

Tweede Kamer, Staat van de infrastructuur

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 19 maart 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 december 2025 inzake rapportages "Staat van de Infrastructuur" van Rijkswaterstaat en ProRail over het jaar 2024 (36800-A, nr. 9);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2025 inzake vermoeiingsverschijnselen Haringvlietbrug (29385, nr. 145);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2026 inzake prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds (36800-A, nr. 39).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Stoffer
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van den Berg, Bikkers, Boelsma-Hoekstra, Emiel van Dijk, Van Duijvenvoorde, Grinwis, Heutink, De Hoop, Van Leijen en Stoffer,

en mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.01 uur.

De voorzitter:

Goed, het inmiddels 14.00 uur. We hebben maar drie uur voor dit debat met vele sprekers, dus ik stel voor dat wij gaan beginnen. Ik heet de bewindslieden, de minister en de staatssecretaris, en hun ondersteuning van harte welkom. Ik heet ook alle collega's van harte welkom. Gezien de tijd zal ik niet alle namen noemen. De bordjes staan voor hen. Dank aan de mensen die met dit mooie weer op de tribune zitten. Ik zou zeggen: het is technisch weer. Je had ook buiten kunnen zitten, maar ik denk dat het feit dat u hier bent het belang van dit debat aangeeft.

Heel praktisch: omdat er zo veel sprekers zijn en we kort de tijd hebben, is het mijn

voorstel om in eerste instantie te kijken of we het met drie interrupties per persoon kunnen redden. Mocht er straks meer ruimte zijn, dan kunnen we natuurlijk altijd wat rekkelijker zijn, maar ik zou het graag bij drie willen houden.

Daarnaast is er een oproep uit het kabinet om zo veel mogelijk input te geven. Het is natuurlijk een onderwerp dat echt wel gaat om de vraag: wat voor criteria hanteren we nu om waarvoor te kiezen? Mocht u informatie of input hebben waarover het kabinet wat u betreft afwegingen moet maken, geef die dan mee. Geef het ook mee als u criteria heeft waarvan u zegt: doe het bijvoorbeeld langs zo'n lijstje. Dat is de oproep vanuit het kabinet. Ik leg die hier neer. Ik kijk even rond. Is dat allemaal helder? Meneer Van den Berg heeft een vraag.

De heer **Van den Berg** (JA21):

Als het goed is, is er een verzoek aan de commissie doorgekomen omdat ik zo meteen naar een ander debat moet. Ik had daarom verzocht of ik zo meteen als eerste mag spreken, natuurlijk wel met welbevinden van de rest van de commissie. Ik vervang vandaag mijn collega Goudzwaard.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. Ik zie dat de heer Grinwis er moeite mee heeft.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb hetzelfde probleem. Ik zit ook plenair bij de LVVN-begroting. Na mijn bijdrage verdwijn ik helaas zo snel mogelijk. Als de tweede termijn daar het toelaat, ben ik hier straks weer terug. Maar ja, ik ben hier gaan zitten om zo snel mogelijk te kunnen spreken.

De **voorzitter**:

Is voor u de spreekvolgorde zo goed, meneer Grinwis? O, meneer Van den Berg wil nog iets zeggen.

De heer **Van den Berg** (JA21):

Voorzitter, met uw welbevinden trek ik mijn verzoek in. Ik geef liever de heer Grinwis voorrang voor de begrotingsbehandeling. In mijn geval gaat het om een technische briefing.

De **voorzitter**:

Helder. Ik stel voor dat wij direct verdergaan. De eerste spreker is de heer Heutink van de Groep Markuszower.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter. Dit debat gaat over de staat van de infrastructuur. Ik denk dat iedereen het met ons eens is als we zeggen dat het niet goed gaat. Er is veel te weinig geld voor onderhoud en aanleg. Nieuwe wegen worden niet aangelegd en ondertussen bespreken we ieder jaar opnieuw het MIRT Projectenboek, het boek waar alle projecten van infrastructuur in staan, dat alsmaar dikker lijkt te worden en waar niets af gaat. Tijdens de begrotingsbehandeling gaf ik al aan dat politici decennia geleden het lef en de moed hadden om te investeren in onze infrastructuur. Zij erkenden dat ondanks het feit dat investeren in infrastructuur politiek gezien misschien niet het meest sexy is om te doen, het wel een randvoorwaarde is voor onze economie. Daar plukken we vandaag de dag

nog de vruchten van. Nog wel, zeg ik erbij. De vraag is namelijk hoelang het duurt voordat de boel letterlijk in elkaar stort. We moeten er niet alleen voor zorgen dat het land overeind blijft. We moeten er ook voor zorgen dat het land vooruitgaat. Daarom moet er rigoureus worden ingegrepen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de controle terug te krijgen, de doelen helder te maken en gewoon een keer wat op te leveren met elkaar.

Daarom zeggen wij tegen de minister: zorg ervoor dat iedere euro aan het werk is. Er zijn te veel potjes in de fondsen die gewoon stof zitten te happen, zoals die voor de Lelylijn en de zeventien gepauzeerde projecten. Wat zijn we in hemelsnaam met elkaar aan het doen? We hebben het waarschijnlijk over miljarden. We hebben zo veel geld te kort en we laten het geld gewoon in de bureaula liggen, terwijl we het ook kunnen gebruiken ten gunste van de Nederlandse economie. Ik wil graag een overzicht van de minister. Ik wil weten hoeveel geld er nou daadwerkelijk stof ligt te happen bij het ministerie van Infrastructuur of bij het ministerie van Financiën als het gaat om geld met een relatie tot infrastructuur.

Het volgende verzoek is een bijverzoek. Ik zou ook graag een update willen over de uitvoering van de motie van mevrouw Boelsma-Hoekstra, die ik heb mede-ingediend. Die gaat over het beschikbaar stellen van mobiliteitsmiddelen in relatie tot de woningbouw bij Alkmaar, Enschede, Helmond en Apeldoorn. Ook daar zitten ze namelijk te wachten op het antwoord op de vragen hoe het zit met hun geld en of ze eindelijk wat kunnen doen. En dat is niet geheel onbelangrijk als je het hebt over prioriteren. Nederland kent namelijk een fors aantal knelpunten. Ik ga er maar een paar noemen en dat neemt dus niet weg dat de rest ook belangrijk is. Maar die ik ga noemen, zijn wel hele belangrijke: de A1 rond Hoevelaken en de oprit bij de A30 en het knooppunt Empel. Dat zijn twee grote knelpunten, waar de automobilist last van heeft.

Ik kan er nog veel meer opnoemen, maar ik wil dat de minister elk jaar één knelpunt gaat oplossen. Ieder jaar opnieuw! Dat verdient de automobilist. Dat verdient de vrachtwagenchauffeur. En niet te vergeten: dat verdient de Nederlandse economie. We kunnen het ons niet langer permitteren om maar niets te doen. Natuurlijk moeten we onderhoud plegen. Ik denk dat er niemand is die dat niet met ons eens is. Maar ik mis wel grip. Ik mis overzicht. Hoeveel geld gaat nu concreet waarheen, welk onderhoudsproject verdient de meeste prioriteit en hoeveel kost dat? Heeft de minister wel het gevoel voldoende in controle te zijn? Ik hoop dat de minister ons daarin op de een of andere manier meer inzicht kan verschaffen.

Voorzitter. Bij rigoureuze prioriteiten horen ook rigoureuze keuzes. Ik stel de minister daarom voor te stoppen met het toevoegen van nieuwe MIRT-projecten. Zolang ik hier rondloop, zie ik het MIRT Projectenboek. Ik heb het eerder al eens een sprookjesboek genoemd. Het is een boek dat elk jaar dikker wordt en waar helemaal niets vanaf lijkt te gaan. En ondertussen hebben de minister en de staatssecretaris keer op keer bestuurlijke overleggen met regio's en die regio's willen van alles. De wensenlijsten zijn dan ook enorm. Dat is terecht, maar het leidt tot helemaal niets. Het leidt uiteindelijk alleen maar tot weer een grote teleurstelling, want als er geen geld is en er nog heel veel andere projecten uitgevoerd moeten worden, dan moeten die gewoon eerst worden opgepakt. Ik wil dat we nu daadwerkelijk dat MIRT Projectenboek eens een keer kleiner gaan maken in plaats van dat we jaar op jaar een pak papier vol met loze beloftes in dit huis behandelen. Ik hoor graag van de minister hoe hij hiernaar kijkt en of hij bereid is

om deze stap te zetten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat er geen behoefte aan interrupties is en dan is de heer Bikkers aan de beurt voor zijn vier minuten. Gaat uw gang.

De heer Bikkers (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dit is mijn eerste commissievergadering van IenW. En ik kan wel zeggen dat ik met mijn neus in de boter val, want de boodschap in de rapportage is helder: onze infrastructuur staat onder druk. Decennialang is er intensief gebruikgemaakt van onze wegen, spoorlijnen en vaarwegen, terwijl onderhoud en vervanging zijn uitgesteld. Veel van onze infrastructuur stamt uit de jaren vijftig en zestig en nadert nu het einde van zijn levensduur.

Voorzitter. De cijfers zijn zorgwekkend. Het uitgesteld onderhoud is gestegen van 1,2 miljard euro in 2020 naar ruim 2,1 miljard euro in 2024. Meer dan de helft van de bruggen op het hoofdwegennet heeft nog minder dan een derde van zijn levensduur over.

Voorzitter. Hoewel de netwerken op dit moment nog gemiddeld tot goed functioneren, gebeurt dat steeds vaker dankzij tijdelijke maatregelen en extra beheer. Dat is geen structurele oplossing en dat betekent dat we nu moeten ingrijpen om grotere problemen in de toekomst te voorkomen.

Voor de VVD is het duidelijk: onze infrastructuur is de ruggengraat van de Nederlandse economie. Zonder goed functionerende wegen, spoorlijnen en vaarwegen komt onze bereikbaarheid onder druk te staan en raakt onze economische groei in het gedrang. Juist omdat de middelen beperkt zijn, is het essentieel dat we nu scherp gaan prioriteren. Daarom kijkt de VVD met interesse uit naar de nieuwe infrastructurele prioritering, waar het ministerie aan werkt.

Wij vinden het belangrijk dat daarbij het economische belang, de bijdrage aan de woningbouw, militaire mobiliteit en niet in de laatste plaats onze veiligheid bovenaan staan. Ik vraag de minister en de staatssecretaris dan ook om hieraan speciale aandacht te besteden bij die prioritering. Ook vraag ik wanneer de Kamer de concrete uitwerking hiervan kan verwachten. Hoe wordt verder geborgd dat we niet langer structureel over de technische levensduur van onze infrastructuur heen gaan?

Voorzitter. We zien dat een groeiend aantal bruggen en viaducten in ons wegennet het einde van de levensduur nadert. Dit brengt risico's met zich mee voor veiligheid en doorstroming. De VVD vindt dat binnen de vervangings- en renovatieopgave scherp moet worden geprioriteerd en dat de werkzaamheden zo efficiënt mogelijk moeten worden uitgevoerd. Kan de minister aangeven hoe middelen slimmer kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld door eerder en intensiever samen te werken met marktpartijen en werk met werk te maken? En ziet de minister, gezien de beperkte middelen, mogelijkheden om projecten gefaseerd uit te voeren?

Voorzitter. Ook op het spoor zien we zorgwekkende ontwikkelingen. Hoewel de staat

van het spoor nog als ruim voldoende wordt beoordeeld, is er al jaren een neergaande trend zichtbaar. Met name de energievoorziening en de overwegen vragen om extra aandacht. Tegelijkertijd zijn er knelpunten in de uitvoering, zoals een tekort aan technisch personeel en beperkte flexibiliteit in de aanbestedingen. De VVD vindt dat de overheid en de markt eerder moeten samenwerken om de capaciteit beter te benutten en innovatie te stimuleren. Vraag aan de minister is hoe deze knelpunten concreet worden opgepakt en of ook gekeken kan worden naar aanvullende financieringsvormen, zoals private investeringen, om noodzakelijke projecten tijdig te realiseren.

Voorzitter. Ook vaarwegen en het watersysteem vragen nadrukkelijk om aandacht. Een aanzienlijk deel van de kunstwerken nadert het einde van de levensduur en de achterstanden nemen toe. Dit kan gevolgen hebben voor de betrouwbaarheid van het netwerk en daarmee ook voor onze veiligheid, economie en binnenvaart. Het in stand houden van sluizen en bruggen die voor de economie wezenlijk zijn met zo min mogelijk hinder voor de omgeving vergt daarom hoge prioriteit. Specifiek vraagt de VVD aandacht voor vitale objecten, zoals het gemaal in IJmuiden en de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Hoe worden deze projecten meegenomen in de prioritering en hoe wordt voorkomen dat hier vertraging ontstaat, met alle risico's van dien?

Ja, voorzitter. Ik zag in mijn linker ooghoek een hand omhooggaan.

De **voorzitter**:

Volgens mij bent u bijna klaar. U heeft nog vijftien seconden. De heer Heutink had eerst aangegeven dat hij een interruptie wilde en daarna is de heer Grinwis.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik zal afsluiten, voorzitter. Wat ons betreft moeten de procedures sneller en voorspelbaarder, minder complex waar het kan en duidelijk waar het moet. Ik vraag de minister dan ook om te kijken naar regelgeving, naar waar we dingen eenvoudiger kunnen maken, waar we dingen kunnen schrappen en waar we belemmeringen in aanbestedingen weg kunnen nemen, zodat we projecten zo snel mogelijk tot realisatie kunnen brengen.

Voorzitter. Voor de VVD — dan rond ik echt af — staat één ding centraal: een betrouwbare infrastructuur die onze economie draaiende houdt, waardoor we woningen kunnen bouwen en onze weerbaarheid kunnen vergroten. Kortom, infrastructuur die Nederland bereikbaar houdt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan heeft de heer Heutink een interruptie.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

We zien dat de VVD eigenlijk structureel al jarenlang niets extra's wil investeren in infrastructuur. Ondertussen hebben we nu opnieuw een minister van VVD-huize die door de fractie en de onderhandelende partijen toch een beetje te strak in het pak is genaaid, om toch even de heer Stoffer te citeren. Want dat is wel wat er nu opnieuw gaande is. Tegelijkertijd zien we ook dat er in 2026 6,7 miljard euro begroot is voor ontwikkelingshulp. Daar doet de VVD met de coalitie nog eens 257 miljoen per jaar bovenop. Nu is dan het verhaal dat het allemaal toch heel erg tegenvalt financieel, dat er van alles moet gebeuren. Dat deel ik, maar dan moet de VVD toch andere keuzes

maken om ook die ministers te kunnen helpen? Het is een bijna onmogelijke opgave om nog iets te kunnen maken van de infrastructuur in Nederland.

De **voorzitter**:
Meneer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):

Het coalitieakkoord laat ook zien dat we wel extra investeren in infrastructuur. Ik begrijp de opmerking heel goed, want het zal niet genoeg zijn als we alles willen. Dat is ook waar we volgens mij de politiek voor in zijn gegaan, om keuzes te maken. Die keuzes gaan we met elkaar maken langs de lijn van een goed afwegingskader, zodat we de juiste projecten op het juiste moment doen. Dat is volgens mij een hele goeie. Je kunt nu overal extra geld bijgooien, maar laten we zuinig omgaan met ons belastinggeld en de goede keuzes maken.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

De keuze die de VVD dus maakt, is 257 miljoen extra aan ontwikkelingshulp bovenop de 6,7 miljard die er al begroot is. Er gaat 8 miljard per jaar structureel naar SDE++-subsidies. Zijn dat nou de keuzes van de VVD waarmee deze minister nu op pad wordt gestuurd? Er wordt gezegd: u heeft geen geld, u zoekt het maar uit met uw infrastructuur, maar ik ga lekker investeren in klimaatdoelen, ik ga lekker het geld uitgeven aan Afrika en ondertussen laat ik deze minister het maar uitzoeken. Dat is toch geen manier van werken, ook met uw eigen minister?

De heer **Bikkers** (VVD):

Het mooie is dat ik deze minister al enige tijd ken en weet dat hij creatief genoeg is om van 1 euro 2 euro's te maken. Ik ga ervan uit dat we als we met elkaar een goed afwegingskader hebben de juiste dingen kunnen doen, zodat Nederland vooruitkomt.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, uw laatste interruptie.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Je kunt nog zo creatief zijn — dat is allemaal hartstikke leuk — maar ook de minister kan niet toveren. Op het moment dat dat geld is uitgeven in Afrika, kan je het niet meer terughalen. Dat werkt dus niet. Dus als je het dan hebt over prioriteren, vraag ik aan de VVD om de prioriteit te leggen bij Nederland, bij de belangen van Nederland. Daarmee heb ik het dus over onze wegen, onze vaarwegen, onze spoorwegen, om daarin te gaan investeren in plaats van het geld over de balk richting Afrika en andere landen in het buitenland te sturen.

De heer **Bikkers** (VVD):

Kijk, we kunnen het over ontwikkelingshulp hebben en dit debat daarvoor gebruiken. Er is op dit moment ook een commissiedebat Ontwikkelingshulp bezig. Daar heb ik de fractie van de heer Heutink niet zien zitten. Volgens mij heeft dat debat dáár plaats en hebben we het hier over de infrastructuur.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ben het helemaal eens met de heer Heutink dat er natuurlijk maar een fooi is uitgetrokken in het coalitieakkoord, maar daar gaat mijn interruptie niet over. Mijn

interruptie gaat erover dat de heer Bikkers het project Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden noemt. De vraag aan de minister was nog een beetje vlak, maar ik neem aan dat hij bedoelt dat we dat project prioritair moeten aanpakken en dat het bovenaan de prioriteitenlijst staat van de VVD.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik vind dat een terechte vraag en tegelijkertijd een vraag die ik niet met een ja of een nee wil beantwoorden, omdat ik vind dat we met elkaar een integrale afweging moeten maken langs een afwegingskader dat we neerleggen. Dat betekent dat veiligheid daarin een belangrijk onderdeel moet zijn en daarbij heb ik heel expliciet gezegd: niet in de laatste plaats. Ik kan mij heel goed voorstellen dat op het moment dat wij veiligheid, waterveiligheid, als een belangrijk onderdeel benoemen, die vanzelf boven komt drijven. Maar als er projecten zijn die nog urgenter zijn in het kader van veiligheid, dan zal daar een andere afweging gemaakt worden. Dus even stap voor stap: laten we starten met de afwegingskaders, zodat we de juiste keuzes maken voor de toekomst.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

"Afwegingskaders" en zo; voor je het weet, zijn we weer een jaar verder. Waarom zou de minister dan wel die keuze kunnen maken en de heer Bikkers niet? Hij komt uit dezelfde renstal, die van de VVD, dus dat zou toch moeten lukken, zou ik zeggen. En de heer Bikkers weet ook dat de verschillende netwerken concurreren. Als er weinig geld is, zullen de verschillende netwerken, die van de hoofdvaarwegen, het hoofdwatersysteem en de wegen en ook nog het spoor, met elkaar gaan knokken om geld. En elk netwerk vindt z'n eigen project het belangrijkste. Niemand ziet dat het spui- en gemaalcomplex in IJmuiden faalt.

We weten nu toevallig dat dat een keer gefaald is, en voor je het weet vinden we een brug ergens nog belangrijker dan zo'n cruciaal groot project dat misschien wel meer dan 2 miljard euro kost. En tja, dan neemt dat zo'n groot deel van het budget in, dus schuiven we het nog maar even voor ons uit. Hoe kan de heer Bikkers die zorg wegnemen bij mij, maar ook bij Rijkswaterstaat en de mensen die daar op dat prachtige complex werken en in al die regio's en waterschappen daarachter — de provincies Utrecht en Noord-Holland, het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en andere waterschappen — die allemaal enorm afhankelijk zijn van dat gemaal? Zij werken zich het snot voor de ogen en Rijkswaterstaat krijgt nu de kans om het te vervangen.

De heer **Bikkers** (VVD):

In de interruptie geeft de heer Grinwis eigenlijk het antwoord dat ik ook zou willen geven. Als we er nu één project uit trekken en zeggen "dat heeft prioriteit; dat gaan we doen", dan vergeten we dat er legio projecten zijn die uiteindelijk ook belangrijk zijn en misschien wel op dat moment, als je een goed afwegingskader hebt waarlangs je die projecten kan leggen, belangrijker zijn. Dat maakt dat ik dus heel expliciet zeg: laten we nu niet een of twee projecten naar boven trekken en hier als commissie met elkaar zeggen dat die onze prioriteit hebben. Laten we de minister zijn werk doen, zorgen voor een goed afwegingskader, daar met elkaar het gesprek over voeren zodat we ook de juiste projecten kiezen om te prioriteren.

De **voorzitter**:

De heer Grinwis bewaart zijn laatste interruptie, zie ik. We gaan over naar de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Allereerst heb ik mij wel verwonderd over het interruptiedebat tussen de heer Heutink en de heer Bikkers. Je zou bijna vergeten dat de partij van de heer Heutink, of de partij waar hij vandaan is gegaan, de afgelopen jaren het ministerie van Infrastructuur beheerde, en dat die dat misschien wel slechter heeft achtergelaten dan de staat van onze infrastructuur — maar dat daargelaten.

Ik zou een vraag aan de heer Bikkers willen stellen over de prioritering van de VVD überhaupt met betrekking tot infrastructuur. Want als ik zie dat u de minister van Financiën levert, en vaak ook de minister van IenW, hoe kan het dan dat er maar twee keer eenmalig een miljard is uitgetrokken voor onderhoud en beheer?

De heer **Bikkers** (VVD):

Dat komt voort uit het feit dat we met elkaar keuzes moeten maken en dat we de keuze hebben gemaakt in het coalitieakkoord om het geld op de goede manier weg te zetten. En er is wat bij gekomen bij infrastructuur, maar we maken ook keuzes waar het gaat om onze nationale veiligheid. Kijk, we kunnen wel zeggen "laten we meer geld aan infrastructuur besteden", maar dat zal dan ten koste gaan van iets anders. Ik kan me niet voorstellen dat GroenLinks-Partij van de Arbeid zegt: nou, doe dan maar nog wat extra weg bij de zorg of van de sociale zekerheid. Dit is waar we de politiek voor in zijn gegaan: keuzes maken. En deze keuze heeft de VVD gemaakt.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Nee, klopt, dat zie ik ook. Het is alleen bijna bewonderenswaardig dat de VVD vroeger erom bekendstond heel veel geld uit te trekken voor infrastructuur en dat wij als GroenLinks-Partij van de Arbeid inderdaad nu 3,6 miljard hebben en de VVD maar 1 miljard. Dat zegt wel wat over de prioriteiten die je hebt. Maar we hadden eerder minister Harbers als minister van Infrastructuur. Die zei eigenlijk: de aanleg van nieuwe wegen wordt ingewikkeld de komende jaren. Is de VVD nu ook bereid om te zeggen dat we nog meer moeten focussen op onderhoud? Dat we de komende periode de nieuwe aanlegprojecten toch ook echt blijvend moeten pauzeren en überhaupt het geld dat we daardoor vrijmaken misschien toch moeten besteden aan meer onderhoud en beheer in de komende periode?

De heer **Bikkers** (VVD):

Dat is precies waarom we dat in het coalitieakkoord hebben opgenomen als een van de eerste bullets over mobiliteit, namelijk dat we aandacht moeten hebben voor het onderhoud en het beheer en de instandhouding van onze huidige infrastructuur, dat we terughoudend moeten zijn met nieuwe projecten starten en dat we ons tegelijkertijd moeten realiseren dat we, als we vooruit willen met onze economie en woningbouw en als we die militaire mobiliteit op orde moeten hebben, daar ook middelen aan zullen moeten besteden. Maar ik denk dat we elkaar zeker gaan vinden als we het hebben over waar nu de belangrijkste prioriteit ligt om Nederland in beweging te houden; dat is zeker de instandhouding van de huidige infra.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. Verder geen interrupties. Dan gaan we over naar de termijn van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. De brief van afgelopen maandag leek op een aflevering van De Speld: "Is Hengelo nodig?"; "En is Goes nodig?". Is infrastructuur nodig? Is de Haringvlietbrug nodig? Is het Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden nodig? Is onderhoud en vervanging nodig? Alsof dat te onderhandelen punten zijn ... Ja, dat is nodig. Deze brief las eigenlijk als één grote knieval bij het gegeven van "tja, we hebben nou eenmaal te weinig geld; politiek is kiezen in schaarste". En: "Beste Kamer, willen jullie me alsjeblieft helpen bij het kiezen in schaarste, want het is zo moeilijk".

Voordat ik meega in die schaarstebeweging van de minister en de staatssecretaris, wil ik eerst dit pleidooi houden: alsjeblieft, ga hiervoor knokken! Ik ken de minister als een ambitieuze minister. Gebruik die ambitie om het ministerie van IenW hoger in de pikorde te krijgen van politiek Den Haag, want het is ongelooflijk hoe we IenW nu al jaren afschepen met een fooi, terwijl dat geweldige netwerken en infrastructuur moet onderhouden: het hoofdwatersysteem; onze hoofdvaarwegen; onze wegen; het spoor. Collectief laten we IenW dat doen met een fooi. En de trotse, terecht trotse, medewerkers van Rijkswaterstaat ...

Ik was gisteren nog, met prachtig technisch weer, op bezoek bij het Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden. En ik dank de bewindspersonen dat ze de ruimte geven aan Rijkswaterstaat om dit te doen, want het is ook wel gevoelig en ik ga daar vandaag over beginnen, dus dat vind ik mooi. Maar deze mensen zijn trots en het doet hun pijn om te zien hoe hun infrastructuur eigenlijk niet kan doen waar het voor besteld is, waar het ooit voor is aangelegd en waarvoor het nu zou moeten worden vervangen. Graag wil ik dát gevecht zien, voordat we meegaan in een soort prioriteringsdiscussie en je eigenlijk al bij voorbaat het hoofd in de schoot legt.

Ik mis ook creativiteit daarvoor in de brief. Waar zijn de oplossingen om zelf extra geld te creëren, zonder misschien Eelco Heinen, de minister van Financiën, gelijk pijn te doen? Wat vindt de minister van het idee — en ik weet dat we daarmee niet gelijk populair doen — om de vrachtwagenheffing uit te breiden naar alle wegen? Nu geldt die alleen voor de hoofdwegen. Als we die op alle wegen laten gelden, dan voorkomen we sluipverkeer, hebben we 300 miljoen structureel extra opbrengsten — als ik het goed heb; graag een check op dit bedrag — en kunnen we dat gewoon besteden aan het onderhoud van onze wegen. Dat is ook in het belang van het vrachtverkeer. Dat soort oplossingen mis ik. Nou, dat even als aftrap voor dat je bij voorbaat het hoofd in de schoot legt voor schaarste.

Tuurlijk, ik wil best ook wel nadenken over prioritering. Ik had het al over het levensbelangrijke Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden, wat mij betreft misschien wel het meest prioritaire project dat moet worden aangepakt en waarbij we nu niet alleen maar een beetje door kunnen gaan met levensduurverlengend onderhoud. Is er overigens voldoende personeel en geld voor dat levensduurverlengende onderhoud bij dat spui- en gemaalcomplex? Maar dat even terzijde. Daarmee zouden we de komende tien jaar moeten kunnen overbruggen, zodat we in die tien jaar een nieuw spui- en gemaalcomplex kunnen bouwen. Daarvan loopt nu de planuitwerkingsfase. Deze zomer hebben we een voorkeursalternatief. Mijn vraag is: gaat de minister de komende zomer een besluit nemen over dit voorkeursalternatief? Gaat hij dan ook geld op tafel leggen?

En betekent dat dus dat het extra geld in het coalitieakkoord, dat nu helemaal lijkt neer

te vallen bij het Mobiliteitsfonds, ook breed beschikbaar is voor zowel natte als droge projecten, dus zowel voor projecten die onder het Mobiliteitsfonds als onder het Deltafonds vallen? Ik meen de brief zo te mogen lezen. Kan de minister dat bevestigen? Het zou namelijk wel erg zijn als het alleen maar voor Mobiliteitsfondsprojecten is, terwijl het spui- en gemaalcomplex in IJmuiden en het spuicomplex in de Afsluitdijk ernstig aan vervanging toe zijn. We hebben niet voor niks bij de Afsluitdijk pas weer een behoorlijke calamiteit gezien, met een behoorlijke zoutintrusie in het IJsselmeer.

Voorzitter, ik ga heel snel door mijn tijd heen. Alsjeblieft, zet wat het zwaarst weegt ook bovenaan. Kijk niet alleen naar wat toevallig in het oog springt van velen, terwijl een hoofdwatersysteem misschien iets minder zichtbaar is. Daar wil ik dus een dikke streep onder zetten. Ik zou nog veel meer willen vragen, maar ik zie dat ik al freewheelend door mijn spreektijd ben gevlogen.

De voorzitter:

Dank dat u dat zelf opmerkt. Anders had ik u naar een einde toe bewogen. Dank voor uw bijdrage. Ik kijk even rond om te zien of er nog vragen zijn.

De heer Van Leijen (D66):

Ik ken de heer Grinwis als een van de slimste rekenmeesters van deze Kamer. Ik moet eerlijk bekennen dat ik op het gebied van infra het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie niet helemaal heb gelezen, maar ik vraag me wel het volgende af. Als u zo'n betoog houdt over "leg je er niet zomaar bij neer, ga ervoor", wat had de ChristenUnie dan zelf in het regeerakkoord gezet? Was dat dan wel afdoende geweest? Daar ben ik nieuwsgierig naar.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Wij hadden een veelvoud van het geld dat in het coalitieakkoord staat in onze doorrekening zitten. Volgens mij liep dat aan tegen 2,2 miljard per jaar. Dat was verdeeld in een groot incidenteel budget voor aanleg en een budget voor onderhoud. Nee, ik denk niet dat het volledig en genoeg was geweest, maar het was niet zo'n footje als waar de coalitie IenW mee heeft achtergelaten. Echt alle aandacht is uitgegaan naar Defensie. Veel aandacht is ook uitgegaan naar het oplossen van stikstof; daar is ook geld voor beschikbaar gesteld.

IenW lag aan de laatste mem. Dat heeft ermee te maken dat we voorheen Verkeer en Waterstaat en nu Infrastructuur en Waterstaat jaar in jaar uit — en dat is de laatste jaren verergerd bij het vorige kabinet en dit kabinet — niet de prioriteit geven die het verdient. Ik weet hoe moeilijk het is om er extra geld voor te creëren nadat het coalitieakkoord is gesloten, maar ik denk dat we, naast een prioriteringsdiscussie houden, echt de barricade op moeten, coalitie en oppositie, om meer geld voor infra te organiseren. Dit is echt heel belangrijk om in stand te houden, ook voor ons nageslacht.

Nu ziet het er ogenschijnlijk allemaal nog spic en span uit in Nederland. Vergeleken met Duitsland en België ziet het er niet uit als een brug in Genua die gaat instorten. Gelukkig niet! Maar we zijn nu wel ongelofelijk aan het interen op infrastructuur die we ook goed willen overdragen aan ons nageslacht, wetend welke enorme opgave er ligt vanuit de jaren vijftig, zestig en zeventig, van enorm grote kunstwerken die aan vervanging toe zijn. Met name in het hoofdwatersysteem — daarom zet ik daar een streep onder — zijn ze per definitie groot en duur. Dat leidt er dan vaak toe dat het maar naar voren

geschoven wordt, want het is leuker om kleine dingetjes eerst te doen.

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

Dank voor het antwoord van de heer Grinwis. Ik hoor daar ook wel in terug: dat was ook nog niet genoeg geweest. Volgens mij ontkomen we dus niet helemaal aan de prioriteringskaders. Volgens mij vinden we elkaar daarin. Ik zal straks in mijn eigen bijdrage iets zeggen over alternatieve financiering. Ik denk dat het ook goed is om creatief te gaan kijken. Volgens mij heeft u een goed en creatief financieel brein. U noemde de motorrijtuigenbelasting. Welke andere ideeën heeft u daarvoor?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nou, ik noemde de vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing hebben we in Nederland nu alleen ingevoerd voor hoofdwegen, en niet voor alle wegen. Als we het op alle wegen toepassen, heb ik altijd begrepen dat dat gepaard zou gaan met 300 miljoen aan meeropbrengsten. Ik begrijp dat het een lastenverzwaring is voor de vrachtwagensector. Je moet er ook over nadenken of die 300 miljoen helemaal naar het beheer en onderhoud van wegen moet, of dat het deels misschien weer terug moet naar de sector. Daar kun je het allemaal over hebben. Ik ben bereid om ook over ingewikkelde oplossingen na te denken, maar we moeten wel beseffen dat de financiering en bekostiging van onze infrastructuur primair een publieke taak is. Over aanleg en tol en zo kun je allemaal nadenken, maar om voor het beheer en onderhoud van het bestaande, soms met achterstallig levensduurverlengend onderhoud of door vervanging, aan de markt, naar de burger of bedrijven te kijken voor een bijdrage vind ik best wel ingewikkeld.

Die vrachtwagenheffing in ieder geval een oplossing, die ik nu in de arena gooi, zo van: denk daar eens serieus over na. Het is in ieder geval 300 miljoen structureel extra. Bovendien weten we dat vrachtwagens, met hun aslast, best wel wat vergen van onze infra en dat een extra bijdrage voor het beheer en onderhoud te verdedigen is.

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

Meneer Grinwis, u heeft eerst met de benzineaccijns gewerkt en nu wilt u ook nog de vrachtwagens zwaardere lasten opleggen. Mijn vraag is: hoelang en hoever wilt u de ondernemers en de mensen die ervoor zorgen dat het Rijk überhaupt inkomsten heeft, afknijpen? Hoever wilt u daarin gaan?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat vind ik een beetje een flauwe vraag. Ik zie hoe groot de noodzaak is om veel meer te investeren in het beheer en het onderhoud, en ook in de vervanging van niet alleen economisch, maar ook technisch afgeschreven delen van onze infrastructuur en kunstwerken. Ik zie hoe groot de noodzaak is om dat veel beter op te pakken dan we nu al een paar coalitieakkoorden lang doen. Daar leg ik de vinger bij.

Ik ben bereid om ook het lef te tonen om pijnlijke bronnen van financiering voor bekostiging aan te wijzen. Als ik die opper en die worden gelijk afgeserveerd als "daar komt meneer Grinwis weer met ondernemers pijn doen" ... Dat vind ik een beetje makkelijk. Wat zijn de oplossingen van FVD? Ja, dan gaan ze natuurlijk weer, zoals standaard, de incidentele uitgaven aan klimaat en energie noemen om dit op te lossen. Ik ben best bereid om te kijken naar andere uitgavenposten. Ik ben nooit te beroerd om te snijden in het vlees van de overheid. Maar gegeven het feit dat deze

bewindspersonen binnen het keurslijf van een bestaand coalitieakkoord zitten en hier op voorhand geen blokkade op is gelegd, geef ik mee aan beide bewindspersonen: pak dit serieus op. Want onze infrastructuur nog langer laten versloffen is erger dan de vrachtwagenheffing over het hele land uitbreiden.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik ga een interruptie gebruiken om iets heel positiefs te zeggen — meestal zijn die om iets negatiefs te zeggen. Ik vind het heel mooi dat de heer Grinwis aangeeft dat hij samen — dat woord heb ik opgeschreven — de barricades op wil met deze commissie. Ik denk dat deze commissie vol zit met mensen die een hart hebben voor de infrastructuur. Ik pak die handschoen dus graag op. Dank voor deze inbreng.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het is leuk om zo'n interruptie te krijgen, dus dank daarvoor.

De **voorzitter**:

U bloost er bijna van.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Sorry dat ik het feestje kom verstoren, maar wij zien dat absoluut niet zitten. Wij vinden het juist makkelijk om direct weer naar de burger te kijken op het moment dat er geld moet worden gevonden. Dat is juist de makkelijkste reflex die je kan bedenken. Als je het over echt lastige maatregelen hebt, niet voor ons maar voor de heer Grinwis, kijk dan inderdaad naar de asielopvang, migratie, ontwikkelingshulp, klimaatfondsen en noem het maar op. Dat zijn voor jullie de echt moeilijke beslissingen. Het is natuurlijk heel makkelijk om te zeggen: joh, haal even 300 miljoen bij de transportsector weg. In de hoek hoorde ik iemand "rekeningrijden" en "motorrijtuigenbelasting" zeggen. Doe dat niet. Ga in je eigen vlees snijden. Kijk binnen je eigen begroting wat je kan doen. Hou op met iedere keer die reflex om de burgers op kosten te jagen, want ze trekken het al niet meer.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dit vind ik een interruptie uit het hoofdstuk makkelijke interrupties. Het is altijd makkelijker om alleen maar tegen de minister te zeggen "boe, het is te weinig", zonder zelf een alternatief op tafel te leggen. Ik ben niet van die school. Ik durf af en toe inderdaad alternatieven op tafel te leggen die niet iedereen leuk vindt. Dat is één.

En twee: ik wil best kijken naar de asielopvang. De afgelopen jaren hebben we daar klauwen met geld aan besteed omdat er toch mensen binnenkwamen, ondanks een kabinet met onder andere de PVV erin, en er dure hotels werden afgehuurd. Het kan allemaal veel efficiënter en goedkoper. Daar is inderdaad veel op te besparen. Maar om dan de illusie te hebben dat we daarmee structureel het infrastructuurprobleem van deze bewindspersonen op te lossen ... Dat denk ik niet.

Ik ben dus zeer bereid om met de stofkam door elke begroting te gaan en elke euro die we vrij kunnen spelen aan infra te besteden. Dat is eigenlijk mijn punt. In de hele politieke prioritering, van asiëdiscussies waarbij we elkaar de hersens inslaan tot Defensie en weet ik wat, lenW hangt aan de laatste mem en delft iedere keer het onderspit. lenW verdient een veel betere positie aan tafel, zowel aan de coalitieonderhandelingstafel bij de voorjaarsbesluitvorming et cetera als in deze Kamer.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Het is natuurlijk allemaal leuk en aardig om met de stofkam door de begroting te gaan, maar als je dan geen echte keuzes durft te maken door te zeggen "wij gaan de asielopvang stoppen", "wij gaan de hotelopvang stoppen", "wij gaan asielzoekerscentra sluiten", "wij gaan de belastingen voor burgers juist verlagen in plaats van verhogen" en "we gaan de belastingen voor bedrijven niet verhogen" ... Dát zijn keuzes. Dat is niet met de stofkam kijken waar nog wat geld op de plank ligt, want dat zijn juist de makkelijke zaken die we allemaal kunnen doen, het low-hanging fruit. De heer Grinwis hoorde ik ook nog praten over "het keurslijf", maar dit kabinet heeft helemaal geen meerderheid, dus over welk keurslijf heeft hij het? Als er iets is wat u kunt doen, dan is het dit kabinet in elk geval niet aan een meerderheid te helpen zodat het op de ingeslagen weg door kan gaan, en al helemaal niet om te komen met richtingen die zeggen: kom, we gaan belastingen verhogen om het onderhoud van wegen te betalen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Meneer Van Dijk gelooft in sprookjes. Ik zeg net dat wij juist willen stoppen met het opvangen van asielzoekers in hotels, want dat is inderdaad het domste wat je kunt doen. Dat kost vier keer zo veel als reguliere opvang, dus daar moet je inderdaad heel snel mee stoppen. Dat moet je dan structureel regelen. En als je de kosten echt wilt vermijden, dan nodig ik de heer Van Dijk uit tot effectief migratiebeleid waarmee hij zorgt dat die kosten inderdaad echt omlaag gaan. Tot nu toe is het vooral heel veel geroep en weinig wol. Als het gaat over de stijl waarmee ik geld wil organiseren voor echt beheer, onderhoud en vervanging van onze prachtige infrastructuur in al die netwerken ... Dat is toch samenwerking.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. Ik geloof dat er geen interrupties meer zijn, meneer Grinwis. Dan gaan wij luisteren naar de heer Van Duijvenvoorde.

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

Voorzitter. Bijna een halfjaar neem ik nu deel aan deze commissie en na een maand was al duidelijk dat de staat van onze infrastructuur er niet florissant voor staat. Dat is vreemd, nietwaar? Het is de essentie van een werkend land, van een innovatieve en weerbare economie, en toch lijkt het nu al jaren het kind van de rekening te zijn.

Nederlanders betalen de hoofdprijs om zich in dit land te mogen verplaatsen. Alleen al aan direct aan infrastructuur en mobiliteitgelieerde inkomsten ontvangt het Rijk in 2026 naar verwachting 15,9 miljard euro. Het gaat dan om motorrijtuigenbelasting, benzine- en dieselaccijns, bpm, vliegbelasting en overige heffingen. Daartegenover staat dat via het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds samen afgerond slechts 12,4 miljard euro wordt uitgegeven. Dat betekent dus dat de belastingbetaler ruim 3,5 miljard euro meer afdraagt dan er via de fondsen teruggaat naar infrastructuur en mobiliteit. En als je de btw op onder andere brandstofaccijns, nieuwe auto's en reparaties erbij optelt, loopt dat verschil met nog eens ongeveer 7 miljard euro op. De reiziger, de schippers, de automobilist, de vrachtwagenchauffeurs en de ondernemer betalen dus fors meer dan dat zij in de basis terugzien. Maar er is meer. Woensdag werd duidelijk dat de minister denkt aan een alternatieve bekostiging waarin zou worden gekeken naar de mogelijkheden om baathebbers, zoals bedrijven, grond- en vastgoedeigenaren en gebruikers, meer te betrekken bij de bekostiging van de infrastructuur.

Voorzitter. Als je de vennootschapsbelasting, werkgeverslast en de belasting op arbeid en consumptie die voortkomen uit economische activiteit van bedrijven samenneemt, dan is grofweg 50% tot 60% van de belastinginkomsten daarmee verbonden. Daarbij hoort natuurlijk het vertrouwen dat de Staat met die inkomsten zorgdraagt voor een vitale infrastructuur. De Staat is daarin tekort geschoten en nu vraagt het huidige kabinet om extra mee te betalen aan de groep die al zo veel inkomsten verzorgt voor het Rijk en al zo onder druk staat. Vindt de minister het verdedigbaar dat de groep die via belastingen al substantieel bijdraagt aan de schatkist, straks nog eens extra moet betalen omdat de overheid haar kerntaak op infrastructuur de afgelopen jaren onvoldoende heeft uitgevoerd?

Ondertussen maakt het kabinet wel geld vrij voor klimaat- en transitiebeleid en almaar oplopende asieluitgaven. In 2026 gaat ruim 14,7 miljard euro naar het klimaat, plus nog eens bijna 1,5 miljard euro naar fiscale groene subsidies. Voor asiel en migratie is dat bijna 9 miljard euro. Is de minister het met ons eens dat het fundamentele probleem niet een tekort aan belastinginkomsten is, maar de wijze waarop de middelen binnen de rijksbegroting worden gealloceerd waardoor de infrastructuur wordt ondergefinancierd? Neem, om het even concreet te maken, de Schipholtunnel; dat is een paradepaardje voor me. Die is essentieel voor de verbinding tussen onze hoofdstad, regeringsstad en de havenstad. Tel daar de tientallen miljoenen mensen bij op die via Schiphol reizen en het belang ervan is duidelijk. Vernieuwing is hard nodig. Die staat ook gepland, maar er is nog steeds geen budget voor beschikbaar. Voor de ideologische nevenagenda's is ruimte, maar voor een cruciale slagader van onze economie niet. Waarom is er nog steeds geen budget beschikbaar voor de vernieuwing van de Schipholtunnel? Wanneer komt dat budget er wel? Wat zijn de risico's voor bereikbaarheid en economie als dit project verder wordt uitgesteld? Is de minister bereid dit project te prioriteren boven minder urgente uitgaven?

Voorzitter. Forum voor Democratie zou het liefst zien dat er meer geld naar infrastructuur gaat. We hebben begrepen dat in deze werkelijkheid prioritering nu eenmaal nodig is, maar wat zet je dan op één? Voor ons is dat helder. Dan kies je voor de ruggengraat van de economie, dan kies je voor de wegen en dan kies je voor de auto. Dan kies je voor de vitale verbindingen waar miljoenen Nederlanders, forenzen, ondernemers en vervoerders iedere dag van afhankelijk zijn. Het wegennet is de basis die al het andere mogelijk maakt in dit land. Een goed functionerend wegennet geeft ook lucht aan het openbaar vervoer, dat vooral op piekmomenten steeds meer onder druk staat. Is de minister het met deze prioriteit eens? Zo ja, hoe wil hij dit vormgeven?

Tot slot, voorzitter. Nederlanders betalen al meer dan genoeg voor mobiliteit. Dan mogen zij verwachten dat hun geld eerst gaat naar waarvoor het is bedoeld: wegen, tunnels, bruggen, bereikbaarheid en doorstroming. Forum voor Democratie kiest daarom helder: eerst de basis, eerst de infrastructuur, eerst de weg. Want met een goede bereikbaarheid een sterke economie en met een sterke economie een land dat weerbaar is en functioneert.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):

De heer Van Duijvenvoorde begon met een van zijn paradepaardjes. Het is altijd mooi als partijen zeggen dat ze een paradepaardje hebben. Daar zetten ze dan een stempel op en als ze succesvol zijn, kunnen ze de vlag uithangen. Is Forum voor Democratie het met de VVD eens dat het van belang is dat we eerst een integrale benadering maken van wat er echt nodig is om onze economie draaiende te houden en onze woningbouw los te krijgen, voordat we met paradepaardjes komen en straks vlaggen kunnen uithangen?

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

Dat ben ik met de VVD eens. Ik denk dat mijn verhaal in principe een breder verhaal is over de noodzaak van mobiliteit voor een sterke economie. Maar als Amsterdammer die iedere dag naar Den Haag rijdt door de Schipholtunnel, denk ik dat uitstellen in het geval van de Schipholtunnel — we erkennen al dat die moet worden vernieuwd omdat de staat slecht is — het alleen maar duurder zal maken. Het is vrij verbazingwekkend dat we dit allemaal weten, maar dat er nog helemaal geen dekking voor gevonden is, dat er geen budget voor beschikbaar is. Uw bredere verhaal onderschrijf ik natuurlijk volkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie verder geen interrupties. Dan gaan we naar de heer Emiel van Dijk luisteren.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dit debat heeft de titel Staat van de Infrastructuur, maar eigenlijk draait het niet om infrastructuur maar om het gebrek aan het stellen van prioriteiten. Iedereen die een huis heeft, weet dat dat moet worden onderhouden. Doe je dat niet, dan begint het dak te lekken en gaat het van kwaad tot erger. Met bruggen, sporen en wegen is het precies hetzelfde: als je ze niet onderhoudt of vernieuwt, gaat het van kwaad tot erger.

De problemen die we nu zien, zijn het gevolg van decennialang de verkeerde prioriteiten stellen. Dat is ernstig. Des te meer omdat de Nederlander de afgelopen decennia wel belasting heeft betaald aan de overheid, erop vertrouwend dat zij goed voor onze infrastructuur zou zorgen. Laten wij niet vergeten dat al die Nederlanders vaak al jarenlang, zo niet bijna hun hele leven lang, belasting betalen: 40% van hun salaris, 21% btw over alles wat ze aanschaffen, wegenbelasting, bpm op auto's, plastic taks, suikertaks, de hoogste accijns op brandstof in de EU en waarschijnlijk zelfs ter wereld. Dat we te weinig geld zouden hebben, kan dus niet het excuus zijn. De overheid bulkte van het geld, van óns geld, het geld van de burgers. Maar wat blijkt nu? De overheid heeft roofbouw gepleegd op onze infrastructuur. Te lang heeft ze dingen laten versloffen en nu worden wij met de gevolgen van deze houding geconfronteerd. Het is schandalig en triest.

Wist u dat de totale opbrengst van de wegenbelasting jaarlijks ruim 5 miljard is? Dat is dan zonder de 2 miljard aan provinciale opcenten. Weet u waar dat geld aan uitgegeven wordt? Niet aan wegen, bruggen of het spoor. Waar geven we het dan wel aan uit? Bijvoorbeeld aan tanks voor Oekraïne, aan miljarden voor Afrika, aan ontwikkelingshulp, aan stikstof, klimaat en allerlei andere pseudowetenschappelijke prietpraat die meer kapot maakt dan ons lief is. Als ik dan in de krant lees dat een of andere hoogleraar, die

dus helemaal niks van economie begrepen heeft, oppert dat we de overwaarde van huizen van mensen moeten gaan aanspreken om oude bruggen en wegen te onderhouden, dan denk ik: wat is er in 's hemelsnaam gebeurd met het gezond verstand van mensen?

Dezelfde hoogleraar stelt in het artikel dat de cultuur van het Rijk waarin het allemaal gratis wordt geregeld, niet langer houdbaar is. Het Rijk regelt helemaal niets gratis, het Rijk is volledig afhankelijk van de belastingbetaler. Zonder die belastingbetaler heeft het Rijk geen cent te makken. Dit soort voorstellen van deze zogenaamde hoogleraar zijn niets anders dan expropriatie, onteigening, en het begin van het afschaffen van privébezit. De minister moet deze onzalige suggestie dan ook direct van tafel vegen en niet eens de deur op een kiertje zetten om dit als een optie te zien. Dit moeten we in de Tweede Kamer van Nederland niet eens willen bespreken. We moeten ver weg blijven van dit soort ideeën die flirten met het communisme.

Ik vraag dan ook aan de minister of hij ondubbelzinnig kan toezeggen dat we deze weg niet inslaan. We kunnen niet en we moeten niet aan het privébezit van mensen gaan komen en al helemaal niet aan hun eigen woning. Ook andere opties zoals de privatisering van wegen, tolheffingen, rekeningrijden en allerlei andere vormen van belastingverhogingen zijn voor de PVV uit den boze. We betalen als burgers al meer dan voldoende. Ga maar eens in jullie eigen uitgaves snoeien, en hard. Er zit een grens aan de spankracht van de Nederlandse belastingbetaler en al helemaal aan die van de automobilist, want die is de melkkoe voor al deze problemen. De PVV wil wel investeren in infrastructuur, maar dat betaal je dan niet door de burger en het mkb nog verder uit te knijpen. Geen nieuwe belastingen, hak in op verspilling en stel echte prioriteiten.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Voorzitter. Ik neem u mee naar 15 december 2022. Ik reed met een van mijn jongens door de Prinses Margrietunnel op de A7 bij Sneek. Ik reed daar drie keer per week op weg naar de voetbaltraining, en al enkele weken was de weg een beetje hobbelig. Wat wij die donderdag samen meemaakten, vergeet ik echt nooit meer. Wij werden namelijk letterlijk gelanceerd toen wij de tunnel uitkwamen. Wij wisten beiden niet wat ons overkwam. Bij de voetbalclub hebben we toen de onderkant van de auto even gecheckt en gelukkig viel de schade mee. Om een lang verhaal kort te houden: deze tunnel ging de volgende dag dicht en op 1 september 2025 werd deze weer opengesteld voor al het verkeer. Dat gaf bijna drie jaar aan omrijden, afsluitingen, achteruithollende infra van medeoverheden en onveilige situaties. Dat brengt mij bij vandaag, want ik vertel het niet voor niets. Dit zijn namelijk de effecten van uitvallende infrastructuur.

Vandaag gaat het over de staat van die infrastructuur en het bijbehorende budget en de uitvoeringskracht. De minister en de staatssecretaris waren duidelijk: niet alles kan, we moeten prioriteren en "geef ons kaders". Volgens mij is het coalitieakkoord helder; ik citeer: "Om heel Nederland veilig, bereikbaar en economisch sterk te houden, zal de onderhoudsopgave de komende jaren voorrang krijgen in het toedelen van beschikbare middelen." Die voorrang in beschikbare middelen voor onderhoud is het

belangrijkste kader dat ik het kabinet wil meegeven: eerst de basis en dus de veiligheid op orde. Mijn vraag aan de minister is: is er voldoende inzicht in de staat van onze infra om de veiligheid te borgen? Mijn tweede vraag is: hoe gaat de minister de communicatie met medeoverheden en stakeholders verbeteren bij projecten met een grote impact? Ik heb bij bezoeken gehoord dat dat nog wel een aandachtspuntje is.

Voorzitter. Het tweede kader dat ik duidelijk voor het voetlicht wil brengen is het afwegingskader voor de prioritering. Het CDA wil — zo staat het ook in het coalitieakkoord — een brede benadering. We willen af van de eenzijdige benadering dat je daar investeert waar het al druk is, waardoor het nog veel drukker wordt, terwijl plekken die met wat extra investeringen ook kunnen aanhaken daardoor wegzakken in de prioritering. Dat is de zogenaamde spiraal van de verschraling. We willen een afwegingskader dat regionale spreiding niet blokkeert, maar faciliteert. Eerdere moties van Krul en andere Kamerleden hebben ervoor gepleit dat maatschappelijke effecten nadrukkelijk worden meegenomen en dat brede welvaart vaker als afwegingskader gebruikt moet worden. Daarom wil ik de minister meegeven dat er wat het CDA betreft een fundamentele herijking hoort plaats te vinden in het afwegingskader, dat u voor de zomer gaat presenteren, op basis van die brede welvaart. Kan de minister een brief toezeggen over hoe dit brede welvaartskader verwerkt gaat worden in besluitvormingssystematiek en investeringskeuzes? Dan doen we recht aan dat investeringen moeten landen in elke regio.

Vanaf 2031 wordt er in het coalitieakkoord meer geld voor beheer, onderhoud en ontsluiting woningbouw vrijgemaakt. Onze oproep aan de minister is: ga hier creatief mee om. Het is al eerder gezegd. Soms moet je iets wat eerder aanpakken, zodat het op de langere termijn goedkoper is of omdat er koppelkansen zijn. Pak deze koppelkansen op en kijk verder dan het departement IenW. Kijk bijvoorbeeld naar dual-use in combinatie met Defensie, of misschien nog breder. Kunnen de minister en de staatssecretaris toezeggen dat ze hier creatief mee omgaan en er departementoverstijgend naar gaan kijken?

Wat betreft de woningbouw zijn er moties aangenomen — de heer Heutink refereerde er al aan — om voorrang te geven aan projecten die eerder buiten de boot vielen met betrekking tot infrastructurele investeringen. Het gaat onder andere om de steden Alkmaar, Apeldoorn, Hengelo, Enschede en Helmond, en om de regio Noord en Zeeland. Maar er staat meer plaatsen op die lijst. Graag een toezegging dat deze als eerste aan de beurt komen.

Voorzitter. Tussen de regels door lees ik dat de minister en de staatssecretaris de zogenaamd gepauzeerde projecten die de MIRT-cyclus al hebben doorlopen, bijvoorbeeld de F35 of Hoevelaken, van het prioriteitenlijstje willen laten vallen. De Kamer heeft deze projecten echter door middel van moties op de agenda gezet. Kan de minister toezeggen hierin geen onomkeerbare besluiten zonder de Kamer te nemen?

Ik wil me verder niet aan projecten wagen, maar over twee grote projecten heb ik een vraag.

De voorzitter:

Mevrouw Boelsma, u bent over uw tijd heen. Zou u tot een afronding willen komen?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dat is jammer. Dan stel ik de vraag: komt er een kabinetsreactie op het rapport van Klaas Knot over de Lelylijn en hoe gaat de minister om met de zorg over de sluis bij IJmuiden? Als laatste zou ik graag, met uw toestemming, voorzitter, het afwegingskader dat van de minister komt willen bespreken in de commissie. Daar zou ik graag van de minister een toezegging op willen hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank voor uw flexibiliteit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan heeft u nog een kans, want u krijgt een vraag van meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Mevrouw Boelsma-Hoekstra noemde het voorbeeld van de Prinses Margrietunnel. Die kennen wij beiden goed. Ik woon aan de ene kant van de tunnel en mevrouw Boelsma aan de andere kant van de tunnel. Maar toen die sloot, zagen we dat er heel veel druk ontstond op de omringende dorpen en dat één tunnel voor juist de provinciale regio's de bereikbaarheid van die hele regio op slot kan zetten. Ik proefde in de bijdrage van mevrouw Boelsma-Hoekstra dat je ook oog moet hebben voor die regio's. Hoe ziet zij het voor zich dat juist dat soort kwetsbare regio's beter beschermd worden als het gaat over die bereikbaarheid in deze prioritering?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel voor deze vraag. Ik heb geprobeerd die brede welvaart te benoemen met dat afwegingskader en door te benoemen om in contact te treden met medeoverheden. In deze situaties zie je vaak dat de impact gigantisch groot is, want ook al zijn er minder mensen dan in bijvoorbeeld wat dichter bevolkte gebieden, de medeoverheden hebben ook heel veel last van de kosten die op het onderliggende wegennet komen, en dat geldt eigenlijk voor alle regio's. Vandaar ook mijn vraag: als wij die afwegingskaders hier in deze commissie krijgen, wil de minister de eerdere toezeggingen en moties die zijn ingediend dan ook formaliseren door middel van een breed afwegingskader? Wil hij dan dus niet alleen naar de economische effecten kijken, maar ook naar die welvaartseffecten? Ik denk dat we dan een goede modus hebben om voor heel Nederland het goede te doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik even rond. Er zijn verder geen interrupties. Dan gaan we naar de heer Van den Berg luisteren.

De heer **Van den Berg** (JA21):

Dank, voorzitter. Infrastructuur is van fundamenteel belang voor de moderne samenleving. Efficiënt woon-werkverkeer houdt onze economie draaiende en voor efficiënte productieprocessen zijn bedrijven afhankelijk van scherpe, betrouwbare levertijden van hun materiaal. Het is dus prettig om te lezen dat onze infrastructurele netwerken deugdelijk presteren en relatief goed scoren op het gebied van betrouwbaarheid en veiligheid, ondanks de toegenomen drukte op de weg en het spoor.

Maar hoe lang blijft het goed gaan? Rijkswaterstaat heeft volgens de Algemene Rekenkamer 34,5 miljard euro extra nodig tot 2038. Hoe je het ook wendt of keert, het is een astronomisch bedrag. De cijfers zijn van 2024 en ook toen was het al duidelijk dat meer dan de helft van de bruggen, spuisluizen en stuwen minder dan een derde van de levensduur over hebben. De onderhouds- en vervangingsopgaves zijn dus immens. Het is dan ook niks minder dan pure noodzaak om op tijd te beginnen. De beschikbare budgetten passen echter niet bij de urgentie en de opvang van de opdracht.

Ik heb drie vragen aan de minister. Hoe verhoudt een noodzaak tot onderhoud en vervanging zich tot de beperkte budgetten? Kan de minister in zijn antwoord het nieuwsbericht van het AD over alternatieve bekostiging betrekken? Is de minister bereid in gesprek te gaan met de minister van Defensie over hoe Defensie kan bijdragen in verband met de dual-useprojecten zoals genoemd in het coalitieakkoord? Hoe zorgt de minister ervoor dat de complexe samenhang tussen vaarwegen, luchtvaart en goederenvervoer over rails en ons wegennetwerk optimaal op elkaar afgestemd blijven?

Dan ga ik verder met de Haringvlietbrug. De onderhoudsproblemen liggen niet enkel in het vooruitzicht. De gevolgen van achterstallig onderhoud en uitgestelde vernieuwing zijn nu al te zien bij bijvoorbeeld de Haringvlietbrug. Het is een noodzakelijke brug om Rotterdam, Zeeland en Antwerpen met elkaar te verbinden. Samen zijn zij de toegangspoort naar Europa en de belangrijkste logistieke hubs van de Benelux. Deze brug is nu al aan het eind van haar levensduur, maar wordt pas in 2032 vervangen. Een financiële dekking ontbreekt nog steeds. Ondertussen moet er extra worden geïnspecteerd en worden gelast vanwege de slijtage. Extra onderhoud kost ook geld, geld dat bespaard had kunnen worden als de Haringvlietbrug tijdig was vervangen. Zo wordt goedkoop, zoals vaker het geval is, duurkoop. Hoe rechtvaardigt de minister dat er jarenlang is gekozen voor oplappen en extra inspecties bij de Haringvlietbrug, terwijl dit per saldo duurder uitpakt dan tijdige vervanging? En welke garanties kan de minister geven dat in vergelijkbare kunstwerken wel tijdig wordt geïnvesteerd, in plaats van opnieuw te kiezen voor de schijnbaar goedkope, maar uiteindelijk duurdere oplossingen?

Terwijl het wegennet en de spoorwegen kampen met een torenhoge onderhoudsopgave, wordt het er ook steeds drukker. Gelukkig is er ook een route waar voor JA21 vooral kansen liggen.

Dan ga ik verder met het water. De binnenvaart heeft wel de ruimte om meer van de logistieke opgaven op zich te nemen, maar dan moet de sector daartoe wel in staat worden gesteld. Hier zien we namelijk weer een trend van achterstallig onderhoud en het eind van technische levensduren die steeds dichterbij komen. 34% van de werken heeft minder dan een derde van de levensduur over. Met name aan de ongeplande onbeschikbaarheid van kunstwerken, dus het aantal keren dat er onvoorziene storingen zijn in sluizen en bruggen, moet echt wat gedaan worden. Met 1,2% uitval werd de norm voor prestatieafspraken zesmaal overschreven. Onvoorzien oponthoud in het bijzonder is funest in de wereld van just-in-time logistieke ketens en het bemoeilijkt dus het multimodaal vervoer. Ziet de minister ook kans in multimodale logistiek om met de onbenutte ruimte op het water de druk op het spoor en vooral dus ook het wegennet te verminderen? Wat kan de minister doen om de betrouwbaarheid van die logistieke werken op het water te versterken? Is er laaghangend fruit op het gebied van communicatie over werkzaamheden waarmee de logistieke sector beter gebruik kan

maken van de binnenvaart en meer gebruik durft te maken van multimodale logistiek?

Ik ga afronden want mijn tijd zit erop. Ik vind het in ieder geval fijn om op deze manier voor het eerst mee te kunnen doen met het debat lenW met deze kersverse minister en staatssecretaris. Ik wens ze beiden heel veel succes.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Er zijn geen interrupties. Dan gaan we naar de heer De Hoop luisteren.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Onze infrastructuur is van vitaal belang voor de samenleving. Daar zijn we het volgens mij allemaal met elkaar over eens. Maar het kost ook heel veel geld, zowel voor aanleg als voor onderhoud. Met steeds intensiever gebruik vraagt het steeds meer onderhoud en veel werken naderen het einde van hun levensduur. Dat is eigenlijk allemaal niet echt een verrassing en we praten er ook al jaren over met elkaar. Met uitstel hier en noodmaatregelen daar lukt het tot nu toe aardig, maar dat is niet genoeg.

Het was wel een verrassing dat EenVandaag afgelopen week berichtte dat er nog 16 miljard nodig is voor een kademuur. Ik zou graag van de minister meer horen over hoe het kan dat wij dat als Kamer nog niet wisten en willen vragen of hij dat zo snel mogelijk naar ons kan toesturen. Maar er is meer geld nodig en meer capaciteit, en desondanks moeten er grote structurele keuzes worden gemaakt. Het vorige kabinet was er eerlijk gezegd wel eentje van uitstel, en ook een beetje een van de kop in het zand steken en van doorgaan op een heilloze weg: geen extra middelen, geen keuzes en geen vooruitgang op het gebied van stikstof. Het was wel 130 rijden, maar een beetje op een doodlopende weg.

Dit kabinet legt het probleem neer bij de Kamer. "Zeg maar wat wij moeten doen." Ik druk het nu een beetje cynisch uit, maar zo voelt het wel even en gelukkig hebben wij daar wel ideeën over, dus die zal ik ook delen met de minister.

Voorzitter. Wat ons betreft staat veiligheid voorop. Als iets dreigt in te storten, een brug, een kade, een primaire waterkering, met reële risico's voor mensen, dan moet dat onmiddellijk worden aangepakt. We willen hier geen toestanden zoals we dat op andere plekken in de wereld kennen. Met name de waterveiligheid moet op orde zijn. En als ik lees dat 0% van onze stormvloedkeringen nog op een derde van zijn levensduur zit en dat twee derde van de kunstwerken matig scoort, dan maak ik mij wel zorgen. Voor het gemaalcomplex bij IJmuiden hebben we al een motie aangenomen. Dat soort projecten moeten we niet laten versloffen, want dan worden de risico's groter en de kosten hoger.

Voorzitter. Dan ga ik verder met "onderhoud boven nieuwe aanleg". We hebben allemaal ambities, maar als er geen geld is voor onderhoud, is er ook geen geld voor nieuwe aanleg. Dat is niet in de minste plaats zo omdat tijdig onderhoud veel geld kan besparen en slecht onderhoud ook maatschappelijk grote meerkosten geeft. Dat betekent simpelweg dat ik niet verwacht dat die zeventien grote projecten de komende periode van de grond komen. Ik wil ook een eerlijk antwoord van de minister op de vraag hoe hij dat ziet en of het niet goed is om dat weer volledig te pauzeren en ook het geld dat daarvoor gereserveerd is anders in te zetten.

De minister schrijft in zijn brief over juridisch verplichte MIRT-projecten. Ik zou graag die lijst met wat juridisch verplicht is, ontvangen. Zou de minister die met de Kamer willen delen?

Voorzitter. Ik verwacht van deze minister dat hij het leuk zou vinden om lintjes te knippen bij nieuwe wegen, maar ik zou willen zeggen: het is ook hartstikke mooi als dat bij onderhoud van bruggen of wegen zou kunnen.

Voorzitter. Dan het derde punt: maatschappelijk belang. Een snelwegbrug die moet worden gesloten voor vrachtwagens heeft grote impact op de sector, maar de volgende snelwegbrug is wellicht maar een halfuur omrijden, terwijl de volgende sluis voor de scheepvaart misschien wel een halve dag omvaren is. Als een cruciale spoorverbinding tussen bijvoorbeeld Zwolle en Meppel uitvalt, dan heeft het hele land daar last van. Of denk aan scholieren die niet meer naar school kunnen. Dat soort dingen moeten we daar echt in meewegen. Dat mis ik in de brief van het kabinet, dus het puntje "brede welvaart" waar mevrouw Boelsma-Hoekstra het ook over had. En dan kijk ik ook naar kleine gemeenten die soms onredelijk veel in de buidel moeten tasten. Daar zullen we ook extra oog voor moeten hebben.

Voorzitter. Dan ga ik verder met "de baathebbers mee laten betalen". In de brief staat een korte paragraaf over hoe we de koek kunnen vergroten. Mijn fractie ziet hierin ook echt een structurele oplossing. We kunnen de schaarste verdelen, maar we hebben met z'n allen meer als we de overvloed verdelen. Niet iedereen profiteert even hard mee van onze infrastructuur. De minister suggereerde om het idee van een planbatenheffing weer af te stoffen. Ik ben daar benieuwd naar en ik zou daar ook graag snel een concrete uitwerking van naar de Kamer zien. Maar ook voor onderhoud van bestaande infrastructuur moeten we veel nadrukkelijker meewegen wie hiervan profiteert en wie bedrijfskosten afwentelt op de maatschappij. Betalen naar gebruik — ik zeg het maar even — is veel eerlijker en kan ons ook deels uit de brand helpen. Ik denk met name ook aan het zware verkeer dat, laten we eerlijk zijn, wel verantwoordelijk is voor de meeste schade aan bruggen, wegen en kaders. Als de vrachtwagensector volledig zou opdraaien voor de kosten die men veroorzaakt met het weggebruik ...

De voorzitter:

Meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan moet de vrachtwagenheffing ...

De voorzitter:

Zou u naar een afronding willen gaan?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb nog twee zinnen nodig, voorzitter. Dan zou de vrachtwagenheffing omhoog moeten naar 17%. Ik zou daar dus ook graag een reactie van de minister op willen. Het laatste punt, dat ik niet in de brief las, is dat een deel van de NAVO-norm naar infrastructuur zou kunnen gaan. Wat voor mogelijkheden ziet de minister en welke projecten zouden daar mogelijk voor in aanmerking komen? Ik zou daar ook graag een brief over ontvangen.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft in eerste instantie een interruptie van de heer Van den Berg.

De heer **Van den Berg** (JA21):

Fijn om te constateren dat ook GroenLinks-PvdA het belangrijk vindt om in te zetten op die binnenvaart. Dat is heel belangrijk. Ik snap alleen niet dat de heer De Hoop stelt dat we dan moeten betalen naar gebruik. Ik dacht juist dat GroenLinks-PvdA voor dat collectief is, en juist die infrastructuur in Nederland levert collectief welvaart op. Dat is die binnenvaart. Die levert baten op waar we met z'n allen de vruchten van kunnen plukken. Waarom zou je er dan voor kiezen om de mensen die ons helpen, de bedrijven die ons helpen, extra te gaan belasten. Dat is toch niet juist?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De heer Van den Berg heeft gelijk dat we collectief gebruikmaken van en ook meebetalen aan de belangrijke voorziening die infrastructuur is. Maar mensen maken er wel onevenredig veel gebruik van en wij vinden dat die rekening eerlijk verdeeld moet worden. Mensen die vaker in de auto zitten, zullen wat mij betreft dan ook iets vaker mee mogen betalen aan die kosten. Dat geldt ook voor bedrijven. Als we daar die rekening niet neerleggen, dan betalen we er allemaal aan mee. Ik wil dat eerlijker verdelen. Dat is ook waarom GroenLinks-PvdA daar zo in staat.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van den Berg heeft nog een vraag aan u.

De heer **Van den Berg** (JA21):

Ik snap die vergelijking niet, want die gaat toch helemaal niet op. Aan de ene kant zet GroenLinks-PvdA vol in op die klimaatopgave, waarin we ons netwerk voor zo'n 130 miljard euro moeten verzwaren; en daar draaien we tegelijkertijd met z'n allen voor op, zowel bedrijven als inwoners. De komende jaren gaat de lastendruk voor een aansluiting op het netwerk omhoog tot boven de 1.000 euro en daar heb ik ze nog niet eerder een probleem van horen maken, dus waarom zouden we dat nu wel gaan doen bij de infrastructuur? Kunnen we niet beter inzetten op die collectieve baten daarvan?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Het verwondert mij wel een beetje dat de heer Van den Berg van JA21 doet alsof wij met al die middelen die naar klimaat gaan iets anders voor infrastructuur zouden kunnen doen, terwijl JA21 zelf bijna een van de minst grote bedragen heeft uitgetrokken voor het onderhoud van infrastructuur in de doorrekeningen. Ik vind het dus wel enigszins brutaal als je zelf zo weinig uittrekt voor infrastructuur in je doorrekening. Maar we moeten met elkaar opdraven voor de kosten die er zijn als het gaat over infrastructuur en wij vinden het dan ook goed om te kijken naar dat degene die daar het meest gebruik van maakt, daar ook iets meer voor betaalt. Dat gaat over het eerlijk verdelen van middelen. Dat is iets waar wij als GroenLinks-PvdA voor staan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Heeft u nog een vraag, meneer Van den Berg? Ja. Dat wordt uw laatste.

De heer **Van den Berg** (JA21):

Allereerst klopt het niet wat u nu stelt. Ik had het over de methodiek van bijvoorbeeld de netwerkkosten die we moeten maken voor het bewerkstelligen van de energietransitie. Daar gaat het heel specifiek om. Dezelfde methodiek wordt daar niet toegepast, maar u stelt die hier wel voor op het gebied van infrastructuur. Dat vind ik onjuist. Bovendien wil ik gesteld hebben dat JA21 staat voor een extra uitgave van een half procent van het bbp op het gebied van infrastructuur. Dat is grosso modo 5 miljard euro extra per jaar. Daarmee is de 35 miljard euro die we voor de komende twintig jaar nodig hebben, binnen zo'n zeven jaar ingehaald. Ik denk dat wij daar een heel goed plan op hebben. Maar goed.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Een korte reactie. In de doorrekening hebben we 0,8 miljard euro, geloof ik. Fijn om te horen dat JA21 er ook meer geld voor wil uittrekken. Nu ik toch de ruimte heb, nog een punt over vrachtwagenheffing. De heer Grinwis had gelijk dat we dat niet in het hele land doen. Dat zijn dingen waar je echt wel geld mee kunt ophalen en waar je structureel meer kunt doen voor onderhoud en zelfs nieuwe aanleg als u dat zou willen. Maar daar ligt wat mij betreft de prioriteit niet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik had ook een vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Het is mooi om te horen dat we zonder op de inhoud in te gaan allemaal samen kijken naar een creatieve oplossing voor het probleem dat is ontstaan. De vraag aan de minister ging eigenlijk over het brede welvaarts kader. We komen straks met prioriteiten aan de hand van een afwegingskader. Die wilde ik hier graag terug hebben om te bespreken. Kan ik de heer De Hoop aan onze zijde krijgen om ook dat mee te nemen in dat afwegingskader voor de prioritering, dus die brede welvaart?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Zeker. Ik heb kijkend over het land twee tamelijk grote ergernissen als het gaat over de verdeling van de infrastructuur. Sinds de commissie-Wagner in de jaren tachtig is er heel lang vanuit de regering gezegd, don't pick the losers, back the strongest regions. Daarin zou meer moeten worden geïnvesteerd. Dat doen we met een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Dat leidt er uiteindelijk toe dat verschillende delen van het land nooit aan de beurt komen. We hebben het al heel lang over die brede welvaart, maar ik zie het te weinig terug. Ik zou daarin graag met mevrouw Boelsma-Hoekstra samen optrekken zodat alle regio's gewoon recht hebben op goede bereikbaarheid en die ook krijgen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een vraag van de heer Van Duijvenvoorde.

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

Mijn vraag gaat over de vrachtwagenheffing. De heer De Hoop zegt steeds dat wie gebruikt, zou moeten betalen. Ik ben benieuwd hoe u dat dan gaat berekenen, omdat ik natuurlijk wel liet zien dat juist bedrijven enorm belangrijk zijn voor de schatkist. Zij betalen via vennootschapsbelasting en allerlei andere manieren al redelijk veel belasting. De vrachtwagens die misschien meer last betekenen voor de wegen, leveren aan het einde eigenlijk meer op. Hoe komt die berekening dan tot stand?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voor zover ik weet, is er door het ministerie wel eens uitgerekend dat de vrachtwagenheffing 17% omhoog zou moeten gaan op het moment dat de logistieke sector, de mensen die vrachtwagens gebruiken, opdraaien voor de kosten die ze veroorzaken. Dat betekent dat de maatschappelijke kosten van het gebruik fors hoger zijn dan wij ze op dit moment belasten. Ik vind dat dat beter zou moeten. Ik zou daarop graag een reactie van de minister krijgen. Ik vind dat het op alle wegen moet, dus niet alleen op de rijkswegen, maar ook op de provinciale wegen. Dat is eerlijk en het levert gewoon geld op. Daar kunnen we wat mee met elkaar. Daardoor hoeft de normale autobestuurder misschien ook minder te betalen. Iedereen betaalt dan naar gebruik.

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

De vraag gaat er eigenlijk over wat een vrachtwagen kost, als je heel concreet kijkt per vrachtwagen. Maar die vrachtwagen is onderdeel van een veel bredere economische structuur en die veroorzaakt banen, waarvan de bedrijven dus belasting betalen. Is er ook een berekening gemaakt of ze onder aan de streep, dus als je alles meeneemt, daadwerkelijk geld kosten of geld opleveren via allerlei secundaire manieren in plaats van alleen naar de auto's zelf te kijken?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De berekening zoals u die nu stelt, ken ik niet. Laten we wel wezen: de logistieke sector is natuurlijk heel erg belangrijk voor onze economie. Er werken ontzettend veel mensen. Als ik iets belangrijk vind, is het dat er genoeg werk voor mensen is. Daar wil ik niets aan afdoen. De schade die wordt veroorzaakt door het rijden met vrachtwagens op onze wegen, wordt door ons allemaal betaald en te weinig door de logistieke sector zelf. Ik vind dat we daar eerlijk over moeten spreken. Als je de koek wil vergroten, is dit een van de mogelijkheden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond en ik zie verder geen interrupties. We gaan luisteren naar de heer Van Leijen.

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

Voorzitter, dank. Dit is ook mijn eerste IenW-debat over de staat van de infrastructuur. Een goede infrastructuur is in Nederland als de lucht die we inademen. We merken het pas als die er niet is. Iedereen die de grens met België oversteekt, voelt aan de trillingen in het stuur direct de luxe van ons eigen asfalt. Die vanzelfsprekendheid wankelt. De meeste infrastructuur van ons land is gebouwd in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw. Onze bruggen, sluizen en wegen naderen het einde van hun levensduur of hebben die al overschreden. Het uitgestelde onderhoud is de afgelopen vier jaar in kosten bijna verdubbeld. De opgave is groter dan Rijkswaterstaat, ProRail en de markt fysiek en financieel kunnen behappen. Mijn vraag aan de minister is dan ook wanneer we volgens hem de grens zijn gepasseerd van wat er nog beheersbaar is.

Voorzitter. De minister spreekt van een enorme opgave. Het is, denk ik, een treinbotsing in slow motion. We hebben jarenlang de rekening vooruitgeschoven, terwijl we wisten dat de vervaldatum in zicht kwam. Kan de minister reflecteren op de aanpak? We wisten immers al jaren dat de levensduur van onze infra niet oneindig was. Hoe voorkomen we vooral dat dit ons in de toekomst nog een keer gebeurt? Hebben we ons

assetmanagement voldoende op orde?

Ik vraag de minister ook of dit nu puur een gevolg is van te weinig geld voor onderhoud. Of zit de oorzaak ook in keuzes van Rijkswaterstaat en ProRail? Sturen zij voldoende op de kwaliteit van de infra op de lange termijn of is de blik te veel gericht op de kortetermijnefficiëntie die op lange termijn de kwaliteit van de infra uitholt?

Voorzitter. Afgelopen maandag ontvingen we de brief van het ministerie met de vraag naar onze hoofdlijnen en wensen. Laat ik er helder over zijn: als D66 willen we niet gaan shoppen in een lijst met losse projecten. Dat werkt niet. We willen wel van de minister horen welke projecten er vanuit veiligheidsoogpunt evident niet kunnen wachten. Wat we echt willen, is een objectief systeem, een stevig kader waarmee we op basis van vaste criteria bepalen wat voorrang krijgt en wat niet. Het coalitieakkoord geeft daarvoor al de richting aan. Veiligheid, bereikbaarheid, onze economische kracht en — het zal u niet verbazen dat ik daar als D'66 mee kom — de ontsluiting van woningen. Voor ons is dat de enige juiste basis voor de keuzes die we moeten maken.

Voorzitter. Het is ook van belang om verder te kijken dan de komende paar jaar. We hebben gezien dat de kosten van onderhoudsopgaves snel kunnen stijgen. Het is van belang dat we daar niet penny wise pound foolish handelen. Daarom heb ik hierover enkele vragen. Kan de minister als onderdeel van het afwegingskader meenemen wat de kosten van uitstel zijn? Als onderhoud te lang wordt uitgesteld, zou grootschalige renovatie of vervanging sneller aan de orde zijn. Zijn we op lange termijn dan niet duurder uit? Ik zie graag dat we naar de kosten over de hele levenscyclus kijken.

Ten tweede. Geld staat vaak centraal, maar is dit het enige knelpunt? Wij vragen de minister in hoeverre het beperkte aanbod van personeel en de knellende stikstofruimte momenteel de bepalende factoren zijn van wat er überhaupt nog kan worden uitgevoerd. Kan de minister toezeggen dat deze cruciale randvoorwaarden, personeel en stikstofruimte, integraal onderdeel worden van het nieuwe prioriteringskader? Daarmee krijgen we namelijk een realistisch beeld van de feitelijke uitvoerbaarheid.

Voorzitter. We willen zo veel mogelijk win-winmomenten benutten. Dat willen we voor de efficiëntie en om de kosten te drukken. Laten we waar mogelijk een brug slaan naar andere projecten. Daarom de volgende vragen aan de minister. De brief van het ministerie van afgelopen vrijdag heeft het over de samenwerking opzoeken met Defensie. Wat zijn hier de win-winprojecten? Om welke projecten en trajecten gaat dit en hoeveel geld is hiervoor beschikbaar? Kan de minister inzichtelijk maken hoeveel meer financiële middelen er dan komen voor het ministerie door die samenwerking met Defensie?

In de brief wordt ook gezegd dat er nog steeds wordt gekeken naar de mogelijkheden van Europese financiering. Kan de minister ons laten weten wat de stand van zaken is, wat er loopt en wat de kansen zijn? In diezelfde brief staat dat er wordt gekeken naar alternatieve bekostigingsbronnen. Kan de minister vertellen hoe potentiële bijdragers hierop reageren en of hiervoor draagvlak is? We willen graag een brief van de minister waarin de net gestelde vragen worden beantwoord. Die ontvangen we graag vóór het debat van 22 april. Ik hoor de heer Bikkers zojuist zeggen dat hij de minister al langer kent en dat die heel goed van één euro twee euro kan maken. Als er nog meer van dat soort creatieve ideeën zijn die nog niet in mijn vraagstelling zijn gesteld, zou ik vooral

willen vragen die ook mee te nemen in de brief.

De **voorzitter**:

Wilt u gaan afronden, meneer Van Leijen? U bent over uw tijd heen.

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

Dat wil ik zeker. Ik was bij mijn laatste zinnetje. Laten we ervoor zorgen dat onze infrastructuur weer op de rails komt. Alleen zo kunnen we vooruit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zou ik de heer Heutink willen vragen of hij het voorzitterschap wil overnemen, zodat ik ook mijn bijdrage kan doen.

Voorzitter: Heutink

De **voorzitter**:

Uiteraard. Dan is hiermee het woord aan de heer Stoffer namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank u wel, voorzitter. "Als wij Nederland veilig, leefbaar en bereikbaar willen houden en willen bijdragen aan de weerbaarheid van ons land, dan moet infrastructuur echt een hogere prioriteit krijgen. Het is aan de politiek om zich hierop te beraden en er besluitvorming aan te verbinden", aldus niemand minder dan de directeur-generaal van Rijkswaterstaat in een alarmerende rapportage. Het instandhoudingstekort van 55 miljard euro richting 2038 is een onderschatting. Kosten voor klimaatbestendigheid zijn niet meegerekend. De kwaliteit van het wegdek verslechtert. Tand-nokconstructies verouderen sneller dan verwacht. De hsl-kunstwerken en de zwakke schakels voor zwaar militair transport komen er nog bij. Het financiële gat wordt eerder groter dan kleiner. De vraag is: hoe worden wij hier tijdig in meegenomen?

De politiek is nog horende doof. Er komt eenmalig 1,5 miljard extra voor prioritaire infraprojecten. Dat gaat snel op aan lopende projecten met tekorten. Daarnaast wordt structureel 500 miljoen extra geïnvesteerd in instandhouding en woningbouwontsluiting. Komt de prioriteit bij instandhouding, is mijn vraag, want het gat blijft hoe dan ook heel groot. Uitstel gaat zich wreken. Onderhouds- en projectkosten lopen alleen maar op. De Haringvlietbrug overeind houden kost miljoenen, terwijl vernieuwing toch een keer moet gebeuren. Het Gemaal IJmuiden — het kwam eerder langs — moet vervangen worden, wil de Randstad droge voeten houden. Als prioriteren betekent dat de rekening in de toekomst explodeert, moeten we dan niet ook kijken naar het groter maken van de financiële taart? Is het voor de langere termijn niet wijs om aan te sturen op een structurele koppeling van het instandhoudingsbudget aan het bbp? Ik hoorde daar ook eerder voorstellen voor.

Decentrale overheden hebben exact hetzelfde probleem. Vervangingsinvesteringen zitten nauwelijks in hun begroting en het wegenonderhoud is een politieke sluitpost. Mijn vraag is: gaan het gemeentefonds en het provinciefonds meebewegen met de opgaven die er zijn?

De apparaatstaakstelling treft de uitvoering, aldus de bewindslieden. Dat wringt met

verhoging van de maakbaarheid. Mijn vraag is: moet Rijkswaterstaat niet op volle sterkte blijven? Zou u ook kunnen zeggen wat daar eventueel nodig is? Voor maakbaarheid en kostenefficiëntie is een stabiele en voorspelbare orderstroom cruciaal. Daarvoor heb je standaardisering nodig, uniforme datasets op basis waarvan keuzes gemaakt kunnen worden, en portfolio- en langetermijnonderhoudscontracten waarbij afspraken ook waargemaakt kunnen worden. Mijn vraag is: hoe gaan de bewindslieden en Rijkswaterstaat dit oppakken en de samenwerking met de aannemerij versterken? Wordt gestuurd op raamwerkovereenkomsten?

Over de noodzakelijke prioriteitstelling is veel te zeggen. Het gaat om veiligheid. Het gaat om het belang van verbindingen voor ontsluiting van gebieden, zoals de Zeeuwse eilanden, en voor goederenvervoer. Ik noem daarbij de binnenvaart. Van de 40 meestgebruikte sluizen waren er afgelopen jaar maar 7 zonder storingen en stremmingen. Een schipper kan niet zomaar omvaren. Wordt geprioriteerd op basis van de operationele en economische impact voor de binnenvaart? Wil de minister ons richting het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid een aantal varianten voorleggen? Wat zou er gebeuren als je bijvoorbeeld prioriteert op veiligheid, op bereikbaarheid van gebieden of op economische impact? Dat voorkomt wellicht een Poolse landdag.

Voorzitter. Hoe wordt voorkomen dat projecten zo uitgeknepen worden dat kortzichtige keuzes gemaakt worden? We kregen bijvoorbeeld het signaal dat bij de vernieuwing van beweegbare bruggen steeds vaker wordt gekozen voor een vaste brug. Dat is een groot risico voor de scheepvaart. Snijden we onszelf zo niet in de vingers? Bij de N3 had de maandenlange wegafsluiting gebruikt kunnen worden om tegelijk kostentechnisch voordelig een brugboog te vervangen, maar ja, die flexibiliteit ontbrak. Om nog meer te noemen: als bij vervanging van de toplaag van een wegdek een zwakke onderlaag gevonden wordt, laten de kaders het niet toe om deze gelijk mee te pakken. Dan moet je later opnieuw aan de bak. Ik zeg maar zo: flexibiliteit bespaart kosten.

Voorzitter, tot slot. Werkzaamheden kunnen grote hinder opleveren. Voor maakbaarheid kan korte, maar hevige pijn door een wegafsluiting goed uitpakken. Goede afspraken met betrokken gemeenten zijn randvoorwaardelijk. Denk aan vernieuwing van de Haringvlietbrug, een levensader voor de Hoeksche Waard. Mijn vraag is: stuurt de minister dan aan op bestuurlijke samenwerkingsovereenkomsten?

Mijn tijd is op, dus hier laat ik het bij. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Ik zie dat er geen interrupties zijn, dus dank voor uw bijdrage. Ik geef u hierbij het voorzitterschap terug.

Voorzitter: Stoffer

De voorzitter:

Dank u wel. De minister en de staatssecretaris zouden graag twintig minuten schorsing willen. Die krijgt u. We gaan dus om tien over half zes weer verder.

De vergadering wordt van 15.17 uur tot 15.42 uur geschorst.

De voorzitter:

Goed, ik zie dat de klok inmiddels tien over halfzes aantikt. De minister en de staatssecretaris zijn weer binnen. De meeste Kamerleden ook. Ik stel voor dat we de eerste termijn van het kabinet gaan aanhoren. Ik schat in dat eerst de minister begint en daarna de staatssecretaris. Ik stel voor dat we opnieuw drie interrupties hanteren. Mochten we nog heel veel tijd overhouden, dan kunnen we er altijd nog naar kijken. Ik schat in dat het best enigszins krap kan worden. Dus minister, ga uw gang.

Minister Karremans:

Bedankt, voorzitter. We mogen in dit land trots zijn op onze infrastructuur. Dat gaat van de Deltawerken tot onze bruggen en tunnels en van de Rotterdamse haven tot Schiphol, van onze dijken tot onze wegen en spoorlijnen. Dit land is letterlijk gebouwd op infrastructuur. Als familie gingen wij vroeger elke zomervakantie naar de stacaravan van mijn opa en oma in Workum. "Warkum", voor de heer De Hoop. Met de auto. Over de afsluitdijk. Dan kom je langs het standbeeld van een man op een sokkel die uitkijkt over zee.

Als kind denk je daar niet zoveel van, maar achteraf besef je wat daar eigenlijk staat. Dat is niet zomaar een standbeeld: dat is een symbool van visie, van lef, van een land dat durfde te bouwen aan zijn toekomst, verpersoonlijkt in de persoon van Cornelis Lely. De afsluitdijk is namelijk niet alleen een waterkering. Het is een keuze van een generatie geweest, de generatie van Lely, om verantwoordelijkheid voor dit land te nemen en niet in vandaag of morgen te denken maar decennia vooruit. Daardoor leven we vandaag in een land dat veilig, bereikbaar en economisch sterk is. Daar mogen we trots op zijn, maar trots alleen is niet genoeg.

Diezelfde infrastructuur waarop dit land en onze economie is gebouwd, veroudert. Bruggen, viaducten, tunnels en waterkeringen die in de vorige eeuw zijn gebouwd, bereiken het einde van hun levensduur. De basis van ons wegennet bestaat nu 70 jaar. In de jaren 50, toen dus, reden er ongeveer 250.000 auto's rond in ons land. Nu zijn dat er meer dan 10 miljoen, goed voor 330 miljoen kilometers per dag. Die auto's zijn ook nog eens een stuk zwaarder dan vroeger. Met andere woorden: de basis van toen is simpelweg niet ontworpen op de belasting van vandaag. Dat is de realiteit en die realiteit is hard.

Tot 2040 kijken we aan tegen een onderhouds- en vernieuwingsopgave van ongeveer 80 miljard euro. Dat is geen klein probleem; dat is een fundamentele uitdaging waar onze generatie nu voor staat. Dat is waar wij, kabinet en Kamer, nu voor staan. Dat betekent onvermijdelijk dat we keuzes moeten maken. Scherpe keuzes. Keuzes die misschien niet altijd populair zijn maar wel noodzakelijk. Daarvoor kijkt het kabinet, want zoals u weet, stoelt het op een samenwerking van drie partijen die in beide Kamers geen meerderheid hebben, nadrukkelijker dan ooit naar zowel coalitie als oppositie.

Afgelopen maandag hebben wij, ikzelf en de staatssecretaris, uw commissie een brief gestuurd met een schets van de situatie die de staatssecretaris en ik hebben aangetroffen op het departement. We vragen de commissie in die brief om in dit commissiedebat wensen en bedenkingen aan te dragen voor het maken van de juiste keuze. De commissie heeft dat ook gedaan en daar zijn we de commissie erg dankbaar voor. Het gaat er namelijk om of wij, coalitie en oppositie, net als de generatie van Lely bereid zijn om verder te kijken dan vandaag. Het gaat erom of wij bereid zijn te

investeren in een Nederland dat ook over 50 of 100 jaar nog veilig, bereikbaar en welvarend is. Dát is onze verantwoordelijkheid. Daar mogen we best ambitieus in zijn, maar we moeten ook eerlijk zijn over onze prioriteiten.

Goed onderhoud is misschien minder zichtbaar dan een nieuw project, maar minstens net zo belangrijk. Sterker nog: zonder goed onderhoud van het fundament van ons land en onze economie gaat alles wankelen. Nederland is groot geworden door te bouwen, maar de komende jaren moeten we laten zien dat we ook groot genoeg zijn om goed te onderhouden. Ik weet dat de noodzaak van groot onderhoud, een investering in onze infrastructuur, Kamerbreed wordt gedeeld. Dat hebben we net ook gehoord. Dat is al een stevige gemeenschappelijke grond, een goede basis voor het werk dat ons te doen staat.

Dat brengt mij bij de vragen die de Kamer heeft gesteld. Omdat ik weet dat de Kamer daar prijs op stelt, zal ik aangeven in welke blokjes ik van plan ben de vragen te beantwoorden. Vervolgens zal de staatssecretaris de vragen die aan haar zijn gesteld, voor haar rekening nemen. Maar ik zie dat de heer De Hoop een vraag heeft.

De voorzitter:

Als u de blokjes even benoemt, heeft eerst de heer Heutink en daarna de heer De Hoop een vraag.

Minister Karremans:

Ja, prima. Ik wil uw werk natuurlijk niet overnemen, voorzitter. Dat is evident.

De voorzitter:

We doen het samen.

Minister Karremans:

Juist. Laten we dat vasthouden en dat straks hopelijk ook met elkaar concluderen.

Om te beginnen heb ik eerst twee vragen van algemene aard. Daar begin ik zo meteen mee. Dan vragen over het afweegkader, het afweegproces, waarover veel vragen zijn gesteld. Dat is natuurlijk logisch. Dan de financiële opgave en de alternatieven. Daar is het in de media veel over gegaan. Vervolgens de projecten waarover vragen zijn gesteld. Tot slot kom ik bij mijn favoriete blokje en dat is overig. Dat zijn de blokjes. Misschien kan de staatssecretaris nog toelichten of er nog een categorisering zit in de vragen die zij gaat beantwoorden.

De voorzitter:

Dat horen we graag, staatssecretaris. Heeft u ook blokjes? Benoemt u ze maar gelijk.

Staatssecretaris Bertram:

Ik heb twee blokjes. Ik begin even met een algemene intro. Dan heb ik het blokje hoe zit het nu eigenlijk precies met de tekorten op het spoor. Ik heb het blokje over de meekoppelende belangen en hoe wij die 20 miljard euro langzamerhand willen ontleden en hoe we dat in ieder geval gaan oplossen. Dat gaat om de vraag welke strategieën we erop gaan loslaten.

De voorzitter:

Helder. Dank u wel. Nu weet iedereen hoe de blokjes zijn en dan kunnen we ook de vragen op die manier verdelen. Ik zal na ieder blokje telkens de gelegenheid geven om interrupties te doen. De eerste interruptie is nu van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

De minister heeft een mooi inleidend verhaal. Ik denk dat we allemaal de problematiek erkennen. Tegelijkertijd zegt de minister dat we groot genoeg moeten zijn om te onderhouden en dat we lef moeten tonen om scherpe keuzes te maken. Het kabinet staat natuurlijk ook voor scherpe keuzes, de opdracht van het coalitieakkoord. Er worden keuzes gemaakt als het gaat om financiën naar bijvoorbeeld ontwikkelingshulp of naar klimaat. Er worden keuzes gemaakt die sowieso niet ten gunste komen van de infrastructuur en al helemaal niet ten gunste van Nederland an sich. Mijn vraag is dus of de minister groot genoeg is om in het kabinet te zeggen dat we alles wat we hier met elkaar hebben afgesproken en alle verplichtingen die uit het regeerakkoord voortkomen, ook onder de loep nemen. Is hij groot genoeg om te kijken hoe we keuzes maken voor Nederland om te kunnen investeren in infrastructuur en niet voor Afrika?

Minister **Karremans**:

We hebben het hier in dit debat natuurlijk over infrastructuur en het belang van infrastructuur. Dat onderkennen alle Kamerleden. In de politiek moeten we keuzes maken. Daar gaat het vandaag over. Iedereen zit er op een andere manier in; elke politieke partij zit er op een andere manier in. Dat is de reden waarom wij aan de Kamerleden vragen waarnaar gekeken moet worden als we die prioritering moeten aanbrengen. Dat is niet om het probleem bij de Kamer te leggen maar wel om breed uit te vragen. Dat doen we in dit specifieke geval over infrastructuur.

Bij de coalitieonderhandelingen gaat het om het totaalplaatje. Dan zijn er politieke partijen die ontwikkelingshulp belangrijk vinden. Er zijn andere politieke partijen die klimaatinvesteringen heel belangrijk vinden of lage belasting voor ondernemers. Vervolgens gaan partijen onderhandelen en dan ligt er een uitkomst van die onderhandelingen. Daarbij is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een van de weinige departementen die er een plus bij krijgt. Voor verreweg de meeste departementen volgt er per saldo een negatief resultaat uit de onderhandelingen bij het coalitieakkoord. Er moeten namelijk ook flinke investeringen in Defensie worden gedaan.

Ik ga niet vanuit hier, vanuit mijn positie, zeggen dat de hele onderhandeling opnieuw moet. Dat proces is geweest en Nederland moet door. We moeten keuzes maken binnen de kaders die we hebben. Die kaders zijn gemaakt in het coalitieakkoord. Het kabinet zal elk jaar keuzes maken in financiële zin en bekijken hoe het ervoor staat met de rijksfinanciën en of er middelen zijn die het op een andere manier wil besteden. Dat gesprek gaat vervolgens in het kabinet plaatsvinden. Dat zullen we volgend jaar en de jaren daaropvolgend ook doen. Ongeacht dat gesprek hebben we het inmiddels over zo'n grote opgave dat prioritering per definitie noodzakelijk is. Daar gaan we het dus met elkaar over hebben. Ik zei het al: ik ben dankbaar dat de Kamer daar in ruime mate op heeft gereflecteerd. Zowel ik als de staatssecretaris kunnen daarmee aan de slag.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik weet niet of er nu een antwoord ligt, maar de heer De Hoop heeft zijn vraag laten varen. U kunt gewoon door met de blokjes.

Minister **Karremans**:

Ik ben bij de eerste vraag gekomen en dat is de vraag die is gesteld door de heer Van Leijen, namelijk op welk punt volgens mij de grens gepasseerd is van wat nog beheersbaar is. Wat je beheersbaar vindt, is natuurlijk een beetje een definitiekwestie. Uiteindelijk doen we deze exercitie bij uitstek om de boel weer beheersbaar te maken. Het is zo dat wij enorme tekorten hebben op onderhoud, op instandhouding en op vernieuwing. Ik heb u een aantal voorbeelden genoemd, ook in de brief: de Haringvlietbrug maar ook de Merwedeburg. Daar zit natuurlijk een enorme opgave op. De Schipholtunnel werd al genoemd. Als ik alle projecten hier moet gaan opnoemen, is het heel snel vijf uur en hebben we geen tijd meer voor een verder debat met elkaar. Laat duidelijk zijn dat we het beheersbaar moeten maken. Precies daarvoor is die exercitie bedoeld die we hier met elkaar aan het doen zijn.

Ik dacht dat er twee vragen waren, maar het is dus een vraag. Dan ben ik door mijn algemene vragen heen en dan wil ik doorgaan naar het blokje afweegkader. Tenzij de heer Van Leijen er nog op door wil gaan, maar volgens mij is het zo prima.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond maar ik zie geen vragen over dit blokje. U kunt gewoon door.

Minister **Karremans**:

Goed. Dan het afweegkader of het afwegingsproces waarmee de staatssecretaris en ik aan de slag willen, omdat — nogmaals, dat is al een paar keer gezegd door de Kamer en dat waarderen we ook — veel commissiedebatten in het verleden altijd zijn gegaan over projectniveau. Partijen vinden bepaalde projecten belangrijk en dat wordt naar voren gebracht. Op zich is dat logisch, denk ik. Vandaag is er ook een aantal projecten langsgekomen. Ik zal er netjes project voor project bij stilstaan voor zover ik er iets over kan zeggen.

Maar wij willen eigenlijk dat we het integraal gaan afwegen met elkaar. Het is dan niet meer zo veel mogelijk projecten in de mand gooien en dan ieder z'n ding. Het gaat erom te kijken wat we belangrijk vinden. Laten we dat in een afweegkader samenvatten om vervolgens naar alle projecten te kijken en dat afweegkader laten bepalen wat er vervolgens uitkomt. Daarmee is het een zuiver proces in het beste belang van Nederland. Dat is onze intentie. Over de tijdslijn zijn ook vragen gesteld. Wij zijn van plan dit snel te doen. De heer Grinwis zei al dat we voor je het weet al een jaar verder zijn. Dat zijn we niet van plan. Eerder een maand verder.

We willen dit voor het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid ook aan de Kamer sturen. Dat vergt flink wat werk aan onze zijde, maar daar zijn we niet vies van. We zien de urgentie om dit te doen. We willen het snel oppakken en het op korte termijn naar de Kamer sturen. We hebben het dus niet over een proces van maanden. We hebben het eerder over een proces van weken. Voor de zomer willen we uiteindelijk meer duidelijkheid hebben over de projecten zodat we vervolgens verder kunnen met bouwen. Dat staat ook in de brief. Dat is ook gelijk de toezegging aan mevrouw Boelsma-Hoekstra om het nog in de commissie te bespreken. Het zou onze uitnodiging zijn om dat in die commissievergadering Strategische keuzes bereikbaarheid te doen.

Ik kom op de vraag van de heer Stoffer of ik richting datzelfde commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid enkele varianten wil uitleggen. We willen daarin wel

onderscheidende keuzes schetsen. We moeten daar even naar kijken, dus die suggestie nemen we even mee terug om te kijken of we daar al verschillende scenario's met een hele uitwerking in zetten. We hebben goed geluisterd naar de Kamer. Duidelijk en breed zijn er elementen aangedragen om mee te nemen in het afwegingsproces. Dat zullen we mee terugnemen; daar gaan we mee aan de slag. We zullen ook moeten puzzelen hoe we dat allemaal bij elkaar brengen. Maar goed, laat dat werk even aan ons, zou ik zeggen. We komen terug bij de Kamer en we zullen ook even kijken in hoeverre we tegemoet kunnen komen aan de wens van de heer Stoffer. Ik kan niets beloven aan de voorkant maar de oproep is helder.

De heer Bikkers had dezelfde vraag, namelijk wanneer de Kamer de concrete uitwerking kan verwachten. Dus dat is vóór dat commissiedebat.

De heer Heutink vroeg met een stop te komen op nieuwe projecten in het MIRT-boek. We hebben natuurlijk niet voor niets gezegd dat we graag willen luisteren naar de commissie. De commissie heeft uitgebreid gereflecteerd op de vraag die we hebben gesteld. Dat nemen we mee terug. Het zal misschien teleurstellend zijn, maar er is een aantal vragen gesteld over concrete projecten, bijvoorbeeld het gemaal IJmuiden of knooppunt Hoevelaken en hoe dat zit in de prioritering. Het hele idee is dat wij nu in grote lijnen input ophalen van de Kamer en dat we vervolgens aan de slag gaan met een afwegingsproces om daarna te komen tot een lijst met projecten en besluiten over hoe we daarmee omgaan. Het zou kunnen dat we keuzes maken in dat MIRT-boek. Dat lijkt me niet geheel onwaarschijnlijk als ik heel eerlijk ben. Om daarop vooruit te lopen en te zeggen dat we helemaal niks meer gaan doen, vind ik te ver gaan in deze fase van het proces.

De voorzitter:

U bent aan het eind van uw blokje?

Minister Karremans:

Neenee, nog niet.

De voorzitter:

Een punt van orde mag altijd.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Even een punt van orde. Volgens mij hebben wij hier als Kamer een debat met elkaar afgesproken en we hebben het kabinet daarvoor uitgenodigd. Nu hoor ik de Kamer allemaal vragen stellen en het kabinet zegt het nu niet nodig te vinden in te gaan op al die vragen, omdat het een brief heeft gestuurd. Dat stoot mij wel tegen de borst. Volgens mij is het de Tweede Kamer die het kabinet uitnodigt en vragen stelt. Er zijn legitieme vragen gesteld. Omdat het kabinet een brief stuurt, is het toch niet gevrijwaard om dan maar niet te reageren op de vragen?

De voorzitter:

Ik kijk even rond of dit breder wordt gedeeld. Ja. Dan zou ik het kabinet willen vragen om specifieker op een aantal vragen in te gaan. Het is heel helder: op sommige vragen is het antwoord niet exact. Doet u wel uw best om de vragen die zijn gesteld zo veel mogelijk te beantwoorden.

Minister **Karremans**:

Dat doen we ook. Ik reageer er ook op. Ik zeg alleen dat wij het in de priorisering gaan zetten. Als ik nu zou zeggen: die staat op plek 23, dat zou de waarheid natuurlijk geweld aandoen. Dit kabinet zit er nog geen maand. De staatssecretaris en ik zijn nog geen maand geleden binnengekomen op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit is de situatie die we hebben aangetroffen op het departement.

Vervolgens hebben we zo snel mogelijk een brief gestuurd naar de Kamer met een schets van de situatie en hoe wij van plan zijn hiermee om te gaan. Onderdeel daarvan is dat we moeten prioriteren en dat we keuzes moeten gaan maken. Daarvoor nodigen we de Kamer uit daarbij wensen en bedenkingen bij te geven. Dat is niet om een probleem bij de Kamer te leggen, maar om de Kamer juist de mogelijkheid te geven om daar op voorhand op mee te denken. Dat doen we in plaats van een lijst te presenteren en te zeggen: dit is het en bedankt.

Ik wil er met alle liefde op reageren, maar het antwoord op de vragen die zijn gesteld luidt: het is duidelijk dat er in grote lijnen bepaalde elementen zijn meegegeven door verschillende partijen. Dat hebben we goed gehoord. Daar hebben we goed op meegeschreven en dat hebben we goed in onze oren geknoopt. Daar gaan we mee aan de slag om vervolgens zo snel mogelijk — we hebben het over ongeveer een maand want dan hebben we weer een commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid — richting de Kamer een afweegproces voor te leggen. Daar kan de Kamer vervolgens wat van vinden. Al die projecten zullen daar uiteindelijk een plek in moeten krijgen. Ik ben het er niet mee eens dat ik er niet op reageer. Ik schets alleen het proces waarin wij zitten en dat wij verstandig vinden om uit te voeren. Het vergt namelijk een zorgvuldige afweging.

De **voorzitter**:

Helder. Daarmee is het punt van orde genomen. Het zal misschien niet aan iedere kant naar tevredenheid zijn, maar u antwoordt naar zo goed mogelijk vermogen. Uiteindelijk zien we over een maand wellicht wat meer exacte antwoorden terug. Hiermee is het helder. Gaat u verder met uw blokje.

Minister **Karremans**:

Dat is wel het idee, voorzitter, dat we het steeds concreter maken met elkaar.

De heer Heutink vroeg ook hoeveel geld concreet waar naartoe gaat, naar welk onderhoud de meeste prioriteit gaat en wat dat kost. Hij vroeg of we het gevoel hebben voldoende in controle te zijn. Op dat laatste punt geef ik mee dat er de afgelopen jaren steeds beter in kaart is gebracht wat de opgaven en de knelpunten zijn ten aanzien van het onderhoud. De Kamer is er elk jaar over geïnformeerd.

Ik heb het rapport Staat van de infrastructuur veel gequoteerd gehoord vandaag in de eerste termijn van de Kamer. Dat wordt dus goed gelezen. Dat rapport is juist bedoeld om de Kamer in staat te stellen inzicht te hebben in de staat van onze infrastructuur en wat eraan gedaan moet worden. Daarnaast wordt de Kamer bij elk begrotingsmoment geïnformeerd over de actuele budgetten, zowel van aanleg als instandhouding. Er moet wel wat gebeuren met de budgetten. Dat is natuurlijk de reden waarom we hier samen zitten met elkaar, maar dat is de manier waarop de Kamer daarover wordt geïnformeerd.

De heer Van Duijvenvoorde zei: kies voor de ruggengraad van de economie, de auto en vitale verbindingen. Het wegennet is de baas. Het is een goed functionerend wegennet en dat geeft lucht aan het openbaar vervoer. Hij vroeg of ik het eens ben met die prioritering en, zo ja, hoe ik dat vorm wil geven. We kunnen niet ontkennen dat het wegennet van extreem groot belang is voor onze economie en onze samenleving. De auto is met grote voorsprong het meest populaire vervoersmiddel. Als je alleen al kijkt naar de groei van het aantal auto's vanaf de jaren vijftig tot nu is de auto heel succesvol. Ik zei het al even in mijn introductie: 250.000 in de jaren vijftig tot 10 miljoen auto's vandaag. Natuurlijk zullen we daarvan rekenschap moeten geven in het verhaal. Nogmaals, ik heb u gehoord, zeg ik tegen de heer Van Duijvenvoorde. We zullen dit mee terugnemen in het afwegingsproces.

De heer De Hoop vraagt eigenlijk om een lijst van juridisch verplichte MIRT-projecten en of de Kamer die kan ontvangen. Die zitten wel in dat MIRT-boek, maar we zullen richting het commissiedebat daarvan een wat meer samenvattend overzicht geven. Het MIRT-boek is een heel dik boek geworden. Daar heeft de heer Heutink volstrekt gelijk in. We zullen de Kamer per project meenemen in welke fase dat zit. Op individueel niveau zit dat er wel in en dat kun je er wel uithalen. Maar ik denk dat het goed is daar een aantal exercities op te doen om de Kamer beter in staat te stellen wat meer inzicht in te krijgen. Dat zullen we dus doen.

Ik kom bij de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra over dat er eerder woningbouwmoties zijn aangenomen om voorrang te geven aan projecten die eerder buiten de boot vielen. Ze vroeg om een toezegging dat die als eerste aan de beurt komen. Dat kan ik niet doen. Het hele idee is dat we kijken naar een totale prioritering. Gegeven de opgave van 80 miljard euro kan ik nu niet zeggen dat ze per definitie op één staan of dat ze straks op één moeten. Zeker omdat er in de Kamer moties over zijn aangenomen, is het van groot belang. Dat geldt overigens voor bijna alle MIRT-projecten. We doen dat soort projecten niet voor niets. Er is vaak een belangrijke reden, ofwel woningbouw ofwel bruikbaarheid of anderszins dat er bepaalde wegen of spoorlijnen moeten worden aangelegd. Ik kan niet op voorhand toezeggen dat die bovenaan staan. Dat zou geen recht doen aan andere projecten. We hebben mevrouw Boelsma-Hoekstra en anderen op dit punt goed gehoord dus we zullen ons daartoe moeten verhouden, ook ten aanzien van eventuele beloftes die zijn gedaan ten aanzien van de gemeenten. Dat geldt natuurlijk voor heel veel stakeholders.

Dan de vraag hoe de minister en de staatssecretaris de communicatie met medeoverheden en stakeholders gaan verbeteren bij projecten met grote impact. Dat vind ik een terecht punt. De heer Bikkers en ik zijn allebei wethouder geweest in dezelfde regio. We hadden vaak te maken met dezelfde hinder en projecten van grote impact. Dit is een terecht punt en daar zullen we aandacht aan besteden. Hinder is natuurlijk een uitvloeisel van wat ons te doen staat. De BV Nederland blijft open terwijl we die gaan repareren. Dat is wat er aan de hand is en dat gaat hinder geven. Communicatie is daarbij van essentieel belang. De staatssecretaris en ik zullen daar veel aandacht aan besteden.

De heer Stoffer had het over het signaal dat er bij vernieuwing van beweegbare bruggen steeds vaker wordt gekozen voor een vaste brug. Dit beperkt de mogelijkheden voor de scheepvaart. Snijden we ons op die manier niet in de vingers? Ik denk dat de heer Stoffer een terecht punt hanteert, want de binnenvaart, de maritieme industrie, is van

essentieel belang voor de Nederlandse economie. Ook de maritieme maakindustrie in bijvoorbeeld Werkendam of Gorkum zit wat meer in het binnenland. Uiteindelijk is het toch een belangrijke eigenschap van een schip, zeker van een zeeschip, dat die naar zee moet en dan moet die onder bruggen door kunnen varen. Daar moeten we oog voor hebben. Het is belangrijk dat we dat ook doen. Dat zullen we meenemen in het afweegproces.

De heer Stoffer had nog een vraag, namelijk hoe de bewindslieden gaan voorkomen dat projecten zo worden uitgeknepen dat keuzes maken voor de lange termijn onverstandig is. Dat is denk ik de reden waarom we hier met elkaar zitten. Het is al genoemd: het is om penny wise pound foolish te voorkomen. We zijn continu bezig met instandhouding die natuurlijk steeds duurder wordt naarmate de tijd verder verstrijkt en objecten steeds ouder worden. Bij de Haringvlietbrug zijn we al twee jaar aan het lassen om die letterlijk gewoon boven water te houden.

Nogmaals, alles is veilig. Je kan gewoon veilig over de Haringvlietbrug. Als er acute veiligheidsproblemen zijn, zorgen we er ongeacht de kosten voor dat we altijd ingrijpen. Uiteindelijk moet er wel een vernieuwing plaatsvinden. Op de lange termijn is het inderdaad goedkoper om dat te doen. Dat is de reden waarom we hier met elkaar zitten. Is het niet verstandiger om de projecten te herprioriteren en bepaalde keuzes te maken? Het probleem is inmiddels zo groot, dat we alleen al voor de onderhoudsopgave al tientallen miljarden verder zijn. Dat geld hebben we niet, heb ik niet, de staatssecretaris volgens mij ook niet op onze werkkamers aangetroffen op het ministerie van IenW.

De **voorzitter**:

Dat was uw blokje afweegkader. U heeft nog meer?

Minister **Karremans**:

Het is een flink blokje.

De **voorzitter**:

U mag eerst uw blokje afmaken en dan volgen de interrupties.

Minister **Karremans**:

Dan maak ik het blokje af. Het is een echt flink blokje. Dan de regionale spreiding. Neem brede welvaart mee. Dat was een punt van mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA. Dat zullen we doen. Ik denk dat dat een element is dat door de Kamer is opgebracht en dat wij op de een of andere manier een plek moeten gaan geven. Dat is goed gehoord.

Middelen voor het coalitieakkoord. Daar is natuurlijk veel over gezegd. Ik ga niet alle terminologie herhalen die is gegeven aan intensivering en die ten goede is gekomen aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van de coalitieonderhandelingen. Toch hebben we in de brief wel gezegd dat wij zonder die intensiveringen nog veel verder van huis zouden zijn. Natuurlijk wil elke bewindspersoon altijd meer geld en er zijn altijd veel meer ambities dan beschikbare middelen. Dat geldt zeker ook voor ons. Maar zonder die middelen waren we echt nog veel verder van huis geweest.

De vraag van de heer Stoffer is of de prioriteit van die middelen bij instandhouding komt. Dat zou natuurlijk zomaar kunnen. We willen uiteraard niet te veel vooruitlopen op

waaraan we het geld gaan uitgeven, maar dat je je infrastructuur in stand moet houden en dat je eerst moet herstellen wat je hebt, dat is natuurlijk wel een beetje de onderliggende toon van onze brief. Dat is ook gewoon pure noodzaak. Je moet de verbindingen die belangrijk zijn, in stand houden. De Haringvlietbrug is al even genoemd, een belangrijke corridor tussen Rotterdam en Antwerpen. Die is daar overigens niet voor ontworpen, maar dat is die inmiddels wel. Dat is zo'n voorbeeld. Je wil natuurlijk eerst goed herstellen wat je hebt. Dat zal natuurlijk een belangrijk onderdeel daarvan zijn.

De heer Van Leijen vraagt in hoeverre het beperkte aanbod van personeel en de beknellende stikstofruimte bepalende factoren zijn voor wat er überhaupt nog kan worden uitgevoerd. Dat speelt natuurlijk een rol. We hebben immers de uitspraak gezien van de Raad van State ten aanzien van de ring Utrecht. Dat had allemaal te maken met stikstof. Alle andere beroepsgronden zijn ongegrond verklaard, maar op het punt van stikstof is het uiteindelijk vernietigd.

Voor de meeste geldt, zeker voor onderhoud omdat stikstofruimte daar vaak niet het knellende probleem is, dat financiële middelen de bottleneck zijn. Ook al hadden we alle stikstofruimte, we hadden het geld niet om het allemaal uit te voeren. Er spelen natuurlijk wel meer factoren een rol ten aanzien van de uitvoering. Het gaat niet alleen om de financiële middelen in brede zin, maar ook om de capaciteit bij Rijkswaterstaat bijvoorbeeld en of er marktpartijen beschikbaar zijn die het willen of kunnen uitvoeren.

Daarnaast speelt ook planning een rol. Je kan bijvoorbeeld niet de Haringvlietbrug en de Van Brienoordbrug tegelijkertijd doen. Daar moet je ook rekening mee houden. Dat kan echt niet tegelijkertijd. Ik zei net al dat je niet de winkel moet repareren terwijl die open is. Het is niet verstandig zowel de voordeur als de achterdeur tegelijkertijd te doen. Je moet er altijd voor zorgen dat het nog steeds mogelijk is voor mensen om zich te verplaatsen. Dat is ook een beperkende factor in het uitvoeren van het werk waarmee we rekening zullen moeten houden.

Dat was het laatste antwoord op de laatste vraag van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Leijen had in ieder geval een interruptie. Gaat uw gang.

De heer Van Leijen (D66):

Mijn vraag ging over dat stukje penny wise pound foolish. We gaan nu natuurlijk een prioriteringskader maken en dan gaan er projecten afvallen. Ik ben specifiek op zoek naar de kosten van het niet-doen van die projecten. Ik nodig de minister uit echt naar de levenscyclusbenadering te gaan en in kaart te brengen wat er gebeurt met de projecten die nu niet doorgaan en wat er gebeurt met de kosten van de projecten op de langere termijn. Kunt u dat meenemen?

Minister Karremans:

Dan heeft de heer Van Leijen het denk ik over de opportunity costs. Niks doen kost ook geld. Dat geldt voor een deel voor nieuwe aanleg, maar ook voor instandhouding. We kunnen kijken of we dat in een bepaalde mate kunnen meenemen in dat afwegingsproces. Ik heb dat nu natuurlijk niet paraat per project. Ik weet ook niet of we dat per project überhaupt precies in kaart hebben, maar we kunnen even kijken hoe we

dat kunnen meenemen richting dat afwegingsproces. Op zich vind ik het een aardige suggestie.

De **voorzitter**:

Mevrouw Boelsma-Hoekstra had ook een vraag.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik moet nog een beetje wennen aan de manier van werken die wij hier vandaag hebben. Daar ben ik even heel eerlijk over. Ik hoor een hele enthousiaste minister die aangeeft half april met een afwegingskader komen. Voor mijzelf is het nu niet inzichtelijk hoe überhaupt de staat van de infrastructuur is. Ik hoor hem zeggen dat de woningbouwprojecten geen voorrang krijgen. Het is echter een aangenomen motie en dat gaat pas spelen wanneer er geld voor infra voor woningbouwprojecten is. Volgens mij staat dat gewoon. Dat heeft de Kamer uitgesproken. Ik weet niet zo goed waarop we nu aan het prioriteren zijn. Ik hoor projecten, maar op basis waarvan gaan deze minister en de staatssecretaris prioriteren? De een wil ov, de ander wil de auto, nummer drie wil brede welvaart. Daar wil ik trouwens graag een toezegging op. Ik weet niet hoe de minister en de staatssecretaris hier iets van kunnen vinden.

Minister **Karremans**:

Die toezegging ga ik niet doen. Ik ga daar wel echt streng in zijn. Als ik nu een toezegging doe aan iedereen op elk van de punten die door de heer De Hoop, door de heer Grinwis, door de heer Bikkers of door de heer Van Duijvenbode zijn gemaakt, komen we nergens.

Wij zullen natuurlijk terugnemen wat er door de Kamer is gezegd. Dat zullen de staatssecretaris en ik doen samen met een team van Rijkswaterstaat. We zullen naar alle elementen kijken en dat zullen we netjes terugleggen bij de Kamer. Dat kunnen we in april tijdens dat commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid met elkaar bespreken. Op voorhand nu zeggen dat deze projecten sowieso doorgaan, dat beperkt de mogelijkheid om daadwerkelijk een goede afweging te maken. Dat leidt per definitie tot suboptimale resultaten wat niet in het belang is van het bredere belang van Nederland.

We kunnen het straks met elkaar over een afwegingskader hebben. Het lijkt me verstandig dat te doen, want we leggen dit niet voor niets neer. Het is niet zo dat we zeggen, wij gaan het even doen en u hoort van ons. Nee, we willen de Kamer in een vroegtijdig proces hierin meenemen. De Kamer heeft een aantal zeer goede en goed onderbouwde suggesties meegegeven. Het is nu aan ons om dat verder in te vullen. Straks is het uiteraard aan de Kamer om daar in brede zin wat van te vinden. Dat gaat niet alleen over de coalitie. De heer De Hoop zei dat terecht. Dat gaat over de hele Kamer.

De **voorzitter**:

Wilt u een extra vraag stellen, mevrouw Boelsma-Hoekstra? U bent nog aan de beurt. Gaat uw gang.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Wat mij betreft geeft u geen antwoord op de vraag. Wij zitten hier als commissie. Er zijn moties aangenomen. Veel mensen voor mij hebben heel veel goede dingen gevonden.

Volgens mij is dat echt besloten en moeten we daarmee verder. Ik hoor nu een minister die ons een brief stuurt. Hij kon niet sneller en dat neem ik hem niet kwalijk. De minister zegt: geef ons een afwegingskader mee; ik kom in april terug. Ik heb hier heel veel zinnige dingen gehoord, maar ook dingen waarmee ik het totaal niet eens ben. Daar ben ik heel eerlijk in. Ik heb echt geen idee of wat wij hier inbrengen... Het enige wat ik me kan voorstellen dat u meeneemt, is dat we onderhoud belangrijk vinden. Volgens mij is dat iets wat iedereen hier heeft gezegd. Voor de rest zegt u die brede welvaart niet te kunnen toezeggen. Dan moet u even teruggaan in de geschiedenis hoe dat hier besloten is. Volgens mij ligt het al op de ministeries om ernaar te kijken. Mijn vraag is eigenlijk hoe u weegt wat wij hier doen en of u meeneemt wat er in het verleden is besloten en waarvan we met z'n allen hebben gezegd in een hele betrokken commissie: hier gaan we mee vooruit.

Minister Karremans:

Dat laatste ligt natuurlijk wel in de rede. Als je kijkt naar wat er eerder Kamerbreed is aangenomen, is het logisch daarnaar te kijken. Gegeven de enorme onderhoudsopgave die ook nog eens is opgelopen, die 80 miljard euro, hebben we de luxe niet meer om te zeggen: wat besloten is, is besloten. Dat is ons punt. Dan houden we geen geld meer over voor het gemaal bij IJmuiden. Ik zeg maar even wat. Het is natuurlijk ook breed door de Kamer aangehaald om überhaupt waterveiligheid te waarborgen. We zullen dus enige mate van flexibiliteit moeten betrachten omdat middelen eindig zijn. Dat is de harde realiteit. Tegelijkertijd is de infrastructuur sterk verouderd en zitten we met een aantal acute problemen. Ik bedoel het helemaal niet vervelend. We hebben niet gezegd: geef ons een afwegingskader zoals mevrouw Boelsma-Hoekstra zegt. We hebben gezegd: geef ons input zodat wij een afwegingskader kunnen maken. Vervolgens kan de Kamer daar wat van vinden. Ik denk dat het een zorgvuldig proces is dat we met elkaar kunnen doorlopen. Zoals de heer Heutink zei: er zijn ontzettend veel projecten en heel veel wensen, maar we moeten uiteindelijk scherpe keuzes maken. We zijn van plan dat te doen. Volgens mij zitten we netjes in dat proces. We zullen zo veel mogelijk rekening houden met alle belangen die er zijn en uiteindelijk zullen we onderbouwen hoe we er wat van maken. Dat zullen we ook doen. We kunnen daarover met de commissie in april het debat voeren.

De voorzitter:

Mevrouw Boelsma-Hoekstra houdt nog een vraag over, denk ik? Is het voldoende voor u? Ik hoor u zeggen dat u niet meer durft, omdat u nog maar één interruptie had. Helder. Dan gaan we naar de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik voel ergens wel mee met de interruptie van mevrouw Boelsma-Hoekstra en ook met de eerdere opmerking van de heer Heutink. Ik waardeer het namelijk enerzijds heel erg van deze minister en de staatsecretaris dat zij dit probleem, als het gaat over de staat van de infrastructuur, bij de Kamer neerleggen en dat zij zeggen: denk met ons mee. Maar we hebben natuurlijk ook inbreng geleverd in de eerste termijn en we willen graag een debat voeren over de verschillende afwegingskaders. Dan helpt het wel mee als de minister van Infrastructuur en Waterstaat toch al een beetje een doorkijkje geeft in hoe hij die prioritering ziet en of er een aantal dingen zijn die hij herkent heeft waar hij sowieso mee aan de slag wil in de brief. Zo voorkomen we dat we in april misschien verrast worden met een aantal teleurstellingen. We zouden daar vandaag ook al deels een debat over kunnen voeren. Ik zou de minister dus willen vragen of hij al iets meer

een doorkijkje zou kunnen geven.

Minister **Karremans**:

Ik snap die vraag. Ik snap dat er behoefte aan is om daar eens met elkaar over van gedachten te wisselen. Het gevaarlijke daaraan vind ik dat we in dit proces niet meer de luxe hebben om één wens of één belang als absoluut te bestempelen. De vraag wat we moeten doen, gaat namelijk tot dilemma's leiden. Daar komen belangen en elementen die belangrijk zijn en die door de Kamer zijn aangedragen tegenover elkaar te staan.

Ik denk dat je in algemene zin kan zeggen — eigenlijk kun je natuurlijk ook al tussen de regels door lezen in de brief die we gestuurd hebben — dat we instandhouding en onderhoud heel belangrijk vinden. Dat staat overigens ook in het coalitieakkoord, dus daar is verder ook niet ... Ik denk dat dat geen, laten we zeggen, "briljante" gedachte is die wij opeens hadden. We hebben niet een soort eurekamoment gehad dat we iets aan instandhouding moeten gaan doen. Dat is al vaker onderdeel van debatten geweest in de Kamer en dat wordt Kamerbreed gedeeld. Dat is vandaag ook gezegd. Dus ik denk dat dat ook de reden is dat we daar focus op leggen.

Vervolgens moet je natuurlijk ook daarbinnen een aantal keuzes maken. Waterveiligheid is al even genoemd. Dat heeft een aantal aspecten. Zeker voor een land dat voor een groot deel onder de zeespiegel ligt, is het van evident belang dat we daar goed voor zorgen. Want wat hebben we aan wegen als ze onder water staan, om er maar even wat te van te maken. Dus dat zijn natuurlijk allemaal elementen die van belang zijn.

Ik vind het alleen lastig ... Ik zou de Kamer niet serieus nemen, vind ik, als ik nu uit de losse pols, zonder dat ik daar met de staatssecretaris of de mensen bij Rijkswaterstaat over heb overlegd ... Dat is ook een oproep geweest van onder andere de heer Stoffer, geloof ik, en de heer De Hoop: ga het ook met stakeholders in de regio, wethouders en gedeputeerden bespreken. Ik vind het lastig om dan nu, zonder dat met hen te hebben overlegd, een schot voor de boeg te geven en te zeggen: we moeten die kant op met deze opgave.

Dus ik snap de vraag, maar tegelijkertijd vind ik het lastig om die in detail te beantwoorden. Dat zeg ik er eerlijk bij. Maar we hebben de Kamer goed gehoord op een aantal zaken. Er zijn een aantal zaken goed benoemd. We zullen kijken hoe we de verschillende belangen die vandaag in de eerste termijn door de Kamer zijn opgeworpen een plek kunnen geven. Dan is het natuurlijk aan de Kamer om daar wat van de vinden en te beoordelen of dat in voldoende mate gebeurd is. Dat is vanzelfsprekend.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik ga hier toch even op door. De minister zegt: ik heb de Kamer goed gehoord en ik ga het meenemen. Volgens mij zitten in deze commissiezaal niet alle fracties uit dit Huis. Dat is één. De minister heeft dus niet de hele Kamer goed gehoord.

Volgens mij zou de route chique zijn geweest als de minister had gezegd: ik wil graag herprioriteren en ik ga graag met de Kamer in debat over de manieren waarop we dat

met elkaar kunnen doen. Dan komen wij allemaal met wensen en kan de minister aangeven wat hij daarvan vindt. Als hij dat nog niet had geweten, met alle respect, had hij die brief niet moeten sturen. Dan had hij namelijk wel een idee gehad over hoe hij dat had willen doen. Dan was het netjes geweest. Op het moment dat wij alle standpunten hier vandaag met elkaar hadden uitgewisseld en dat deze Kamer in een tweede termijn of een plenaire afronding met elkaar moties had ingediend en had gezegd "dit is hoe wij het voor ons zien, daar is een Kamermeerderheid voor en daarmee, beste minister, kunt u aan de slag", dan had de minister democratische legitimiteit gehad om daadwerkelijk met die standpunten aan de gang te gaan. Nu is dat anders; het is toch een beetje een Poolse landdag tot nu toe.

De minister neemt dingen mee waarvan ik niet weet of dat überhaupt breed gedragen standpunten zijn van de Tweede Kamer. Ik weet niet wat daar dan uit gaat komen. Ik ben dus bang dat het zo meteen een stuk wordt waar niemand zich in kan vinden, maar waar iedereen wel wat op of aan te merken heeft. Terwijl, als we het gewoon netjes met elkaar hadden uitgediscussieerd vandaag, dan met een motie waren gekomen waarin we het kabinet hadden verzocht "ga dat nou op deze en deze manier regelen", dan weet de minister ook wat hij moet doen.

Mijn vraag is als volgt. Waarom heeft hij daar niet voor gekozen, in plaats van nu toch op een vrij bijzondere manier dit debat, ik noem het maar even "gijzelt"? Zo wil ik het niet noemen, maar dat is wel een beetje hoe ik het zie gebeuren. Wij voeren een debat, maar de minister heeft al bedacht hoe wij ons als Kamer moeten gaan verhouden in het proces de komende weken. Volgens mij is het de wereld op zijn kop, voorzitter.

De voorzitter:

De vraag is waarom u hiervoor heeft gekozen.

Minister Karremans:

Dat is omdat wij een opgave hebben van 80 miljard en niet de middelen om die te realiseren. We kunnen er dus met z'n allen een karikatuur van maken, dat vind ik allemaal best, maar de staatsecretaris en ik staan hier voor een opgave van meer dan 80 miljard euro tot 2040 en we hebben niet alle middelen — kijk maar in de rijksbegroting — om dat te dekken, om dat allemaal te doen. Er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden.

Uiteindelijk proberen we de Kamer op een respectvolle manier en met veel waardering mee te nemen en te vragen: wat is van belang zonder dat ... We hadden ook gewoon kunnen werken aan ... We hadden hier ook gewoon een aantal zaken kunnen uitwisselen over een aantal projecten en vervolgens kunnen zeggen: wij gaan ermee aan de slag en u hoort van ons. Het idee dat de staatsecretaris en ik juist hebben, is om de Kamer op voorhand, dus heel vroeg, al mee te nemen in welke keuze we moeten maken. Dat begint inderdaad met een ronde ... We staan aan het begin van dat proces, van dat afwegingskader. Er is nog geen afwegingskader; er is nog helemaal niks, alleen een tekort. Dat is er namelijk wel. Dat is het enige wat nu hard is en gerealiseerd. Welke smaken moeten we daarin meenemen?

Vervolgens komen we naar de Kamer. Dat is in april, bij dat commissiedebat. Dat is dus op héle korte termijn. We werken keihard door aan dat verhaal. Het zijn eigenlijk onwerkbaar termijnen, maar we gaan dat toch doen, omdat de tekorten snel moeten

worden opgelost. Dan zullen we het kader presenteren aan de Kamer. Dan kan de Kamer dat wegstemmen met moties of daar met allerlei moties dingen in veranderen. Allemaal tot u dienst; het is allemaal prima. Maar we vragen nu niet: wilt u pizza of spaghetti? De enige vraag is: waar denk je ongeveer aan?

Uiteindelijk gaan we het hebben over het eindproduct. Dan zijn we nog niet eens ... Dan hebben we een afwegingskader. Daaruit volgt uiteindelijk een lijst met wat we wel en niet gaan doen. Maar die keuze — dat heb ik de heer Heutink zelf ook horen zeggen — is wel noodzakelijk. Dat moeten we dus met elkaar gaan doen.

De voorzitter:

De heer Heutink, dit is uw laatste interruptie. Graag ietwat korter qua ...

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Maar dit is wel fundamenteel voor hoe wij dit debat de rest van de dag met elkaar gaan voeren. Meneer de Hoop wil misschien pizza. Ik ben benieuwd wat de minister nou vindt van het feit dat meneer De Hoop graag pizza zou willen. Als het niet strookt met elkaar, kan meneer De Hoop daar straks een motie over indienen bij een tweeminutendebat en dan kan de minister daarmee aan de slag. Volgens mij is dat de route die wij hier met elkaar moeten bewandelen.

Natuurlijk deel ik de mening van de minister dat er iets moet gebeuren. Ik ben het daar helemaal mee eens, maar het gaat me om de democratische legitimiteit en het serieus nemen van deze vaste Kamercommissie en de Tweede Kamer. Op het moment dat wij hier met 1,2 — ik ga even tellen — 6, 7 mensen iets zeggen, is dat niet per definitie de waarheid waar de minister mee aan de slag zou moeten gaan. Ja, hij kan ons uithoren, dat is prima, maar ik zou het prettiger vinden als hij ingaat op wat wij hier individueel daadwerkelijk vinden van de route die wij met elkaar kiezen. Daar kunnen we dan over stemmen in de Kamer en dan kan hij daarmee aan de slag. Ik vind het hoogst ongemakkelijk dat dat niet gebeurt op deze manier.

De voorzitter:

Voor ik de minister het woord geef, heb ik een procedurele opmerking. Iedere fractie heeft de gelegenheid om hier vandaag zijn inbreng te leveren. Die ruimte is er dus voor iedereen. Dat de één een andere keus maakt dan de ander is helder. Dat gezegd hebbende, geef ik de minister de mogelijkheid om te reageren.

Minister Karremans:

Dat proces zullen we met elkaar ... Ik snap dat de heer Heutink zegt dat het ongemakkelijk voelt. Ik snap ook dat hij vraagt waar we uiteindelijk op gaan uitkomen, maar dat weet ik ook nog niet. Het enige wat ik weet is dat we met elkaar een tekort moeten oplossen en een enorme opgave hebben. Ik heb ook gezegd in mijn introductie: we zien dit niet alleen als een opgave van het kabinet, maar ook van de Kamer als brede volksvertegenwoordiging. We zullen alle belangen natuurlijk zo goed mogelijk proberen te verwerken in het proces dat wij gaan voorstellen. Daar gaan we dus graag mee aan de slag.

Vervolgens komen we natuurlijk ook weer graag terug bij de Kamer. Het is dus helemaal niet zo dat het daarna voor ons einde gesprek is en dat we zeggen "u hoort van ons" en "deze projecten gaan we wel of niet doen en deze gaan we pauzeren of faseren", of

bedenk het maar. Het zal ook weer vervolggesprekken vergen met de Kamer, omdat we juist de Kamer een positie willen geven in dit toch lastige proces, dat vol zit met dilemma's.

De voorzitter:

Dank. Dan heeft de heer Bikkers een interruptie.

De heer Bikkers (VVD):

Ik wil het toch nog een keer over het proces hebben. Ik wil even toetsen bij de minister of ik het zo juist zie. We zouden ervoor kunnen kiezen om in de tweede termijn een tweeminutendebat aan te vragen, dat over een aantal weken dat op de agenda te zien, dan dingen mee te geven, dan april overschrijden, en uiteindelijk een afwegingskader te hebben, om het er dáárna nog een keer in het tweeminutendebat met elkaar over te hebben. Ik begrijp — uiteindelijk gaan wij over onze eigen agenda — dat het de voorkeur van de minister heeft om snelheid te maken en om te gaan werken op basis van het coalitieakkoord, het debat van vandaag op basis van het rapport Staat van de Infrastructuur 2024 en alles wat we hier met elkaar hebben gedeeld. Vervolgens wil hij een afwegingskader maken, zodat we daar in april al over kunnen praten en daarmee de snelheid behouden. Is dat een juiste weergave van het proces dat we willen doorlopen? Of zit ik totaal mis?

Minister Karremans:

Deels is het natuurlijk aan de Kamer zelf, maar wat ons betreft zetten we flink wat tempo in dit proces, omdat het gewoon nodig is om voor de zomer een aantal belangrijke keuzes te maken. Dat geldt alleen al voor het gemaal IJmuiden, wat de heer Grinwis heeft aangekaart. Ook daar is tijd van belang. Dus als je bepaalde zaken op tijd wil oppakken — dat weet de heer Grinwis — moet je snel een keuze maken. Ook als je besluit het niet te doen, moet je het op tijd weten. Dat geldt voor heel veel projecten. Vandaar dat wij echt tempo willen maken in dit proces.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even rond om te zien of er nog ... Meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb het gevoel dat de minister ons als Kamer heus serieus probeert te nemen. Ik heb niet het idee dat iemand hier een karikatuur van probeerde te maken. Als de minister daar de indruk van kreeg, dan neem ik dat graag weg.

Ik ben wel op zoek naar het volgende. De minister heeft zelf een handreiking naar de Kamer gedaan en gezegd: denk mee, want ik heb een aantal dilemma's. Maar om het gesprek met elkaar te verscherpen, had de minister ook kunnen zeggen: "naar aanleiding van de inbrengen in de eerste ronde merk ik dat bijvoorbeeld onderhoud in de Kamer bij bijna iedereen prioriteit heeft. Als ik dat mee wil nemen, betekent dit mogelijk wel dat ..." Kan de minister dat nog verscherpen in zijn inbreng, zodat de minister in dit debat ook zelf die dilemma's nog wat verder afpellend op tafel legt? Dat had de minister ook mee kunnen nemen in de inbreng. Een van de dingen zou bijvoorbeeld de zeventien projecten kunnen zijn. Die komen dan mogelijk toch wel langer stil te staan. De minister kan het debat met zo'n voorbeeld ook scherper maken.

Daar ben ik dus naar op zoek. Is er een dilemma dat — ik snap dat het een lange vraag

is, excuus voorzitter — de minister heeft opgehaald in de eerste termijn ... Het helpt mij om het scherper te maken. Is er iets waar hij nu al, richting de brief, over nadenkt, op basis van wat hij heeft opgehaald uit de Kamer? Hier zou ik nog verscherping van u kunnen gebruiken in het debat.

Minister Karremans:

Op zich vind ik dit een hele goede en terechte vraag. Ik was van plan om vooral te verwijzen naar het proces, maar om toch de handschoen even op te nemen: er is inderdaad breed gezegd dat we willen inzetten op instandhouding en ook op vernieuwing waar dat nodig is. Maar dat betekent wel wat. Mogelijk betekent dat wat voor reserveringen die in het verleden gedaan zijn of bijvoorbeeld voor nieuwe aanlegprojecten die nu in de lijn zitten, waarbij we zeggen: "Daar gaan we of op faseren of dat gaan we, eerlijk gezegd, niet meer doen. We gaan daar capaciteit weghalen, omdat we toch denken dat dat in de verste verte, in de komende twintig jaar, niet gerealiseerd gaat worden." Dat is dan dus het gevolg daarvan.

Maar ik wil juist voorkomen dat we het over projecten gaan hebben. We weten namelijk hoe gevoelig dat ligt in de regio, maar ook in deze Kamer. Dat is natuurlijk logisch, omdat mensen daar keihard aan gewerkt hebben, bijvoorbeeld in bepaalde regio's. Daarom wil ik het juist een niveautje hoger hebben, en het hebben over wat we in de brede zin belangrijk vinden voor dit land en wat nu nodig is.

Twee dingen die ik vandaag, onder andere, goed gehoord heb — ik wil dan niets tenietdoen aan andere zaken — zijn onderhoud en instandhouding. Dat betekent dus: niet penny wise, pound foolish, maar zorg nou dat je dat voor bent. Dat is breed door de Kamer uitgesproken. Daarnaast is ook waterveiligheid breed door de Kamer uitgesproken. Dan noem ik dus maar even twee dingen waarover ik veel brede consensus zie in de Kamer. Maar nogmaals, dat wil ik ook bespreken met de staatssecretaris. We hebben net niet eens in dezelfde Kamer gezeten om de antwoorden op de vragen door te nemen met onze ambtenaren, kun je nagaan.

Los van onze bespreking hebben we natuurlijk ook nog een gesprek te voeren met Rijkswaterstaat, de regio's en met de gedeputeerden. Ook moeten we goed kijken naar — dat heeft de heer Van Leijen ook gezegd — wat de kosten zijn als je het niet doet. Dat vond ik een aardige suggestie. Dat hadden we niet van tevoren bedacht, maar dat is misschien wel aardig om mee te nemen in het hele proces. Op zo'n manier proberen wij daar dan, denk ik, houvast ... We proberen daar iets van te maken. We proberen daar pizza van te maken, om maar even een beetje in die analogie te komen. Dan hopen we dat het allemaal verschillende pizzapuntjes zijn en er altijd een puntje bij zit dat in ieder geval een deel van de Kamer lekker vindt. Kan ik hem zo serveren?

De voorzitter:

Een procedureel ding. We zitten qua tijd redelijk krap. We hebben een halfuur uitloop. Dan weet het publiek dat ook gelijk. We hebben nu wat ruimte genomen voor lange interrupties. Ik snap dat ook, er zit emotie in. Maar ik wil u wel vragen om nu de interrupties alsjeblieft iets korter te houden. Ondanks dat ik het erg mooi vind dat het met emoties gaat, vraag ik om het nu toch even zakelijk aan te pakken.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Meneer de voorzitter, wat een mooie waarschuwing zo net voor mijn interruptie.

De **voorzitter**:

Het was niet persoonlijk bedoeld.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Wie de schoen past, trekke hem aan. Ik heb nog een vraag aan de minister. Hij zegt namelijk terecht: penny wise, pound foolish, dat willen we niet. Tegelijkertijd is de consequentie van het nu nog niet besluiten tot vernieuwing van een kunstwerk of een ander infrastructureel object dat technisch is afgeschreven en de technische levensduur heeft bereikt, dat dit qualitate qua vaak leidt tot het alternatief: levensduurverlengend onderhoud. Levensduurverlengend onderhoud kan eigenlijk penny wise, pound foolish zijn. Dus hoe wordt die afweging gemaakt door de minister?

Minister **Karremans**:

Dat is natuurlijk het lastige. In Nederland hebben we gewoon héél veel kunstwerken ... Voor de mensen die zitten te kijken en het idee hebben dat dit opeens het commissiedebat Cultuur is geworden: dat is natuurlijk niet het geval. We hebben veel infrastructuur, zoals viaducten en bruggen, die we "kunstwerken" noemen. Het zal soms een lastige afweging zijn, maar ook dan is de vraag: wat is het gevaar dat eraan vasthangt? Soms kan je namelijk best prima levensduurverlengend onderhoud doen en biedt dat verder geen of niet noemenswaardige hinder aan de omgeving. Dan is dat in de afweging prima te accepteren. Maar soms is het ronduit gevaarlijk, voor de waterveiligheid of andere economische belangen, of gewoon voor weggebruikers. Dus dat zou je allemaal moeten meenemen in die afweging.

Dat is best een ingewikkelde puzzel. Het is helemaal geen, laten we zeggen, lineair verhaal. Het is best wel een lastige puzzel. Daarom willen we graag, in plaats van dat we al die individuele opgaven ... Onderhoud en vernieuwing van kunstwerken zijn namelijk vaak individuele opgaven. Dat kunnen we allemaal bij elkaar rapen en zeggen: die wel en die niet. We willen graag een brede reactie ophalen bij de Kamer op de vraag wat nou de grote rode lijnen zijn waar we rekening mee moeten houden. Dat is waar dit debat voor ons voor een groot deel om gaat. Ik ben de Kamer — dat heb ik ook in de afwezigheid van de heer Grinwis gezegd — erg dankbaar dat op die manier de handschoen is opgepakt.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

We hebben ons best gedaan, inderdaad. Ik heb nog een vraag. Bij levensduurverlengend onderhoud is het niet altijd gegarandeerd dat het geld daarvoor ook beschikbaar is. Kan de minister dan wel garanderen dat als objecten inderdaad aan het einde van hun technische levensduur zijn en ze eigenlijk vervangen zouden moeten worden maar dat nog eventjes duurt, dat de bekostiging van dat levensduurverlengende onderhoud, inclusief personeel, goed geregeld wordt?

Minister **Karremans**:

Dat is natuurlijk wel het uitgangspunt. Daar moet je dan wel geld voor hebben. Maar in sommige gevallen wil je gewoon liever ... Dan kost nieuwbouw net zo veel als levensduurverlengend onderhoud. Als je tenminste maar lang genoeg doorgaat, kom je vanzelf aan de kosten van nieuwbouw. Dat staat los van de hinder die je ervan hebt en de economische schade. Daar had de heer Van Leijen het natuurlijk ook al over: wat kost dat verder breed in de maatschappij? Ik vind het terecht, nogmaals, dat we daar

oog voor hebben. Daar zullen we het ook over moeten hebben.

Ik zei het net al: er zijn meerdere beperkende factoren. Een daarvan is de capaciteit bij Rijkswaterstaat om überhaupt projecten te kunnen doen. De productiviteit is de laatste jaren al erg verhoogd, maar ik denk dat we daar nog een stapje bovenop kunnen doen. In de brief staat ook dat we daar nog steeds verdere ambities in hebben.

Maar het gaat ook over de planning. Je kan sommige projecten niet tegelijkertijd doen. Je kunt niet de Haringvlietbrug en de Van Brienenoordbrug tegelijkertijd gaan vervangen, want dat levert gewoon een totale verkeersinfarct in Rotterdam op. Dat is, ook in mijn eigenbelang, niet verstandig om te doen.

Tot slot, de financiële middelen. Je moet wel het geld hebben om het te kunnen uitkeren. Daarvoor kijken we natuurlijk ook — daar ben ik nog niet eens bij gekomen — naar hoe we de koek kunnen vergroten. Daar is het in de media en in de debatten veel over gegaan. Dat ging erover of we dan hogere belastingen gaan heffen of we rekeningrijden gaan krijgen. Daar zijn we allemaal nog niet. Dat gaan we allemaal niet doen, maar we kijken wel naar bijvoorbeeld planbaten. Daar heeft de Kamer in november een brief over ontvangen. Dat zijn allerlei potentiële opties om de koek te vergroten.

We hebben dat in Rotterdam al eerder gedaan. We zeggen dan: bepaalde infrastructuur zorgt voor bepaalde woningbouw. We gaan de ozb die we daarbij ophalen als gemeente, tot we die woningen kunnen bouwen, in de eerste plaats gebruiken voor de financiering van de infrastructuur. Het is geen gebruik om zo te werken in Nederland, maar ik wil er wel naar kijken of we dat soort zaken kunnen gaan doen, omdat de opgave zo immens is. We hebben het niet over een paar miljard. Ik schreef het u in de brief: dit gaat opgeteld om meer dan 80 miljard. Dat loopt uiteindelijk alleen maar op als we niets doen. Vandaar dat we snel keuzes willen maken.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, uw laatste interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Over levensduurverlengend onderhoud: misschien moet de minister nog even goed checken of een niet nader te noemen project echt goed is afgefinancierd. Ik ben daar gisteren toevallig gaan kijken, met technisch weer.

Mijn andere vraag is waar de minister aan raakt. Welke criteria leg je aan? Als je bijvoorbeeld een MKBA-achtige manier van kijken hebt, zit je voor je het weet in dichtbevolkte gebieden met veel economie. De minister noemde de Haringvlietbrug. Als je die wegneemt dan zijn de Zuid-Hollandse Zeeuwse eilanden verstoken van bereikbaarheid. Dat is bijna niet te doen. In de afweging wil ik het perspectief meenemen van situaties waarin je geen bypassess in de buurt hebt of alternatieve infrastructuur waarover je kunt omrijden, om maar een voorbeeld te noemen.

Voorzitter, als ik mag smokkelen, nog één zin. Ik weet niet of de minister daarop heeft gereageerd in mijn afwezigheid, maar is wat betreft de minister de 500 miljoen structureel in het coalitieakkoord, in de budgettaire bijlage, breed over alle netwerken in te zetten?

Minister **Karremans**:

Om op het laatste in te gaan: daar is niet een bepaalde allocatie voor. We zetten het geld in waar het nodig is. Dat is niet alleen in de Randstad. We hebben heel veel opgaven ook in Noordoost-Nederland, ook in Friesland, alleen al als het gaat om bruggen in Friesland. In Zeeland is de Haringvlietbrug natuurlijk een belangrijke verbindingssader voor Zeeland en Antwerpen. Overigens zei de heer Grinwis dat het voor de ontsluiting van de Zuid-Hollandse eilanden van zeer groot belang is, maar het is ook een hele belangrijke economische ader, dus beide gaan hier hand in hand.

Ik denk dat het wel een terecht punt is als de heer Grinwis zegt: er moeten alternatieven zijn voor mensen. Want je kan mensen niet opsluiten en zeggen: ga maar à la coronastijl een paar jaar thuiswerken tot de brug weer vervangen is. Daar ben ik het volstrekt mee eens. We zullen daar dus ook oog voor moeten hebben, namelijk dat er altijd alternatieven beschikbaar moeten zijn die worden gefinancierd als dat nodig is. Denk aan een tijdelijke brug of veerpontjes. Daar moet je allemaal rekening mee houden. Dit moet allemaal wel gebeuren binnen het kader dat we een grote opgave hebben. Die tijdelijke maatregelen moeten niet zo veel meer kosten dat de opgave nog veel groter wordt. Ik vind het wel een terecht punt om mee te nemen, dus dat zullen we ook doen.

De **voorzitter**:

Dank. Ik kijk nog even rond. Minister, u mag weer door met uw verdere blokjes. Volgens mij zijn dat hele dunne mapjes.

Minister **Karremans**:

Daar kan ik natuurlijk hele dunne mapjes van maken. De heer Heutink vroeg: hoeveel geld ligt stof te happen? Op zichzelf is dat een hele terechte vraag. Daarover hebben we ook in de brief geschreven: we willen graag geld aan het werk zetten voor Nederland. Ook de heer De Hoop zei dat je resultaat moet hebben. Hij zei: ik hou van lintjes knippen. Nu is het zo dat ik een hekel heb aan lintjes knippen, dus voor dat werk wil ik voortaan graag de heer De Hoop meenemen. Helaas gaan we niet heel veel lintjes knippen de komende tijd. Maar ik hou wel van resultaat boeken. Daar gaat het natuurlijk ook om.

De staatssecretaris en ik willen graag geld aan het werk zetten voor Nederland. We moeten kijken hoe we dat het beste kunnen doen. Ik vind het een terecht aandachtspunt van de heer Heutink: hoe zetten we het geld op de beste manier aan het werk? We zullen kijken of we richting april dat zo inzichtelijk mogelijk kunnen maken voor de Kamer, zodat de Kamer het kan meenemen in de overwegingen.

De heer Van Duijvenvoorde vraagt of de minister het met FvD eens is dat het fundamentele probleem niet het tekort aan belastinginkomsten is, maar de wijze waarop middelen binnen de rijksbegroting worden verdeeld. Dat is hoe je het wilt aanvliegen. Uiteindelijk heb ik een opgave en een tekort. Hoe het is gekomen, vind ik eigenlijk niet zo interessant. Ik vind het interessanter hoe we het oplossen. Daar is vandaag een eerste aanzet voor.

Dan over de hoogleraar waaraan de heer Van Dijk refereerde. Het ging over de planbaten. Het ging er veel over in de media: het heffen van extra belasting op automobilisten. Daar is allemaal geen sprake van. Dat kunnen we ook helemaal niet zomaar doen vanuit lenW. Daar is geen sprake van. Wat we wel doen is creatief kijken

naar oplossingen, omdat we niet meer selectief kunnen shoppen. We moeten kijken hoe we de koek kunnen vergroten en hoe we planbaten op een bepaalde manier kunnen gebruiken voor de financiering van infrastructuur, bijvoorbeeld. Daar wordt niemand slechter van, we gaan dan niemand méér belasten. Je kijkt dan naar een oplossing zoals we die eerder in Rotterdam hebben toegepast, bijvoorbeeld. Denk dan aan hoe we extra ozb-inkomsten voor de gemeente kunnen inzetten voor het creëren van infrastructuur. Dat is maar een voorbeeld. Het staat nog helemaal in de kinderschoenen, maar het tekort en het probleem zijn zo groot, dat ik geen dingen op voorhand wil afwijzen.

Dan kom ik op de vrachtwagenheffing en het idee van de heer Grinwis. De vrachtwagenheffing moet nog ingaan. Dat gebeurt per 1 juli. We hebben wel afgesproken om die vier jaar lang hetzelfde te houden. Dat is een afspraak met de sector. Ik denk dat de heer Grinwis het met me eens is dat we ons aan die afspraak moeten houden.

Ik kom bij de noodzaak tot onderhoud, vervanging en beperkte budgetten. Het ging over alternatieve bekostiging. De vraag was of ik dat wat meer kon duiden. Het was een vraag van JA21, daar heb ik net het een en ander over gezegd. Ik kan niet van €1 €2 maken. Was het maar zo. Mijn vrouw zou het heel leuk vinden als ik dat zou kunnen, maar ik kan het niet. We kunnen natuurlijk wel zo creatief mogelijk omgaan met de middelen die we hebben. Dat moeten we echt proberen te doen. De staatssecretaris zal nog iets zeggen over werk met werk maken. Daar zien we ook kansen.

We hebben het al eerder gehad over militaire mobiliteit, over Europees geld. We gaan overal naar kijken, maar ik geef wel de winstwaarschuwing: er liggen geen gouden bergen voor het oprapen. Er zijn geen makkelijke oplossingen, zoals met militair geld deze instandhoudingsopgave in een keer doen. Sterker nog, ik ben er niet heel hoopvol over. We gaan natuurlijk wel met het ministerie van Defensie in overleg, maar dat ministerie heeft zelf een enorme opgave op het gebied van veiligheid en niet per se de taak om met dat geld de Haringvlietbrug op te knappen. Daar ben ik ook eerlijk in, ook richting de commissie. We zullen wel altijd kijken naar wat we kunnen doen.

Een vraag was: gaan gemeenten en provincies meebewegen met de opgaven die er zijn? Dat is altijd een discussie tussen de minister van BZK en de provincies en de gemeenten. Die laat ik even daar. Ik denk ook dat die daar moet plaatsvinden. Op voorhand kan ik dus niet zeggen of dat het geval is.

De heer De Hoop zegt dat de vrachtwagensector moet meebetalen. Hij heeft het over een verhoging van 17%. De vrachtwagensector betaalt straks niet alleen mee via de vrachtwagenheffing, maar betaalt ook gewoon belasting. Er wordt loonbelasting betaald over de banen in de sector, er wordt vpb betaald, dus de sector draagt in brede zin bij. Als we zouden zeggen dat iedereen voor zijn eigen deel moet betalen, wordt het wel heel ingewikkeld in Nederland. Op die manier houden we ook geen geld over voor onderwijs. Ik denk dat we het met de vrachtwagenheffing op een goede manier doen. Er vloeit ook veel geld terug naar de logistieke branche zelf, maar daar moeten we het voorlopig even bij laten.

Ik heb al het een en ander gezegd over dual-use. Ja, we gaan in gesprek met Defensie, maar ik verwacht geen gouden bergen. Voor de EU geldt precies hetzelfde. Er zijn

bepaalde corridors, er is het TEN-T, een netwerk dat belangrijk is voor militaire mobiliteit. Daar is geld voor beschikbaar vanuit Europa, maar je moet aan heel veel eisen voldoen en bovendien gaat het niet enorm helpen bij het oplossen van het tekort dat we hier hebben. Nogmaals, elke euro die we vanuit Europa of van wie dan ook kunnen krijgen, proberen we natuurlijk mee te nemen. We zullen de Kamer informeren over de kansrijkheid en wat onze voortgang is bij het binnentrekken van de financiering uit Europa. De heer Van Leijen heeft hier een vraag over gesteld.

Over alternatieve financiering heb ik al gesproken.

Er was nog een vraag van de heer De Hoop over kades. Hij vroeg waarom de Kamer daar niet eerder over is geïnformeerd. Ik snap de vraag, maar dat is omdat kades een gemeentelijke aangelegenheid zijn. Er zijn kades die we zelf beheren, maar het stuk in EenVandaag ging over kades bij de gemeente. Die zijn in gemeentelijk beheer. Toen ik wethouder was in Rotterdam was ik ook verantwoordelijk voor de kades daar. Het is wel zo dat er een enorm verschil zit in hoe gemeentes kades onderhouden. Toevalligermits is het onderhoud in Rotterdam erg goed. Ja, heel toevallig. Daar zijn keuzes gemaakt om bepaalde dingen niet te doen. Dat zijn keuzes die gemeenten ook moeten maken. Eén ervan is je kades goed onderhouden. In Rotterdam is ervoor gekozen om dat goed te doen, en Rotterdam heeft heel veel kades, zoals de heer De Hoop weet. Het is dus wel een gemeentelijke aangelegenheid. Er wordt een rapport gemaakt. Dat zullen we naar de Kamer sturen, dan kunnen we het er met elkaar over hebben. Dat is helemaal prima, maar het blijft in eerste instantie een gemeentelijke aangelegenheid.

Ik kom bij het onderwerp apparaat-taakstelling. De heer Stoffer vroeg of RWS niet op volle sterkte zou moeten blijven. De taakstelling heeft impact op de uitvoering, dat is zonder meer waar. Tegelijkertijd is het zo dat we de hele opgave nu ook niet kunnen doen met het apparaat van RWS. We moeten daar natuurlijk wel rekening mee houden. Het zou raar zijn als we straks wel de financiële middelen prioriteren, maar geen mensen hebben om het uit te voeren. We zullen er dus rekening mee houden, anders krijgen we een hele rare figuur. De Kamer zal het ons niet in dank afnemen als we dat op die manier zouden doen, zeker de heer Stoffer niet.

De heer Stoffer zei ook: het financiële gat wordt eerder groter dan kleiner, hoe wordt dat tijdig in beeld gebracht? Binnen RWS wordt het verschil tussen beschikbaar en benodigd budget periodiek herijkt. Het is een bewegend beeld, dat we met de Kamer zullen delen, wanneer nodig. We nemen dat ook mee in de begrotingscyclus. Het is nu eenmaal zo dat beelden veranderen. We worden ook vaak geconfronteerd met tekorten op projecten. Dat komt omdat het vaak verouderde infrastructuur is, die niet is gemaakt voor hoe die vandaag wordt gebruikt. Dan weet je van tevoren niet precies wat de impact is op de infrastructuur en zie je pas gaandeweg in een project wat de daadwerkelijke opgave is. We hadden het net over goochelen en toveren, maar dan komen er echt konijnen uit de hoge hoed, die je niet liever niet wil. Dat is nu eenmaal de realiteit van dat werk. Het is geen lineair vastomlijnd verhaal. Het is ingewikkeld werk waar soms ook tegenvallers in zitten, die gedekt zullen moeten worden.

Voorzitter. Dat zijn de vragen van dit blokje.

De **voorzitter**:

We hebben in ieder geval twee interrupties. De eerste is van de heer Emiel van Dijk.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Het is een kleine tien minuten geleden dat de minister het aanstipte, denk ik, maar hij gaf aan dat we automobilisten niet extra gaan belasten, ondanks wat er in de krant staat. Ik heb de suggestie gewekt dat we dat niet zouden moeten doen, dat klopt, maar ik refereerde aan de brief van de minister en de staatssecretaris, waarin staat: we gaan kijken naar de mogelijkheden om baathebbers zoals bedrijven, grondeigenaren en vastgoedeigenaren — dus gewoon de normale huiseigenaar — te betrekken bij de bekostiging van infrastructuur. Dus voor de mensen thuis betekent dat gewoon: heeft u een woning in uw bezit, bent u huiseigenaar, dan gaat de minister kijken of u kunt betalen voor de wegen die naar uw woning leiden.

Ik vind het een beetje vreemd om over "de koek" te spreken, want die koek, die volgens mensen groter zou moeten worden, is gewoon belasting. Het zijn dus gewoon verhogingen van belastingen. De minister zegt: het gaat niets extra's kosten want dat halen we bij de ozb weg. Maar wie betaalt die ozb, vraag ik aan de minister. Het is eigenlijk een retorische vraag. Iedereen weet dat het de huiseigenaar is. Waarom doet de minister net alsof de belastingen niet verhoogd gaan worden, terwijl hij hier over zo'n extreme maatregel praat, namelijk: we gaan de overwaarde van uw huis afkomen om bruggen, sporen en wegen te betalen.

Minister **Karremans**:

Als er geen infrastructuur wordt aangelegd, dan betaalt helemaal niemand de ozb, want dan kan je geen woningen bouwen. Daar zit de relatie. In Londen is dit de gebruikelijke manier van infrastructuur financieren, onder andere voor de metro. Daar wordt veel meer privaat-publiek samengewerkt om investeringen los te trekken en projectontwikkelaars mee te laten betalen aan de ontwikkeling van de publieke infrastructuur. Ik vind dat op zich helemaal geen gekke gedachte. Het is niet zo dat we opeens met een extra belasting komen, een soort infrabelasting of zo; dat heb ik in de krant zien staan, dat is allemaal niet waar. De Kamer is al in november vorig jaar geïnformeerd over allerlei alternatieve financieringsopties voor infrastructuur. De Kamer kan ook gewoon teruglezen wat daarin de mogelijkheden zijn. De ozb-inkomsten worden inderdaad betaald door mensen die een woning hebben, maar komen ten goede aan de gemeente die daar vervolgens dingen mee doet. Die ozb ging niet omhoog in het geval van Rotterdam, dat ik net noemde, maar de ozb-inkomsten die anders voor de gemeente waren en die op een gegeven moment schaalvoordelen opleveren met meer woningen, werden ingezet voor de financiering van de infrastructuur in de eerste plaats, zodat je de woningen in de eerste plaats kan maken.

Nogmaals, het staat nog helemaal in de kinderschoenen en we gaan kijken wat we allemaal kunnen doen. We kunnen niet selectief shoppen, omdat de opgave enorm groot is, maar de eerste zet die we moeten doen is prioriteren. Daarnaast heeft de Kamer volgens mij ook breed opgeroepen om creatief te zijn, om er nog maar eens een rode lijn uit te halen. Ik kan niet van €1 €2 maken, maar ik kan wel kijken hoe we die euro's zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten en hoe we baten van investeringen naar voren kunnen halen om het te kunnen financieren.

De **voorzitter**:

Dat geeft aanleiding tot een vervolgvraag.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Laat wat ze in Groot-Brittannië en Londen doen alsjeblieft geen voorbeeldfunctie hebben voor Nederland. Het is totaal niet vergelijkbaar. Het schuurt aan tegen het communisme als je zegt: we gaan de waardestijging van je woning afkomen omdat de overheid haar zaakjes niet op orde heeft. Laten we wel wezen, die mensen hebben vaak al decennialang belasting betaald. Ik heb net het rijtje opgenoemd van 40% inkomstenbelasting, 21% btw op alles wat mensen kopen, mensen die autorijden betalen motorrijtuigenbelasting, de provinciale opcenten, en zo kan ik nog wel even doorgaan. Laten we niet doen alsof die centen niet allang aan de overheid zijn besteed om ervoor te zorgen dat er verdomme gewoon een weg naar hun woning wordt aangelegd of dat er een brug wordt onderhouden.

De minister doet nu net alsof het alleen om nieuwe woningen gaat, maar dit zet de deur open naar meer. Op het moment dat er ergens een metrostation wordt aangelegd in de buurt van een drukke Vinex-wijk en je woningwaarde gaat dan 20% omhoog, mag je er dan een keer voordeel van hebben als huiseigenaar? Je wordt overal getild, je wordt overal uitgeknepen, je belastingen gaan omhoog. Laat die mensen een keer een voordeeltje hebben in plaats van dat de overheid weer eens met haar vingers gaat graaien in de pot van geld dat ze nog niet eens op hun rekening hebben staan. Ik vind dat echt niet kunnen.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag aan de minister?

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Ik maak een verwijt dat hij hier heel laconiek doet: "het gaat niemand wat kosten". Maar dat is toch echt anders. Ook projectontwikkelaars mee laten betalen ...

De **voorzitter**:

Meneer Van Dijk, uw punt is helder, maar een interruptie is bedoeld voor een korte vraag en niet een heel relaas over wat u dwarszit. Als u een vraag stelt aan de minister dan is dat akkoord, maar uw punt heeft u voldoende gemaakt.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag die ik in eerste instantie stelde, namelijk of de minister afstand wil nemen van dit onzalige plan, om mensen rust te geven ...

De **voorzitter**:

Helder.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

... zodat ze niet bang hoeven te zijn dat de overheid aan hun huis gaat komen.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder. Minister, of u afstand wil nemen van dat plan. Dat is de vraag.

Minister **Karremans**:

Ik kan geen afstand nemen van een plan dat er nog niet is. Dat is één. En twee, dit geldt natuurlijk per definitie niet voor instandhouding. Laat dat helder zijn.

De **voorzitter**:

Goed, dan was er nog een vraag van de heer Van Leijen.

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

Dit is volgens mij de eerste keer ooit dat ik eigen woningbezit en communisme aan elkaar gelinkt heb horen worden, maar daar ging mijn vraag verder niet over. Waar ik even op door wil gaan ...

De **voorzitter**:

U leert hier heel wat.

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

Wat zei u?

De **voorzitter**:

U leert hier heel wat, vandaag.

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

Ja, snel hè? Ik kom terug op alternatieve financiering en creatief denken. Ik wil de minister vragen: kom alsjeblieft met een brief voor dat debat van 22 april; ik vraag om een toezegging. Als er dingen op Defensie niet kunnen, prima, maar werk dat uit, analyseer het, schrijf het op, dan weten we dat ook. Ik geloof niet in gouden bergen, wel in een overzicht, dus ik wil wel graag het overzicht hebben.

Minister **Karremans**:

De heer Van Dijk krijgt een gouden overzicht. Dat kan ik toezeggen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. Zijn er verder nog vragen, in dit blokje? U heeft ook niet meer zo veel gelegenheid. Minister, dan heeft u nog twee blokjes.

Minister **Karremans**:

Dat klopt.

De **voorzitter**:

Excuus. Er is toch een vraag van meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik had een vraag. Misschien stak ik mijn hand niet goed genoeg op, excuus.

De **voorzitter**:

Laatste vraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik wil teruggrijpen naar een opmerking die de minister maakte richting gemeenten, waar ik toch wel een beetje aanstoot aan nam. De minister schetste dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor hun eigen beheer en onderhoud voor heel veel infrastructuur. Dat klopt. Ik denk dat het een fout is geweest, die commissie-Brokkx, omdat er heel veel taken bij de gemeenten zijn neergelegd zonder de knaken. Toen schetste de minister wat er mogelijk was in Rotterdam. De minister had als toenmalig wethouder wel een

begroting van 4,5 miljard of 5 miljard euro. Bij heel veel kleine gemeenten is dat niet het geval. Mijn vraag aan de minister is of hij bij de financiën en het afwegingskader rekening gaat houden met kleine gemeenten, die minder financiën hebben en soms zo'n enorme opgave krijgen rond hun infrastructuur. Wat zegt hij tegen hen?

Minister **Karremans**:

Daar wordt al rekening mee gehouden in de verdelingssystematiek van het gemeentefonds. Ik vergeleek de situatie niet met kleine gemeenten, want dat is volstrekt logisch. Er zijn overigens ook heel veel kades in het Rijnmondgebied, Rotterdam is niet de enige stad die daar aan het water ligt. Er zijn meer kades en die worden netjes beheerd door het Havenbedrijf. Ik wilde het niet expliciet maken, maar ik vergelijk de situatie bijvoorbeeld met Amsterdam. Daar hebben ze flinke kadeproblematiek, waar de boel ... Goed, ik denk dat iedereen de problematiek daar kent. Die stad heeft een begroting die nog vele malen groter is dan die van Rotterdam. Het is dus niet een vergelijking tussen groot en klein, maar we zien verschillen. We zien vergelijkbare gemeenten verschillende keuzes maken. Het is uiteindelijk aan de gemeenten; het is een bevoegdheid van de gemeenten om daar keuzes in te maken. Het is nog steeds een gemeentelijke verantwoordelijkheid, dat is het punt dat ik wilde maken. Het rapport dat wordt gemaakt, komt richting de Kamer. We kunnen dat vervolgens bespreken.

De **voorzitter**:

Dank. Ik kijk nog heel even rond. Zijn er geen vragen meer over dit blok? Dan heeft u nog twee blokjes te gaan.

Minister **Karremans**:

Dit gaat over de projecten. Er werd gevraagd naar updates. Er zijn projecten door u opgebracht, onder andere het beschikbaar stellen van mobiliteitsmiddelen in relatie tot de woningbouw bij Alkmaar, Hengelo, Enschede, Helmond en Apeldoorn. Dat is breed opgebracht door een aantal Kamerleden. Zoals ik aan het begin van het debat al zei: we hebben ons te verhouden tot afspraken uit het verleden en de stand van zaken van projecten. We zullen dat allemaal proberen mee te nemen in het afwegingsproces en komen daar dan op terug.

Dan kom ik op de zorgen over de sluis bij IJmuiden. Mevrouw Boelsma-Hoekstra sprak hierover, de heer Grinwis is er gisteren geweest. Ik heb daar natuurlijk ook zorgen om. Daar kan ik helder over zijn. Ik heb er nu alleen geen middelen voor in het Mobiliteitsfonds en ook niet in het Deltafonds. Je zal moeten afwegen wat je daarmee doet: levensverlengend onderhoud of nieuwbouw, of allebei. Of iets anders, bedenk het maar, maar die zorgen zijn er. Nogmaals, een van de rode lijnen die eruit gekomen is, gaat over veiligheid. Dat is zeker voor een land als Nederland van evident belang.

Een vraag was of ik voor de zomer een besluit wil nemen over het voorkeursalternatief voor het vervangen van het gemaal IJmuiden. De heer Grinwis heeft de tijdslijn goed uitgelegd in het debat vandaag. Er moet snel een besluit komen en niet alleen over het gemaal. We willen ook heel veel andere projecten duidelijkheid geven. Een heel groot onderdeel van dit verhaal is dat we eerlijk en duidelijk zijn, denk ik. We moeten niet sugarcoaten en de dingen mooier maken dan ze zijn, want de realiteit over de tekorten en de opgaven die we hebben is echt hard en die gaat ook hard inslaan in sommige regio's. Ik denk dat het van groot belang is om daar wel eerlijk over te zijn. In mijn optiek kan je in lastige dossiers maar beter de pleister eraf trekken en keuzes maken, ook al

zijn het niet altijd de keuzes die iedereen voor ogen heeft.

De VVD vraagt aandacht voor vitale projecten. Dit gaat ook over het gemaal IJmuiden. We hadden een heel blokje over IJmuiden, dus ik denk dat het zo helder is.

Er werd gevraagd wanneer er budget beschikbaar is voor de Schipholtunnel. Dat moeten we meenemen in de prioritering. Het is evident dat de Schipholtunnel een belangrijke verbinding is in Nederland, daar heeft de heer Van Duijvenvoorde absoluut gelijk in.

Er werd gevraagd: hoe valt te rechtvaardigen dat er jarenlang gekozen is voor oplappen en extra inspecties bij de Haringvlietbrug, terwijl dat per saldo duurder uitpakt dan de huidige vervanging of tijdelijke vervanging. Dat heeft te maken met schaarste aan middelen, schaarste aan capaciteit en met planning. Dat zijn grofweg de elementen waardoor je toch maar gaat verlengen en lassen in plaats van vervangen. Dat zijn dus de redenen.

Is het verdedigbaar dat de groep die via de belastingen al substantieel aan de schatkist bijdraagt, straks nog extra moet betalen omdat de overheid haar kerntaak infrastructuur het afgelopen jaar onvoldoende heeft uitgevoerd? Dit is ook een vraag van de heer Van Duijvenvoorde. Nogmaals, ik heb het niet over het extra betalen door de automobilist. We hebben al een vorm van betalen naar gebruik, want je betaalt accijns over de brandstof. Dit is al een vorm van rekeningrijden. We zien hoe duur benzine nu aan de pomp is en we zijn niet van plan om die morgen duurder te maken. We willen creatief kijken naar wat mogelijk is, maar dat zit in andere hoeken. Dit was het blokje projecten.

De voorzitter:

Ik kijk snel rond of er nog een vraag is. Dit is niet het geval. Dan mag u het laatste blokje aanvangen.

Minister Karremans:

Dank. Dat is het blokje overig, en daarin kunnen we alle kanten op. Er is gevraagd of ik creatief kan kijken naar meekoppelkansen. Dat zullen we doen. We zullen zo veel mogelijk overzicht geven. Ik denk dat het belangrijk is dat de Kamer weet wat er nou realistisch is ten aanzien van meekoppelkansen. Dat is goed om te doen.

Hoe kunnen middelen slimmer ingezet worden, bijvoorbeeld door intensief samen te werken met marktpartijen en werk met werk te maken? Ziet de minister mogelijkheden om, gezien de beperking in de middelen, projecten gefaseerd uit te voeren? Dit zijn allemaal dingen die we in de puzzel mee moeten nemen. We zullen delen gefaseerd moeten doen of moeten temporiseren. We zullen ook slimmer met marktpartijen moeten samenwerken. Ik denk dat dit allemaal onderdeel moet zijn van deze puzzel. Het wordt niet alleen met een beetje geldschuiven opgelost, zeg ik heel oneerbiedig. Er komt veel meer bij kijken. Het is echt heel ingewikkeld. Daar gaan we dus mee aan de slag.

Hoe wordt geborgd dat we niet langer structureel over de technische levensduur van onze infrastructuur heen gaan? Dat kunnen we alleen borgen door nu keuzes te maken. Dat is de enige manier, want anders hebben we deze discussie over vijf of tien jaar ook.

Hoe kan de binnenvaart profiteren van betrouwbare bruggen en sluizen om multimodaal

vervoer te versterken, juist nu het spoor en de weg steeds meer onder druk staan? Uiteindelijk is de binnenvaart gebaat bij betrouwbare, werkende bruggen om maar wat te noemen. Ik heb een aantal voorbeelden van bruggen waarvan we nu denken dat ze niet meer dichtgaan als we ze eenmaal geopend hebben. En dan heeft het wegvervoer een probleem. Dus worden ze niet geopend, maar daardoor heeft de binnenvaart een probleem. Dit komt omdat het verouderde infrastructuur is. Hier heeft de binnenvaart last van en dat willen we verbeteren.

Zijn er kansen in multimodale logistiek? Daar zitten zeker veel kansen in. Dit gaat onder andere ook over de binnenvaart. Daar zit een Beleidsagenda Goederenvervoer op.

Hoe zorgt de minister ervoor dat de complexe samenhang tussen vaarwegen, luchtvaart en goederenvervoer over rails en ons wegennet optimaal op elkaar afgestemd is? Dat is wel Nederland. Nederland is een klein land met ontzettend veel infrastructuur en ontzettend veel kunstwerken. Als je Google Maps erop naslaat, zie je om de zoveel honderd meter wel een brug, een tunnel, een viaduct of een aquaduct. Wij zijn een infrarijk land en dat maakt ons wel kwetsbaar. Als een brug niet functioneert, hebben daar zowel het wegvervoer als de binnenvaart last van. Dit heeft direct uitwerking op elkaar en dus is er groot belang om dat goed op elkaar te blijven afstemmen.

De vraag over de taakstelling bij Rijkswaterstaat heb ik al beantwoord. De samenwerking met de aannemerij moet versterkt worden. Als bewindsliedenteam willen we veel meer in gesprek met de markt gaan om te kijken wat we kunnen doen. En ook hebben we vandaag de bal voor een deel bij de Kamer gelegd, om het in voetbaltermen te brengen, maar we willen die ook bij de markt leggen. Hoe gaan we deze opgave met elkaar aanpakken? Dat is iets wat we breder willen trekken. Daar gaan we mee aan de slag.

En de laatste vraag over het provinciefonds heb ik ook al beantwoord. Dus, dat was hem.

De **voorzitter**:

Dank. Ik kijk even rond of hier nog interrupties op zijn. Meneer Bikkers, stak u een vinger op?

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik had ook nog gevraagd of we iets in het aanbestedingsbeleid kunnen doen, bijvoorbeeld het schrappen van regelgeving, om op die manier sneller tot resultaten te komen. Ah, ik zie dat de staatssecretaris daarop in zal gaan.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even rond. Er zijn verder geen vragen. Dan is het woord aan u en dat is een ondankbare taak, want we zitten al in reservetijd. De staatssecretarissen worden altijd geselecteerd opdat ze snel en beknopt kunnen antwoorden, dus dat komt vast goed. Ga uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het gloedvolle betoog heeft u nog tegoed. Er zijn aanmerkelijk minder vragen over het spoor gesteld, maar ik wil van tevoren twee opmerkingen maken. Een. Ik heb op verschillende plekken binnen de overheid, op gemeentelijk niveau en op rijksniveau,

veel met provincies gewerkt en ook met de metropoolregio. Eén ding is absoluut helder: bereikbaarheid is cruciaal — de heer Bikkers zei het al — want het is de ruggengraat. Je hebt het nodig en het betekent heel veel voor mensen. Kortom, we hebben ook in de brief geschreven dat we alles uit de kast willen trekken om echt iets aan die bereikbaarheid te doen. Dat begint natuurlijk met de instandhouding. Het gaat soms ook om nieuwe initiatieven, maar vooral de instandhouding is voor ons key. Daar leggen we alle ballen op. Er zijn twee dingen die ik vooraf daarbij wil opmerken. Een. Als je dit niet doet, heeft het zeker economische consequenties en dat is ook waarom we het moeten doen. Twee. Het heeft ook consequenties voor hoe mensen zich voelen in hun eigen omgeving. Mevrouw Boelsma-Hoekstra had het over de spiraal van de verschraling. Meer leden van deze commissie hebben daarop gewezen. Dat is in ieder geval voor ons en ook voor mij een belangrijk criterium en een belangrijke reden om te denken: mensen hebben het gevoel dat de overheid dichtbij is. Dat heeft ook alles te maken met het voorzieningenniveau. Daaraan werken en zorgen dat je daarvoor veel uit de kast trekt, is in ieder geval iets wat wij samen bij die afweging een plek gaan geven. Dat lijkt me ook niet meer dan redelijk.

Een van de eerste vragen over het spoor is hoe ik kijk naar het spoor. Ja, het is geen rustig bezit. Wij hebben 20 miljard tekort. Dat is echt veel. Een klein stukje daarvan gaat over de basiskwaliteit, maar tegelijkertijd zijn er grote opgaven rond beveiliging die maken dat je uiteindelijk het boeltje optelt tot 20 miljard. De heer Van Leijen vroeg of ProRail keuzes heeft gemaakt waar we nu spijt van zouden moeten hebben. Nee, dat is niet zo. Het is echt een tekort aan geld. We hebben zicht op de assets van ProRail en dit gaat over basiskwaliteit én over een aantal hele grote trajecten die ervoor moeten zorgen dat ook het spoor toekomstbestendig de komende jaren het werk kan doen. Met ProRail zijn we daar druk doende mee.

Als het gaat om knelpunten in de uitvoering — dit was een vraag van de heer Bikkers — is het tekort aan menskracht één van die knelpunten. Gisteren of eergisteren is een campagne gestart. Samen met ProRail doen we er alles aan om ervoor te zorgen dat er mensen worden geworven. Er moet veel uit de kast worden getrokken om dat voor mekaar te krijgen. Je ziet ook bij ProRail dat het een van de lastigste te tackelen onderdelen is. Maar er wordt wel hard aan gewerkt.

Hoe gaan we die 20 miljard analyseren en wat kun je doen met meekoppelende belangen? Dat waren ook vragen van een deel van de commissie. Ik zou daarover het volgende willen zeggen. Wat ik samen met de minister wil doen, en zeker ook samen met ProRail, is uitzoeken hoe die 20 miljard is opgebouwd. In de tijd zie je dat sommige tekorten tot 2035 doorlopen en andere nog verder. We moeten dus nog beter zicht krijgen op hoe die 20 miljard is opgebouwd.

Het tweede is: er zijn inderdaad, dat zei de minister ook al, meekoppelende belangen. De heren Grinwis en Bikkers vroegen ernaar, maar ook mevrouw Boelsma en de heren De Hoop en Van Leijen. Welke zie ik? Ik was afgelopen maandag in Brussel. Daar wordt heel veel over corridors gesproken. Volgende week is een bijeenkomst gepland van experts rondom de Baltische route. Het is niet zo dat wij denken dat daarmee het probleem is opgelost, maar ik deel uiteraard de mening van de minister, en waarschijnlijk de mening van velen van u: geld is geld. Als er inderdaad iets in Brussel en in Europa kan worden gehaald waardoor wij een deel van onze problemen kunnen oplossen, gaan we dat uiteraard doen.

Die meekoppelende belangen gaan om woningbouw, militaire transporten, weerbaarheid; dat zijn zaken die én voor de Randstad én voor de regio superbelangrijk kunnen zijn om ervoor te zorgen dat je een deel van de oplossing gaat vinden. Nogmaals, er is niet een oplossing. Het zal altijd een combinatie zijn van, en je zult ook moeten prioriteren. Dat is absoluut waar. Het derde wat ik daarbij zou willen zeggen, is het volgende: als ik met ProRail spreek, wat ik nu een paar keer heb gedaan, maar in vier weken tijd is het ook niet zo dat je echt elke week dit soort gesprekken hebt, en het gaat over regelgeving, aanbestedingsregels bijvoorbeeld maar ook basale regels over brandveiligheid op emplacements, dan moet ProRail dat helemaal alleen doen, of kun je ook gebruikmaken van. Dat scheelt heel veel kosten.

Wij zijn met ProRail in de breedte aan het kijken — dit zal ongetwijfeld ook voor Rijkswaterstaat gelden — hoe je naar regelgeving moet kijken, ook in de optelsom van lokale, provinciale en rijksregelgeving. Wat zou je daarmee kunnen doen om ervoor te zorgen dat je uiteindelijk meer met het geld kunt doen. Dan heb je het over werk met werk maken en geld met geld maken. Rondom die 20 miljard analyseren we dus meekoppelende belangen zodat én voor de Randstad én voor de regio kan worden nagedacht over waar het plaats moet vinden en hoe het handen en voeten gegeven kan worden. Niet dat we nu al de panacee hebben, maar het is wel interessant om te kijken hoe ons dat zou kunnen helpen in de aanloop naar ons volgend debat.

Er is een vraag gesteld door mevrouw Boelsma-Hoekstra over het rapport van Klaas Knot. Volgens mij is met de Kamer afgesproken dat er een kabinetsreactie komt. We zijn het rapport aan het analyseren en dat krijgt uiteraard een plek.

Dan tot slot zou ik graag willen zeggen dat ik onderstreep dat de minister zei dat we dit samen met u moeten doen. Maar we moeten dit ook samen met bestuurlijk Nederland doen. We kijken er zeer naar uit om op basis van dit gesprek en op basis van wat we binnen het departement bespreken, zo snel mogelijk met bestuurders om de tafel te gaan om te bezien hoe we al die elementen die we nu ook benoemd hebben, met hen kunnen bespreken en hoe we misschien tot nieuwe ideeën kunnen komen en uiteindelijk tot een voorstel voor een oplossing.

Volgens mij heb ik zo in best wel een rap tempo de meeste vragen beantwoord.

De voorzitter:

Mijn complimenten. Dank u wel. Ik kijk rond. Meneer Van Leijen, u mag nog één vraag stellen.

De heer Van Leijen (D66):

Dat ga ik dan ook doen. De staatssecretaris zegt over het assetmanagement bij ProRail dat dit op orde is. Daar vertrouw ik dan op. Kan de staatssecretaris reflecteren op waar de focus ligt? Ligt die op kortetermijnbesparingen? Of op de hele lifecycle van infrastructurele investeringen? Ik zou daar meer over willen horen.

Staatssecretaris Bertram:

Ik denk dat het gaat om de korte termijn en uiteraard ook om de lange termijn. ProRail heeft al voor een flink bedrag de kosten voor de basiskwaliteit weten terug te dringen. Dat is gedaan door efficiency en door het toepassen van nieuwe instrumenten. Het is

en-en. Bij de lange termijn gaat het ook over de vraag of digitalisering meer kan doen. Kunnen we gebruikmaken van innovatieve trajecten? Ik ben bij het spoortraject in Nijmegen geweest en dan zie je sterk wat de meekoppelende belangen zijn. Ook zie je hoe ze in de loop van de tijd nieuwe technieken toepassen. Het is dus en-en.

De voorzitter:

Ik kijk even rond of er nog verdere vragen zijn. Dat is niet het geval. Dan kunnen we over naar de tweede termijn van de Kamer. We hebben daar per spreker 1 minuut en 20 seconden voor. U hoeft er geen gebruik van te maken, het mag. Gezien de tijd doen we het zonder interrupties. Het is dus aan een stuk door 1 minuut en 20 seconden, en ik zeg er bij voorbaat bij dat ik 'm echt bij 1 minuut en 20 seconden aftik. De heer Heutink.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Ik wil een tweeminutendebat aanvragen. Ik vind het oké en ik vind het prettig dat het kabinet ons wil betrekken bij de plannen. Ik voel me er echter ongemakkelijk bij op welke vrijblijvende basis dit gaat. Het voelt een beetje als een sonderingsronde van het kabinet in een commissiedebat. Volgens mij is dat niet helemaal de bedoeling. Ik wil toch het kabinet richting geven middels een motie, een formele opdracht. Volgens mij is dat the way to go. Ik zal dinsdag bij de regeling vragen om dat snel in te plannen zodat de minister en de staatssecretaris door kunnen.

Dat is mijn inbreng.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we naar de heer Bikkers.

De heer Bikkers (VVD):

Mijn collega had een aantal seconden over, dus die gebruik ik dan maar. Ik zal het kort houden. Ik dank het kabinet voor zijn open houding. We zien hier op welke manier we in gezamenlijkheid tot oplossingen moeten komen. Dit is een mooi voorbeeld voor de toekomst. Ik denk dat het goed is om ons te realiseren dat zonder doorstroming op de wegen, het spoor en de vaarwegen Nederland echt stil komt te staan. In een stilstaand land wordt geen euro verdiend. Wat dat betreft: snel aan de slag en voortmaken!

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank aan beide bewindspersonen. Het debat heeft toch een onbevredigende uitkomst. Het is zo ingestoken dat we het niet over individuele projecten gaan hebben. Het is een gesprek om tot een afwegingskader te komen.

Ik heb nog een paar punten. Ik roep de bewindspersonen toch op te knokken, niet alleen voor extra geld, wat ik in eerste termijn bij de minister van Financiën heb betoogd, maar ook om te voorkomen dat via inhoudingen van prijsbijstellingen nog een greep wordt gedaan in het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Ik heb eerder een motie aangenomen gekregen die een knip zette tussen prijsbijstellingen op fondsmiddelen en niet-fondsmiddelen. Alsjeblieft, knok daartegen! Want dit is een zeer slecht gebruik in politiek

Den Haag.

Twee. Ik wil twee criteria meegeven voor het afwegingskader. Een. Het interactie-effect. Daarmee doel ik op dat in het verleden het Rijk bepaalde opgaven heeft gedelegeerd aan medeoverheden, zoals het hoogwaterbeschermingsprogramma. Dit was vroeger een volledige verantwoordelijkheid van het Rijk, nu is het 50-40-10. Ik zal om des tijds wille dit niet verder uitleggen, maar het is wel belangrijk daar oog voor te hebben, want voor je het weet vul je dat soort verplichtingen niet in. Twee. Normen. We leggen normen op aan waterschappen en provincies.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, uw tijd zit er ruim op.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Die normen gaan bijvoorbeeld over afwatering.

De **voorzitter**:

Laatste woord.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Die normen hanteert Rijkswaterstaat niet altijd. Dat is een beetje ongelijksoortig, waardoor decentrale overheden moeten voldoen aan een norm, terwijl het Rijk daar eventjes een loopje mee kan nemen.

De **voorzitter**:

Punt. Dat was een lang laatste woord. Meneer Van Duijvenvoorde.

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

De heer Grinwis heeft mijn tijd afgenomen. Om gelijk te blijven, gaan we gewoon door naar mijn buurman.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Wij gaan naar de heer Emiel van Dijk.

De heer **Emiel van Dijk** (PVV):

Ik heb de minister gehoord. Ik heb er nog steeds ernstige zorgen bij dat hij niet ondubbelzinnig afstand neemt van het onzalige plan om mensen mee te laten betalen aan de kosten van infrastructuur terwijl we dat al decennialang hebben gedaan. "Elke euro, het maakt me niet uit van wie", hoor ik de minister zeggen. Ik maak me daar ernstige zorgen over. Projectontwikkelaars betalen mee, met als gevolg dat de huizenprijzen nog verder door het dak gaan. Als gevolg daarvan stijgt de ozb en de overheid kan ook dat weer afkomen. Dit onzalige plan moeten we niet uitvoeren. Ik zal op dat punt een motie overwegen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

"De bal lag bij de kamer", zei de minister. Die ligt nu bij het kabinet. Ik denk dat wij samen de VAR zijn om goed in de gaten te houden wat er gaat gebeuren. Voor het CDA

zijn dit een paar dingen: de basis op orde, de meekoppelende belangen, het creatief denken, het kijken naar oude besluiten, zoals naar wat eerder over woningbouw is besloten, en last but not least: de brede welvaart. Door de interrupties denk ik dat we het allemaal wat scherper hebben neergezet.

Dank voor de beantwoording, want daardoor heb ik wel scherper gekregen dat de minister en later de staatssecretaris deze inbreng zullen meenemen in het vormen van het kader. Daarvoor dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Laat ik positief beginnen. We hebben over een maand het debat Strategische keuzes bereikbaarheid staan. Als commissie hebben we ook weleens gedacht: wat moeten we überhaupt bij dat debat naar voren brengen. Nu kunnen we heel concreet vanuit de Kamer richting geven. In die zin is dit het eerste debat waarvan ik van beide bewindspersonen uit een minderheidskabinet actief merk dat ze iets met onze input willen doen. Laat ik het daarmee positief insteken.

Als ze het goed willen doen, ben ik het met de heer Heutink eens dat het tweeminutendebat binnen twee weken gevoerd moet worden, zodat er snel gestemd kan worden en het goed een plek krijgt. Laten we dat dus bij de regeling regelen. Ik ben het met de staatssecretaris eens dat het veel te weinig over openbaar vervoer is gegaan in dit debat. Dat gaan we graag de komende periode meer doen.

Ik ben het met collega Grinwis eens dat als het gaat over de investeringen en er echt meer ruimte lijkt te zijn, ook vanuit de EU-fondsen, het goed is om te investeren in de infrastructuur die in de toekomst nodig is. De minister begon zijn bijdrage met Cornelis Lely en als die iets had, was het ambitie om te investeren in infrastructuur. We hebben nu wel een heel conservatief debat over wat we de komende jaren kunnen doen. Ik zou iets meer ambitie van dit kabinet willen zien.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Van Leijen.

De heer Van Leijen (D66):

Dank aan beide bewindspersonen voor de beantwoording. Wat mij betreft ligt de bal ook weer even bij het kabinet. Ik heb een aantal punten die ik richting 22 april wil meegeven. Ik hoor graag welke projecten er vanuit veiligheidsoogpunt echt niet kunnen wachten. We zien graag de kosten van het niet doen in kaart gebracht. Voor een stevig kader herhalen we de punten uit het coalitieakkoord: veiligheid, bereikbaarheid, economische kracht en ontsluiting van woningen. Als de minister de overzichten belooft, zie ik die graag tegemoet.

De voorzitter:

Ik zie af van mijn tweede termijn. Ik kijk even naar het kabinet om te horen of er behoefte is aan een reactie en een eventuele schorsing. U kunt door? Minister, ga uw gang.

Minister Karremans:

De bal ligt weer bij ons en wij nemen die mee naar het ministerie. Tot in april!

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk naar de staatssecretaris. U sluit daarbij aan. Goed.

Dan komen we bij de afronding van dit debat. Dat gaan we nog binnen de tijd halen als u het eens bent met wat ik nu oplepel. Ik heb drie toezeggingen.

- Het lid Heutink van de Groep Markuszower vraagt een tweeminutendebat aan, waarbij op enige spoed wordt aangedrongen. Dit komt volgende week in de plenaire zaal aan de orde.
- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe om de concrete uitwerking van een afwegingskader voor het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid op 22 april aanstaande naar de Kamer te sturen. Dit is een toezegging aan mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA. Mevrouw Boelsma-Hoekstra kijkt opgewekt, dus dit zal kloppen.
- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe om de opportunity costs van projecten die niet doorgaan in kaart te brengen en de Kamer hierover te informeren voor het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid op 22 april aanstaande. Dit is een toezegging aan de heer Van Leijen van D66.

Minister **Karremans**:

Zo goed als mogelijk en als dat kan voor die tijd, want het vergt soms enorme berekeningen. Volgens mij was het ook de vraag "wat als we het niet doen?" en dan heeft het niet met de opportunity costs te maken maar met de keerzijde van het verhaal. Maar volgens mij verstaan we elkaar.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Van Leijen knikken, dus ik schat in dat dit goed komt. Dank voor de toevoeging.

- En dan de derde. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe om in de reeds toegezegde brief en het afwegingskader in te gaan op hoe de beschikbare financiële middelen effectief aan het werk kunnen worden gezet. Dat is een toezegging aan de heer Heutink van de Groep Markuszower.

Dat zijn de toezeggingen die ik heb staan. Meneer De Hoop, u mist iets?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De minister plaatste een opmerking die ik opvatte als een toezegging, namelijk dat de juridische verplichtingen die er zijn duidelijk naar voren zouden komen in een brief richting de Kamer.

De **voorzitter**:

Uiteraard. Dank. Ik zie ook nog de heer Van Leijen.

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

De minister deed ook nog een toezegging om een brief te sturen voor het debat van 22

april over alternatieve financiering, NAVO, Europees, of andere creatieve mogelijkheden. Die is ook nog voorbijgekomen.

De **voorzitter**:

Ik hoor de minister zeggen dat deze zaken in de brief worden meegenomen.

Dank u wel. Ik kijk even rond. U gaat tevreden naar huis, ten minste procedureel gezien, want inhoudelijk zou u vast meer willen. Dat wil het kabinet ook. Hartelijk dank voor alle beantwoording. Volgens mij is dit de eerste keer geweest dat we het in deze samenstelling hebben gedaan. Het ging uitstekend. Dank aan alle Kamerleden. Er zat af en toe wat emotie op, maar dat is heel mooi, want het gaat ook wel over iets. Wat dat betreft vind ik het heel goed dat dit debat af en toe op het scherpst van de snede ging. Dank dat u mij toch heeft geholpen om op tijd gereed te zijn. Aan de mensen op de tribune: hartelijk dank dat u bent blijven zitten. Ik hoop dat u nog ergens iets te eten opsnort voordat u naar huis gaat. Dank aan de mensen thuis, aan de griffier voor de ondersteuning, en aan de Bodedienst die zich heel flexibel heeft opgesteld. Een hele fijne en gezegende avond. Dank u wel.

Sluiting 17.23 uur.