorgen dat, zeker gezien de opgave die we hebben, je zo optimaal mogelijk kan functioneren in de markt.

De **voorzitter**:
Mevrouw Wiersma, meneer Van Leijen en dan mevrouw Van der Plas. Ik stel voor dat de minister dan verdergaat met zijn beantwoording.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Het risico is dat hierover al iets is gezegd, maar door calamiteiten moest ik helaas even weg. In de schriftelijke beantwoording heb ik het antwoord op een vraag gemist. Die gaat over de baggerplafonds. Toen ik net binnenkwam, hoorde ik "Ameland". Ik dacht: ik ren direct naar voren, want dat vind ik belangrijk. Ik had gevraagd of de baggerplafonds verhoogd kunnen worden, want die zijn zeker bij Ameland door de toenemende verzanding enorm knijpend. Ik heb nog niet gezien dat die vraag is beantwoord.

Minister **Karremans**:
Dit wordt natuurlijk ook meegenomen in het onderzoek dat we nu aan het doen zijn. Dat is volgend jaar gereed. Tot die tijd zorgen we ervoor dat er voldoende gebaggerd wordt. Volgens de prognose die we hebben, is dat ook mogelijk. Sterker nog: dat kunnen we nog wel even volhouden op deze manier. In het onderzoek zal dit natuurlijk ook een plek krijgen en vervolgens kunnen wij daarmee doen wat noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van Ameland.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dat is natuurlijk wel relevant, want bij mijn weten zijn die baggerplafonds nu al behoorlijk knellend. Door de toenemende verzanding is dit natuurlijk wel relevant, want als niet goed diep uitgebaggerd kan worden, kunnen de schepen niet adequaat beladen worden. Dan heb ik eigenlijk een vraag over de bereikbaarheid en dat onderzoek. Die MIRT-verkenning wordt nu voortgezet. De voorwaarde om een MIRT-verkenning te starten — met het risico dat jullie het hier net over gehad hebben, voorzitter — is natuurlijk dat die middelen eronder zitten. Nu zijn die middelen eronder weggehaald. Bij de Lelylijn is de wens uit de Kamer heel vaak geweest: doe toch die MIRT-verkenning. Het kabinet zei daar dan op: dat kan niet, want de middelen zijn er niet. Wat voor consequenties heeft dit nu uiteindelijk voor het MIRT? En wordt hiermee niet al voorgesorteerd op een bepaalde richting die het opgaat?

Minister **Karremans**:
Kijk, onderdeel van het waarom van deze verkenning, die we natuurlijk niet voor niets doen, is dat we gewoon nog geen flauw idee hebben van hoeveel geld het gaat kosten. Dat is namelijk zeer afhankelijk van welke uitkomsten je kiest. Dus als er een hele nieuwe haven moet worden aangelegd voor bijvoorbeeld die zwaarbeladen schepen waar mevrouw Wiersma het terecht over had, dan heb je het over een ander kostenplaatje dan als je bijvoorbeeld een andere route moet uitbaggeren, waarvoor je nu al geld in de begroting hebt staan. Omdat de reikwijdte van die oplossingen zo groot is, vinden we het verantwoord om het substantiële bedrag dat ervoor gereserveerd was — waarvan het dus nog maar de vraag is of het uiteindelijk

nodig is om die oplossing te bewerkstelligen — ergens anders voor in te zetten, voor iets waar het nu nodig is. Tegelijkertijd doen we natuurlijk niet voor niets die verkenning, want de problemen die mevrouw Wiersma opbrengt, zijn natuurlijk reëel en moeten ook worden opgelost. Die toenemende verzanding is ook een probleem. Daarom zeggen we: tot 2036 gaan we sowieso op deze manier door; dat is de prognose, maar er zal op de langere termijn een oplossing moeten komen. Daar werken we aan.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Kan de minister mij uitleggen wat dan het verschil is, waardoor het bij de Lelylijn volgens dit kabinet niet kan, maar het in de situatie van de boot naar Ameland vanuit Holwert of Ferwert wel kan? Waar zit dat in?

Minister **Karremans**:
Toen deze verkenning is gestart, was volgens een bepaalde berekening 75% van de financiering rond. Die was er dus. De staatssecretaris zal zo komen op de behandeling van de Lelylijn, dus die laat ik voor haar rekening. Maar we hebben gezegd, en datzelfde geldt voor de A27 bij Eemnes: gegeven bepaalde redenen die hierbij een rol spelen — en bij Ameland is dat natuurlijk wel een probleem; net zoals de kade van Terschelling een probleem was, dat we uiteindelijk ook hebben opgelost — kan je dat niet doen. Dus uiteindelijk kunnen we nu gewoon door met die verkenning en zal er ook een oplossing komen voor Ameland, maar we zetten het geld dat daar nu voor is gereserveerd in op een plek waar we het harder nodig hebben.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik heb toch vooral even een ophelderende vraag, om te kijken of ik het antwoord van de minister van eerder goed heb begrepen. De Rekenkamer geeft aan dat er 9,5 miljard nodig is om onze infrastructuur op peil te krijgen voor de militaire mobiliteit van nu. De minister zegt dat dat is meegenomen in het afwegingskader. Begrijp ik de minister dan goed dat hij eigenlijk zegt dat met die 18 miljard die we nu vrijmaken voor onderhoud, dat prijskaartje van 9,5 miljard ook is verdwenen? Hebben we dat nu opgelost? Is er geen extra geld nodig?

Minister **Karremans**:
Ik vermoed dat het wel lager is. Ik denk niet dat het helemaal verdwenen is, omdat het daarbij niet alleen gaat om tonnages of aslast, maar je ook onder bepaalde viaducten moet kunnen doorrijden. Soms gaat dat om een heel klein aantal centimeters. De vraag is of je daar dan geen alternatieven voor hebt. Het resultaat is dan alsnog dat een colonne of militair transport naar de oostgrens kan worden vervoerd, maar dan op een iets andere manier. Kijk, ik zit dan wel zo in de wedstrijd dat ik denk: "Laten we er gewoon naar kijken. Zijn er militaire transporten? Hoeveel? Hoe zien die eruit? Hoe zwaar zijn die? Hoe groot zijn die? Hoe lang zijn die? Wat hebben ze nodig aan draagkracht van onze infrastructuur? En kunnen ze in sommige gevallen gewoon een klein stukje omrijden en alsnog verder komen?" Dan denk ik: nou, dat is dan prima, als we daarmee een investering van bijvoorbeeld 9,5 miljard kunnen uitsparen en daarmee toch hetzelfde resultaat beogen. Maar er zijn inderdaad een aantal knelpunten; ook een aantal die ik hier niet publiekelijk kan

noemen, om de welbekende redenen. Die moeten worden opgelost, deels ook met dit punt, met deze herprioritering.

De heer **Van Leijen** (D66):
Kan de minister specifiek aangeven over welk bedrag het dan nog gaat? Want een deel wordt dus opgelost binnen dat afwegingskader, maar een deel niet. Welk bedrag staat er nu nog open en welk bedrag is nu wel opgelost?

Minister **Karremans**:
Daar zal ik schriftelijk op terug moeten komen; dat moet ik nog even uitzoeken.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik had een vraag gesteld waar ik wel schriftelijk een antwoord op heb gekregen, over die projecten die in de Kamerbrief staan genoemd, maar afhankelijk zijn van besparingen die nog moeten worden gerealiseerd. Daarvan zegt de minister in zijn schriftelijke antwoord dat het weliswaar over een bedrag van 2,4 miljard gaat, maar dat dat nu nog niet hard aan projecten is toe te wijzen. Dan blijft voor mij wel de vraag staan wat er gebeurt als die 2,4 miljard niet wordt gehaald. Hoe wordt dan bepaald welke projecten moeten afvallen? Wordt daar dan de bestaande prioritering voor gebruikt, of volgt er een nieuwe afweging? Wanneer krijgen de betrokken regio's en projectpartners daar dan duidelijkheid over?

Minister **Karremans**:
Terechte vraag. Ik snap die vraag ook heel goed. Wat wij gedaan hebben, is het volgende. We hebben gekeken naar het totale volume in de fondsen. Uiteindelijk gaat dat echt om heel veel geld. Natuurlijk is een deel daarvan al belegd, maar wij hebben gekeken met welk geld we nog kunnen schuiven en waar we dus keuzes kunnen maken. We hebben dus ook gekeken, als onderdeel van dat verhaal, hoe we kosten kunnen besparen. Dat hebben we toegevoegd aan het volume. Ik vind het belangrijk om te onderstrepen dat we echt denken dat we op het totale volume van het fonds — voor die veertien jaar is dat ongeveer 190 miljard — 2,4 miljard kunnen besparen. Sterker nog, stiekem denken wij dat dat nog veel meer kan zijn. Maar we hebben die 2,4 miljard nu daarvoor aangewezen.

Voor het plannen van projecten is sowieso niet alleen het volume van belang. Je kijkt natuurlijk ook naar het kasritme, want als Rijk kun je in een bepaald jaar maar een bepaald bedrag uitgeven. We proberen ook op allerlei manieren oplossingen te verzinnen als wij meer moeten uitgeven dan we volgens de rijksbegroting zouden kunnen doen, omdat we anders over bepaalde ratio's heen gaan. We werken bijvoorbeeld samen met pensioenfondsen, maar dat zal nooit een oplossing zijn voor het totale geheel. Je moet dus aan de ene kant kijken naar volume en aan de andere kant naar kasruimte. Je moet ook naar operationele zaken kijken, want je weet niet of de markt het aankan. Je kan niet de markt vragen achttien bruggen in een jaar te vervangen. Dat kan de markt gewoon niet aan, dus je moet daarin plannen.

Dat was even de inleiding. Wat gebeurt er dan met de Haringvlietbrug, die nu voor 1,3 miljard voor vernieuwing in de planning staat? Stel, we gaan met regels aan de slag. We gaan geen pijlers uit het water halen, wat bij de Merwedebrug wel gedaan is, en we zorgen ervoor dat de Haringvlietbrug 200 miljoen goedkoper wordt. Dan wordt die besparing natuurlijk gerealiseerd in de jaren waarin wij die 1,3 hadden staan als uitgave. Dan ga je kijken wat wij in die jaren nog kunnen uitgeven aan

bepaalde projecten, die ook in die jaren zouden kunnen worden gepland. Dan kijk je inderdaad naar de rangorde die wij nu hebben aangebracht: welke projecten komen dan in aanmerking? Eigenlijk draaien we het dus om en financieren we het zo, omdat je ook te maken hebt met kasruimte en maakbaarheid.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dan blijft de vraag staan over het informeren van regio's of projectpartners: wanneer kunnen mensen toch op een beetje duidelijkheid rekenen? De minister zegt: we denken dat het eigenlijk misschien nog wel meer is. Daar word ik helemaal blij van, van die besparingen om die projecten wel te kunnen realiseren. Wordt er dan ook al nagedacht over de projecten die nu niet genoemd worden? Is er een soort van schaduwboekhouding waarin staat: dan kunnen we misschien die ook nog doen? Kan daar dan ook wat over gezegd worden? Heel veel regio's en mensen zullen namelijk blij worden van de gedachte: hé, we zitten toch nog wel in de pijplijn.

Minister **Karremans**:
Nou, wij hebben geen schaduwboekhouding, of misschien de staatssecretaris wel. Ook niet? Ze zegt nee. Ik ook niet dus. Dan gaat de zaaglijn omlaag, dus dan komen als eerste de projecten aan bod die onder de zaaglijn staan. Dat is dan wat er gebeurt. Richting de Voorjaarsnota willen wij al de eerste invullingen gaan geven, want ik wil echt snel aan de slag om die besparingen in te zetten voor daadwerkelijk meer resultaat voor Nederland. Ik snap de vraag dus heel goed. Terechte vraag.

De **voorzitter**:
Tot slot, kort en bondig.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dan wil ik nog even kort ingaan op het interruptiedebatje met de heer De Hoop over stikstof. Daarin noemde hij allemaal angstverhalen van kennelijk anonieme mensen die zomaar wat roepen in het Algemeen Dagblad. Ik heb het artikel overigens niet kunnen vinden, maar ik geloof direct dat dat erin staat. De voorzitter vindt altijd dat ik mijn vragen veel te veel voorbereid.

De **voorzitter**:
U neemt in ieder geval iedereen mee.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
We hebben het tijdens de dinerpauze even gehad over mijn interruptiegedrag.

De **voorzitter**:
Dat was toch een compliment. Uit liefde, hè, mevrouw Van der Plas, uit liefde.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja, dat weet ik. Nou duurt de interruptie eigenlijk nog veel langer, hè.

De **voorzitter**:
Ja, dat klopt. Ik weet het.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
We weten dat met het invoeren van de rekenkundige ondergrens heel veel projecten gewoon door kunnen gaan. Samen met JA21 en de SGP hebben wij een voorstel neergelegd. Ik snap dat de minister daar nu niet inhoudelijk op kan ingaan, maar het

is wel zaak dat die rekenkundige ondergrens zo snel mogelijk, het liefst vandaag nog, maar wellicht per 1 januari, wordt ingevoerd, want dat maakt dat mobiliteitsprojecten en woningbouwprojecten wél snel door kunnen gaan. Ik vraag de minister in ieder geval om zich daar in het kabinet, in de ministerraad, hard voor te maken.

Minister **Karremans**:
Mevrouw Van der Plas weet hoe ik denk over de rekenkundige ondergrens en welke mogelijkheden die biedt.

De **voorzitter**:
Ik had eigenlijk gezegd dat we verdergingen naar het volgende onderwerp, maar als het lid Kostić het kort en bondig houdt, mag zij nog interrumperen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter, ik heb maar één interruptie gedaan.

De **voorzitter**:
Daarom krijgt u het woord, lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank u wel, voorzitter. Toen ik hoorde dat de minister ging sturen op basisfunctionaliteit en geen luxe, dacht ik: wat is dat? Toen dacht ik: o, o, een VVD-minister, de vroemvroempolitiek; dan is waarschijnlijk het eerste wat gaat sneuvelen de basis van ons bestaan, namelijk de natuur. Ik heb het over ecoducten. Die hebben een belangrijke functie voor de dieren van wie het leefgebied wordt doorkruist door wegen, voor de natuur, maar ook voor de verkeersveiligheid. Ik heb een hele simpele vraag voor de minister: beschouwt hij onze waardevolle ecoducten als onderdeel van die basisfunctionaliteit?

Minister **Karremans**:
Ze hebben geen mobiliteitsfunctie. Ja, wel voor konijnen, herten en andere dieren, maar natuurlijk niet voor het hoofdwegennet. Om het lid Kostić gerust te stellen zeg ik dat er nu geen ecoducten in de planning van Rijkswaterstaat staan; we gaan ze dus ook niet schrappen. Dat is dan weer de positieve kijk, denk ik.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nee, dat stelt me niet gerust …

Minister **Karremans**:
Jammer.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
... gezien het verleden, gezien de vroemvroempolitiek van de VVD, die ons in deze problemen met natuur, stikstof et cetera et cetera heeft gebracht. Alle gekheid op een stokje: dit is wel echt belangrijk. Die ecoducten horen gewoon bij onze infrastructuur. Ze zorgen ook voor betere verkeersveiligheid en we hebben inderdaad ook een verantwoordelijkheid naar de natuur en al die dieren toe als we wegen gaan aanleggen, dat we ook zorgen dat zij zich kunnen verplaatsen. Dan mijn vraag aan de minister. Erkent de minister dat iedere euro die je investeert in de natuur zich terugbetaalt, van €8 tot €38?

Minister **Karremans**:
Ja, je kan ze alleen niet uitgeven. Dat is het probleem van die euro's. Dus dat is wel jammer, vind ik. Ik zeg er wel bij: de directeur van het PBL heeft een keer tegen mij gezegd dat ik met al die bermen die Rijkswaterstaat beheert, als minister van IenW eigenlijk de grootste natuurbeheerder van Nederland ben. Dus dat wil ik wel even gezegd hebben. Ik ga er verder niks mee doen, maar we onderzoeken nu ook in het kader van het stikstofpakket ecologisch maaien. Dat heb ik als wethouder overigens ook gedaan in Rotterdam. Dat was heel succesvol. Wat trouwens het leuke daarvan was, is dat als je nou een hele nette strook maait vlak voor zo'n bloemenlandschap waar bijen fijn kunnen nestelen, de mensen die aan de ene kant het niet netjes vinden blij zijn, omdat het er toch netjes uitziet. En de mensen die daar heel erg voorstander van zijn, zijn ook blij omdat het uiteindelijk wordt gerealiseerd. Dus daar komt het weer samen. Dus dat is prachtig. Dat is echt een fantastisch voorbeeld van hoe het uiteindelijk allemaal wel kan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De minister wijdt weer uit met allemaal anekdotes.

Minister **Karremans**:
Ja.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Mijn vraag was gewoon: erkent hij dat die investeringen in natuur, ook in de ecoducten, zich altijd gewoon terugbetalen? Daar kan je misschien direct niets mee, maar dat bespaart je wel ellende en kosten. Dus ik roep de minister op om heel duidelijk richting de Kamer te zijn, ook om een motie te voorkomen, dat die ecoducten gewoon worden gezien als onderdeel van die basisfunctionaliteit. Dat daar in ieder geval geen misverstand over is. Ik hoop dat we die discussie inmiddels echt al lang voorbij zijn.

Minister **Karremans**:
Nogmaals, alle gekheid op een stokje: die ecoducten zijn niet gepland, worden nu niet gefinancierd uit het Mobiliteitsfonds en dat ben ik ook niet van plan.

De **voorzitter**:
U vervolgt met het kopje water en klimaatadaptatie.

Minister **Karremans**:
Ja, zeker, want daar is het natuurlijk ook al veel over gegaan. En dat snap ik ook, zeker na zo'n droge zomer, waarin we natuurlijk allemaal de schade hebben kunnen zien die dat heeft gedaan. Dus ik snap het heel goed als er vraagtekens zijn bij de keuze die we gemaakt hebben, waarin de cofinanciering is weggevallen, onder andere van de regionale zoetwaterprojecten. Daar heb ik net al van gezegd dat dit niet betekent dat die projecten niet door kunnen gaan. Dat betekent dat die regionale overheden — dat is geen fijne boodschap en dat beseffen we ons natuurlijk hartstikke goed — die laatste 25% ook zelf moeten financieren, want 75% financierden ze al zelf. Maar nogmaals, dat betekent dus wel dat die projecten, als die keuze wordt gemaakt, door kunnen gaan. Daarnaast geeft het Rijk nog ontzettend veel geld uit, en terecht, aan allerlei maatregelen die zien op klimaatadaptatie. Ik heb ook net in antwoord op de vraag van de heer Grinwis gezegd dat ik van plan ben een nieuwe Deltacommissie, een derde Deltacommissie,

aan te stellen om de problematiek ten aanzien van de klimaatverandering en hoe we onze delta in de toekomst waterveilig houden, te gaan vangen en daar een formulering van een antwoord op te verzinnen. Dus dat even ter introductie. Dat beantwoordt ook de vragen die ik hierover wilde beantwoorden. Dus dan laat ik het nu even aan de Kamerleden of zij daar nog aanvullende vragen over hebben.

De **voorzitter**:
Ik zie dat u kunt continueren met het kopje luchtvaart, maar dan had ik buiten het lid Kostić gerekend. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nou, ook weer alle gekheid op een stokje, maar echt een van de belangrijkste dossiers: water. We hebben allemaal ervaren hoe ernstig het was met de waterproblemen van de zomer. Dat kunnen we niet zomaar voorbij laten gaan. Ik begrijp het niet. Er wordt gewoon 1 miljard euro bezuinigd op waterprogramma's, onder andere op droogte, waterveiligheid, et cetera. De doelen blijven misschien wel staan, maar dan is mijn vraag aan de minister: hoe gaat hij dit precies financieren? Op wiens bordje komen die doelen dan precies terecht?

Minister **Karremans**:
Het klopt niet, die 1 miljard euro, want per saldo is het veel minder, omdat wij ook bijvoorbeeld 250 miljoen euro toevoegen aan de aanpak voor de KRW. Dat wordt daar ook voor gebruikt. Dat zit in stap 1 van de Excelsheet die het lid Kostić net heeft gehad. Dus dat zit er wel degelijk in. Daarnaast zijn we nog op allerlei manieren aan het investeren, onder andere 250 miljoen euro extra voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma en daarnaast nog 100 miljoen euro extra voor klimaatadaptatie. Dus op allerlei manieren investeert het kabinet nog steeds in die belangrijke opgave.

Daarnaast heb ik ten aanzien van de drie richtlijnen gezegd — want ook het geld van de PAGW was by far niet voldoende om aan alle doelen te kunnen voldoen — dat we de komende jaren doorgaan met die tranches. Tot 2033 blijft het geld gewoon staan voor de PAGW. Pas daarna halen we dat geld weg om aan andere opgaven te voldoen. Daarnaast gaan we met het ministerie van LVVN bekijken hoe we in de toekomst de drie richtlijnen die we vanuit Europa hebben, de VHR, de Natuurherstelverordening en de KRW, in samenhang het beste kunnen aanpakken. Natuurlijk weet het lid Kostić dat er heel veel overlap zit in die richtlijnen en in de aanpak.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het doet me wel denken aan het luchtvaartdebat. Het is weer heel veel gegoochel met cijfers, maar in feite wordt er gewoon keihard bezuinigd op de waterprogramma's, terwijl we bijna een watercrisis hebben omdat we de Europese doelen niet halen. We hebben daarnaast te maken met enorme problemen met water en droogte. Ook de waterkwaliteit is een enorm probleem. Mijn concrete vraag is dus nog steeds: door wie wordt dat dan betaald om die doelen te halen? Die vraag is nog steeds niet beantwoord.

Minister **Karremans**:
Door de Rijksoverheid. Wij voegen 250 miljoen euro toe voor de Kaderichtlijn Water.

Dat is gewoon nieuw geld. Er was nul geld beschikbaar en er is nu 250 miljoen euro bijgekomen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
In totaal wordt er gewoon bezuinigd. Daar moet de minister niet omheen draaien. Ik snap niet waarom hij dat doet. De waterkwaliteit blijft verwaarloosd worden. Dat kost ons geld, dat kost de maatschappij geld en uiteindelijk kost het vooral de belastingbetaler geld. Ik vraag de minister: kan hij garanderen dat hij ons met deze begroting voor water uit de problemen kan helpen?

Minister **Karremans**:
Het lid Kostić weet hoever wij zijn met het voldoen aan de KRW. Dat gaat hartstikke goed. Op dat vlak wordt veel voortgang gemaakt. Wij hebben daar in de afgelopen jaren honderden miljoenen in geïnvesteerd. Ik zeg niet dat er geen geld wordt weggehaald. Ik zeg alleen dat het niet om 1 miljard euro gaat. Vanaf 2033 wordt er inderdaad geld weggehaald bij de PAGW, maar tegelijkertijd gaan we bij het ministerie van LVVN bekijken hoe we de drie opgaven van de drie richtlijnen het beste in samenhang kunnen vormgeven. Ik zeg ook niet dat die opgave weggaat. Sterker nog, dat heb ik expliciet benoemd in de brief. Daar ben ik het dus vanzelfsprekend mee eens. Tegelijkertijd moeten er keuzes worden gemaakt. Dat is pijnlijk; dat beseffen wij zelf ook. Ik heb net al iets gezegd over hoe de regionale projecten alsnog doorgang kunnen vinden zonder cofinanciering van het Rijk.

De **voorzitter**:
De heer Heutink, dan de heer Goudzwaard en daarna vervolgt de minister met luchtvaart.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik wil het onderwerp water koppelen aan een ander favoriet onderwerp van deze minister, te weten de economie.

Minister **Karremans**:
Ik dacht fatbikes.

De **voorzitter**:
Nee, nee, minister.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Water en fatbikes: daar komen we nog op, hoewel ik nog niet weet hoe! Als je het hebt over water, hebben we het natuurlijk ook over het waterpeil. We hebben afgelopen zomer gezien dat er slechts eenrichtingsverkeer mogelijk was op de IJssel. We hebben ook gezien dat het Twentekanaal werd afgesloten. Dat heeft grote impact op de economie, niet alleen in het oosten, maar ook in de rest van Nederland. Mijn vraag is: gaan we ervoor zorgen dat dit volgend jaar niet meer gebeurt?

Minister **Karremans**:
Daarover stuur ik nog een brief naar de Kamer, waarin wordt uiteengezet wat we daar allemaal aan doen. Kan ik het allemaal helemaal voorkomen? Nee. Wij zijn voor

onze wateraanvoer totaal afhankelijk van de Rijn. Wat er in Duitsland of uiteindelijk in Zwitserland of Frankrijk bovenstrooms gebeurt met de Rijn, is van ontzettend veel factoren afhankelijk. Daar hebben wij als Nederland geen of weinig invloed op. Ik wil geen zoete broodjes bakken en vertellen dat ik dat allemaal kan voorkomen en dat ik de situatie rond de droogte die we in de afgelopen zomer hebben gezien teniet kan doen. Dat is niet het geval.

Ik kan wel doen wat in onze invloedssfeer ligt. Dat is onder andere het gemaal bij Eefde. Dat gemaal kan ervoor zorgen dat het Twentekanaal wel bevaarbaar is, ook in tijden van droogte. Met noodpompen red je het niet om een verval van acht meter te overbruggen, wat op een gegeven moment het verschil was tussen de IJssel en het Twentekanaal. Daarom gaan we in dat gemaal investeren, ook met de herprioritering die wij op 16 oktober naar de Kamer hebben gestuurd. Dat is precies zo'n voorbeeld, door de heer Heutink terecht aangehaald, dat duidelijk maakt waarom wij die keuzes maken en waarom die op deze manier zijn uitgewerkt.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Daar ben ik natuurlijk hartstikke blij mee. Tegelijkertijd hebben we de afgelopen jaren gezien dat we telkens achter de feiten aan huppelen. Dan is het mei, dan is het juni, en dan zien we het waterpeil zakken. Dan komen we hier allemaal in actie en zien we ook het kabinet in actie komen. Maar eigenlijk zijn we dan al te laat. Zijn er dan aanvullende, misschien mitigerende maatregelen mogelijk, even los van het gemaal? We zouden toch ook mitigerende maatregelen kunnen treffen ten aanzien van de economie, het bedrijfsleven en het transport? We zouden daar toch veel beter op voorbereid kunnen zijn?

Minister **Karremans**:
Dat zeg ik ook over vorig jaar. Nee, dat was nog dit jaar. De vorige zomer! Wij hebben niet voor niets het peil van het IJsselmeer verhoogd, want daarmee zorgen wij ervoor dat we meer water hebben om te verdelen in tijden van droogte. Ik heb die keuze niet zelf gemaakt. Dat waren de mensen van Rijkswaterstaat en achteraf bleek dat een briljante keuze. Daardoor heeft Noord-Nederland, de boeren in Friesland en Groningen, nagenoeg geen last gehad van de droogte. Mevrouw Wiersma weet dat ongetwijfeld ook. Dat hadden ze anders sowieso wel gehad en daarmee hebben we dus ontzettend veel economische schade voorkomen.

We onderzoeken of we het peil nog verder kunnen verhogen. Maar ik zeg er maar gelijk bij dat dat ook riskant is, want als we het peil van een meer of een waterlichaam verhogen en er wordt in heel korte tijd heel veel regen over ons land uitgestort, dan … Nou, we hebben natuurlijk vijf jaar geleden die situatie in Limburg gehad. En dat is in de zomer gebeurd! Je hebt daarbij dus ook te maken met waterveiligheid.

Het weer is heel onvoorstelbaar, maar we zijn ingesteld op de mogelijkheid van droogte. We doen dat onderzoek naar het IJsselmeer en daarnaast onderzoeken we nu welke mitigerende maatregelen we allemaal nog meer kunnen doen in aanloop naar de komende zomer. Dat zullen maatregelen op korte termijn zijn, maatregelen die dus nog voor de zomer gaan lukken. Het zijn verder maatregelen op middellange termijn en maatregelen op lange termijn, en daar ga ik de Kamer dus nog voor de jaarwisseling over informeren.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We hebben het natuurlijk niet alleen in Limburg gezien, want een paar jaar geleden hebben we het ook gezien in de binnenstad van Enschede. Die liep ook totaal onder. Ik moest er overigens doorheen en dat is best bijzonder om mee te maken.

Het IJsselmeer is een van de dingen die we veel vaker moeten doen. Maar ik verwacht dan ook van de minister dat hij niet alleen kijkt naar Rijkswaterstaat, maar dat hij ook zelf gaat kijken. "Oké, maar moeten we niet ergens nog een bak met water gaan aanleggen?" Ik zeg niet dat dat net zo groot moet zijn als het IJsselmeer, want dat zou wel heel ambitieus zijn. Maar ik verwacht wel iets met omvang en grootte en daarom moet de minister gaan nadenken over welke creatieve dingen we nog meer zouden kunnen verzinnen. Dat is wat mij betreft ook pionieren en ik hoop dat de minister ook dat wil gaan doen.

Minister **Karremans**:
Zeker, die ruimtelijke keuzes gaat het kabinet nog voor het einde van het jaar maken.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik ben niet helemaal blij met de beantwoording van sommige vragen. Ik heb in mijn betoog gevraagd om kritisch te reflecteren op het functioneren van IenW. Ik heb toen ook gezegd: in vier van de zes rapporten — en dat zijn hele belangrijke rapporten — tussen 1992 en 2020 kwam het woord "bruggen" niet eens voor. Dat vind ik een bijzonder kwalijke zaak. Ik heb de antwoorden gekregen. En even los van alle mooie volzinnen die daarin zijn opgeschreven: wat vindt de minister hier nu zelf van? Hoe verklaart de minister dat in vier van de zes enorme rapporten over infrastructuurwerken in Nederland het woord "bruggen" niet voorkomt?

Minister **Karremans**:
Ik wil de heer Goudzwaard hier wel in tegemoetkomen. Ik ben niet zo van het ctrl+f'en om te kijken of bepaalde woorden ergens en hoe vaak in een rapport staan. Dat wordt hier ook nog weleens gedaan: "Het woord komt maar zoveel keer voor." "Het woord staat er nul keer in." Daar ben ik niet zo van.

Het is natuurlijk wel een terecht punt van de heer Goudzwaard dat we in deze situatie zitten en dat die situatie niet uit de lucht is komen vallen. Je ziet dat aankomen. Zijn daarbij fouten gemaakt? Zijn er misrekeningen gemaakt? Absoluut. Daar hebben meerdere factoren een rol bij gespeeld en dat heb ik ook uitgelegd. Het is niet mijn bedoeling om over die vraag heen te stappen om kritisch terug te kijken naar IenW. Daar wil ik geenszins overheen walsen, want natuurlijk zijn er ook bij ons zaken niet helemaal gegaan zoals ze hadden moeten gaan. Ik ben de eerste om dat toe te geven. Tegelijkertijd is het wel zo dat door Rijkwaterstaat — de heer Grinwis en een aantal anderen hier weten dat ook — al heel lang wordt aangegeven dat er onvoldoende middelen zijn om bruggen, viaducten en spoorlijnen goed te onderhouden en te vernieuwen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Was er misschien maar wat meer gectrl+f't. Had ons dat dan 80 miljard bespaard? Ik weet het niet, maar klaarblijkelijk is er wel ergens iets flink misgegaan in de mindset.

Of dat nou aan het ministerie lag of aan de kabinetten die er toen hebben gezeten, volgens mij heeft ook de VVD zestien jaar lang deel uitgemaakt van die kabinetten.

Voorzitter. In de beantwoording door de minister wordt gezegd dat het kwartje na 2005 echt wel is gevallen en dat heel duidelijk is benadrukt dat we tegen problemen aan zouden gaan lopen. Dat vind ik nog verontrustender, want als ergens na 2005 dat kwartje opeens is gevallen, waarom worden wij dan nu nog steeds geconfronteerd met een achterstand van 80 miljard?

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

Minister **Karremans**:
Ik wil het heel graag kort en bondig doen, maar ik heb ook in de brief en bij de presentatie die wij hebben gegeven bij de Calandbrug grofweg drie redenen aangegeven. Reden één is inderdaad dat wij heel lang gedacht hebben dat wij de levensduur van bepaalde infrastructuurprojecten met bepaalde maatregelen konden verlengen en het balletje dus eigenlijk voor ons uit konden trappen. Gegeven de onvoorspelbaarheid van de houdbaarheid van infrastructuur, die heel oud is en niet berekend op de intensiteit en het gewicht van het verkeer van vandaag, is dat nooit helemaal goed te berekenen of te modelleren. We hebben dat altijd geprobeerd op te rekken, maar je ziet dat die rek er nu echt uit is. Dat is reden één.

Reden twee is dat de prijzen enorm zijn gestegen, zeker sinds de inval van Rusland in Oekraïne. De prijs van een viaduct maken is drie tot vier keer hoger dan twintig jaar geleden. Dat hakt enorm in op je vermogen om werken te produceren. Ten derde zijn er ook gewoon politieke keuzes gemaakt. Dat geef ik de heer Goudzwaard zeker mee. Ik weet dat zijn partij toen nog niet in de Kamer zat, maar er lag lang veel nadruk op nieuwe aanleg en veel minder nadruk op onderhoud en vernieuwing. De heer De Hoop vroeg mij ook al of de VVD daar ook een rol in heeft gespeeld. Vanzelfsprekend. De VVD heeft daar ook een rol in gespeel. Heel veel andere partijen hebben daar ook een rol in gespeeld. Maar goed, we kunnen het daar heel lang over hebben met elkaar, maar dat brengt de oplossing niet dichterbij en daarom hebben wij ons genoodzaakt gezien om nu deze keuzes te maken.

De **voorzitter**:
Tot slot, en dan gaan we door met de luchtvaart.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ja, dan ga ik echt afronden. Als we kijken naar die kabinetten, dan zaten daar meerdere partijen in, dus iedereen treft blaam, maar niemand rekent zich dat aan. Ik vind dat een hele lastige. Ik vind dat als de Algemene Rekenkamer ons al bijna 30 jaar heeft gewaarschuwd dat wij tegen een gigantische onderhoudsopgave aan komen te lopen en de minister in zijn schriftelijke antwoorden zegt "nou ja, we doen er geld bij en dan, God zegene de greep, komt het vast goed" … Ik vind dat onvoldoende. Ik vind dat er echt serieus gekeken moet worden of er genoeg mensen met de juiste capaciteiten binnen dat ministerie aanwezig zijn. Er moet serieus gekeken worden naar de processen. Wat is daar gebeurd? Is dat bij meerdere kabinetten aangekaart? Waarom is die boodschap niet geland? We moeten dus echt naar de wortel gaan van dit probleem, want anders lopen we over vijf of tien jaar weer tegen hetzelfde probleem aan. Erkent de minister dat?

Minister **Karremans**:
Ik ga het hier wel opnemen voor de mensen die werken bij Rijkswaterstaat en die dit jaar in, jaar uit hebben aangekaart. Ook in formatiefiches die zijn gemaakt, waarin gewoon heel duidelijk is gesteld wat er nodig is om aan onderhoud en vernieuwing te doen. Dat er andere politieke keuzes worden gemaakt, daar kunnen zij niets aan doen. Dat is aan ons. Ik wil die blame game graag meespelen. Ik trek ook graag zelf het boetekleed aan, dat vind ik geen enkel probleem, maar niet de mensen die dit bij Rijkswaterstaat al jaar in, jaar uit hebben aangekaart.

De **voorzitter**:
Ik had eigenlijk gezegd dat we verder zouden gaan, maar mevrouw Wiersma: vooruit, en daarna gaan we verder met de luchtvaart.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dit is mijn tweede interruptie en ik hou het kort. Ik heb twee vragen aan de minister en begin met een korte vraag. Ziet de minister voor zichzelf of voor welke toekomstige opvolger dan ook een regierol weggelegd in het vasthouden van zoetwater en het tegengaan van verdroging?

Minister **Karremans**:
Zeker.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dan vind ik het een onbegrijpelijke keuze. We zien dat de waterschappen het financieel heel moeilijk hebben en dat projecten waarop die 25% cofinanciering van toepassing is, juist die projecten zijn die aangegaan worden. Daar heeft de minister ook sturingsmogelijkheden in. Ik begrijp de keuze niet om die cofinanciering weg te halen. De waterschappen — dat zei ik gisteren ook al — zijn daar enorm van geschrokken. Waarom is ervoor gekozen om die cofinanciering weg te halen, als de minister die regierol wel voor zichzelf weggelegd ziet?

Minister **Karremans**:
Omdat wij denken dat wij ons geld beter kunnen besteden in Rijksprojecten. Even heel erg zwart-wit gezegd denk ik dat ons geld beter besteed is aan bijvoorbeeld het peil verhogen bij het IJsselmeer om daar verder onderzoek naar te doen en dat ook werkelijk te realiseren. Daar kan je ontzettend veel meer kubieke meters water mee opslaan dan met het financieren van een wadi ergens in een regio waarvan wij vinden dat het echt een regionale verantwoordelijkheid is. Ik heb begrip voor de zorg van de waterschappen. Ik ga daarover ook met ze in gesprek. Dat heb ik beloofd, dat zullen we gaan doen en ik wil ook geenszins bagatelliseren wat de opgave, ook financieel, voor de waterschappen is. Maar we hebben te maken met schaarste. Ik heb ook een gemaal te dekken dat 2,3 miljard euro kost. De waterschappen zijn heel blij dat we dat nu eindelijk doen. De heer Grinwis vraagt daar ook al heel lang om. Dat geld moet ergens vandaan komen, dus onze gedachtegang was als volgt. Hoe pijnlijk het ook is: dit is geen juridische verplichting. Ten aanzien van water en het Hoogwaterbeschermingsprogramma hebben we een flink aantal juridische verplichtingen, maar dit is er daar niet eentje van. Daarom is de keuze hierop gevallen. Dat is heel pijnlijk, maar dat is wel wat het is.

De **voorzitter**:
U vervolgt met het blokje luchtvaart.

Minister **Karremans**:
Dank. Ja, het blokje luchtvaart. Ik wil nog één vraag expliciet beantwoorden, namelijk de vraag van mevrouw Zwinkels. Ten eerste ging die over de 12 miljoen euro voor weerbaarheid. Kan ik toelichten in hoeverre met dit budget ook kwetsbaarheden aangepakt kunnen worden? Daarnaast had ze een vraag over het aflopen van het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid. Is het niet verstandig om dit voort te zetten en te verbreden tot een integrale aanpak met concrete maatregelen? Ben ik bereid hierover met de luchtvaartsector en 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 ook te bespreken welke financiële middelen daarvoor nodig zijn? Ik heb een heel uitgebreid antwoord voor me liggen, maar het korte antwoord is "ja".

Wat mij betreft was dat het blokje luchtvaart.

De **voorzitter**:
Wat de Kamer betreft niet.

De heer **Köse** (D66):
Ik wil eerst positief beginnen. Ik denk dat deze minister en ik heel fijn kunnen samenwerken, met name op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen en het SAF-fonds, maar het moet natuurlijk geen blanco cheque worden. Ik hoop dat de minister toch nog wat ondernemersgeest in zich heeft. Is hij het met mij eens dat we ervoor moeten zorgen dat het geld in dat fonds ervoor zorgt dat de productie ook hier in Nederland gaat plaatsvinden?

Minister **Karremans**:
Zeker.

De heer **Köse** (D66):
Hoe gaat hij dat dan waarmaken, vraag ik mij af.

Minister **Karremans**:
Dat zijn we nu aan het uitwerken. We hebben daarbij wel ook te maken met staatssteunregels; dat zal de heer Köse begrijpen. We zullen de Kamer daar verder over informeren. We hebben het nu aangekondigd. De heer Köse en mevrouw Zwinkels hebben er vanuit de Kamer ook erg op gedrukt dat dit SAF-fonds er komt. Dat is echt een belangrijke stap om het gebruik van SAF meer te stimuleren. Het is ook goed voor innovatieve chemie in Nederland. We zijn nu bezig met de verdere uitwerking en zullen de Kamer daarover informeren, maar dit punt wordt daar zeker in meegenomen.

De heer **Köse** (D66):
Dan wacht ik die informatie af. Ik hoop dat daar dan een mooi plan voor komt. Dan heb ik nog een ander punt, ook over duurzame luchtvaartbrandstoffen. We hebben natuurlijk een mandaat vanuit Europa voor 6%. We hebben 14% afgesproken in het akkoord over duurzame luchtvaart. Dat is op vrijwillige basis en moet in 2030 behaald zijn. Is de minister het met mij eens dat we ervoor moeten zorgen dat het fonds dat we nu hebben niet als een excuus gaat worden gebruikt om te voldoen aan het mandaat dat er al ligt, maar juist om dat vrijwillige doel van 14% dat we samen met de sector hebben gesteld, te gaan behalen?

Minister **Karremans**:
Ja, dat zou wel mijn intentie zijn. Zeker. Je gaat natuurlijk ook dan pas die industrie echt aanjagen. Zeker, daar ben ik het zeer mee eens.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik wil een punt maken ten aanzien van die verduurzaming. Ik heb dat ook in mijn eerste termijn ingebracht. Die verduurzaming betreft ook minder zakelijke vliegreizen. Ik heb de schriftelijke beantwoording van de minister gelezen. Daarin verwijst hij eigenlijk gewoon simpelweg naar de Coalitie Anders Reizen. Die spreek ik natuurlijk ook. Zij vertellen mij juist dat zij ook tegen allerlei barrières aan lopen. Mijn vraag is dus eigenlijk: wat kan de minister vanuit zijn rol extra doen om ter aanmoediging een zetje te geven om het voorbeeld van die goede bedrijven, die al heel veel stappen hebben gezet, door andere bedrijven op te laten volgen?

Minister **Karremans**:
Naast mij zit de oplossing. Dat is natuurlijk het internationale treinvervoer, waar de staatssecretaris straks misschien wat over kan zeggen. Als we die alternatieven goed ontwikkelen, dan ontstaat er echt een alternatief voor de verbindingen die nu vooral aantrekkelijk zijn via de lucht.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dan zal ik straks wellicht nog een vraag stellen aan de staatssecretaris over alternatief reizen, zoals met de trein. Mijn vraag aan de minister van luchtvaart is echt of hij bereid is om met die grotere bedrijven, die grote werkgevers en die werkgeversorganisaties in gesprek te gaan over hoe er ook gewoon minder gevlogen kan worden. Misschien kunnen dingen ook wel digitaal. Er zijn gewoon hele goede voorbeelden van bekend. Ik proef nog niet echt de bereidheid bij de minister om daarop door te pakken.

Minister **Karremans**:
Ik wil best een keer met de Coalitie Anders Reizen spreken. Dat vind ik geen enkel probleem. Tegelijkertijd sta ik ook voor een sterke luchtvaart. Ik vind ook dat mensen daar zelf een afweging in kunnen en moeten maken. Ik wil best een keer met ze in gesprek gaan om te kijken hoe ik ze verder kan helpen. Dat wil ik best toezeggen aan mevrouw Zwinkels. Als mensen op een andere manier willen reizen, dan proberen we dat natuurlijk gewoon zo goed mogelijk te faciliteren. Dat is ook helemaal prima.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dat vind ik heel erg fijn om te horen. Ik ben dan natuurlijk benieuwd op wat voor termijn dat soort gesprekken gevoerd kan worden en wanneer wij daarover worden geïnformeerd.

Minister **Karremans**:
Als ik naar mijn agenda kijk, denk ik dat dat ergens begin volgend jaar zal moeten zijn. Dan zullen we daarna de Kamer erover informeren.

De **voorzitter**:
U vervolgt met het onderwerp verkeersveiligheid.

Minister **Karremans**:
Ja, verkeersveiligheid. Mag ik complimenten geven aan de heer Bikkers, die net binnen komt lopen, voor zijn ingrijpende verhaal over Lisa? Dat heeft me niet losgelaten. Helaas komen er nog steeds veel te veel mensen, ook jonge mensen, om in het verkeer. We hebben er met z'n allen een verantwoordelijkheid in om dat terug te dringen. Ik weet dat ontzettend veel mensen, ook in deze Kamer, daar gepassioneerd mee bezig zijn. Ik sluit mij daar graag bij aan.

Er is gevraagd hoe het gaat met de groei en waar mogelijk de uitbreiding van de flexflitsers. Wij komen binnenkort met een verscherpte aanpak verkeersveiligheid. Die komt nog voor het commissiedebat Verkeersveiligheid dat we, uit mijn hoofd gezegd, op 16 december hebben. Daarin zullen we verder uitweiden over dit onderwerp. De aanbesteding voor de uitbreiding naar 125 flexflitsers, waar de heer Bikkers naar vroeg, loopt nu. Het OM is momenteel druk met de uitrol van de lopende uitbreiding van de verschillende geautomatiseerde handhavingsmiddelen. Er blijft overigens geen geld over; dat is wel even goed om te zeggen. Maar goed, we komen er dus verder op terug in de aangescherpte aanpak verkeersveiligheid.

Tot slot een van mijn favoriete onderwerpen: hoe vordert de minister — ik dus — met het dwarszitten van de fatbike? Ik zou zeggen: goed. We zijn er hard mee bezig. Ik heb er vandaag nog een belangrijk overleg over gehad en we sturen binnenkort het vervolg op de Aanpak Fatbikes naar de Kamer.

Dat was het.

De **voorzitter**:
Ik wilde bijna zeggen "meneer Heutink", maar ja. Meneer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank voor het antwoord rondom de flexflitsers en de fatbikes. In het prioriteringskader trekt het kabinet nog 60 miljoen uit voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. We zien allemaal dat de afgelopen impulsen heel goed geland zijn bij de gemeentes, maar dat er bij de gemeentes ook wel wat last is ontstaan over het kunnen wegzetten van dat geld. Het is moeilijk om verkeerskundigen aan te trekken en daarmee komt de uitvoering niet altijd tot een goed resultaat.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **Bikkers** (VVD):
In het verleden heeft de VVD hier een motie over ingediend waarin werd gevraagd om een gesprek aan te gaan met de VNG om te kijken hoe het kabinet kan helpen bij het inzetten van dat geld. Kan de minister nog even terugkomen, misschien in tweede termijn, op hoe dat vordert en of gemeenten er echt hulp bij kunnen krijgen?

Minister **Karremans**:
Ik stel voor dat we dat punt expliciet meenemen in de brief die we nog voor het debat over verkeersveiligheid zullen sturen. Het is een terecht punt. Ik heb het ook opgeschreven. We zullen het een aparte plek geven in die brief, want het is een terechte vraag van de heer Bikkers.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dit is volgens mij het laatste blokje voordat de minister naar de amendementen gaat en dan blijft er bij mijn fractie toch één vraag hangen. Die gaat over het hele financiële plaatje dat we met elkaar hebben, die 18 miljard waar de minister het over heeft. Stel je voor dat dat zo blijft en dat er niet meer geld bij komt op de IenW-begroting. Dan moet de minister echt nog op zoek naar alternatieve financiering. Daar heb ik in de brief toch weinig over gelezen; het wordt pas in 2027 verder onderzocht. Zijn er zaken waarvan de minister zegt dat die voor hem heilige huisjes zijn voor die alternatieve financiering, of staat hij overal voor open?

Minister **Karremans**:
Wat mij betreft niet, maar ik heb me wel te verhouden tot een coalitieakkoord en tot moties die in de Kamer zijn aangeboden, bijvoorbeeld. Daar heb ik mij wel toe te verhouden en dat zal ik ook doen. Maar volgens mij heeft de heer Van Leijen ook een motie ingediend met daarin allerlei opties die we kunnen uitwerken. Volgens mij doen we dat ook en dan kunnen we het dat ook gewoon aan de Kamer schetsen.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dat vind ik een heel goede houding. Ik ben bang dat die ook nodig is op het moment dat het bij die 18 miljard blijft. Dan moeten we allemaal die heilige huisjes even aan de kant zetten. Het is dan ook goed om te kijken naar betalen naar gebruik, naar mogelijke planbatenheffingen en dat soort zaken. Dat zijn soms politieke thema's die als links of als rechts worden gezien, maar ik denk dat om die infrastructurele problematiek met elkaar aan te pakken, we er met een open blik naar moeten kijken. Ik ben blij dat de minister dat ook wil doen.

Minister **Karremans**:
Ja, maar wel het volgende. Er is nog voor de zomer een motie van de hand van de heer De Hoop over rekeningrijden ingediend. Die motie heeft het niet gehaald. Ik moet me verhouden tot de politieke meerderheid in de Kamer en wat er in het coalitieakkoord is afgesproken. Er wordt gekeken naar autobelastingen; dat doe ik onder anderen samen met de staatssecretaris van Financiën. Dat kan te maken hebben met grondslagerosie ten aanzien van fossiele auto's. Maar uitgangspunt daarbij is dat de automobilist niet meer belast mag worden. Ik heb me dus ook te verhouden tot dat coalitieakkoord en dat zal ik ook doen.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik had het er in mijn bijdrage ook kort over: artikel 225 van de Gemeentewet heeft het over parkeerdruk, parkeerdrukregulering. Je ziet dat gemeenten — Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en ook mijn stad Utrecht — te pas en te onpas overal maar betaald parkeren invoeren, voor de gehele stad. Het gaat daarbij niet meer om de parkeerdruk, maar gewoon om de hele stad te belasten en daarmee de auto uit te knijpen. Ik zou de minister willen vragen of hij dat wenselijk vindt.

Minister **Karremans**:
Ik heb zelf als wethouder voor mobiliteit met de steun van DENK inderdaad het betaald parkeren uitgebreid in Rotterdam.

De heer **El Abassi** (DENK):
Dat weet ik.

Minister **Karremans**:
Mooie tijden waren dat.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik hou ook Rotterdam in de gaten. Alleen vindt er nu een nieuwe ontwikkeling plaats, ook in Rotterdam, namelijk dat betaald parkeren voor de gehele stad wordt ingevoerd. Ik heb het in mijn vraag niet over de parkeerdruk. We hebben niet voor niets artikel 225 van de Gemeentewet. Op het moment dat de druk te hoog is, vind ik dat je betaald parkeren in kunt voeren. We hebben het nu over gemeenten die zonder parkeerdrukmeting zomaar te pas en te onpas overal betaald parkeren invoeren, zonder dat er überhaupt sprake is van overlast, parkeerdruk of wat dan ook. Dus nog een keer mijn vraag aan de minister of hij dit wenselijk vindt.

Minister **Karremans**:
Uiteindelijk valt dit binnen de bevoegdheid van gemeenten. Laat ik daar heel helder over zijn. Die kunnen allerlei redenen hebben om dat te doen. Ik refereerde net aan een situatie toen ik zelf wethouder voor mobiliteit in Rotterdam was en met steun van DENK in een coalitie het betaald parkeren heb uitgebreid. Toen was er inderdaad sprake van ernstige parkeerdruk in een aantal wijken. Wat we ook weten, is dat er altijd een waterbedeffect ontstaat. Als je, zeker in Rotterdam — daar spreek ik nu even uit ervaring over — in één wijk betaald parkeren invoert, kan je er vergif op innemen dat het parkeerprobleem vervolgens verschuift naar de wijk ernaast. En dat gebeurde ook altijd. In de 50 jaar geschiedenis van betaald parkeren in Rotterdam is dat nog nooit niet gebeurd; laat ik het zo zeggen. Het is altijd gebeurd. Een gemeente, of het nou Utrecht, Amsterdam of Rotterdam is, kan allerlei redenen hebben om dat te doen. Ik heb daar particulier wel een mening over, want ik ben ook inwoner van Rotterdam, maar het is aan gemeentebesturen zelf om dat te bepalen en ik vind het passend om daar als minister niet verder op te reflecteren.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **El Abassi** (DENK):
We vonden bijvoorbeeld ooit ook over boa's met een hoofddoek dat de gemeenten daarover gingen. Daar denken we nu in de Kamer anders over. Nu hebben we het over artikel 225 van de Gemeentewet en dat is heel duidelijk. Dat zegt dat het moet gaan om parkeerdruk reguleren. Nu zie je dat gemeentes het niet eens meer verstoppen. Die geven aan dat ze vergroening willen. Er worden hele andere redenen genoemd dan in de wet worden genoemd. In Amersfoort heeft er zelfs een referendum plaatsgevonden en heeft 80% van de bewoners van Amersfoort tegen betaald parkeren in de hele stad gestemd. Dat zijn heel veel vroemvroemers, wil ik even richting de VVD zeggen. Van die 80% heeft de gemeente gezegd: daar luisteren we niet naar en we gaan toch betaald parkeren invoeren in de hele stad. Ik zou deze VVD-minister willen vragen wat hij gaat doen richting deze Amersfoorters, die niks meer kunnen doen met een gemeente die illegitiem handelt. Hoe zou de minister voor deze Amersfoorters op willen komen en wat kunnen we hier vanuit Kamer doen om dat tegen te gaan?

Minister **Karremans**:
Er is niet zo veel dat we kunnen doen. Die gemeenten hebben hun eigen bevoegdheid en ze mogen dat doen. Ze mogen zelf een referendum uitschrijven en

ze mogen vervolgens doen wat ze willen. Het is aan hen om daar vervolgens verantwoording richting de kiezer over af te leggen bij gemeenteraadsverkiezingen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik wilde even terugkomen op het verhaal fatbike. De minister weet dat ik een motie heb ingediend voor een andere aanpak. Ik heb gezegd dat het niet gaat werken met fatbikes, dat het grote probleem met fatbikes is om daar een voertuigcategorie voor te bedenken. Er gaat nu een plan komen, heb ik begrepen. Is de minister op de hoogte van de berichten, volgens mij nog van afgelopen week of de week daarvoor, dat inmiddels blijkt dat op de plekken waar een fatbikeverbod is ingevoerd, de overlast is overgenomen door andere e-bikes?

Minister **Karremans**:
Ja, dat heb ik gelezen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Wat is daarvan de invloed op de plannen die de minister nu heeft om de problemen met de fatbike uit te bannen? Daar ben ik wel benieuwd naar.

Minister **Karremans**:
Dat gaat de heer Prickaertz zien. Dat kan de heer Prickaertz zien op het moment die die plannen naar de Kamer komen. Maar we houden er vanzelfsprekend rekening mee.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ja, makkelijk. Wij hebben destijds gewaarschuwd dat dit zou gebeuren en het is gebeurd. Mijn motie om het op e-bikes en niet alleen op fatbikes te gooien, is destijds ontraden en nu is gebleken dat het zo heeft uitgepakt. Ik ben dus heel benieuwd naar de aanpak.

Minister **Karremans**:
We zien wel degelijk dat er ten aanzien van fatbikes sprake is van een verkeersonveilig aspect. Dat heeft specifiek te maken met fatbikes en niet per se met bijvoorbeeld bakfietsen, die dan ook e-bikes zouden zijn. Ik denk dat de gemeenteraad van Amsterdam niet graag zou willen dat je zou zeggen dat die ook niet meer in het Vondelpark mogen komen. Ik kan me dat ook voorstellen. We zijn er dus mee bezig en de heer Prickaertz gaat het zien.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
In mei dit jaar hadden we volgens mij een commissiedebat over verkeersveiligheid. Daarin refereerde ik aan het feit dat je bijna maandelijks vreselijke artikelen in de krant leest over mensen die hun partner of kinderen zijn kwijtgeraakt in het verkeer omdat een of andere idioot achter het stuur zat en een vreselijk ongeluk veroorzaakte. Toen heb ik gezegd: JA21 is van mening dat een rijbewijs voor sommige mensen een te grote verantwoordelijkheid is. Eigenlijk wil dat zeggen: ik vind jou een behoorlijke mislukking; ik vind niet dat je over twee jaar je rijbewijs moet terugkrijgen wanneer je zoiets hebt veroorzaakt, maar pas over tien of twintig jaar. Toen heb ik de toezegging van de minister gekregen dat hij dit met zijn collega van JenV zou bespreken. We zijn inmiddels een halfjaar verder. Wat is het resultaat?

Minister **Karremans**:
Ik snap het ongeduld. Ik had het ook eerder naar de Kamer willen sturen, zeg ik er eerlijk bij. Wij hebben 16 december weer een verkeersveiligheidsdebat en daarvoor, dus dat zal ergens in de komende weken zijn, krijgt de heer Goudzwaard antwoord op die vraag, want dat hebben we verwerkt in een aangescherpte aanpak verkeersveiligheid. Excuus voor de vertraging, maar het antwoord komt eraan.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik vind dit gewoon een ongelofelijk belangrijk onderwerp. Ik heb dat toen ook niet voor niks aangekaart. Niks houdt u tegen om nu gewoon uit de doeken te doen wat daaruit naar voren is gekomen, in plaats van te wachten op een brief. Het is al wel bijna een halfjaar geleden, zeg ik via de voorzitter.

Minister **Karremans**:
Daar vindt nog de laatste afstemming over plaats, dus ik moet echt wachten. Ik deel deze mening. Ik deel ook de frustratie die de heer Goudzwaard voelt ten aanzien van wat je in het nieuws ziet over mensen die andere mensen doodrijden. Absoluut. Maar ik moet samen met mijn collega van JenV dit op een goede manier doen. Nu wordt de laatste hand gelegd aan die aangescherpte aanpak verkeersveiligheid. Ik vraag de heer Goudzwaard om nog een beetje geduld. De aanpak komt binnen enkele weken en daarin wordt dat behandeld.

De **voorzitter**:
Amendementen.

Minister **Karremans**:
Ja. Ik ga er snel doorheen.

De **voorzitter**:
Kunt u de nummers er goed en expliciet bij zeggen?

Minister **Karremans**:
Ja. Ik heb hier het bericht dat er één nummer is veranderd.

De **voorzitter**:
Wij helpen mee.

Minister **Karremans**:
Dat is fijn.

De **voorzitter**:
Het amendement op stuk nr. 13 wordt dan het amendement op stuk nr. 20. Waarschijnlijk gaat het over dat amendement.

Minister **Karremans**:
Ja. Ik begin bij het amendement op stuk nr. 10. Dat is van de heer De Groot. Hebben we dan hetzelfde amendement?

De **voorzitter**:
Nee.

Minister **Karremans**:
Niet?

De **voorzitter**:
Ja, wel. Het amendement op stuk nr. 10 (37020-XII) van Peter de Groot, budgetondersteuning regionale luchthavens.

Minister **Karremans**:
Precies. Dat is oordeel Kamer.

Dan stuk nr. 12 (37020-XII), van Stoffer, over SWOV.

De **voorzitter**:
Dat is vervangen door het amendement op stuk nr. 19.

Minister **Karremans**:
Oké. Dat gaat over de SWOV, denk ik.

De **voorzitter**:
Ja. Budget integrale aanpak verkeersveiligheid.

Minister **Karremans**:
Ja. Dat is oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
Het amendement op stuk nr. 19 ter vervanging van stuk nr. 12: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
Hier zie ik het inderdaad. Dan hebben we hier het amendement-Huidekooper op voorheen stuk nr. 13.

De **voorzitter**:
Dat is nu stuk nr. 20.

Minister **Karremans**:
Dat is nu stuk nr. 20: oordeel Kamer.

Dan het amendement-Heutink op stuk nr. 10: ontraden.

De **voorzitter**:
Ja.

Minister **Karremans**:
Dat is ontraden.

Dat is het. De rest van de amendementen zit in de portefeuille van de staatssecretaris.

De **voorzitter**:
Dat klopt, omdat het twee verschillende wetten betreft. Voor de duidelijkheid: het amendement van het lid Peter de Groot betreft 37020-XII, nr. 10 en het amendement

van het lid Heutink betreft 37020-A, nr. 10. Heeft iedereen meegeschreven? Dat is het geval.

Voor ik het woord geef aan de staatssecretaris schors ik een enkele minuut. Dan gaan we verder met de beantwoording van de staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de staatssecretaris. Wellicht kan ook zij aangeven langs welke lijn de beantwoording is gestructureerd. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker, voorzitter. Ik heb een hele korte algemene inleiding. Dan heb ik een eerste blokje afweegkader, investeren en natuurlijk de Lelylijn. Het tweede blokje is regionale bereikbaarheid en betaalbaarheid. Dan kom ik bij milieu en ga ik kort in op pfas, staalslakken, luchtkwaliteit en het VTH-stelsel.

De **voorzitter**:
En dan de amendementen, neem ik aan.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ja, ook dat.

De **voorzitter**:
Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dank u wel, voorzitter. Dank voor de inbreng van de Kamer. Het is natuurlijk voor het eerst dat ik niet in dat bankje zit, maar dat ik hier voor het spreekgestoelte sta. Ik heb het gevoel dat we in deze Kamer een discussie hebben, omdat we allemaal van de infrastructuur en het milieu houden en we daarmee vooruit willen. Dat is gewoon hartstikke goed. Ik vind het ook een voorrecht, omdat het bij deze eerste begroting heel duidelijk is dat er een urgentie is, we een ambitie hebben en we van de kant willen. De minister heeft dat natuurlijk ook vele malen aangegeven. Ter voorbereiding van dit debat las ik een van de gesprekken met Paul Scheffer. Zijn boek heet De dag na de bevrijding. Een aanrader. Hij zegt eigenlijk: voor alles is een tijd. Dit is misschien wel een tijd om weer koers te zetten, om weer een toekomstbeeld te schetsen, te zorgen dat je van de kant afkomt en dat de overheid het stuur weer eens beetpakt. Dat is eerlijk gezegd wat de minister en ik samen hebben gedaan, namelijk knopen doorhakken en van de kant afkomen. Dat is heel erg belangrijk en nuttig. Ik denk dat wij het gaan fiksen.

Dan kom ik bij mijn eerste blokje: het ov. Wat betreft het openbaar vervoer denk ik dat het heel belangrijk is om allereerst vast te stellen dat we nog steeds echt een goed rapportcijfer hebben. Tegelijkertijd trof ik al vrij snel het rapport aan van ABDTOPConsult. Dat zegt: let op, want het is een kostbaar bezit en je ziet langzamerhand scheuren in het ov. Dat is een winstwaarschuwing, want 2,2 miljoen mensen gaan elke dag weer met het openbaar vervoer. Dan weet je dus ook hoe belangrijk het is dat het openbaar vervoer betrouwbaar is en dat iedereen ook echt

van A naar B kan met het openbaar vervoer. Dan is het heel verstandig om naar die scheuren te kijken.

Ik constateer twee scheuren. De eerste betreft de harde, fysieke kant, die ik als eerste zal behandelen. De tweede betreft de kant van de regionale bereikbaarheid en de betaalbaarheid. Dat is dan ook gelijk mijn volgend blokje.

Voorzitter. Als je kijkt naar wat er in het ABDTOPConsult-rapport staat, dan zie je dat er aan de fysieke kant echt scheuren zijn en dat het heel belangrijk is dat we blijven investeren. Wat zijn nu de scheuren waar uw Kamer eerlijk gezegd ook vaak genoeg op gewezen heeft? De heer Heutink heeft daar bijvoorbeeld op gewezen. Hij vroeg: hoe zit het nu met al die verstoringen? Hij is er niet, maar hij heeft het wel gezegd. Hoe zit het met al die verstoringen, en hoe kan het nou dat die maar toenemen? Ja, dat gebeurt inderdaad als je onvoldoende kunt investeren. Kijk naar de viaducten van de hsl: wie wil eigenlijk liever niet? Je wil niet alleen op de weg harder — dat zou ik ook tegen de minister willen zeggen — maar zeker ook op die hsl. Daar wil je eigenlijk 300 kilometer kunnen rijden, maar meer dan 130 kan op dit moment niet. Je ziet dus dat daar echt een fikse scheur zit en dat daarin geïnvesteerd moet worden.

De weerbaarheid van het spoor is echt iets om goed bij stil te staan. Mevrouw Boelsma heeft daar iets over gezegd, evenals de heren Bikkers, Stoffer en Grinwis, mevrouw Van der Plas en de heer Van Leijen. Op Prinsjesdag hebben we het gezien. Dat vind ik zelf nog steeds echt heel ingrijpend. Ik hoop nog steeds dat iedereen die dat gedaan heeft, snel opgepakt kan worden. Ik weet dat daar hard aan wordt gewerkt. Tegelijkertijd geeft het wel aan dat we ook moeten investeren in die weerbaarheid. Tot slot: we hebben die nodig voor de woningbouw, zou ik haast tegen de heer Van Leijen willen zeggen, en we hebben die ook nodig voor de veiligheid op het spoor. Ik ga echt niet naar Spanje reizen; dat is zo'n ingrijpend ongeluk, maar je weet wel dat we moeten blijven investeren in de veiligheid van het spoor.

Wat hebben de minister en ik gedaan om de investeringen in dat harde stuk van het spoor als eerste aan te pakken? Ik loop ze even langs. We hebben 2 miljard voor de basiskwaliteit. Dat is superbelangrijk, want daarmee pak je ook die verstoringen aan. Daarmee maken we het spoor klaar voor de toekomst. Ik zou het haast weer tegen de heer Heutink willen zeggen, want hij is onze rapporteur: we hebben 2 miljard voor ERTMS. Die rapportage kan snel naar uw Kamer als inderdaad wordt geaccordeerd dat daar 2 miljard naartoe gaat. Waarom is dat nou zo nodig? Omdat die veiligheid van belang is. We hebben 2 miljard voor de HSL-Zuid. Als die viaducten gerepareerd zijn, kun je daar weer 300 kilometer. Dat is ook belangrijk voor de internationale treinen. En we hebben 200 miljoen voor de weerbaarheid. We hadden al 200 miljoen, maar we hebben 200 miljoen extra uitgetrokken, zowel voor civiel als militair. Daardoor kun je op allerlei manieren gaan investeren — bijvoorbeeld op de Maasvlakte, bijvoorbeeld in Deventer voor de 740 metertreinen — zodat wij ook die weerbaarheid kunnen oppakken. Dat betekent dat we de investeringen die nodig zijn voor het aanpakken van de scheur aan de fysieke kant van het openbaar vervoer, kunnen doen.

Het volgende wat we gedaan hebben is natuurlijk de 300 miljoen structureel voor de regionale kant. De minister en ik geloven dat we daar wel de steun van de Kamer voor krijgen. Dat is heel belangrijk. Dat betekent dat we de MerwedeLingelijn, maar

ook de N-wegen waar veiligheidsissues speelden, Rail Ghent Terneuzen en de flessenhals in Meppel echt hebben kunnen aanpakken of kunnen gaan aanpakken. Zonder die 300 miljoen structureel had dat niet gekund. Ik denk dat daarmee de fysieke kant en dus ook nieuwe projecten die echt heel erg belangrijk zijn, de komende periode opgepakt kunnen worden.

Voorzitter. Ik eindig dit blokje met de Lelylijn. Door de heer Goudzwaard is daar het een en ander over gezegd, maar ook de heren De Hoop en Stoffer hebben dat gedaan. Waarom hebben wij nu gekozen voor een commissie? Ik geloof dat de heer Goudzwaard zei: dat is voor de mensen die in het Noorden wonen toch eigenlijk een soort doekje voor het bloeden? Dat is eerlijk gezegd totaal niet wat we ermee bedoelen, dus het is fijn dat ik dat nog even goed kan uitleggen. Wat we als kabinet hebben gezegd, is dat we in het Noorden ook allerlei trajecten hebben die we geregeld willen hebben. Het betekent dat ook de woningbouw daar omhoog moet. We hebben de Eemshaven; heel belangrijk voor allerlei transporten, waaronder militaire transporten. Die is ook een corridor naar het oosten. We hebben de economische ontwikkeling in het Noorden. Kortom, er is behoorlijk veel gewijzigd ten opzichte van twee à drie jaar geleden, waardoor we als kabinet hebben gezegd: we hebben belangen; het Noorden wil niet alleen iets van ons, maar wij willen ook iets met het Noorden, wat betekent dat we daar niet te lichtvaardig over moeten denken.

Welke route willen we nu bewandelen? Dat is de volgende route. Er staat ruim 600 miljoen op de begroting bij het ministerie van Financiën. Die laten we daar staan. Die gaan we niet inzetten voor andere trajecten, zodat we duidelijk maken dat die Lelylijn een belangrijke is voor ons. Maar tegelijkertijd heeft de heer Knot geadviseerd dat de EIB een hele belangrijke is. Toen ik met de baas van de EIB sprak, zei ze: ik zie Nederland hier niet zo heel veel. Er zijn in Nederland ook best trajecten met EIB-gelden aangelegd, bijvoorbeeld in Rotterdam bij de aanschaf van de metro's. En zo zijn er een aantal zaken meer, maar de rest van Europa, met name Portugal en een aantal andere landen, maken echt in het groot gebruik van de EIB. Ik wil dat advies van Klaas Knot dus heel graag overnemen, om in de komende maanden met die commissie te inventariseren op welke manier die lijn gefinancierd zou kunnen worden en of Madrid, Londen, Parijs, Portugal voorbeelden zijn waar wij het nodige van kunnen leren. Vandaar dat we een zware commissie instellen. Die commissie gelooft er ook in, want anders zou ze het niet doen. Misschien helpt dat ook nog.

En wat ik hier verder nog aan zou willen toevoegen, misschien ook voor mevrouw Keijzer: dit is wel een manier om te ontdekken hoe we dit soort grote structuurinvesteringen gefinancierd zouden kunnen krijgen. Dat betekent ook dat je het buiten het MIRT om doet. Dat je rekening houdt met het bedrag dat er nu is, maar dat je wel op zoek gaat naar het verbinden van belangen, in dit geval in het Noorden. Nadenken en uitzoeken hoe je het via een andere soort investering van de grond kunt krijgen. En daar ook niet heel lang de tijd voor nemen, maar denken: we nemen er een jaar voor; dan willen we eigenlijk weten of en hoe we dit voor elkaar kunnen gaan krijgen. En iedereen kan ervan verzekerd zijn dat ik een grote onverzettelijkheid heb om dit echt voor elkaar te krijgen.

De **voorzitter**:
Was dit het einde van uw beantwoording op dit punt?

Staatssecretaris **Bertram**:
Dit was het blokje: de fysieke kant van het ov.

De **voorzitter**:
Mevrouw Keijzer was de eerste die een nummertje had getrokken.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dank u, voorzitter. Dit klinkt interessant ten aanzien van de Lelylijn. Het klinkt zelfs sowieso interessant om te kijken of je elders fondsen kunt vinden. Mijn punt gaat over de ellenlange procedures die we in dit land moeten doorlopen. Daar zitten allerlei verschillende stappen in: een MIRT-verkenning; een voorkeursbeslissing; dan krijg je nog allerlei verschillende onderzoeken. Het is fijn dat er nu over wordt nagedacht om het voor de Lelylijn anders te doen, maar ik wil eigenlijk dat wij … Nou ja, omdat het dit kabinet niet lukt om echt iets te doen aan migratie, gaan we over de 20 miljoen mensen heen. Die mensen moeten ergens wonen en moeten kunnen reizen. Volgens mij zijn er dus nog veel meer en grotere infrastructurele werken nodig: de Merwedelijn, de IJmeerverbinding …

Staatssecretaris **Bertram**:
De Almerelijn.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
… de Almerelijn afmaken, en al dit soort zaken meer. Dit zijn allemaal zaken waarvan wij allen weten dat ze moeten, zelfs als we op 20 miljoen mensen weten uit te komen. Maar door de manier van besluitvorming stellen we het uit, duurt het eindeloos en komen we er niet aan toe. Ik wil graag aan het kabinet vragen, en heb daar ook een motie voor klaarliggen, om gewoon eens met elkaar de voor- en nadelen van deze manier van werken te bekijken én een andere manier van werken, waarin je de projecten van nationaal belang, waarvan iedereen zegt dat die gewoon moeten … Dus werk met werk maken, procedures naast procedures laten lopen, in plaats van elke keer volgtijdelijk en het zo constant wegduwen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik herken uiteraard het beeld dat mevrouw Keijzer schetst, zeker als het om dat soort grote bedragen gaat. In dit geval zou het om 15 miljard gaan. Die Almerelijn — volgens mij zitten wij allebei al lang in dit vak — is al sinds ik-weet-niet-hoelang onderwerp van discussie. Het komt er maar niet van, terwijl we daar best veel rijksvastgoed hebben. Ook dat speelt nog eens een rol. U vindt mij dus aan uw zijde om te ontdekken hoe we dit in een versneld tempo zouden kunnen doen. Dat betekent ook dat je op zoek gaat naar een andere manier van financieren en misschien ook wel meer in tempo. Dat kan ook met andere partijen. In het buitenland maken ze gebruik van die pps-constructies. Er moet dus veel worden uitgezocht. Tegelijkertijd ben ik er wel van overtuigd dat als we dat intensief doen en daar dit jaar voor pakken, we niet alleen voor de Lelylijn, maar bijvoorbeeld ook voor zo'n Almerelijn, die echt al lang onderwerp van discussie is, echt op een andere goede manier nadenken over dat soort grote infrastructurele investeringen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Nederland procedureland, Nederland onderzoekenland. Van Veen en Lely zouden nu nooit meer tot zaken kunnen komen, omdat het zo eindeloos lang duurt. Mij gaat het dus niet zozeer om wie uiteindelijk de rekening betaalt, hoewel die moet worden

betaald. Het gaat mij — dat is een beetje saai — over het besluitvormingsproces. Door de manier waarop we het ingericht hebben, komen we er niet toe. Ik ga zo direct een motie indienen. Dan krijg ik een oordeel en dan gaan we de komende dagen nog heen en weer pingpongen met elkaar. Ik zou graag willen kijken hoe we dit nou vooruitgeduwd krijgen. Anders blijven we vastzitten in het keurslijf dat we onszelf opleggen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik zei het net al: als wij de besluitvorming over dit soort grote trajecten uptempo zouden kunnen doen, vindt u mij aan uw zijde. Dat is ook wel een van de redenen waarom het kabinet heeft gezegd dat we bijvoorbeeld voor die Lelylijn een jaar pakken. Dat is niet lang, maar we vinden dan ook dat we voldoende moeten weten om een aantal besluiten te kunnen nemen. Dat kan ook een opening betekenen naar lijnen waar al heel lang over gesproken wordt en waar we niet mee verder komen. Ik zal de motie dus graag lezen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik zei volgens mij tijdens mijn inbreng: de Lelylijn komt naast de vissticks te liggen in de vriezer. Zo voelt dat. Kan de staatssecretaris mij gewoon vertellen, als we dan toch in treintermen spreken, waarom er geen twee sporen naast elkaar kunnen bestaan, namelijk een spoor van onderzoeken en een spoor van sparen? Waarom kiest de staatssecretaris daar niet voor?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik hoop dat ik de heer Goudzwaard wel aan mijn kant zou kunnen krijgen. Waarom kiezen wij voor dit spoor? Ten eerste hebben de minister en ik volgens mij op een hele nette manier, zoals we het met de Kamer hebben afgesproken, via het afweegkader gekeken hoe we het geld verdelen dat we inmiddels op de begroting hebben staan. Je ziet dan dat die Lelylijn uiteindelijk niet voldoende scoort, omdat je binnen die MIRT-systematiek aan die 75% moet komen. Of je nou 400, 500 of 600 miljoen spaart, het duurt heel lang voordat je überhaupt de volgende stap kunt zetten. Kortom, als we deze kant opgaan, betekent dat ook dat we de ruimte hebben om na te denken over een andere manier van financieren en dus ook op een andere manier stappen zetten. Volgens mij is dat een manier om ook het Noorden duidelijk te maken dat dit een hele belangrijke stap is en dat het geen stap vanuit het kabinet is om — hoe zei u dat nou? — naast de vissticks in de vriezer terecht te komen. Dat is dus geenszins het geval, integendeel. Ik was eigenlijk niet van plan om in die vrieskist terecht te komen. Wij gaan wel echt gewoon van de kant.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik vind dat een beetje als een tang op een varken slaan. Ik hoor de staatssecretaris zeggen: als wij dit traject kiezen, hebben wij wat meer ruimte om de mogelijkheden te onderzoeken. Ik refereerde aan het feit dat er twee sporen kunnen bestaan. U kunt nu gewoon gaan sparen, want hoe dan ook, welke financieringsvorm u ook kiest, er zal op een gegeven moment ergens een portemonnee moeten opengaan en een spoor betaald moeten worden, dus waarom starten we daar nu niet mee?

Staatssecretaris **Bertram**:
Omdat we met de Kamer hebben afgesproken dat we de trajecten via de stappen 1 tot en met 7 op een goede manier zouden ranken en daar ook het geld aan zouden toebedelen. De Lelylijn heeft slechts een budget van 600 miljoen. Dan weet u welke

plek die zou krijgen in deze procedure, namelijk onderaan. Kortom, het sparen gaat in deze systematiek niet lukken, terwijl we die wel met de Kamer hebben afgesproken; daar houden we ons dus ook aan. Als je echter wel uptempo wilt nadenken over dit soort grote, structurele investeringen, wat ik deel met mevrouw Keijzer — dat geldt evengoed voor de Almerelijn, al jarenlang; daar komen we ook niet echt veel verder mee — dan is het van belang dat het kabinet nu kiest voor een route naar de EIB of misschien wel naar de NAVO. Dat betekent dat je dan nog eens een nieuwe manier en een interessante financieringsmethode kunt ontwikkelen. Als ik zie welke landen met de EIB zakendoen, denk ik: waarom zouden wij dat niet doen?

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik doe echt mijn best om antwoord te krijgen op de vraag waarom twee sporen niet naast elkaar kunnen bestaan. Uiteindelijk moet er een keer een portemonnee opengaan en moet er betaald worden voor de rails. Ik ben het met de staatssecretaris eens dat de Lelylijn natuurlijk helemaal niet past binnen dit afwegingskader. Maar het is ook niet, met alle respect, alsof we het hebben over een weg die misschien eens wat breder moet of een brug die vernieuwd moet worden. We hebben het echt over een fundamentele ingreep in ons land, zodat wij eindelijk de noordelijke gebieden kunnen aansluiten op de Randstad, zodat daar ook de komende decennia, als er krimp gaat ontstaan, een aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt gecreëerd voor bedrijven, er arbeidsdiversificatie gaat plaatsvinden en braindrain wordt tegengegaan. Die krimp gaat ontstaan in bepaalde gebieden. Dat weet de staatssecretaris volgens mij vast ook wel. Daarom past die niet binnen dat afwegingskader en daarom roep ik nu de staatssecretaris op om antwoord te geven op de vraag waarom dan niet gewoon twee sporen naast elkaar kunnen bestaan. U ziet het belang van dit project. Begin gewoon met sparen, want uiteindelijk moet er gewoon betaald worden.

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

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik wil niet in herhaling vallen, maar ik zou de heer Goudzwaard haast willen uitnodigen om dan inderdaad de kant van het kabinet te kiezen. Het kan inderdaad niet in die systematiek die we met de Kamer hebben afgesproken en dat betekent dus dat je een andere route moet volgen. Volgens mij is de route die we nu geschetst hebben de route die uiteindelijk die Lelylijn sneller dichterbij brengt.

De heer **Schutz** (VVD):
Een vraag aan de staatssecretaris over veiligheid. Ik bedoel niet sociale veiligheid, maar echte veiligheid, waar de staatssecretaris het net over had. Dat gebeurde op Prinsjesdag. Het is al een tijdje stil, ook mede met het oog op het onderzoek. Op 3 december hebben we het spoordebat. Zou dat het moment kunnen zijn waarop we het daar wat meer over kunnen hebben? Als de openbaarheid zich daar wat minder voor leent, ziet de staatssecretaris dan een mogelijkheid om dat in beslotenheid te doen? Dat is mijn vraag.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dit is natuurlijk aan het bevoegd gezag, dus aan de politie en het OM. Die zijn hier, dat weet ik in ieder geval zeker, druk mee bezig. Dat is ook wat ik ervan weet. Dus ook als we dit vertrouwelijk zouden bespreken, betekent het dat het ook niet meer is dan dit. Wij moeten die partijen hun werk laten doen. Ik weet dat het echt van het grootste belang is, ook voor hen, om uiteindelijk hopelijk tot het aanwijzen van de personen te komen die dit gedaan hebben. Ik wil graag toezeggen dat ik daar in dat debat, voor zover dat kan, iets over kan zeggen. Maar uiteindelijk blijft het opsporingswerk vertrouwelijk.

De heer **Schutz** (VVD):
Dat ziet ook niet op dat opsporingsdeel. Dat is gewoon voor de politie. Maar de veiligheid raakt natuurlijk wel de staatssecretaris en natuurlijk ook de Kamer.

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker.

De heer **Schutz** (VVD):
Daar zou ik graag verder over spreken.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat wil ik graag toezeggen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Wij hebben vanmiddag al wat antwoorden ontvangen op de vragen die wij in de eerste termijn gesteld hebben. Een van mijn vragen was wanneer er werk wordt gemaakt van permanente reisverboden in het ov. Daar komt dan een antwoord op. Dat heeft dan heel sterk te maken met geweld, strafrechtelijke feiten. Waar het mij eigenlijk meer om ging, zijn de overlastplegers en dan vooral de recidiverende overlastplegers. Dat had ik ook in mijn vraag en in mijn inbreng uiteengezet. Ik wil eigenlijk nogmaals aan de staatssecretaris vragen of zij daarop kan reflecteren. Waar het ons om gaat, is dat er gewoon bepaalde lijnen zijn met heel veel overlastplegers. Zwolle-Emmen is zo'n lijn. Zo zijn er nog een aantal andere lijnen in Nederland waar dusdanig veel overlast is. Dat zijn mensen die helemaal niet voor het OM terechtkomen. Die worden niet opgepakt. Die worden meestal, als het al lukt, uit de trein gezet. Wat ik ook in mijn inbreng heb aangegeven, is dat boa's weinig bevoegdheden hebben en dus afhankelijk zijn van de politie.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik zal daar ook graag in december verder op ingaan. Ik denk dat dat van belang is, ook in het kader van het convenant Sociale Veiligheid. We hebben nu hopelijk een definitief akkoord, ook met het ministerie van JenV, om de boa's meer inzage te geven niet alleen in het paspoortenregister, maar ook in andere registers. Dat was natuurlijk ook een dringend verzoek vanuit de Kamer. Dan loopt dat, net als in Rotterdam, via de politie. Dat betekent dus wel dat je daarmee die boa echt ondersteunt. Ik ga graag in het debat verder door op wat je ultiem nog meer zou kunnen doen. Het is wel zo dat ook de vervoerders veel investeren om de boa's te ondersteunen. De boa is een belangrijke schakel in het hele netwerk. De wapenstok, de inzage in de registers, het zorgen dat mensen worden opgeleid, de bodycam — aan het eind van het jaar heeft haast elke boa een bodycam — zijn allemaal zaken die laten zien dat er zo veel mogelijk wordt gedaan om de boa te ondersteunen. De

inzage in het register is uiteindelijk heel belangrijk om mensen die stelselmatig overlast veroorzaken te kunnen aanpakken.

Verder ben ik van plan, samen met de minister van AenM, om heel binnenkort met de betrokken bestuurders te spreken over de lijn waar het toch vaak om gaat, rondom Emmen. Een van ons zal daar met de bestuurders spreken, onder meer over hoe de inzet van de politie eruitziet. We hebben er immers ook de politie bij nodig; daar heeft u gelijk in. We willen ter plekke het gesprek met de bestuurders voeren en met hen bespreken of de problematiek met de nieuwe extra middelen voldoende kan worden aangepakt.

De **voorzitter**:
Staatssecretaris, het mag iets bondiger.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank voor het antwoord. Het is fijn dat de boa's beter uitgerust worden en waarschijnlijk ook meer bevoegdheden krijgen. Maar dat is niet helemaal waar ik op uit ben. Waar ik op uit ben, is dat je op een gegeven moment de mogelijkheid hebt — ik denk dat het register daar een heel goed instrument voor is — om te stellen: three strikes out. Ik bedoel daarmee dat iemand die zich tot drie keer toe ernstig heeft misdragen in een trein of een bus, een permanent reisverbod kan worden opgelegd. Dat is waar wij op uit zijn. Ik zal daar in tweede termijn een motie over indienen. Ik hoop dat die op een Kamermeerderheid kan rekenen. Het zou het een mooie gelegenheid zijn voor de staatssecretaris om dat verder uit te werken en te kijken hoe ze daar invulling aan kan geven.

Staatssecretaris **Bertram**:
Daarbij loop je wel tegen de grens van de proportionaliteit op. Het OM heeft uiteraard de bevoegdheid om iemand een permanent verbod op te leggen. Het OM heeft daarvoor spelregels waaraan getoetst wordt. Dat is niet iets wat vanuit IenW, mijn departement, voorgeschreven wordt. Dan kom je in de sfeer van het OM. Ik ga graag uw motie bekijken, maar dit geef ik alvast mee. Uiteraard kunnen wij dit punt tijdens het commissiedebat verder bespreken.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik snap dat IenW daar niet over gaat, maar de NS kan daar wel over gaan. De NS kan een verbod opleggen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Als het gaat om de verbinding met een strafrechtelijk feit, heb je wel het OM nodig. Het OM heeft daar vaste regels voor. Ik lees graag uw motie en dan gaan we kijken hoever we komen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Aan mij zal het niet liggen dat de vergadering vanavond wat later wordt beëindigd.

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik wil het met de staatssecretaris even hebben over een ander belangrijk onderwerp, te weten ERTMS. Het zal u niet verbazen dat …

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik noemde dat net al.

De **voorzitter**:
Staatssecretaris, volgens mij was de heer Heutink aan het woord. Wat gebeurt er nou toch allemaal?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik had even een belletje, voorzitter. Dat gebeurt soms.

De **voorzitter**:
Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Een leuk intermezzo.

We hebben gisteren gezien wat er gebeurd is in Zuid-Spanje. Dat is verschrikkelijk. Het onderzoek is nog bezig, maar de eerste signalen wijzen erop dat het ongeluk veroorzaakt is door een verouderd treinbeveiligingssysteem. Alle lof dus voor de staatssecretaris dat zij 1,9 miljard euro binnen de herprioritering vrijmaakt om vaart te maken met ERTMS. Tegelijkertijd constateer ik ook dat er met het oog op de verplichtingen in de periode tot 2035 in de komende jaren een keuze moet worden gemaakt om de budgetspanning te dekken. We weten dat die aanzienlijk is; die loopt nog ruim een miljard uit de pas. Mijn vraag is: hoe voorkomen we dat we — niet volgend jaar of het jaar daarna — tot de conclusie moeten komen dat er niet genoeg geld gaat zijn om de hele uitrol van ERTMS verder te faciliteren?

Staatssecretaris **Bertram**:
De ERTMS-rapportage komt er binnenkort aan. Dit was een belangrijk feit. Inderdaad hebben we een aantal kasschuiven nodig om uiteindelijk de middelen die er zijn in de juiste jaren te kunnen uitgeven. In de aanloop naar de Voorjaarsnota gaan we de Kamer daar verder over informeren en in de rapportage zal ik ook uitleggen hoe het financieel zit.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik hoop dat de staatssecretaris begrijpt waar mijn zorg zit.

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wij hebben het hier heel veel over geld en er is bovendien chronisch geldgebrek. Van waar dat geld aan wordt uitgegeven, vind ik van alles, want ik ben het er niet mee eens. Maar tegelijkertijd constateren we hier wel met elkaar dat er niet voldoende geld is. Ik wil de staatssecretaris dus meegeven dat zij de Kamer dan niet maar moet laten bungelen door weer af te wachten, want dan moet zij straks zelf constateren: oké, er is niet voldoende geld. Ik hoop dat de staatssecretaris er nadrukkelijk naar wil kijken dat we dat gewoon gaan borgen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zeg ik graag toe.

De **voorzitter**:
U vervolgt met regionale bereikbaarheid en betaalbaarheid.

Staatssecretaris **Bertram**:
Precies, voorzitter. Ik had het net over het ABDTOPConsult-rapport. Daarin worden scheuren geconstateerd, maar let op, we krijgen nog steeds een voldoende als rapportcijfer. Aan de ene kant zitten die aan die fysieke kant. Daar hebben we nu, de minister en ik, echt behoorlijk wat geld voor uitgetrokken. Het tweede zit 'm op de regionale bereikbaarheid en de betaalbaarheid. Daar heb ik natuurlijk een aantal brieven over naar de Kamer gestuurd, maar ik wil toch nog een keer benadrukken hoe belangrijk dat is. De heer De Hoop schonk daar ook aandacht aan, net als mevrouw Beckerman en mevrouw Boelsma. Als een op de acht ouderen niet binnen drie kwartier bij een poli kan komen, weet je dat er echt iets aan de hand is. Er is door velen van u gewezen op de bushaltes die verdwijnen. Dan weet je dat er iets aan de hand is. Niet elke bushalte die verdwijnt, is per definitie een probleem, maar je ziet wel dat je moet uitkijken voor verschraling. Want als er sprake is van verschraling, betekent dat dat daardoor mensen in de knel kunnen komen.

Wat zie ik nu zelf achter die cijfers? Dat zou ik toch graag met u willen delen. Het doelgroepenvervoer. Als je kijkt naar welke verschillende financiële stromen er richting het doelgroepenvervoer, het studentenvervoer en het gewone ov gaan, dan zijn dat eigenlijk best aanzienlijke financiële stromen. Maar dan zie je bijvoorbeeld bij het doelgroepenvervoer — dat was een berekening uit 2022 — dat 40% van de gereden kilometers leeg gebeurt. Dat is echt veel. Dat betekent dat je dat dus ook anders kunt doen.

We zien dat de studentenaantallen, of we het nu leuk vinden of niet, naar beneden gaan. Als vervoerders dus tegen mij zeggen: wij hebben echt een probleem ... Die gelden komen ook vanuit OCW, maar daar kom ik zo nog op terug. Maar ja, die hebben daar natuurlijk een verband mee, want dat gaat de exploitatie onder druk zetten. Dan is dat een signaal. Als de studentenaantallen naar beneden gaan, is dat echt een reden om er nog eens heel goed naar te kijken.

Een ander belangrijk feit: wij gingen vroeger, zal ik maar zeggen, vier dagen in de week naar kantoor, maar dat is nu gemiddeld genomen twee dagen. Dat heeft dus gewoon effect op hoe het ov benut wordt. Kortom, er is echt sprake van een problematiek die verdergaat dan misschien het ene probleem oplossen of het andere probleem oplossen. We zullen hier systematisch naar moeten kijken. In mijn opinie zullen we dat ook moeten doen — zo heb ik het ook al met de vervoerders besproken — omdat je achter die cijfers en met het ABDTOPConsult-rapport in de hand moet nadenken over: wat zit daarachter en wat kunnen we daaraan doen?

Wat ik in ieder geval belangrijk vind, is dat je in de verschillende regio's ook ziet dat bestuurders en vervoerders het heft in handen nemen. Of het nu gaat om Zeeland, de Drechtsteden of Utrecht: je ziet dat daar goede initiatieven zijn en dat we daarvan kunnen leren. Want een van de belangrijke resultaten is dat bijvoorbeeld in Utrecht, waar ze echt naar combinaties van verschillend vervoer kijken, ook het ov meer gebruikt wordt dan voorheen. Kortom, ik vind die initiatieven zeer van belang.

Ik ben van plan om in de komende periode met de vervoerders én met de regionale bestuurders via die bereikbaarheidsanalyses te kijken welke financiële stromen er zijn, welke verschillende vormen van vervoer er zijn en hoe we ervoor kunnen zorgen dat we een goed antwoord geven op de verschraling die we zien en waar mensen last van hebben, omdat ze niet van A naar B kunnen komen. Dat is namelijk wel waarom we er zijn. Dat betekent dat we fundamenteler moeten kijken, in mijn opinie, dan het probleem voor probleem nog een keer aan te kaarten. Als je dat combineert met het probleem van de betaalbaarheid, zou ik willen zeggen: er zijn twee belangrijke strategieën die we zouden moeten toepassen. Dat zijn de vervoerders en — velen van u hebben het ook in dit debat gezegd — de betaalbaarheid. Die is super van belang, maar tegelijkertijd moet je je blijven afvragen hoe we dit oplossen, want je kunt niet permanent geld in het openbaar vervoer blijven storten als je weet dat er ook sprake is van ondoelmatig gebruik.

Er zijn twee strategieën. Meer mensen in het ov, want dat betekent dat de exploitatie makkelijker rond kan komen. Dat doe ik met die regionale bereikbaarheid. Het andere is, en daar heeft u ook aandacht voor gevraagd, dat er dan nog categorieën zullen zijn — mevrouw Beckerman vroeg het ook — waarvoor het ov echt te duur is en waar je dus iets aan moet doen. Wat ik in ieder geval van plan ben te doen, is het volgende. Dat heb ik beloofd en in het voorjaar kom ik daarop terug. Ik ben met de vervoerders bezig om na te denken over een vervolg op het zomerticket. Het zomerticket zijn we aan het evalueren, maar daar ga ik niet op wachten. Het is goed dat we dat doen, maar tegelijkertijd ben ik met alle vervoerders in gesprek om te kijken of ik een follow-up kan geven aan het zomerticket en hoe ik dat zou kunnen doen. Dat betekent eigenlijk gecombineerde strategieën: regionale analyses en kijken hoe we het vervoer doelmatiger kunnen gebruiken, ook belangrijk voor de regio, en tegelijkertijd nadenken over de follow-up van het zomerticket en dat goed doen.

Dat was dit blokje, voorzitter.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Het Nederlandse openbaar vervoer behoort tot het duurste ter wereld voor reizigers. Het Nibud heeft becijferd dat de vervoerskosten zelfs voor mensen met een modaal inkomen steeds moeilijker op te brengen zijn. Vorige week is bekend geworden dat de NS weer bijna 5% boven op zijn ticketprijzen gooit. Dat zal de komende weken ook voor andere vervoerders blijken, en ik mis eigenlijk de urgentie bij het kabinet om daar iets aan te doen. De minister of de staatssecretaris gaat onderzoeken en gaat kijken. Dat zijn goede dingen, maar ik denk dat er ook nú dingen moeten gaan gebeuren.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat klopt. Het ticket van de NS gaat met 4,7%, zeg ik uit mijn hoofd, omhoog. Dat is overigens inflatie, met nog een heel klein beetje erbovenop, en dat doen ze binnen de afspraken die gemaakt zijn met het vorige kabinet. Maar ik zeg niet voor niets dat het van belang is — zo heb ik het ook met de commissie afgesproken — dat wij met de vervoerders nadenken of het mogelijk is om een ticket te ontwikkelen gericht op minima of in ieder geval op mensen die het echt nodig hebben. Dat willen we niet alleen voor de trein — want dat was natuurlijk het zomerticket — maar door alle verschillende vervoersmiddelen heen. Ik heb daarbij met 45 concessiehouders te maken. Het is niet voor niets dat de Onderwegpas de vorige keer niet helemaal

gelukt is, wat ontzettend jammer is. Maar ik vind het juist vanwege de betaalbaarheid van belang — die urgentie waar mevrouw Beckerman op wijst, zie ik dus — om er met de verschillende vervoerders in heel concrete zin het gesprek over te voeren hoe wij tot zo'n ticket komen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dat is wel een interessant antwoord, want ik zie dat de staatssecretaris op zoek is. Zij noemt ook dat eerdere pogingen hebben gefaald. En waarom? Omdat we marktwerking hebben, omdat we dus 45 verschillende concessies hebben en je daar dus niet uit komt. Ons ov is vermarkt, is te duur, reizigers haken af, en daardoor kom je in een negatieve spiraal. Dan moet je de ticketprijzen weer verhogen, maar daardoor haken mensen af. Dan moet je de ticketprijzen nog meer verhogen en daardoor haken weer mensen af. Moet het niet onderdeel van die zoektocht zijn om niet alleen het ov betaalbaarder te maken, maar ook die marktwerking eruit te slopen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik denk dat de analyse net een slag dieper moet, want een van de problemen is ook geweest — dat weet ik uit mijn eigen oude gemeente, Den Haag — dat Den Haag de Ooievaarspas heeft en Rotterdam weer iets anders. Iedereen heeft zijn eigen product, wat van belang is voor de exploitatie van dat onderdeel. Dat betekent dat het heel erg lastig is om dat op elkaar afgestemd te krijgen. Dat was eerlijk gezegd ook een van de problemen waardoor het niet is gelukt met die Onderwegpas. Ik vind wel dat de vervoerders ook de urgentie zien. Tegelijkertijd — dat heb ik ook in de brief gezegd — zijn we dit echt fundamenteel aan het onderzoeken. Ik heb beloofd dat ik in het voorjaar met een voorstel kom; dat ga ik dus ook doen. Het is belangrijk dat we er dan ook echt over kunnen spreken. Als het dus niet lukt, betekent dat uiteraard dat ik met een ander voorstel moet komen en dat ik daar dan de regie op moet nemen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
De staatssecretaris zegt dat iedereen apart die passen regelt, dat de gemeenten dat doen. Dat komt ook omdat de Rijksoverheid het grotendeels nalaat. Kijk naar andere landen: in eigenlijk alle landen om ons heen, afgezien van Zwitserland, is het openbaar vervoer goedkoper dan in Nederland. Dat komt ook omdat de overheidsbijdrage daar hoger is. In Nederland wordt twee derde van het totaal betaald door reizigers. In andere landen is dat niet zo. Hoort bij die fundamentele analyse van het kabinet dan ook dat de overheid zal moeten bijdragen om ervoor te zorgen dat mensen betaalbaar kunnen reizen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Wat van belang is … We zijn trots op de kwaliteit van ons ov. Dat kost wat. Kortom, er zijn volgens mij twee opgaven. De minister en ik hebben niet voor niets gezegd dat we moeten blijven investeren in het ov. Het gaat dan om substantiële bedragen als je kijkt naar dat afweegkader. Aan de andere kant moet je het hebben over de doelmatigheid en over de betaalbaarheid. Ik denk dat de oplossing gevonden moet worden in die combinatie. Dat is natuurlijk ook wat we nu aan het onderzoeken zijn.

De heer **De Hoop** (PRO):
Laat ik eerst beginnen met een groot compliment aan de staatssecretaris, namelijk dat ik de afgelopen periode heb ervaren hoe zij het Nederlandticket verder heeft gebracht. Dat waardeer ik zeer. Als PRO hebben wij in de Voorjaarsnota ook de samenwerking met het kabinet gezocht en daarin het Nederlandticket naar voren gebracht. De staatssecretaris heeft dat echt zo ver mogelijk op een goede manier verder proberen te brengen, dus daar spreek ik mijn waardering voor uit. Ik zie wel dat er bezuinigingen dreigen richting het regionale openbaar vervoer, de BDU-gelden en de SOV-gelden. Ik zou graag willen dat de staatssecretaris daar nog wat dieper op ingaat.

Staatssecretaris **Bertram**:
Een van de aanbevelingen van ABDTOPConsult was dat we gesprekken met OCW en VWS moesten hebben, omdat je natuurlijk ook het doelgroepenvervoer en het studentenvervoer hebt. Dit is dan ook een onderdeel in die analyse. Daar moet voor een deel natuurlijk juist de stabiliteit wat betreft de exploitatie van het openbaar vervoer vandaan komen, dus dat is onderdeel van wat we aan het doen zijn.

De heer **De Hoop** (PRO):
Maar in de tussentijd hangt er bijvoorbeeld wel weer een korting op die SOV-gelden boven de markt. De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap heeft begin oktober nog een brief naar de Kamer gestuurd. Daar staat ook in dat deze uitkomsten resulteren in een lagere vergoeding die het ministerie zal betalen aan ov-bedrijven per 1 januari 2027. Er dreigt dus al heel snel weer een korting voor de ov-bedrijven. Welke mogelijkheden ziet deze staatssecretaris om daar op korte termijn nog iets aan te doen?

Staatssecretaris **Bertram**:
De vervoerders maken zich daar natuurlijk ook zorgen om. Ik heb net proberen uit te leggen dat het dus zaak is dat wij achter de cijfers kijken, want die studentenaantallen gaan niet omhoog; die gaan gewoon naar beneden. Dat betekent dat het invloed heeft op de manier waarop een vervoerder zijn exploitatie rond kan krijgen. We moeten er ook eerlijk over zijn — dat hoor je ook van de vervoerders — dat sommige delen van Nederland en zeker sommige lijnen, zoals de metronetten, prima zonder ondersteuning kunnen. Er zit dus ook een verschil tussen waar problemen zouden kunnen ontstaan en waar dat niet zo is. Ik vind het dus van belang om te kijken wat de mogelijkheden zijn. We hebben dat gesprek ook met OCW. Tegelijkertijd denk ik dat dit juist een reden is om structureel te kijken naar de manier waarop we het op dit moment financieren. Als wij deze analyse hebben uitgevoerd, moeten we daar ook zo snel mogelijk het debat over voeren.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik waardeer deze zoektocht van de staatssecretaris echt, juist ook om die structurele route te bewandelen. We plakken namelijk al jarenlang pleisters en elke keer doet hetzelfde probleem zich weer voor. Ik vind die structurele route dus heel verstandig, maar op de korte termijn hangen wel die BDU-gelden en die SOV-gelden boven de markt. De staatssecretaris weet ook dat er nog geld beschikbaar is van het Nederlandticket, dat niet is ingezet. Het exacte bedrag vind ik moeilijk te achterhalen,

maar dat heeft de staatssecretaris vast wel scherp. Kan daar niet op korte termijn toch gezocht worden naar wat je nu kan doen met de klappen die de komende periode vallen, voordat de staatssecretaris aan die structurele oplossingen komt? Is zij bereid om die zoektocht met ons te doen?

Staatssecretaris **Bertram**:
De gelden die vrijvallen, vallen maar deels vrij, want de financiering van dat ticket is een best ingewikkelde constructie geweest. Een deel kwam van het ministerie van Financiën, een deel kwam weer ergens anders vandaan, dus het bedrag dat je uiteindelijk vrij overhoudt, zal bescheidener zijn dan we op dit moment denken. Kortom, het is altijd goed om ernaar te kijken, maar ik denk eerlijk gezegd dat wat overblijft niet per se de oplossing is voor het probleem dat u signaleert. Maar ik ga er uiteraard naar kijken.

De heer **Van Leijen** (D66):
D66 is natuurlijk blij met de greentimerregeling en de inruilregeling voor betaalbare elektrische auto's. We zien dat die nu massaal naar het buitenland verdwijnen; in januari 2025 waren dat al 3.300 auto's die de grens overgingen. Dit zijn vaak auto's die juist met belastinggeld op de weg zijn gekomen, maar op het moment dat ze betaalbaar worden voor de gewone Nederlander zijn ze foetsie, weg. Dat is natuurlijk een beetje zonde. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij met mij de urgentie voelt.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ja. We hebben het in het commissiedebat er ook over gehad dat dat inderdaad een probleem is. Tegelijkertijd is het ook gewoon echt lastig op te lossen, want een auto die naar het buitenland gaat, kan ook weer terugkomen en dat gebeurt vaak. Het gaat dus ook over de manier waarop je dit zou kunnen tackelen en daar hebben we eigenlijk nog geen oplossing voor. Ik zie uw probleem dus. Dat is het punt niet; we hebben het ook in het commissiedebat met elkaar besproken. Maar tegelijkertijd is hier nog geen deugdelijke oplossing voor, omdat je voor hetzelfde geld een nieuwe stroom aan het creëren bent, daar toch geld in stopt en vervolgens diezelfde auto's weer ziet terugkomen. Dat was het probleem dat ook vanuit de uitvoering werd meegegeven. Maar ik zie het probleem wel en we hebben ook afgesproken dat we dit in volgende rondes nog eens een keer zouden bekijken.

De heer **Van Leijen** (D66):
De oplossing is natuurlijk gewoon het zo snel mogelijk invoeren van de greentimerregeling. Ziet de staatssecretaris daar een kans in? Ziet zij een kans om samen met de Belastingdienst te kijken hoe die regeling simpeler kan, zodat die gewoon sneller ingevoerd kan worden? Want dan kunnen we dit oplossen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat wil ik graag toezeggen. Bovendien zijn er ook al gesprekken met het ministerie van Financiën om te kijken op welke manier het zou kunnen. Ik wil het dus graag toezeggen. Ik kom er uiteraard op terug zodra we wat verder zijn met het ministerie van Financiën.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Het ging over regionale bereikbaarheid en dus ook het perspectiefpad. Goed voorbeeld doet goed volgen. De heer Grinwis heeft namelijk zijn motie ingetrokken. Ik

ga dus een poging doen om tot een toezegging te komen. Ik kreeg een heel goed antwoord op de vraag. Ik zou een motie gaan indienen, maar als ik van de staatssecretaris te horen krijg dat het akkoord is en er een brief over komt, overweeg ik om mijn motie niet in te dienen. In de motie die ik zou willen indienen, staat het volgende: verzoekt de regering om voor de behandeling van de eerstvolgende voorjaarsnota in bijvoorbeeld een brief het regionale perspectiefpad uit te werken enzovoort, enzovoort, en hoe het kan bijdragen aan een betere doorstroom op N-wegen en meer verkeersveiligheid in de regio's.

Staatssecretaris **Bertram**:
Daar heb ik nog één vraag over. Volgens mij was dit voorstel bedoeld om te bekijken wat er gebeurt als er iets rondom een weg gebeurt. Er wordt ergens iets afgesloten, bijvoorbeeld een brug: hoe kan je er dan voor zorgen dat het zo gestroomlijnd mogelijk gebeurt? Zo moet ik 'm verstaan, hè? Daar sturen wij graag een brief over.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ja, dat valt onder het "et cetera, et cetera" dat wegviel. Maar dank u wel voor dit antwoord. Ik zal met mijn collega's overleggen; ik had er namelijk nogal wat mensen onder staan, maar als dit toegezegd kan worden, denk ik dat wij daar als CDA mee verder kunnen. Waarvoor dank.

De **voorzitter**:
Volgens mij is dat bij dezen gebeurd.

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik ben blij om in het antwoord van de staatssecretaris te lezen dat bij het doelmatig maken van het ov ook gekeken wordt naar concurrentie-effecten en potentiële efficiencywinsten. Ik zou de staatssecretaris echt willen aanmoedigen om vooral die doelmatigheid, meer vervoer voor je euro, vast te houden. Ik hoor collega's ervoor pleiten, en ik snap dat ten dele ook wel, om in de tussentijd vooral pleisters te blijven plakken, maar als we het systeem structureel gaan oppakken om het ov te verbeteren, laten we dat dan één keer goed doen in plaats van door te gaan met pleisters plakken.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zeg ik graag toe, omdat ik ervan overtuigd ben, gelet op alles wat er al in de verschillende regio's gebeurt, dat dit echt een hele belangrijke is als het gaat om de transformatie van het stelsel dat we nu hebben.

De **voorzitter**:
Meneer Grinwis nog en dan gaan we verder met de beantwoording van de staatssecretaris.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het zou heel wat zijn als deze staatssecretaris de Belastingdienst in beweging krijgt om voorbij box 3 de greentimerregeling eerder uit te voeren. Ik help het iedereen hopen, maar ik geef er weinig voor.

Mijn vraag gaat over iets anders en dat is de brede doeluitkering: het regionaal openbaar vervoer in en om onze grote steden. Dat gaat niet alleen over grote steden, maar ook over dorpen als Schipluiden en Rockanje. Ik waardeer de inspanningen van de staatssecretaris voor het ov en voor de verdere toekomst daarvan. Toch steekt het me als een graat in de keel dat de vorige staatssecretaris heeft erkend, hier in deze zaal, een jaar geleden, dat er een bestuurlijke fout is gemaakt met die bezuiniging van 110 miljoen structureel en dat daar uiteindelijk nog niets aan is gedaan. Voor '26 is die weggehaald en voor '27 een derde, maar over twee jaar staat die gewoon helemaal in de boeken. Wat is nou de inzet van de staatssecretaris om die bestuurlijke fout, in de woorden van Thierry Aartsen, een voorganger van deze staatssecretaris, op te lossen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik had natuurlijk al een beetje gehoopt dat de heer Grinwis dit zou vragen, want ik heb me even gestort op de stukken, ook van mijn voorganger. Ik heb ook zijn brief gezien aan de vervoerders, waarbij hij het gevoel had: ik maak er een derde, een derde, een derde van — ik hoef de heer Grinwis waarschijnlijk niks uit te leggen — en dan hebben we in ieder geval een deel daarvan georganiseerd. Volgens mij heb je dan voor '26 en '27 in ieder geval een oplossing waar je een gesprek over hebt gehad. Dat is ook bevestigd in die brief van mijn voorganger aan de vervoerders.

In de voorstellen waar ik in het voorjaar mee kom — daar ben ik natuurlijk al met de vervoerders over bezig — wil ik ook kijken hoe dat met die BDU zit. Het is wel zo — ik heb hier een staatje — dat er bedragen bij zijn gekomen en af zijn gegaan. Dat weet de heer Grinwis waarschijnlijk ook heel goed. In die zin is het best wel — hoe zal ik het zeggen? — een wat ongelijksoortige puzzel, zeker als je ook de MRA en de MRDH meeneemt en het andere vervoer. Desalniettemin ben ik uiteraard bereid om ernaar te kijken, maar ik wil het wel in het geheel zien van, zoals ik net zei, doelmatiger gebruik van de verschillende middelen. Ook dat is natuurlijk in de MRDH en de MRA het geval. Ik weet dat ze daar ook bezig zijn met innovatie rondom het openbaar vervoer. Ik wil hier wel een toezegging op doen. Ik heb dit in het vizier. Ik heb ook ongeveer door hoe dat gelopen is, ook met die SPUK's die afgeschaft moesten worden. Dat was volgens mij uiteindelijk een beetje het ingewikkelde. Ik neem 'm dan in die zin mee in het voorstel waar ik dan begin volgend jaar mee kom.

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

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Daar wil ik de staatssecretaris natuurlijk de ruimte voor geven. Ik weet dat zij weet hoe het zit en wat eraan gedaan moet worden, maar wat natuurlijk het grote risico is, is dat dit jaar de metropoolregio's en de vervoersbedrijven eigenlijk al interen op hun middelen omdat ze geen buslijnen hebben geschrapt en de prijzen van kaartjes niet extra hebben verhoogd. Dat kunnen ze niet blijven volhouden als de bezuiniging structureel blijft staan. Wat is dan de ambitie van de staatssecretaris op dat punt? Er is nu ingeteerd op eigen vermogen, maar dat kan je niet blijven volhouden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat is precies waarom ik, maar dan wel binnen de breedte, inmiddels een aantal gesprekken heb gehad om te bezien: wat betekent dit voor jullie? Voor sommige lijnen wordt gezegd: wij hebben daar helemaal geen extra ondersteuning voor nodig,

want die bedruipen zichzelf. Ik vind ook dat ik het in die breedte met ze moet bespreken. Ik wil toezeggen dat ik specifiek op dit punt laat zien tot hoever ik gekomen ben met de vervoerders.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Tot slot, voorzitter. Daar dank ik de staatssecretaris voor. Dan is mijn enige vraag wanneer wij dat dan precies terugzien als Kamer.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik wilde het laten bij "begin volgend jaar", want zij moeten natuurlijk ergens in het voorjaar die tarieven weer gaan vaststellen. Dan moeten ze het ook weten, dus ik vind dat ik voor die tijd rond moet zijn.

De **voorzitter**:
Ja. Milieu.

Staatssecretaris **Bertram**:
Milieu, precies. Naast het ov is mijn andere grote ambitie natuurlijk het verbeteren van de leefomgeving, het zorgen voor een schone en gezonde leefomgeving. Daarbij wil ik aantekenen dat er al heel veel gebeurd is. Het Schone Lucht Akkoord is echt een gigantische inspanning geweest van heel veel bestuurlijke partijen. Het Schone Lucht Akkoord gaat uiteindelijk in 2030 zijn doel halen. Tegelijkertijd is er nog veel te doen. Uw Kamer heeft dat gisteren ook meegegeven: pfas, staalslakken, luchtkwaliteit, maar ook het stelsel van vergunning, toezicht en handhaving. Ik ben in ieder geval van plan om prioriteit te geven aan die vier onderdelen en daar verder mee te komen.

Ik vind het belangrijk om als kader het volgende mee te geven; in commissiedebatten heb ik dat eerder al gezegd. Er komt geen kop op Europese richtlijnen. Dat hebben we binnen het kabinet afgesproken in het regeerakkoord. Tegelijkertijd is het van belang om niet alleen op mijn eigen terrein te kijken naar wat er zou kunnen, maar om dat te verbinden met andere beleidsterreinen. Wat gebeurt er bijvoorbeeld rondom het stikstofpakket? Dat is best een precair onderwerp op dit moment. Desalniettemin maakt het uit wat er met dat pakket gebeurt. Zo hebben we binnen het kabinet een aantal verbindingen die we belangrijk vinden en waar ik oog voor wil hebben. Dat geldt ook voor de woningbouw. Het is heel belangrijk dat die woningen gebouwd worden. Deze problematiek moet je ook altijd verbinden aan: wat gebeurt er op die andere terreinen waarvan het kabinet heeft gezegd dat het daar ook mee van de kant wil?

Voorzitter. Dan wil ik kort de pfas-problematiek langslopen en vervolgens ingaan op staalslakken, luchtkwaliteit en het VTH-stelsel. Wat pfas betreft: de minister is verantwoordelijk voor water en ik ben zeker ook voor de beweging naar Brussel verantwoordelijk. Wij streven naar een Europees verbod. Dat staat ook in het regeerakkoord en daar zijn we volop mee bezig. Binnenkort volgt er een positionpaper. Tegelijkertijd — dat is belangrijk — kijken we naar de maatregelen die Frankrijk en Zweden nemen. Dan gaat het bijvoorbeeld om cosmetica. Voorlopig is het nog elkaar informeren. Iedereen is namelijk aan het nadenken over de vraag: wat

zouden wij nog meer kunnen, bijvoorbeeld op het vlak van labeling, zodat iedereen weet waar het om gaat? Het is voor mij een belangrijk onderwerp, een Europees verbod. Innovaties moeten worden gestimuleerd, er moet worden ingezet op het verminderen van emissies. Elke vijf jaar moet je laten zien wat je met de pfas hebt gedaan. Vervolgens is er ook een budget van 46 miljoen om, bijvoorbeeld in Soesterberg, ervoor te zorgen dat de pfas uit de grond gaat.

Dan de staalslakken. Ik heb uw Kamer laten weten dat ik inzet op: een verbod, tenzij. Dat is nog steeds zo. Op dit moment geldt er een verbod. Ook dat blijft, totdat we dat "tenzij" hebben ingevuld. Ik doe mijn best om het "tenzij" op een verantwoorde manier in te vullen. Ik ben in het Verenigd Koninkrijk geweest. Er zijn start-ups die met staalslakken bezig zijn. Als ons dat zou lukken, zouden we een heel stuk verder komen. Daarnaast hebben we natuurlijk het RIVM dat onderzoek doet. Er is een taskforce aan de slag onder leiding van de burgemeester van Haarlem ten aanzien van bestaande toepassingen. Ik ben in Spijk geweest om met de bestuurders te bespreken hoe het met de staalslakken aldaar zou moeten, en in Zeeland idem dito. Dat zijn serieuze gesprekken, want bestuurders willen weten wat de volgende stap zal worden. Dat moet verantwoord gebeuren en ze moeten het ook uit kunnen leggen aan hun eigen achterban, want die maakt zich zorgen. Daar voel ik me ook zeer verantwoordelijk voor.

Dan de luchtkwaliteit, waar mevrouw Zalinyan naar vroeg, net als mevrouw Zwinkels. Het goede nieuws is denk ik dat het Schone Lucht Akkoord, waar mevrouw Zwinkels ook op wees, al enorm veel voor elkaar heeft gekregen: in 2030 wordt 50% gezondheidswinst gerealiseerd. Dat is echt veel. Dat betekent een aantal maanden langer leven, op een gezonde manier. Kortom, dat doel is binnen bereik. De Europese richtlijn komt eraan. Die gaan we ook echt implementeren voor 2030. Ik ben met bestuurlijk Nederland, namelijk het IPO en de VNG, drukdoende om te bespreken hoe we die richtlijn uiteindelijk in 2030 voldoende geïmplementeerd kunnen krijgen.

Tot slot het VTH-stelsel. Ik kom volgende week met een brief over de werking van het VTH-stelsel. Mevrouw Zalinyan heeft naar die aanpak gevraagd. Ik denk dat een goed werkend VTH-stelsel enorm belangrijk is. We hebben vier sporen. Ten eerste is er een bestuurlijk spoor. Hoe doen we het met de omgevingsdiensten? Hoe doen we het met het verantwoordelijk gezag? Dat wordt een heel belangrijk spoor. Er is ook een onderzoek gedaan, om uiteindelijk te streven naar robuuste omgevingsdiensten. Daar hebben we allemaal belang bij. We hebben ook een juridisch spoor, een kennisspoor en een handhavingsspoor. Op 5 november hebben we hier een debat over. Ik denk dat dat een van de belangrijke momenten is om te bespreken hoe we het vergunningensysteem zo optimaal mogelijk krijgen, met robuuste omgevingsdiensten. Het is zeer de moeite waard om daarnaar te streven. Daar gaan we voor.

Dank u wel.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
De staatssecretaris verwees er al naar en ik begon er zojuist al over: het Schone Lucht Akkoord en de opvolging die we daarop zouden willen zien. We moedigen aan dat er via het IPO gesprekken zijn met de provincies en dat we kijken naar wat gemeenten samen zouden kunnen doen, juist op de plekken waar de normen helaas

nog niet worden gehaald en de Europese richtlijn nogal uitdagend kan zijn. Kan de staatssecretaris mij toezeggen om met zo'n gerichte aanpak te komen, die stevig is, die ervoor zorgt dat gemeenten en provincies weten waar ze aan toe zijn en waarmee we verder kunnen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zeg ik graag toe, want de gemeenten en de provincies hebben daar zelf ook om gevraagd. We zijn nu de route aan het vaststellen. Ik heb beloofd dat ik uw Kamer daarover informeer. Dat ga ik doen in november. We proberen begin volgend jaar met het bestuurlijk gezag, de provincies en de gemeenten tot die hele gerichte aanpak te komen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Kernenergie. Wat mij betreft kleven daar hele grote nadelen aan. Alle recent gebouwde centrales werden drie tot vier keer duurder dan ze vooraf hadden ingeschat. Twee regio's die al vaak door Den Haag in de steek gelaten zijn, dreigen opnieuw opgezadeld te worden met zo'n centrale, namelijk de Paulinapolder in Zeeland en de Eemshaven in Groningen.

De **voorzitter**:
Uw vraag?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Deze staatssecretaris gaat over de veiligheid van het afval en de eindberging daarvan. Daar is nog geen oplossing voor. Erkent de staatssecretaris dat? Zou het niet veel logischer zijn om daar eerst over na te denken voordat we weer doordenderen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Zoals we in de beantwoording hebben aangegeven, is er zeker voor de komende jaren een oplossing. Het kan gewoon gestald worden. Tegelijkertijd moeten we het ook in tijdsperspectief zien. We zouden dit eigenlijk pas rond 2100 doen. We hebben dat naar voren gehaald. Volgend jaar krijgt u het voorstel voor een participatietraject. Op dit moment wordt er met alle partijen gesproken om dat zo zorgvuldig mogelijk te doen. Er staat dus nog werkelijk niets vast. Het is wel van belang dat we heel zorgvuldig, stap voor stap, dat traject doorlopen. Juist omdat we daar zeker niet te laat mee willen zijn, gaan we dat nu zo snel mogelijk doen en hebben we dat enorm naar voren gehaald.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Tegelijkertijd zie je dat mensen steeds voor een voldongen feit worden gesteld. Groningen zou worden geschrapt als locatie, maar is ineens weer een van de twee locaties. Gister werd in een interruptiedebatje over de opslag weer heel casual naar Groningen verwezen. Het is steeds een voldongen feit. Moet dit niet volgordelijk worden? Dan denk je dus eerst na, praat je met mensen en is er sprake van democratisch zeggenschap, voordat je doordendert en straks niet anders kan dan een plek zoeken voor het afval, omdat je de centrales gebouwd hebt.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik hoop dat dit in ieder geval iets van een geruststelling is, maar volgend jaar kom ik

met een voorstel rondom het participatietraject. Dat gaat ook naar uw Kamer. Dat is de eerste stap. Daarin wordt precies uitgelegd hoe dat hele proces doorlopen wordt.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dat is geen geruststelling, want op dit onderwerp zijn al meerdere beloftes gebroken. Een geruststelling voor mij zou zijn dat we hierover echte zeggenschap organiseren en niet verdergaan voordat die georganiseerd is. We zien nu steeds dat dit wel gebeurt. Eemshaven zou niet in beeld zijn, maar ineens bleek dat er al grond was aangekocht. Ineens bleken er al allerlei juridische zaken geregeld te zijn. Daardoor hebben mensen het gevoel dat ze weer worden gebruikt als afvalputje van Nederland. Ik zou graag willen dat we er echt voor zorgen dat we op die twee terreinen, dus zowel de bouw als de opslag, eerst de democratische zeggenschap georganiseerd hebben en dan pas verdergaan.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dit zijn wel twee verschillende verantwoordelijkheden. De bouw van nieuwe kerncentrales is echt een andere dan de afval. Het moment waarop we het participatietraject starten hebben we al naar voren gehaald. Dat betekent dat het echt geen rustig bezit is. Integendeel, dit is heel serieus. Het betekent ook wat. We hebben wel echt voldoende instellingen met enorm veel kennis om dit op een goede manier te begeleiden. Het participatietraject komt eraan. Daar zal ik de Kamer op tijd over informeren. Dat krijgt u op tijd.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik kom even terug op het vorige blokje, met uw welbevinden. We hadden het over een permanent reisverbod voor recidiverende overlastgevers. We hebben het er nog eens even goed bij gepakt. Via artikel 98 van de Wet personenvervoer — die valt namelijk onder IenW — zou het voor IenW mogelijk moeten zijn om permanente reisverboden op te leggen zonder daar een heel traject via het OM of dergelijke voor te volgen. Dat zou ik graag even mee willen geven aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dank. Ik kom daar in de tweede termijn graag op terug. Dat ga ik heel even nalezen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Als je het de experts vraagt, zeggen ze allemaal: "Pfas is gevaarlijke troep. Daar moet je zo snel mogelijk vanaf. Het moet niet in ons milieu, en zeker niet in ons lichaam." Ik ben heel blij dat de staatssecretaris op ons verzoek kijkt naar nationale maatregelen en nagaat wat we van andere landen kunnen leren. Dank daarvoor. Natuurlijk zegt de Partij voor de Dieren: kom op, zo snel mogelijk, met die maatregelen. Die nationale maatregelen hebben we immers nog steeds niet. Mijn vraag gaat over de andere toezegging: een pfas-taks. De schade door pfas loopt de komende jaren misschien op tot in de miljarden, en dan wil je dat dat betaald wordt door de vervuilers. De staatssecretaris zei dat ze daarnaar zou kijken in de eerste

helft van het volgende jaar. Kan zij toezeggen dat dat er is voor het Belastingplan, zodat we, als het doorgaat, het nog op tijd kunnen verwerken in het Belastingplan?

Staatssecretaris **Bertram**:
We moeten dit natuurlijk altijd samen doen met het ministerie van Financiën. Bovendien komt dit dan in een range van instrumenten. Ik heb inderdaad al eerder toegezegd dat we dit op tijd bekijken. Ik heb gezegd dat ik het wil uitzoeken. Zodra we daar zicht op hebben — kan het wel of niet? — wordt de Kamer daarover geïnformeerd. Misschien nog even voor alle duidelijkheid: ik streef ernaar om het Europese verbod echt voorrang te geven boven alles. Dat staat ook in het regeerakkoord. Dat is natuurlijk hartstikke intensief; dat besef ik zeer. Als dat voor elkaar komt, dan doe je daarmee uiteindelijk, denk ik, voor bedrijven en burgers het beste, waar zij het meeste aan hebben. Tegelijkertijd zijn we met andere landen in gesprek — dat doen we en marge van de Milieuraden — om te zien wat voor maatregelen zij overwegen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Om dan toch maar door te gaan met het andere onderwerp hierover: het Europees verbod. Hartstikke goed. Goed dat Nederland ook een kartrekker is. Tegelijkertijd zien we een harde lobby in Europa die zorgt voor steeds meer afzwakkingen van het oorspronkelijke Europese verbod. Nu is er ook een bijna succesvolle lobby die pleit voor eeuwigdurende uitzonderingen op het pfas-verbod voor bepaalde pfas-soorten. Daarover zeggen ook weer allerlei experts, inclusief ECHA: dit moet je niet doen; dit ondermijnt je hele pfas-beleid. Straks komt de schade weer voor rekening van de belastingbetaler. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij bij het schrijven van het non-paper en bij het optrekken met gelijkgezinde lidstaten richting de Milieuraad in december ervoor zal pleiten géén eeuwigdurende uitzonderingen op het pfas-verbod voor sommige pfas-soorten mogelijk te maken?

Staatssecretaris **Bertram**:
Wat ik in ieder geval wil toezeggen, want ik wil hier ook even wat preciezer naar kijken, is dat we als Nederland natuurlijk niet voor niks een voortrekkersrol hebben gehad bij het Europese verbod. Dat willen we ook blijven. We hadden daar bepaalde intenties mee en daar is echt niets aan veranderd. Het staat ook niet voor niks in het regeerakkoord, dus het is zowel voor de minister als voor mij echt een belangrijk thema. Ik zal nog even precies kijken naar wat er in het Brusselse gebeurt, want ik weet uiteraard dat er gesprekken met bedrijven en het bedrijfsleven plaatsvinden, maar natuurlijk ook met bestuurders. Wij als partijen zijn daar natuurlijk ook bij en dat is enorm belangrijk. Ik zal er dus zeker even naar kijken. Maar u kunt ervan verzekerd zijn dat het non-paper dat we schrijven uiteraard is bedoeld om dat Europese verbod zo snel mogelijk en dicht mogelijk gerealiseerd te krijgen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, tot slot. Ik wil dit toch graag iets specifieker van de staatssecretaris, ook om een motie te voorkomen. Er is een keiharde lobby gaande om te zorgen voor eeuwigdurende vrijstellingen voor sommige soorten van pfas. Ook het ECHA zegt daarvan: dat moet je niet doen. En ik ken de staatssecretaris, ik geloof haar in dat zij hier vooruitstrevend in wil zijn en blijven. Dus ik wil heel graag de toezegging — en

desnoods komt ze daar straks op terug — dat ze zich hiervoor gaat inzetten, dat er geen eeuwigdurende vrijstellingen komen voor bepaalde soorten pfas.

Staatssecretaris **Bertram**:
Wat ik graag wil toezeggen, is wat ik net zei. Het staat niet voor niks in het regeerakkoord, dus dat non-paper is écht bedoeld om dat Europese verbod zo snel mogelijk dichterbij te brengen. Ik zal me nog even oriënteren op die eeuwigdurende vrijstellingen. Ik kom daar in tweede termijn graag nog even op terug.

De **voorzitter**:
Mevrouw Zwinkels. Daarna gaan we naar de amendementen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank, en dit precies om die reden. Ik had in het blokje milieu nog één ander onderwerp verwacht: de overstap naar elektrisch rijden. Ik heb eerder vragen gesteld. Ik heb ook de schriftelijke beantwoording gelezen, maar die is nog niet toereikend. Ik heb vragen gesteld over de AanZET-subsidie voor elektrische vrachtwagens. Ik heb gevraagd of we ervoor kunnen zorgen dat na de beoordeling van alle aanvragen, aanvragen die anders buiten de boot zouden vallen, als daarvoor eventueel ruimte is, alsnog in behandeling zouden kunnen worden genomen. En hoe bereiden we ons voor op de openstelling van volgend jaar, omdat dit een hele populaire regeling is? We hebben al eerder voorgesteld om richting 50% van de vrachtwagenregeling te gaan, voor de terugsluis. Is dat op deze manier te doen?

Ten slotte, voorzitter, en dan rond ik het gelijk af. Ik kijk naar de beantwoording van het kabinet. Ik had gevraagd of we bij Schoon en Emissieloos Bouwen aannemers en projectontwikkelaars ook in staat kunnen stellen om een gecombineerde aanvraag te doen voor het emissievrije materieel. Dat was een idee dat ik vanuit de praktijk tot me kreeg. En als allerlaatst, ten aanzien van social lease: ik las dat we daar later over worden geïnformeerd. Uiteraard is dan mijn vraag: wanneer worden we daarover geïnformeerd?

De **voorzitter**:
Drie voor de prijs van één. De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Excuus, voorzitter. Het gebeurt niet veel, maar de vragen over de vrachtwagens worden straks in de tweede termijn door de minister beantwoord. Over social lease moet ik even nadenken … Volgens mij gebeurt dat nog dit jaar, of begin volgend jaar. In ieder geval zijn we nu met de voorbereidingen bezig. Volgens mij hadden we inderdaad in het commissiedebat toegezegd dat we dit onderdeel zouden meenemen en dat we zouden kijken hoever we zouden moeten komen, zeker bij weer de volgende tranche.

De **voorzitter**:
Eentje, heel kort.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank, voorzitter. Die toezegging klopt inderdaad. Daar was ik in het commissiedebat ook blij mee, maar in dit specifieke geval gaat het mij om de gesprekken met de

leasesector, om ervoor te zorgen dat er echt een goed aanbod komt. Ik heb de toezegging gelezen dat die gesprekken opgestart gaan worden. Als dat in hetzelfde tijdpad wordt meegenomen, dan ...

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker.

De **voorzitter**:
We gaan naar de amendementen. O, ik dacht dat we er een zouden doen, mevrouw Zwinkels. We zouden naar de amendementen gaan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dat klopt, voorzitter, maar ik had ook een vraag gesteld over Schoon en Emissieloos Bouwen, over die gecombineerde aanpak.

De **voorzitter**:
Schoon en Emissieloos Bouwen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Die mag ook in de tweede termijn worden beantwoord, als dat de staatssecretaris helpt.

Staatssecretaris **Bertram**:
Volgens mij hadden we daar een antwoord op. Maar zullen we dat vanwege het tempo dan nog even in de tweede termijn doen?

De **voorzitter**:
Goed plan.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat dacht ik al.

De **voorzitter**:
De heer Grinwis nu. Heel kort, want dat kunt u.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik denk dat we dat gewoon gaan doen, dat Schoon en Emissieloos Bouwen. Maar mijn vraag gaat over Ameland. Daar heeft de minister al wat over gezegd, maar er is één aspect dat onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris valt, en dat is de concessie. We hebben na ampel beraad, na het opstarten van de MIRT-verkenning, met elkaar besloten om een tussenconcessie te maken voor de verbinding met Ameland …

De **voorzitter**:
Uw vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
… die korter loopt, zodat er in de tussentijd helderheid kan komen over de verbinding tussen de vaste wal en Ameland. Hoe gaan we, nu dit project te ver naar beneden is gezakt op de prioriteringslijst, de relatie tussen concessie en het uiteindelijk realiseren van een verbinding, eventueel op een andere plek, met elkaar combineren?

De **voorzitter**:
Dit waren twee interrupties.

Staatssecretaris **Bertram**:
De concessie hebben we in een commissiedebat met elkaar besproken. Die loopt en moet op termijn worden afgerond. Daar wordt ook echt alle druk op gezet. Dat is overigens niet zo makkelijk, maar op dit moment geen reden voor vertraging. Dat is volgens mij cruciaal. Daarom is toen gekozen voor dat tweede construct. Volgens mij moet in de tussentijd bekeken worden hoe dat tweede construct handen en voeten wordt gegeven. Mijn voornaamste zorg op dit moment is hoe ik ervoor zorg dat die concessie in ieder geval op tijd voor elkaar komt, want dat is natuurlijk cruciaal voor de verbinding naar Ameland.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dat laatste is vanzelfsprekend noodzakelijk. Ik kom hier in tweede termijn wel via een motie even op terug, want er zijn nog wel wat onhelderheden die nu niet helemaal uitgediscussieerd kunnen worden. Dat doe ik dus even met een motie.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We gaan naar de amendementen. Daarna gaan we meteen door met de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Houd u moties dus bij de hand, tenzij u die niet heeft natuurlijk. Gaat uw gang, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter. Ik heb volgens mij vijf amendementen. Het eerste is het amendement-Teunissen op stuk nr. 14 (37020-XII). Dat ontraad ik, omdat je met het terugdraaien van de accijnsverlaging aan de inkomstenkant van de begroting de uitgavekant eigenlijk niet kunt dekken.

De **voorzitter**:
Het amendement op stuk nr. 14: ontraden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dan is het amendement op stuk nr. 15 ook ontraden. Er zijn nog geen middelen in 2027, dus dat betekent dat je niet vooruit kunt lopen op wat je met dat budget zou kunnen doen.

De **voorzitter**:
Het amendement op stuk nr. 15: ontraden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het amendement op stuk nr. 16, over een scheiding tussen inkomsten en uitgaven, is ook ontraden. Dat is eigenlijk hetzelfde antwoord.

De **voorzitter**:
Het amendement op stuk nr. 16: ontraden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het amendement-Grinwis op stuk nr. 17: ook ontraden. Bij de begrotingsbehandeling

van OCW is deze dekking meermaals aangewezen, maar vervolgens ook weer afgewezen, dus ik zie op dit moment geen ruimte om dat te doen.

Dan hebben we het laatste amendement, van de heer Schutz.

De **voorzitter**:
Dat is het amendement op stuk nr. 11, ter vervanging van het amendement op stuk nr. 8.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het gaat over het Mobiliteitsfonds: oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
Dan hebben we ook nog het amendement-Heutink op stuk nr. 9, of is dat ingetrokken? Ik hoor hem nee zeggen. Ik heb ook nog een amendement-Schutz op stuk nr. 8. Nee, dat is het amendement op stuk nr. 11 geworden. Ik kijk even naar de griffier. We missen het amendement-Heutink op stuk nr. 9 (37020-A), over investeringen in de infrastructuur mede met het oog op militaire mobiliteit.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zat volgens mij in het pakket van de minister.

De **voorzitter**:
Nee, dat was het amendement op stuk nr. 10 (37020-A). U mag er voor de zorgvuldigheid ook even in tweede termijn op terugkomen, minister. Dat wordt namelijk gewaardeerd door de volksvertegenwoordiging.

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik dank de staatssecretaris. Ik geef het woord aan de heer De Hoop, voor zijn tweede termijn.

Termijn inbreng

De heer **De Hoop** (PRO):
Voorzitter, ik mis een minuut spreektijd op mijn schermpje.

De **voorzitter**:
Wat zegt u?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik zie maar 30 seconden spreektijd staan, maar als het goed is, had ik nog een minuut over.

De **voorzitter**:
Dat gaat allemaal heel netjes. Zo probeer ik me er dan ook weer niet van af te maken, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):
Nou, ik kreeg bijna die indruk, inderdaad.

De **voorzitter**:
Nee, nee, zo klopt het volgens mij.

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

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het tijdelijke Nederland Dal Vrij-ticket afgelopen zomer meer dan een half miljoen keer verkocht is en dat dit aantoont dat er behoefte is aan een voordelig dalurenticket in het ov;

verzoekt de regering om in overleg met vervoerders en decentrale concessieverleners de komende tijd te werken aan de voorbereiding van een structureel dalurenticket voor trein, metro, tram en bus, en de uitkomsten aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Beckerman en Kostić.

Zij krijgt nr. 21 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bezuinigingen op de BDU-middelen en de kortingen op SOV-gelden groot effect kunnen hebben op de exploitatie en betaalbaarheid van met name het regionale ov en er tegelijkertijd mogelijk middelen overblijven van het budget voor het tijdelijke Nederland Dal Vrij-ticket;

verzoekt de regering om in overleg met vervoerders en regionale overheden te bezien hoe de bezuinigingen op het regionale ov kunnen worden voorkomen en de middelen die na de evaluatie van het Nederland Dal Vrij-ticket overgebleven zijn, hierbij te betrekken, en de Kamer uiterlijk bij de komende Voorjaarsnota hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Beckerman, Kostić en Van der Plas.

Zij krijgt nr. 22 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat mede door de grote achterstand in onderhoud en vervanging van onze infrastructuur steeds meer bruggen, wegen en spoortrajecten niet meer kunnen worden ingezet voor zwaar transport;

verzoekt de regering om te bezien hoe de onderuitputting kan worden ingezet voor versterking en onderhoud van onze infrastructuur waar dit bijdraagt aan de militaire mobiliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Stoffer.

Zij krijgt nr. 23 (37020-XII).

Dank u wel. Het woord is aan de heer Van Leijen van D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
Voorzitter. Ik heb nog vier minuten, dus ik kan wat rustiger praten dan de heer De Hoop.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat grootschalige woningbouwlocaties vaak alleen tot ontwikkeling kunnen komen als er eerst wordt geïnvesteerd in de bijbehorende weg- en ov-ontsluiting;

constaterende dat de financiële ruimte in het Mobiliteitsfonds beperkt is;

overwegende dat bij locaties zoals Groot Merwede Rijnenburg en Almere Pampus grondeigenaren en gemeenten al bereid zijn bij te dragen;

verzoekt de regering om in het aangekondigde plan van aanpak voor alternatieve bekostiging en financiering te verkennen hoe structuurversterkende mobiliteitsprojecten die randvoorwaardelijk zijn voor grootschalige woningbouwlocaties, zoals de Rijnenburglijn en de IJmeerverbinding, kunnen worden bekostigd, inclusief de mogelijkheid van een hiertoe opgericht fonds, waarbinnen andere vormen van financiering en/of bekostiging kunnen worden ingebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Leijen, Bikkers, Zwinkels en De Hoop.

Zij krijgt nr. 24 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Groot Merwede en Rijnenburg samen ruimte bieden aan 63.000 tot 75.000 woningen en daarmee een van de grootste woningbouwlocaties van Nederland vormen, in een van de meest overspannen woningmarktregio's van het land;

constaterende dat deze ontwikkeling afhankelijk is van de Rijnenburglijn en dat grondeigenaren al 200 miljoen euro hebben toegezegd voor de aanleg ervan;

overwegende dat de gebiedsontwikkeling rondom de Rijnenburglijn met een masterplan in 2028 en een omgevingsvisie in 2029 nu al duidelijkheid nodig heeft en dat stilstand de bouw van tienduizenden woningen vertraagt;

overwegende dat de minister in de herprioriteringsbrief heeft aangegeven in gesprek te willen blijven voor perspectief voor de Rijnenburglijn;

verzoekt de regering om, in lijn met de herprioriteringsbrief, voortvarend met de regio aan de slag te gaan om voor de Rijnenburglijn tot concrete beslisinformatie te komen;

verzoekt de regering om voor Groot Merwede en Rijnenburg een uitvoeringsconvenant met de regio af te sluiten, waarin Rijk en regio zich committeren aan de opgave voor weg en ov en gezamenlijk naar kostendragers zoeken, terwijl de planvorming doorloopt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Leijen en De Hoop.

Zij krijgt nr. 25 (37020-XII).

Dank u wel.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dan heb ik nog twee minuten over. Hoe gaat het met u, voorzitter? Gaat het goed?

De **voorzitter**:
Met mij gaat het uitstekend, en met u?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat is goed om te horen.

De **voorzitter**:
U draagt de twee minuten over aan uw collega? Dat is aardig. Het woord is aan de heer Köse.

De heer **Köse** (D66):
U voelt 'm al aankomen, denk ik. Ik heb een motie over SAF en een motie over de ILT.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen stimuleert, onder meer met een SAF-incentivefonds, gezien de voordelen voor milieu, economie en autonomie;

constaterende dat zekerheid over langjarige afname van belang is voor het nemen van een definitief investeringsbesluit over nieuwe SAF-fabrieken en dit nu niet voldoende van de grond komt;

constaterende dat Defensie een grote, voorspelbare afnemer van vliegtuigbrandstof is en dat eigen productie van SAF en eSAF in Nederland bijdraagt aan leveringszekerheid en strategische autonomie;

verzoekt het ministerie van IenW samen met Defensie te verkennen of en hoe Defensie als vaste afnemer van SAF en eSAF kan optreden, bijvoorbeeld via langjarige afnamecontracten, om investeringen in productiecapaciteit in Nederland en Europa aan te jagen, en de Kamer hierover voor de zomer van 2027 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Köse.

Zij krijgt nr. 26 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in haar Jaarplan 2027 aangeeft door eerdere bezuinigingen en een taakstelling nog scherper te moeten kiezen waar zij toezicht op houden en dat dit kan botsen met verwachtingen vanuit de samenleving;

constaterende dat de ILT verantwoordelijk is voor het toezicht op en de handhaving van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol en nu al aangeeft minder intensief toezicht te houden op geluid van luchtvaart;

overwegende dat de normen in het LVB alleen betekenis hebben als overschrijdingen tijdig worden gesignaleerd en daadwerkelijk worden gehandhaafd en dat het vertrouwen van omwonenden daarvan afhangt;

verzoekt de regering te borgen dat het toezicht op en de handhaving van het LVB Schiphol aankomend jaar niet op waakvlamniveau terechtkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Köse.

Zij krijgt nr. 27 (37020-XII).

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Prickaertz namens de PVV.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op verschillende spoortrajecten en stations sprake is van structurele overlast, agressie en geweld tegen reizigers en spoorwegpersoneel;

verzoekt de regering de spoorwegpolitie opnieuw in te zetten op spoortrajecten en stations waar structureel agressie en geweld voorkomen, met als doel de veiligheid van reizigers en spoorwegpersoneel te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Prickaertz en Grinwis.

Zij krijgt nr. 28 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat handhavers in het openbaar vervoer onvoldoende middelen tot hun beschikking hebben om de veiligheid van reizigers en ov-personeel te waarborgen;

overwegende dat recidiverende overlastplegers de veiligheid en leefbaarheid in het openbaar vervoer onder druk zetten en dat een landelijk ov-verbod een proportioneel middel is om hen aan te pakken;

verzoekt de regering landelijke permanente reisverboden voor het openbaar vervoer mogelijk te maken voor recidiverende overlastplegers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Prickaertz.

Zij krijgt nr. 29 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de invoering van de vrachtwagenheffing desastreuze financiële gevolgen heeft voor transportondernemers;

overwegende dat vooral de kleinere transportondernemers, met name ondernemingen met maximaal vijf vrachtwagens, onevenredig hard worden geraakt door de vrachtwagenheffing;

verzoekt de regering om transportondernemers met maximaal vijf vrachtwagens in 2027 volledig vrij te stellen van de vrachtwagenheffing en de kosten hiervan te dekken uit de terugsluisregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Prickaertz.

Zij krijgt nr. 30 (37020-XII).

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dan heb ik nog een informatieverzoek aan de minister en een verzoek om een toezegging. In 2026 is circa 150 miljoen euro besteed aan de AanZET-subsidie. Kan de minister aangeven en ons informeren hoeveel bedrijven hier in 2026 gebruik van hebben gemaakt en hoeveel vrachtwagens deze bedrijven in bezit hebben of op de weg hebben rijden? Ik zou graag een toezegging van deze minister willen hebben om ons van die informatie te voorzien.

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

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Dank voor de beantwoording in eerste termijn. Op 7 maart 2024 klopte ik op 26,5 meter diepte onder het Scheur tussen Rotterdam en Vlaardingen op een deurtje. Dat deurtje ging open en zo verbonden twee wethouders, de heer Karremans en ik, de twee steden Rotterdam en Vlaardingen. De Maasdeltatunnel was daarmee bijna af. Ik zou de minister willen vragen om in zijn huidige rol met evenveel enthousiasme elk gerenoveerd project straks te vieren. Renoveren van bestaande infrastructuur is immers op dit moment misschien wel net zo belangrijk, zo niet belangrijker, voor de doorstroming en daarmee superessentieel.

Dat gezegd hebbende wil ik richting de weggebruikers eerlijk zijn: met de besluiten die we hier nemen, zijn de bruggen en tunnels en alle andere kunstwerken morgen niet klaar. De VVD ziet dat we de versnelling in gaan. Ik zal de woorden van de minister dankbaar gebruiken: gaan met die banaan.

Dan nog een motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat flexflitsers op wisselende locaties worden ingezet om verkeersovertredingen te handhaven;

overwegende dat handhaving effectief en de pakkans zo groot mogelijk moet zijn;

overwegende dat de inzet van flexflitsers mogelijk effectiever kan door de rotatiefrequentie aan te passen en te kiezen voor wisselende specifieke locaties om zo automobilisten te bewegen tot structurele aanpassing van rijgedrag;

verzoekt de regering om in een pilot te onderzoeken hoe verschillende rotatiefrequenties en de wisselende locaties kunnen worden getest, en vast te stellen welke inzet van flexflitsers de pakkans van verkeersovertreders het meest vergroot en de handhavingscapaciteit zo doelmatig mogelijk benut,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bikkers, Jumelet, De Hoop en Grinwis.

Zij krijgt nr. 31 (37020-XII).

Ik sta twee vervolgvragen toe. Meneer Grinwis, gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb een vraag, niet over de motie maar over de Maasdeltatunnel. Ik maak graag van die tunnel gebruik, want die verkort mijn reis gigantisch. Het is een toltunnel. In hoeverre is die voor de VVD-fractie een financieringsmiddel, een bekostigingsmiddel, in de opgave waar IenW voor staat?

De heer **Bikkers** (VVD):
De VVD heeft gisteren al aangegeven dat betalen naar gebruik zeker een optie is. Deze toltunnel kostte uiteindelijk iets meer dan 2 miljard euro. Die tunnel was er nooit gekomen met de 20% van de betalen-naar-gebruikfinanciering, de tol, die we nu hebben. Als we dus kijken naar nieuwe aanleg, dan denk ik dat het goed is om dit soort dingen zeker mee te nemen. Ik ga er ook van uit dat de minister dit in zijn studie naar alternatieve bekostiging, alternatieve financiering, zal meenemen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Goudzwaard namens JA21. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Voorzitter. Ik heb twee moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog 600 miljoen euro gereserveerd staat voor de Lelylijn;

constaterende dat het advies van Lelylijngezant Klaas Knot vraagt om jaarlijks 400 miljoen euro onder te brengen bij een sparend gebiedsfonds;

overwegende dat de Lelylijn een grootse bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van Noord-Nederland;

overwegende dat de Lelylijn een te groot project is om praktisch te kunnen verwerken in de recent gepresenteerde rangorde van MIRT-projecten;

verzoekt de regering conform het advies van Lelylijngezant Klaas Knot een sparend gebiedsfonds voor de Lelylijn op te zetten;

verzoekt de regering het bestaande budget van 600 miljoen euro daarin onder te brengen en om voor september 2027 met voorstellen te komen om vanaf 2028 jaarlijks 400 miljoen euro extra te reserveren in dit fonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 32 (37020-XII).

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dan nog een motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet in maart 2026 ruim 80 miljard euro aan ongedekte infrastructurele opgaven meldde;

constaterende dat het onderhoudstekort grote gevolgen heeft voor de bereikbaarheid en de economie van ons land;

overwegende dat voldoende technische deskundigheid en het tijdig handelen op onderhoudsrisico's noodzakelijk zijn om verdere achterstanden te voorkomen;

verzoekt de regering inzichtelijk te maken of binnen Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voldoende technische deskundigheid aanwezig is en hoe wordt gewaarborgd dat onderhoudsrisico's voortaan tijdig leiden tot bestuurlijke en politieke besluitvorming, en de Kamer te informeren over de noodzakelijke verbetermaatregelen;

verzoekt de regering tevens om bij voorgenomen ontslagen vanwege bezuinigingen zwaarwegend rekening te houden met het behoud van technische deskundigheid bij Rijkswaterstaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Goudzwaard, Grinwis en Boelsma-Hoekstra.

Zij krijgt nr. 33 (37020-XII).

De heer **De Hoop** (PRO):
Op zich is dit een motie waar ik veel sympathie voor heb, maar ik moet toch ook zeggen dat het mij toch wel verrast dat ie van JA21 komt. Het was zeker de partij van de heer Goudzwaard die de afgelopen periode vooraan stond om van het kabinet te

eisen dat de overheid kleiner wordt door ambtenaren te ontslaan. En deze motie behelst juist dat Rijkswaterstaat sterk moet blijven. Hoe ziet de heer Goudzwaard dat?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik zie daarin geen enkel conflict. Geen enkel conflict! Natuurlijk moeten wij snoeien bij de departementen die dat toelaten. Maar het zou waanzin zijn om bij dit soort onderdelen technische kennis weg te halen, gezien wat er allemaal is gebeurd.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **De Hoop** (PRO):
En toch, je ziet vaak dat bij dit soort reorganisaties jonge talenten, bijvoorbeeld talenten die net bij Rijkswaterstaat zijn begonnen, er het eerst uit gaan. First in, first out. Heeft de heer Goudzwaard die zorg niet?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Bij iedere reorganisatie is er natuurlijk de zorg dat vitale kennis vertrekt. Wanneer een kabinet daarmee bezig gaat, moet het ook een aantal opdrachten van de Kamer mee kunnen krijgen. En dit is een van de opdrachten die ik mee zou geven: JA21 vindt het belangrijk dat technische deskundigheid binnen Rijkswaterstaat aanwezig blijft en tegelijkertijd vinden we ook dat er daar waar dat mogelijk is gesneden moet worden bij de andere ministeries.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Boelsma-Hoekstra. Zij spreekt namens het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Voorzitter. We hebben gisteren en vandaag een belangrijk debat gevoerd over onze verbindingen en over hoe we die weer op orde kunnen krijgen. Dank aan de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen en de toezeggingen die ik heb gekregen, want daarom hoef ik nu geen motie meer in te dienen. Ik denk dat ze daar in mijn fractie blij mee zijn!

De **voorzitter**:
Niet alleen in uw fractie.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
De eerste toezegging gaat over Ameland en Kornwerderzand. Aan het einde van dit jaar krijgen we een brief met een tijdlijn voor deze projecten, zodat die regio's iets beter zicht hebben op wat hun te wachten staat. Daarnaast is het goed om te horen dat er niet een punt, maar een komma achter deze projecten wordt gezet. We gaan ervan uit dat deze projecten weer van oranje naar groen gaan.

De tweede toezegging is dat we voor de Voorjaarsnota een brief krijgen waarin staat hoe een regionaal perspectiefpad voor mitigerende mobiliteitsmaatregelen, gekoppeld aan de instandhouding- en hinderaanpak, kan bijdragen aan betere doorstroming op N-wegen en meer verkeersveiligheid in de regio's. Hartstikke mooi!

Voorzitter. Het is geweldig dat de minister zich periodiek laat informeren over Zwartsluis. Volgens mij is dat een voorbeeldproject. Wij zullen dat met belangstelling blijven volgen en dat is tegelijkertijd een kleine winstwaarschuwing.

Voor nu: aan de slag met de reparaties van de dragers van onze leefbaarheid en economie. Wij zien uit naar de volgende apk.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Zwinkels, die spreekt namens het CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter, en ook dank aan de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording en de toezeggingen. Ik heb één motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het van belang is ons voor te bereiden op fysieke en digitale dreigingen in de luchtvaartsector;

overwegende dat het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid nog geen brede integrale blik op weerbaarheid in de luchtvaart biedt, waardoor niet duidelijk is welke ambities en extra maatregelen nodig en wenselijk zijn;

verzoekt de regering op korte termijn in overleg met relevante partijen uit de luchtvaartsector te starten met een samenhangend pakket luchtvaartweerbaarheid dat doorloopt tot en met 2030 en daarin, naast de geleerde lessen uit het NALV, in ieder geval de volgende elementen een plek te geven:

- initiatieven op het gebied van bewustzijn, noodplannen, back-up- en terugvalsystemen, herstelvermogen, digitale systemen en brandstofvoorziening;
- strategie en uitvoering — duidelijke rol en taken van luchthavens in het luchtvaartsysteem, slim gekoppeld aan lopende en geplande verbouwingen (werk met werk maken);

verzoekt de regering €200.000 vrij te maken binnen de begrotingsmiddelen luchtvaart van Infrastructuur en Waterstaat voor weerbaarheid van de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Zwinkels, Peter de Groot, Goudzwaard, Köse en Grinwis.

Zij krijgt nr. 34 (37020-XII).

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Zwinkels. Het woord is aan de heer El Abassi namens DENK in tweede termijn.

De heer **El Abassi** (DENK):
Dank u, voorzitter, dat ik het woord mag voeren. Ik heb het kort in het interruptiedebat met D66 erover gehad dat elektrisch rijden voor heel veel mensen in het land onbetaalbaar is. Ik wilde wel tegemoetkomen door bijvoorbeeld met een motie te komen, maar er komt, als het goed is, ook een amendement deze kant op. De motie heeft het over "meten is weten" en we weten dat het voor heel veel mensen duur is, maar we kunnen ook meten en onderzoeken wat we moeten doen om het betaalbaar te maken voor iedereen. Daarom de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de koop van een elektrische auto een financiële belemmering is voor mensen met een laag inkomen;

constaterende dat het kabinet een inruilregeling wil ontwikkelen, zodat de desbetreffende mensen hun oude brandstofauto kunnen omruilen voor een tweedehands elektrische auto;

overwegende dat zij weinig hebben aan een beperkte inruilvergoeding als het resterende aankoopbedrag alsnog niet kan worden betaald;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe mensen met een laag inkomen financieel kunnen worden ondersteund bij de koop- en gebruikskosten van een duurzame auto, waarbij tevens wordt gekeken naar aanvullende inkomensgerichte steun en garanties, en de Kamer hierover voor de Voorjaarsnota 2027 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 35 (37020-XII).

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter. Over betaald parkeren heb ik het ook gehad. Ik zie mevrouw Zwinkels al staan. Haar had ik ook aan mijn zijde in de raad als het gaat om betaald parkeren in de hele stad. Daar hebben ze zelfs campagne op gevoerd en het opgenomen in hun verkiezingsprogramma. Daar heb ik ook een motie over.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gemeenten in het kader van parkeerregulering betaald parkeren kunnen invoeren;

constaterende dat steeds meer gemeenten betaald parkeren uitbreiden naar grote delen van of zelfs hun gehele stad;

overwegende dat betaald parkeren een ingrijpende maatregel is voor de betaalbaarheid en bereikbaarheid voor automobilisten;

overwegende dat de invoering van betaald parkeren in verhouding moet staan tot de daadwerkelijke parkeerproblemen;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe kan worden voorkomen dat gemeenten zonder aantoonbare noodzaak betaald parkeren invoeren in volledige steden of gemeenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 36 (37020-XII).

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik dacht dat ik geïnterrumpeerd werd, anders ga ik verder, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ja hoor, gaat uw gang.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gemeenten zero-emissiezones kunnen invoeren voor bepaalde bestel- en vrachtauto's, zodat die geen toegang meer hebben tot delen van steden;

overwegende dat zulke zones de bereikbaarheid beperken voor kleine ondernemers en zelfstandigen die het financieel niet breed genoeg hebben om hun voertuig snel te vervangen;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe zero-emissiezones kunnen worden afgeschaft en welke alternatieve maatregelen gemeenten kunnen nemen om verduurzaming te bevorderen zonder voertuigen op basis van hun aandrijving uit te sluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 37 (37020-XII).

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Mijn interruptie zal niet gaan over betaald parkeren in Utrecht, zeg ik richting de heer El Abassi. Hij weet hoe ik daarin sta. Mijn vraag gaat over het eerste punt wat hij

maakt ten aanzien van elektrisch rijden. Wij hebben daarover laatst nog een debat gehad en ik heb daarin juist voorstellen gedaan ten aanzien van social lease en zorgen dat subsidies bij mensen met een lager inkomen terechtkomen, zodat het rechtvaardig is en mensen mee kunnen doen met die overstap naar elektrisch rijden. Waarom krijg ik de heer El Abassi dan niet aan mijn zijde om ervoor te zorgen dat we het toegankelijker maken? Waarom komt hij dan met een heel ander voorstel over meten is weten? Ik hoop juist op een voorstel om het werkelijk toegankelijk te maken.

De heer **El Abassi** (DENK):
Dan heb ik een heel bevredigend antwoord, want ik zal elke motie en elk amendement, ook vanuit CDA-huize, steunen, om het daarmee makkelijker te maken voor de burgers. Alleen vind ik dat niet genoeg. Ik zei al dat het niet genoeg is. Wij gaan een stap verder en zeggen: iets aanbieden aan de mensen terwijl je dondersgoed weet dat ze het alsnog niet kunnen betalen, is niet voldoende. Dit onderzoek gaat er niet alleen over, met een aanvulling richting deze burgers te komen; we willen dat zo'n aanvulling ook echt voldoende is om een elektrische auto aan te schaffen. Volgens mij is dat het doel dat we allemaal willen bereiken, dus ik kan me niet voorstellen dat het CDA daartegen zal stemmen. Tegelijkertijd verwacht ik dat overigens ook niet aangaande de motie met betrekking tot betaald parkeren, want daar was het CDA in Utrecht heel duidelijk over.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Tot slot, voorzitter. Ten aanzien van het elektrisch rijden zeg ik nogmaals dat ik hoop dat er echt een voorstel komt en niet weer een onderzoek om maar aan te tonen dat het moeilijk zou zijn. Laten we juist kijken hoe we het aanbod aantrekkelijker kunnen maken. Auto's worden steeds betaalbaarder, maar we kunnen die drempel van het aanschaffen juist ook met social lease voor heel veel mensen wegnemen, is onze overtuiging. En nogmaals, ik hoop daarbij ook de heer El Abassi aan onze zijde te vinden.

De heer **El Abassi** (DENK):
Weer wordt het CDA op de wenken bediend. Een motie die mensen wil helpen om duurzaam te rijden, zullen we inderdaad steunen. Tegelijkertijd heb ik aangegeven dat dat niet voldoende is en dat er meer gedaan moet worden. Vandaar dat we met een motie komen. Ik hoor mevrouw Zwinkels zeggen dat onderzoek niet voldoende is. Er komt ook nog een amendement aan, dus het zullen niet alleen onderzoeksmoties zijn. U wordt op uw wenken bediend. Ik ga ervan uit dat het CDA ons zal steunen.

De **voorzitter**:
Het woord is aan lid Kostić van de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank, voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister zich wil richten op "basisfunctionaliteit" en geen luxe;

constaterende dat ecoducten en ecologisch bermbeheer geen luxe zijn, maar essentieel zijn voor dieren, natuur en uiteindelijk ook mensen;

constaterende dat investeringen in de natuur zich dubbel en dwars uitbetalen;

verzoekt de regering ecoducten en bermbeheer als onderdelen te zien van "basisfunctionaliteit" en onder te brengen in het basiskwaliteitsniveau,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Teunissen.

Zij krijgt nr. 38 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet keuzes maakt in infrastructuurprojecten en kiest voor een rijksbijdrage van 858 miljoen voor de aanleg van de Stadsbrug Rotterdam, terwijl investeringen in het metronetwerk van Rotterdam van 270 miljoen euro worden geschrapt;

overwegende dat de nieuwe brug ten koste gaat van unieke natuur in de Eschpolder;

overwegende dat de intensivering van het metronetwerk Rotterdam bijdraagt aan schoon vervoer en bereikbaarheid, juist ook voor mensen in kwetsbare posities;

overwegende dat het belang van zoetwaterbeschikbaarheid groot is;

verzoekt de regering de rijksbijdrage voor de Stadsbrug Rotterdam in te zetten voor het metronetwerk Rotterdam en het terugdraaien van de voorgenomen bezuiniging op het Deltaprogramma Zoetwater,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Teunissen.

Zij krijgt nr. 39 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat kinderen, zoals de 10-jarige Nika, de politiek oproepen om dierenambulances meer ruimte te geven op de weg bij gevallen van dieren in nood;

overwegende dat slechts een deel van de dierenambulances onder voorwaarden over de vluchtstrook mag rijden, maar ongeveer 70% van dierenambulances dat nog niet mag;

verzoekt de regering in overleg met Spreekbuis Wildopvang en Dierenambulances te verkennen tegen welke knelpunten dierenambulances nu aanlopen in het verkeer en te verkennen of en hoe IenW kan bijdragen aan oplossingen, waaronder bijvoorbeeld een vluchtstrookvrijstelling, en hierover in het eerste kwartaal van 2027 aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Teunissen.

Zij krijgt nr. 40 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het RIVM concludeert dat bijna driekwart van de Nederlanders meer pfas in het bloed heeft dan gezond is;

constaterende dat een medisch collectief deze regering heeft opgeroepen om zich in te zetten voor een pfas-vrije toekomst, ook in de medische sector;

constaterende dat dit kabinet wil werken aan een zo breed mogelijke aanpak van pfas;

verzoekt de regering met dit medisch collectief in gesprek te gaan en samen op korte termijn met een plan te komen om:

- de Nederlandse medische sector strategisch te positioneren binnen Europa als aanjager op het gebied van pfas-vrije innovatie en medische hulpmiddelen, onder meer door de Nederlandse kennis en ervaring in te brengen bij de Europese Commissie en ECHA;
- het gebruik in Nederland van pfas-vrije geneesmiddelen en hulpmiddelen zo veel mogelijk te stimuleren en pfas-houdende artikelen zo veel mogelijk te stoppen daar waar al pfas-vrije alternatieven zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Teunissen.

Zij krijgt nr. 41 (37020-XII).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
De motie gaat over pfas in medische middelen, maar pfas zit in bloedzakken, in astmapuffers, in stents, in katheters, in pacemakers en in kankermedicatie. Waar wil lid Kostić het onderscheid maken tussen waar het wel en waar het niet in kan zitten? Het gaat grote problemen opleveren als het te generiek wordt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dit is een hele goede vraag van mevrouw Van der Plas. Je moet daar heel voorzichtig mee omgaan. Daarom verwijs ik ook naar dat medisch collectief. Onder andere KWF Kankerbestrijding en allemaal artsenverenigingen hebben een brief gestuurd naar de Kamer, ook naar mevrouw Van der Plas. Ik hoop dat ze die heeft gelezen, maar anders kan ik die straks nog overhandigen. Daarin geven ze aan dat er voor heel veel toepassingen alternatieven zijn. De motie vraagt eigenlijk ook precies waar zij om vragen. Zij hebben al heel veel kennis. Er zijn al heel veel alternatieven. Zij vragen: zorg ervoor dat wij onze kennis kunnen delen in Europa, positioneer ons daar strategisch, zodat de transitie zo snel mogelijk gaat en kijk tegelijkertijd met ons naar wat we hier in Nederland al kunnen doen. We moeten niets doen zonder de sector zelf.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik vind het ook belangrijk dat we hier goed mee omgaan en dat er goed naar gekeken wordt. Er is niemand in de Kamer die dat niet vindt. Ik ben er alleen een beetje bang voor dat we toch te snel gaan lopen en dat we uiteindelijk constateren dat een heleboel medische hulpmiddelen dan niet meer gebruikt kunnen worden. Als we het over gezondheid hebben, denk ik dat er dan meer mensen doodgaan dan door de pfas die in de middelen zit.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Laten we vooral niet speculeren. Pfas is gewoon vet gevaarlijk. Dat wil je gewoon niet in je milieu hebben, niet in je lichaam, niet in de moedermelk. Dat is een feit. Tegelijkertijd kijken we naar de medische sector. Die zegt zelf: "Er zijn alternatieven. Wij hebben kennis; maak daar nou gewoon gebruik van. Ga met ons in gesprek, dan kijken we wat we kunnen doen." Dat zeg ik dan ook tegen mevrouw Van der Plas: ga niet zelf speculeren. Het is goed om hier scherp op te zijn, maar nogmaals: ik breng hier gewoon in wat de medische sector zelf zegt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Grinwis.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter, ik was nog niet klaar. Ik heb nog een vraag aan de bewindspersonen. In november dreigt Rijkswaterstaat nog een lozingsvergunning af te geven voor de grootste uitstoter van pfas van Nederland, namelijk Chemours. Dit terwijl de bewindspersonen nog dit jaar met een lozingsverbod komen, een lozingsverbod dat al eerder had moeten komen, maar dat is vertraagd. Ik roep nogmaals deze bewindspersonen op om te voorkomen dat de grootste pfas-uitstoter van Nederland nog op het laatste nippertje een jarenlange vergunning krijgt om ons milieu, onze rivieren en onze gezondheid te schaden. Graag een reactie.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Grinwis namens de ChristenUnie in tweede termijn.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris. Dank aan de minister, ook dank dat hij een monument heeft opgericht, opnieuw, voor Johan van Veen.

Voorzitter. Een paar moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer met de motie Grinwis c.s. (29684, nr. 293) heeft uitgesproken te kiezen voor een tussenconcessie in afwachting van de uitkomst van de MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland;

constaterende dat realisatie hiervan ver uit zicht is met een 36ste plek in de rangorde, ondanks de aangenomen motie-Van der Plas (31305, nr. 549);

verzoekt de regering de bereikbaarheid van Ameland op het huidige niveau te garanderen, nu en op langere termijn;

verzoekt de regering onverdroten door te werken aan de MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland en eind '27 de hieruit voortvloeiende voorkeursbeslissing aan de Kamer voor te leggen, inclusief handelingsperspectief en helderheid over de interactie met de concessie Waddenveren Oost vanaf 2036;

verzoekt de regering in de tussentijd ervoor zorg te dragen dat de vaargeul vanuit de huidige vertreklocatie Holwert op streefdiepte zal worden gebaggerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Wiersma, Stoffer, Boelsma-Hoekstra, Vellinga-Beemsterboer en Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 42 (37020-XII).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Numero twee.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het openbaar vervoer voor een belangrijk deel afhankelijk is van inkomsten uit het studentenreisproduct, waarbij dit aandeel bij sommige concessies kan oplopen tot 35% van de totale opbrengsten;

constaterende dat de uitgaven bij OCW aan het studentenreisproduct periodiek worden herijkt en daarmee een omvangrijke, maar voor vervoerders niet altijd voorspelbare inkomstenbron vormen;

overwegende dat ov-bedrijven gebaat zijn bij meerjarige stabiliteit en voorspelbaarheid van de beschikbare middelen, en dat daarmee de continuïteit en kwaliteit van het openbaar vervoer wordt geborgd;

verzoekt de regering om bij het opstellen van de rijksvisie op het ov te verkennen hoe de financieringssystematiek zo kan worden vormgegeven bij IenW dat de financieringsstroom die vanuit het studentenreisproduct het ov instroomt stabiel kan worden en blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Stoffer, Huidekooper, Jumelet, Schutz en De Hoop.

Zij krijgt nr. 44 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er grote capaciteitsproblemen zijn bij de douane op Amsterdam Centraal voor de treinverbinding naar Londen, waarvoor eGates een oplossing kunnen bieden;

verzoekt de regering om de Koninklijke Marechaussee te vragen stappen te zetten tot het plaatsen van eGates op Amsterdam Centraal om de doorstroming en capaciteit van de Eurostar naar Londen te vergroten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Schutz, Huidekooper, De Hoop en Boelsma-Hoekstra.

Zij krijgt nr. 45 (37020-XII).

Bent u klaar?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Nee, ik heb er nog één.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor Rijkswaterstaat goed inzicht in de staat en resterende levensduur van bruggen en andere infrastructuur essentieel is;

overwegende dat Rijkswaterstaat de ambitie heeft zich verder te ontwikkelen naar een assetmanagementorganisatie, waarin de staat en behoefte van de infrastructuur leidend zijn voor onderhoud, vervanging en renovatie;

overwegende dat hiervoor niet alleen betere informatie over de staat van assets nodig is, maar ook een organisatie waarin beschikbare kennis en bewezen innovaties sneller en structureler in de praktijk worden toegepast;

verzoekt de regering het assetmanagement bij Rijkswaterstaat voortvarend en planmatig verder te verbeteren, daarbij de geleerde lessen te benutten uit de succesvolle eerdere ontwikkeling van het assetmanagement bij onder andere ProRail, en de Kamer in de jaarlijkse voortgangsrapportage over het Ontwikkelplan Assetmanagement IenW transparant te informeren over de geboekte resultaten, de resterende verbeteropgaven en de wijze waarop deze lessen worden toegepast,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Stoffer, Boelsma-Hoekstra, Wiersma en Bikkers.

Zij krijgt nr. 47 (37020-XII).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, tot zover.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik denk dat ik dit een punt van orde moet noemen. Ik kreeg bericht dat ik het amendement op stuk nr. 8 (37020-XII) expliciet moet intrekken aan de interruptiemicrofoon omdat het amendement op stuk nr. 11 alleen de vervanging is …

De **voorzitter**:
Wacht heel even. Is dit in relatie tot …

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, ik kan dit alleen maar van harte ondersteunen.

De **voorzitter**:
Meneer Schutz, ik stel voor dat we eerst even de termijn van de Kamer afwachten. Dan krijgt u daarna de gelegenheid om uw huishoudelijkheden te verzorgen. Meneer De Hoop, u heeft een interruptie op de heer Grinwis.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ja, voorzitter. Ik heb toch een vraag aan de ChristenUnie naar aanleiding van deze motie, maar zeker ook naar aanleiding van de motie die de heer Goudzwaard heeft ingediend over mogelijke taakstellingen bij bijvoorbeeld Rijkswaterstaat naar aanleiding van de ambitie van het kabinet om in ambtenaren te snijden. Niet om in ambtenaren te snijden, zegt mevrouw Beckerman. Laten we dat niet hopen inderdaad.

(Hilariteit)

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ja, meneer De Hoop. Hoe gaat u dat nog goedmaken?

De **voorzitter**:
Dat kan echt niet, meneer De Hoop. Opnieuw!

De heer **De Hoop** (PRO):
Hoe kom ik hier nog uit, voorzitter?

Voorzitter. JA21 diende een motie in om ervoor te zorgen dat er voldoende technische kennis bij Rijkswaterstaat blijft, maar tegelijkertijd schetste de heer Goudzwaard ook dat zijn partij wel minder ambtenaren wil en weten we dat het kabinet een bezuiniging op het ambtelijk apparaat voor ogen heeft. Betekent het feit dat de ChristenUnie de motie van JA21 steunt ook dat u de taakstelling eventueel steunt of staat dat voor u los van elkaar, omdat dat toch in relatie tot elkaar staat in de motie die ingediend is?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik ga hier nu geen hele flinke uitspraken doen over generieke taakstellingen en de opgave die staatssecretaris Van der Burg voor zich ziet om het aantal ambtenaren terug te brengen en de specifieke situatie bij Rijkswaterstaat. In algemene zin wil ik wel tegen de heer De Hoop zeggen — daarin deel ik wel zijn zorg — dat het voor onze uitvoeringsorganisaties cruciaal is om ze goed te bemensen met technisch goed onderlegde mensen om alle opgaves uit te voeren. Dat is bij de Belastingdienst om belastingen te innen en dat is bij Rijkswaterstaat om bruggen en sluizen te herstellen en te vervangen en nieuwe projecten aan te besteden. Deskundig opdrachtgeverschap is daarbij essentieel. Daarbij moet je niet je ogen ervoor sluiten dat het altijd ook goed is om te blijven kijken of het efficiënter kan en of er geen dubbele managementlijnen zijn, of daar niet in gesneden kan worden. In die lijnen, niet in de mensen. Dat is mijn antwoord.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **De Hoop** (PRO):
Fijn om dit te horen. Mijn zorg in dit debat is wel dat er heel veel bij Rijkswaterstaat komt te liggen, ook naar aanleiding van de keuzes die wij maken. We moeten echt heel zuinig zijn op het personeel daar. Het is goed om te kijken naar efficiëntie, maar het ook een soort handdoek: je kunt je er lang mee drogen, maar op een gegeven moment houdt het natuurlijk wel op. Ik denk dat we redelijk dicht bij dat punt zijn gekomen. De heer Grinwis gehoord hebbende, denk ik dat we best op een lijn zitten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik ben het helemaal met de heer De Hoop eens. Je kunt niet eindeloos haren uit een paardenstaart blijven trekken en het toch een paardenstaart blijven noemen. Dat is hier aan de orde.

(Hilariteit)

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Als je laat op de avond bent, krijg je dit soort vergelijkingen.

De **voorzitter**:
Het wordt wel een beetje fysiek, hoor. Was dit uw termijn, meneer Grinwis? Ik hoop het toch wel. En dan moet de Landbouwbegroting nog komen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Inderdaad. Ik zal geen vergelijkingen meer maken, voorzitter. Ik weet dat er in het verleden bij Rijkswaterstaat rondes zijn geweest waarin ambtenaren zijn wegbezuinigd en vooral technisch opgeleid personeel, ingenieurs, het veld ruimden. Dat is jarenlang de dood in de pot geweest voor het deskundig opdrachtgeverschap en de relatie met de markt. Laten we die fout niet opnieuw maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Beckerman namens de SP. Gaat uw gang.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet circa 13 miljard euro uit het Klimaatfonds reserveert voor kernenergie, terwijl een besluit over locatie en beheermethode van de eindberging pas in 2050 is voorzien;

constaterende dat de kosten van de eindberging van kernafval tot wel 31 miljard kunnen oplopen;

overwegende dat het onverantwoord is afval te produceren waarvoor geen oplossing bestaat en de lasten daarvan door te schuiven naar toekomstige generaties;

verzoekt de regering niet te beginnen met de bouw van nieuwe kerncentrales totdat er een definitief plan ligt voor de eindberging van kernafval, inclusief financiering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Beckerman.

Zij krijgt nr. 48 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat UF-schuim bij en na het uitharden in de spouwmuur formaldehyde afgeeft en volgens het kabinet de afgelopen jaren in tienduizenden woningen is aangebracht;

constaterende dat bij de GGD's honderden meldingen zijn binnengekomen over UF-schuim en mogelijke gezondheidsklachten;

overwegende dat Canada UF-schuim al in 1980 verbood;

verzoekt de regering het toepassen van UF-schuim in woningen en andere gebouwen zo snel mogelijk te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Beckerman.

Zij krijgt nr. 49 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS heeft aangekondigd dat de prijs van treinkaartjes komend jaar met bijna 5% stijgt;

verzoekt de regering maatregelen te nemen om deze prijsstijging terug te draaien en prijsstijging bij andere vervoerders te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Beckerman.

Zij krijgt nr. 50 (37020-XII).

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dank u wel. Ik ga de vergadering zo helaas verlaten.

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

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dank u wel, voorzitter. Ik begin gelijk met de moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat volledige aanleg van de Lelylijn op korte termijn financieel niet haalbaar is;

constaterende dat de regering nader onderzoek laat verrichten naar onder meer alternatieve financieringsmogelijkheden voor de Lelylijn;

overwegende dat de Kamer zich eerder heeft uitgesproken over het voorstel om de Lelylijn gefaseerd te realiseren, te beginnen met Groningen-Drachten;

overwegende dat een gefaseerde aanpak de mogelijkheid biedt om ondanks het ontbreken van financiering voor de volledige Lelylijn concrete voortgang te boeken;

verzoekt de regering in het aangekondigde vervolgonderzoek expliciet uit te werken hoe Groningen-Drachten als eerste zelfstandig realiseerbare fase van de Lelylijn kan worden ontwikkeld, inclusief de benodigde planologische stappen, kosten en financieringsmogelijkheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 52 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet bij de herprioritering rekent op 2,37 miljard euro aan besparingen die nog niet zijn gerealiseerd;

overwegende dat een deel van de projecten waarvan het budget behouden blijft afhankelijk is van deze besparingen;

verzoekt de regering om bij de Voorjaarsnota 2027 per project in tabel 7 inzichtelijk te maken welk bedrag afhankelijk is van deze besparingen en welke gevolgen het niet volledig behalen ervan heeft voor de voortgang van de projecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 53 (37020-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gewichtsbeperking op de Houtribbruggen leidt tot veel omrijden voor verkeer;

overwegende dat de vernieuwing van bruggen nog jaren kan duren en ondernemers met extra kosten worden geconfronteerd;

verzoekt de regering om mogelijkheden voor tijdelijke versterking of andere veilige maatregelen waarmee het zware verkeer eerder kan terugkeren zo spoedig mogelijk in kaart te brengen, en de Kamer uiterlijk voor het notaoverleg MIRT te informeren over haalbaarheid en planning,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 54 (37020-XII).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Mevrouw Wiersma, u moet nog even wachten, want ik ben nog lang niet klaar.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de herprioritering middelen zijn vervallen voor de A27 Zeewolde-Eemnes en de N33 Appingedam-Eemshaven, terwijl beide verbindingen van belang zijn voor Defensie;

overwegende dat beide projecten ook van belang zijn voor Defensie, maar de concrete afspraken met dit departement nog ontbreken;

verzoekt de regering om voor de Voorjaarsnota 2027 voor beide projecten een financieringsvoorstel uit te werken met een bijdrage vanuit Defensie vanwege het militaire belang van deze projecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 55 (37020-XII).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
En dan de laatste.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zware vrachtwagens door de gewichtsbeperking op de Houtribdijk verplicht moeten omrijden en transportbedrijven daardoor extra vrachtwagenheffing betalen;

overwegende dat deze situatie naar verwachting nog jaren zal duren en bedrijven hierdoor extra kosten maken;

verzoekt de regering een compensatieregeling op te zetten voor de extra vrachtwagenheffing die transportbedrijven als gevolg van de verplichte omleiding moeten betalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 56 (37020-XII).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik dank de minister en de staatssecretaris uiteraard voor de beantwoording van alle vragen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik nodig mevrouw Wiersma uit en geef haar het woord voor haar tweede termijn.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Zo directief, hè.

De **voorzitter**:
Ja.

Minister **Karremans**:
Vertel er eens wat over.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Hebben jullie even? Nee! Daar ga ik.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vernieuwing van de bruggen bij Kornwerderzand doorgaat, maar dat de rijksbijdrage voor de sluisverruiming op nul is gezet;

constaterende dat het Rijk en de regio onderzoek gaan doen naar oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, verzilting, morfologische ontwikkelingen en stikstof;

overwegende dat de verruiming van de Kornwerderzandsluis van groot belang is voor de bereikbaarheid van Noord- en Oost-Nederland, de maritieme sector en het vervoer over water;

overwegende dat regionale overheden en het bedrijfsleven bereid zijn financieel bij te dragen aan het project;

verzoekt de regering om samen met de betrokken regionale overheden, het bedrijfsleven en andere belanghebbenden een concrete routekaart op te stellen gericht op de realisatie van het gehele project Kornwerderzand, waarin stap voor stap wordt uitgewerkt hoe, aansluitend op de vernieuwing van de bruggen, ook de sluisverruiming kan worden gerealiseerd, met aandacht voor de benodigde oplossingen, financiering en een tijdpad,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Wiersma en Grinwis.

Zij krijgt nr. 57 (37020-XII).

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dan heb ik er nog eentje.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vaargeulen naar de Waddeneilanden steeds meer moeten worden uitgebaggerd om de bereikbaarheid van de eilanden te waarborgen;

overwegende dat door de toenemende verzanding het huidige baggerplafond onder druk staat en de bereikbaarheid van de eilanden niet in het gedrang mag komen;

verzoekt de regering om de bewindspersonen van IenW en LVVN gezamenlijk, in overleg met de betrokken Waddenprovincies en gemeenten, met een oplossing te laten komen om de huidige bereikbaarheid van de Waddeneilanden gedurende ten minste de looptijd van de huidige veerconcessies te waarborgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Wiersma en Grinwis.

Zij krijgt nr. 58 (37020-XII).

Dank u wel.

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

De **voorzitter**:
Het woord is aan mevrouw Keijzer, als laatste spreker van de zijde van de Kamer in tweede termijn.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik dacht echt: ik mis een paar sprekers. Maar ik ben gewoon al aan de beurt.

De **voorzitter**:
U bent al aan de beurt.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Het is nog niet eens 23.00 uur!

De **voorzitter**:
Het is het hoogtepunt van de avond.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Zoals altijd. Zoals het eerder door de heer Heutink geformuleerd is: ik ben het hoofdprogramma, helemaal aan het eind. Alles daarvoor is … Ja, hoe heet het ook alweer? Dat heeft een naam.

De **voorzitter**:
Dat is het voorprogramma.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dat is het voorprogramma.

Minister **Karremans**:
Wilt u een standbeeld?

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Nou! Weet je? Dat is eigenlijk mijn grote droom, uitkijkend over het Markermeer.

De **voorzitter**:
Of een boek?

Minister **Karremans**:
Dat kunnen we gewoon doen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Kunnen we dat gewoon doen? Is daar nog een gaatje voor te vinden?

Minister **Karremans**:
Dat gaat dan wel ten koste van de mobiliteitsprojecten in Volendam.

De **voorzitter**:
We gaan gauw naar de motie.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
We willen dat heel graag. Het liefst ook een hele rondweg om Amsterdam heen, bij voorkeur.

Goed, voorzitter, ik heb twee moties. Ik heb één motie met de heer Goudzwaard, die ik al aangekondigd had.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat grote infrastructuurprojecten van nationale betekenis, zoals de Noord/Zuidlijn, Lelylijn en Merwedelijn, door hun robuuste financiële omvang en generatielange doorlooptijd een bijzondere positie hebben;

verzoekt de regering in kaart te brengen wat de voor- en nadelen zouden kunnen zijn van een aparte status van grootschalige structurele infrastructuurprojecten waarbij de financieringseisen zo veel mogelijk in stand blijven, maar waarbij afgeweken kan worden van de 75%-eis bij de start van een MIRT-verkenning en van de 100%-eis bij de voorkeursbeslissing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Keijzer en Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 59 (37020-XII).

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik wil nog even een pen, want er moest nog iets uit. Ik heb dat ook niet voorgelezen. Het ging dus helemaal goed op het moment dat ik hier stond.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat volgens de Algemene Rekenkamer onze wegen en ons spoornet niet klaar zijn voor militaire transporten terwijl we daar volgens afspraken in NAVO-verband wel een grote rol in moeten spelen;

constaterende dat 1,5% van de NAVO-gelden kan worden uitgegeven aan bredere veiligheids- en defensiegerelateerde uitgaven en het kabinet een tal van onderwerpen hieronder schaart;

overwegende dat de Tweede Kamer de onderbouwing van deze uitgaven niet heeft ontvangen en er in de begrotingen 2027 geen geoormerkte posten terug te vinden zijn die optellen tot de 1,5% bbp;

verzoekt de regering de financiële onderbouwing van deze uitgaven met de Tweede Kamer te delen en elk jaar minimaal 0,8% van het bbp te besteden aan het hoofdwegennet en de spoorwegen binnen het Mobiliteitsfonds zodat ook de NAVO-afspraken de facto kunnen worden nageleefd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Keijzer.

Zij krijgt nr. 60 (37020-XII).

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Voorzitter. Dit is iets wat al eerder door verschillende fracties aan de orde is gesteld, maar waar gewoon niet een antwoord op komt. Ik vind dat het een taak is van de Tweede Kamer om sowieso te controleren waar geld naartoe gaat, en helemaal als het over dit soort bedragen gaat.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is er nog een huishoudelijk punt van de heer Schutz. Dat gaat niet over de inbreng van mevrouw Keijzer, maar over zijn eigen amendement.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Het is ontzettend jammer, voorzitter, dat er niet nog een vlammend interruptiedebat komt.

De **voorzitter**:
Nou, wie weet. Het kan nog.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik kan een amendement van u intrekken, maar dat mag niet.

Ik kreeg het verzoek van de Griffie om het amendement op stuk nr. 8 (37020-XII) nog even expliciet in te trekken, omdat het amendement op stuk nr. 11 (37020-A) dat geappreciëerd is, alleen ziet op vervanging van dat op stuk nr. 8. Dan is de boekhouding weer rond.

De **voorzitter**:
Goed. Dan is het amendement-Schutz (37020-XII, nr. 8) ingetrokken.

De staatssecretaris zal in haar tweede termijn het amendement op stuk nr. 9 (37020-A) nog appreciëren. O, dat is ontraden. Nou, dan is hierbij de boekhouding rond. Ik schors een kwartier voor de beantwoording van het kabinet.

De vergadering wordt van 23.00 uur tot 23.15 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de minister voor de appreciaties van de ingediende moties.

Termijn antwoord

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Allereerst nog een aantal vragen, voordat ik bij de appreciaties kom. De heer Prickaertz vroeg hoeveel bedrijven in 2026 gebruik hebben gemaakt van de AanZET-subsidie en hoeveel zero-emissievrachtwagens in het bezit zijn van de bedrijven. De cijfers voor 2026 kan ik niet exact geven. De aanvragen van de laatste openstelling in september jongstleden worden momenteel beoordeeld. Maar tot de laatste openstelling zijn er in totaal 3.800 subsidies verleend. Daarvan zijn er al 1.900 op kenteken gezet. Met de laatste ronde van afgelopen september verwachten we nog eens 1.800 zero-emissievoertuigen erbij. Aan het eind van het jaar zullen we de Kamer daar een nieuwe update over sturen.

De **voorzitter**:
Eén vervolgvraag.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ja, even een vraag aan de minister. 3.800 subsidieaanvragen — zeg ik dat goed? — maar die zijn natuurlijk voor meerdere auto's per bedrijf, neem ik aan.

Minister **Karremans**:
Volgens de laatste cijfers zijn er 3.800 subsidies verleend. Ja, het zou kunnen dat het daarbij om meerdere auto's gaat.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We gaan door met de beantwoording, want we hebben ook nog een aantal moties te bespreken, 37 maar liefst. Nou, tot slot dan, meneer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik kom terug op mijn vraag. Ik zou graag willen weten: hoeveel bedrijven en voor hoeveel vrachtwagens waarover die bedrijven beschikken?

Minister **Karremans**:
We moeten even bekijken of we dat richting het einde van het jaar kunnen melden aan de Kamer. Dat moeten we uitzoeken.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

Minister **Karremans**:
Voorzitter. Die AanZET-subsidie was ook een vraag van mevrouw Zwinkels. Het klopt inderdaad dat de openstelling van de AanZET-subsidie is overschreden. Er wordt inderdaad onderzocht in hoeverre het budget nog dit jaar kan worden opgehoogd, want er komen een aantal middelen terug. Er wordt nu dus inderdaad gekeken of dat mogelijk is. Daar gaan we dus mee aan de slag.

Dan over Chemours, de vraag van het lid Kostić. Gemakshalve en onder verwijzing naar het debat zeg ik daarover dat dit aan het bevoegd gezag is, dat de regels gelden voor iedereen, ook voor Chemours, en dat als de aanvrager een geldige aanvraag heeft ingediend, het bevoegd gezag deze niet kan weigeren. We hebben het hier al heel vaak met elkaar over gehad, en het antwoord blijft elke keer hetzelfde.

De **voorzitter**:
Eén vervolgvraag voor het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De minister zegt "bevoegd gezag" alsof dat iemand anders is, maar de minister gaat erover; dat is Rijkswaterstaat. En het probleem zit erin dat dit geen normale situatie is. Het kabinet had beloofd dat er een lozingsverbod zou komen. Dat zou eerder dit jaar nog komen. Dat is uitgesteld. Daardoor dreigt de grootste pfas-uitstoter van Nederland zomaar van het bevoegd gezag, van de minister, een vergunning te krijgen voor het nog jarenlang lozen van pfas. Kan de minister, als bevoegd gezag, dat proberen te voorkomen, gezien deze rare omstandigheden?

Minister **Karremans**:
Het is niet alleen Rijkswaterstaat, het is ook de provincie. Ik heb het inmiddels al meer dan vijftien keer uitgelegd: op het moment dat een partij volgens alle geldende regels een aanvraag indient, kan het bevoegd gezag, wie dat ook is, die niet weigeren.

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

Minister **Karremans**:
Dat waren de vragen. Ik kom bij de moties.

Allereerst, de motie van de heer Köse op stuk nr. 26: oordeel Kamer. Tja, u wil tempo!

De **voorzitter**:
Dat willen we zeker! De motie van de heer Köse op stuk nr. 26: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 27 van de heer Köse: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 30, van de heer Prickaertz: ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 30: ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 31, van de heer Bikkers: namens de minister van JenV oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 31: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
Dan de motie op stuk nr. 33, van de heer Goudzwaard. Het woordje "voortaan" laat ik voor zijn rekening, maar dat gezegd hebbende kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 33: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 34 krijgt ook oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 34: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 36: ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 36: ontraden.

Minister **Karremans**:
Dan de motie op stuk nr. 38, van het lid Kostić, over de ecoducten. In de motie staat expliciet "onderhoud van ecoducten". Gezien waar ze voor zijn, valt dat inderdaad binnen de BKN, zeg ik even voor de goede orde. "Onderhoud van" staat nu tussen haakjes, maar ik lees het even zonder die haken. Onderhoud van ecoducten zit in die BKN, maar aanleg van nieuwe ecoducten zit daar dus niet in. Met die uitleg kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Met die interpretatie krijgt de motie op stuk nr. 38 oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie over de rijksbijdrage voor de stadsbrug Rotterdam: ontraden, met verwijzing naar het debat. Er zit overigens ook heel veel woningbouw aan vast.

De **voorzitter**:
Dat gaat over de motie op stuk nr. 39, toch? Die is ontraden.

Minister **Karremans**:
Ja, de motie op stuk nr. 39 is ontraden. Dat zou zeer onverstandig zijn om te doen, los van het feit dat er een andere uitkomst uit het afweegkader is gekomen.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

Minister **Karremans**:
Dan de motie op stuk nr. 40 van de Partij voor de Dieren, over de dierenambulance. Die motie is natuurlijk supersympathiek. Er wordt gevraagd om een vluchtstrookvrijstelling. Daar moeten we echt ontzettend voorzichtig mee zijn. We zijn ontzettend spaarzaam met het verlenen van vrijstellingen, omdat het mogelijk zeer grote verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt. Desalniettemin krijgt de motie oordeel Kamer, omdat het als voorbeeld is genoemd en omdat me is gevraagd om in gesprek te gaan met de wildopvang en de dierenambulance. Dat wil ik graag doen. Met die uitleg kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Ik zag het lid Kostić knikken, dus daarmee krijgt de motie op stuk nr. 40 oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 42, van de heer Grinwis, kan ik onder voorwaarden oordeel Kamer geven. Ik kan de motie oordeel Kamer geven mits ik 'm zo mag interpreteren dat ik de bereikbaarheid van Ameland nu en op langere termijn waarborg, zonder nu toezeggingen te doen over de exacte vervoerscapaciteit.

De **voorzitter**:
Ik zie hem knikken. Daarmee krijgt de motie op stuk nr. 42 oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
Dan de motie op stuk nr. 44 van de heer Grinwis. Die kan ik ook oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
Als ik het dictum zo mag uitleggen dat het gaat om het benutten van lessen van onder meer ProRail, dan is het goed.

De **voorzitter**:
Ik zie hem knikken. De motie op stuk nr. 44 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 53 van mevrouw Van der Plas gaat over het per project inzichtelijk maken van de besparingen. We hebben daar in het debat natuurlijk iets over gewisseld. Wat niet mogelijk is, is dat al bij de Voorjaarsnota te doen. Dat heeft ook te maken met kasritme en een aantal andere factoren. Dat kunnen we niet doen

en daarom moet ik 'm ontraden. We gaan wel richting de Voorjaarsnota kijken hoeveel we al kunnen realiseren van die besparingen en hoe concreet we die kunnen maken. Daar zullen we de Kamer sowieso periodiek over informeren. Maar zoals de motie er nu ligt, kan ik 'm op deze manier niet uitvoeren. Ik verwijs even naar het debat over wat we er wel mee gaan doen.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 53 is ontraden.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Met die interpretatie wil ik de motie wel zo indienen, maar dan accepteer ik de interpretatie die de minister geeft. Dan kan de motie wat mij betreft toch ook oordeel Kamer krijgen.

Minister **Karremans**:
Dan is die motie wel heel erg anders. Het is niet even een of twee woordjes die je verandert. Maar als wij daar understanding over hebben, dan vind ik het prima.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Ja.

Minister **Karremans**:
De motie moet worden gewijzigd.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van der Plas, gaat u 'm wijzigen?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik kijk even naar een gewijzigde motie. Ik houd 'm dan nu even aan en dien 'm gewijzigd opnieuw in, met de interpretatie van de minister.

De **voorzitter**:
Dan zeg ik voor de Handelingen dat de motie op stuk nr. 53 in de huidige formulering wordt ontraden. De minister heeft een interpretatie gegeven. Wanneer mevrouw Van der Plas de motie zodanig aanpast, krijgt de motie op stuk nr. 53 oordeel Kamer.

Op verzoek van mevrouw Van der Plas stel ik voor haar motie (37020-XII, nr. 53) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:
De minister vervolgt.

Minister **Karremans**:
De motie van mevrouw Van der Plas over de oplossing voor de Houtribbruggen kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Dat is de motie op stuk nr. 54.

Minister **Karremans**:
Dan de motie op stuk nr. 55. Excuus, ik moet de nummers erbij zeggen. Deze motie van mevrouw Van der Plas gaat over de N33 en de A27. De Voorjaarsnota komt daarvoor te vroeg, omdat pas aan het einde van de verkenningsfase, over ongeveer twee jaar, duidelijk zal zijn hoeveel kosten daarmee gemoeid zijn. Dat is dan het moment om met betrokken partijen afspraken te maken over de bekostiging en de financiering. Natuurlijk zullen we ook tijdens dit proces in de komende twee jaar gesprekken voeren met Defensie. Dat is de reden waarom ik de motie wil ontraden. Ik denk dat we hier dan een beetje op hetzelfde uitkomen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dan gaat het over het tijdstip. Welk tijdstip zou er dan in moeten staan?

Minister **Karremans**:
Als de voorkeursoplossing er is, dus dat is over circa twee jaar. In de tussentijd zullen we in dat proces gesprekken voeren met Defensie.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 55 wordt in de huidige vorm ontraden. U vervolgt.

Minister **Karremans**:
Dan de motie op stuk nr. 56 over de nadeelcompensatie. Die is overbodig, want er is namelijk al een regeling.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 56 is overbodig.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 57 van mevrouw Wiersma krijgt oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 57: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
Ook de motie op stuk nr. 58 krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 60 van mevrouw Keijzer wordt onder verwijzing naar het debat ontraden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de staatssecretaris voor haar appreciaties. O, mevrouw Keijzer wil nog iets zeggen, ik neem aan over haar motie op stuk nr. 60. Daar krijgt zij de gelegenheid voor. Gaat uw gang.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik kan mij voorstellen dat mijn motie ontraden is omdat ik voorstel om "0,8% van het bbp te besteden aan". Maar het is toch niet zo dat de regering geen financiële onderbouwing wil delen, dus dat niet duidelijk aangegeven kan worden waar al dat geld in al die begrotingen zit?

Minister **Karremans**:
Volgens mij is dat gewoon gedaan. Er is duidelijk gemaakt hoe die 1,5% is opgebouwd.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Nee, dat is dus niet zo. Meerdere van mijn collega's van mij hebben daar vragen over gesteld. Wat heb ik geprobeerd? Ik heb geprobeerd een amendement te maken om het geld uit die begrotingen te halen en in het Mobiliteitsfonds te stoppen. Dat kon niet, want het was niet duidelijk waar het geld precies zat. Mijn vraag is: als ik de zinsnede uit mijn motie haal om die 0,8% van het bbp te besteden aan het hoofdwegennet en de spoorwegen, en alleen vraag om een financiële onderbouwing, dus om inzicht te geven in de uitsplitsing van al die taken, is dat dan wel iets waar de regering mee kan leven?

Minister **Karremans**:
Dan moet ik even nagaan wat er wel en niet gedeeld is. Daar zit natuurlijk ook een vertrouwelijke component aan vast. Daar zal ik op terugkomen.

De **voorzitter**:
U weet elkaar in de aanloop naar de stemmingen ongetwijfeld te vinden. Met de huidige formulering wordt de motie op stuk nr. 60 ontraden.

Het resterende deel van de moties wordt geapprecieerd door de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter. Ik heb nog drie vraagjes. Er was een vraag van mevrouw Zwinkels over schoon en emissieloos bouwen. De suggestie is om met de gecombineerde aanvraag aan de slag te gaan en die met de sector te bespreken. Dat gaan we doen.

De tweede vraag was van het lid Kostić en ging over de niet eeuwigdurende vrijstelling op pfas. Dat is ook de inzet van Nederland. Wij gaan daarmee door. Uiteindelijk moet je het er natuurlijk wel met z'n allen over eens worden.

Misschien nog een kleinigheid. Ik heb het even nagevraagd. Wij hadden in ieder geval het signaal nog niet dat juist in het Brusselse dat soort gesprekken plaatsvonden. Maar desalniettemin.

Dan was er nog een vraag over een permanent reisverbod, opgelegd door de NS. Het systeem is als volgt: de NS mag inderdaad iemand weigeren, maar vervolgens, als iemand die zaak aanhangig maakt, word je getoetst aan de regels die het openbaar ministerie daarvoor heeft gesteld. Daar moet de NS dan wel aan voldoen. Ik zou willen voorstellen dat ik dit met JenV opneem. Ik begrijp namelijk wel waarom er gezocht wordt naar mogelijkheden om de overlastgevers echt nog wat harder aan te pakken. Ik zal dat zeker met JenV bespreken, maat dit is dus het systeem waar ook de NS aan moet voldoen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik verwees naar artikel 92 en dat valt onder IenW. Ik heb het inderdaad ook even over de NS gehad, maar het probleem is natuurlijk dat iemand die bij de NS

geweigerd wordt, vervolgens in een Arrivatrein stapt. Vandaar ook dat het echt door de overheid georganiseerd moet worden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik zeg toe dat ik het met JenV zal bespreken en in ieder geval ook bij ons intern.

De **voorzitter**:
De moties!

Staatssecretaris **Bertram**:
Dan ga ik nu inderdaad naar de moties.

Eerst de motie op stuk nr. 21 van de heer De Hoop: oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 21: oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 22 ontraad ik, omdat ik, zoals ik al heb uitgelegd, niet vooruit kan lopen op de inzet van eventuele overgebleven middelen.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 22: ontraden. Heel kort, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik heb het verzoek best zacht verwoord. Er staat namelijk of er bezien kan worden hoe de resterende middelen eventueel ingezet kunnen worden bij de Voorjaarsnota. Ik ben dus even op zoek naar hoeveel zachter ik 'm nog zou kunnen verwoorden. Het is een zetje in de rug van de staatssecretaris, want ze heeft daarmee de wind van de Kamer in de rug. Verder delen we volgens mij wel de ambitie. Ik ben dus even op zoek naar wat er dan wel nodig is om "oordeel Kamer" te krijgen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik ontraad de motie omdat ik, zoals ik heb uitgelegd, niet zeker ben over wat er overblijft. Bovendien heeft het ministerie van Financiën er ook een say in. Dat is ook precies waarom het lastig is om op een andere duiding dan ontraden te komen. De motie is wel sympathiek, want alles wat we kunnen gebruiken, gaan we natuurlijk gebruiken. Maar op dit moment hebben we die gegevens niet en ik ben verder dus voor een deel ook afhankelijk van het ministerie van Financiën.

De **voorzitter**:
Dan de motie op stuk nr. 23.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 23 over de onderuitputting op de begroting van Defensie moet ik ontraden, omdat de minister van Defensie daarvoor verantwoordelijk is.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 24.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 24 is oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 25.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 25 krijgt oordeel kamer, maar wel met de volgende interpretatie. Als ik de motie zo mag lezen dat er, net als in andere grootschalige woningbouwgebieden, een uitvoeringsconvenant opgesteld gaat worden, kan ik de motie oordeel Kamer geven. Maar dat betekent niet dat we ons op voorhand committeren.

De **voorzitter**:
Ik zie een instemmende knik van de heer Van Leijen. De motie op stuk nr. 25 krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 28.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 28 wordt ontraden, voorzitter. De spoorwegpolitie bestaat al lange tijd niet meer en je komt dan dus echt bij de politie uit.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 29. Meneer Prickaertz?

De heer **Prickaertz** (PVV):
De spoorwegpolitie bestaat nog steeds! Dat is het antwoord dat ik volgens mij via de staatssecretaris heb gekregen van de minister van Justitie en Veiligheid. Ze hebben de spoorwegpolitie alleen een andere functie gegeven. Daardoor zijn ze niet meer actief op het spoor. Ze zijn nu met heel andere dingen bezig, maar de spoorwegpolitie bestaat nog steeds. En wij willen die oude spoorwegpolitie dus weer terug.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het probleem is: er was een aparte spoorwegpolitie, maar die zijn inderdaad toegevoegd aan de politie zelf en dat betekent dat het bevoegd gezag daarvan beoordeelt waar deze mensen worden ingezet.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 29.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 29: waarom geen permanente reisverboden? Die wordt ontraden, zij het met de toevoeging, zoals ik net zei, dat het systeem dat nu niet toelaat, maar ik ga wel met JenV opnemen hoever we kunnen komen.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 32.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 32 wordt ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 35.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 35 is oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 35 heeft oordeel Kamer. Dan komen we bij de motie op stuk nr. 37.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 37 wordt ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 41.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 41 is ontijdig. Het is niet zo dat wij het er niet mee eens zijn, maar ik moet dit samen met VWS doen. Het ligt ook op het terrein van de minister van VWS, dus we moeten dat samen doen. Vandaar het oordeel "ontijdig".

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 44.

Staatssecretaris **Bertram**:
Die krijgt oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 45.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 45 krijgt oordeel Kamer, waarbij ik wel wil zeggen — om daar geen misverstand over te laten bestaan — dat de Koninklijke Marechaussee natuurlijk altijd in opdracht van het ministerie van IenW en/of het ministerie van AenM handelt. Dat betekent dus dat wel duidelijk moet zijn dat het niet de Koninklijke Marechaussee is die zo meteen met deze burden zit. Wij zullen dat als beleidsdepartement moeten organiseren.

De **voorzitter**:
De heer Grinwis steekt zijn duim omhoog. De motie op stuk nr. 48.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 48 wordt ontraden, met verwijzing naar het debat.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 49.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 49 is ontijdig. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de minister van VRO-BZK.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 50.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 50 wordt ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 52.

Staatssecretaris **Bertram**:
De motie op stuk nr. 52 is ontraden, omdat wij natuurlijk toch een andere route volgen.

De **voorzitter**:
Dat waren uw moties.

Staatssecretaris **Bertram**:
Heb jij de motie op stuk nr. 59 gedaan, vraag ik even aan mijn collega, via de voorzitter.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 59. Ja, scherp, meneer Prickaertz! De motie-Keijzer/Goudzwaard.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ja. Ik vind die motie sympathiek, want ik ben natuurlijk niet voor niets met de Lelylijnaanpak begonnen. Tegelijkertijd wordt in die motie gevraagd om binnen de MIRT een niet-MIRT'se systematiek toe te passen. Ik kan het niet korter samenvatten. Die laatste vraag is lastig, maar ik vind de motie wel sympathiek. Ik moet 'm ontraden, maar dat neemt niet weg dat ik er graag in contact over blijf met mevrouw Keijzer. We bellen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De motie op stuk nr. 41, over het gesprek met het medisch collectief. Ik doe ook VWS en daar heb ik het ook voorgelegd aan de minister van VWS, maar die verwees terug naar het kabinetsbeleid over pfas en dus naar deze staatssecretaris, die daar toch echt de chef op is. Mijn vraag is toch … Het verplicht tot niets en is volledig in lijn met hoe ik de staatssecretaris ken. Dus als zij die motie ook zo leest, kan die dan niet toch oordeel Kamer krijgen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Het gaat niet werken als we het naar elkaar gaan doorverwijzen. Ik wil het wel even met de collega van VWS opnemen. Ik kom dan dus even bij het lid Kostić terug.

De **voorzitter**:
Kunt u voor de stemmingen met een schriftelijke appreciatie komen in samenspel met uw ambtsgenoot? Dat is toegezegd.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik hoor wat de staatssecretaris zegt. Ze leest het zo dat er binnen de MIRT-systematiek een niet-MIRT-systematiek komt. Je kan het ook zo begrijpen dat er een andere manier van procedures en processen wordt gevolgd naast de geijkte MIRT-systematiek, waardoor je wat eerder stappen kunt gaan zetten; dat is wat ik hiermee bedoel. Ik wil de motie voor nu dan eigenlijk even aanhouden. Ik wil de komende dagen dan met de staatssecretaris in gesprek om te kijken of we samen iets kunnen

bedenken wat het sympathieke gevoel dat de staatssecretaris heeft wat meer body geeft, namelijk een andere aanpak voor de grote infrastructuurprojecten van nationale betekenis.

De **voorzitter**:
U weet elkaar te vinden, zoals u volgens mij beiden heeft aangegeven.

Op verzoek van mevrouw Keijzer stel ik voor haar motie (37020-XII, nr. 59) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Er zijn nog drie amendementen ingediend door de gewaardeerde afgevaardigde de heer El Abassi. De minister heeft aangegeven daar schriftelijk op terug te komen. Ik dank u allen. Ik dank de bewindspersonen en de leden voor het gevoerde debat. Ik dank ook de mensen die dit debat vanaf de publieke tribune of vanuit huis hebben gevolgd.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik sluit de vergadering van 29 oktober 2026, maar niet voordat ik u zeg dat we aanstaande dinsdag over de ingediende moties zullen stemmen. Ik sluit de vergadering.

Sluiting

Sluiting 23.38 uur.