

4

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2026

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2026

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (36800-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (36800-A);
- het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (36915-XII);
- het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (36915-A).

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de gezamenlijke behandeling van het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (36800-XII), het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (36800-A), het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (36915-XII) en het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (36915-A).

Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek. Zij spreekt namens de fractie van BBB.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Voorzitter, dank u wel. Goedemiddag, bewindspersonen en andere aanwezigen. Wij moeten de feiten onder ogen zien. Rijkswaterstaat en de Algemene Rekenkamer luiden de noodklok. We komen tot 2038 maar liefst 34,5 miljard tekort voor onderhoud en vervanging van onze wegen, bruggen en sluisen. Dit is alleen nog maar Rijkswaterstaat, en dan hebben we het nog niet eens over de beschikbare capaciteit. Als we kijken naar ons spoor netwerk, dan zien we dat ProRail kampt met een tekort van ongeveer 20 miljard voor de instandhouding daarvan. We praten dus over enorme bedragen aan achterstallig onderhoud.

Tegelijkertijd zien we dat het kabinet tot 2039 ruim 3 miljard aan indexatie kort op het Mobiliteitsfonds. Dit betekent dat de inflatie niet wordt gecompenseerd en er tekorten ontstaan bij projecten in het hele land. Dit werd onlangs

gevolgd door de mededeling dat Rijkswaterstaat wegens geldgebrek stopt met het asfalteren van wegen in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Voor de BBB is infrastructuur geen bijzaak. Het is de ruggengraat van de economie en onze samenleving. Als de regering waarde hecht aan het rapport Elke regio telt!, is de verdeling van het geld voor infrastructuur een goede graadmeter. Wij hebben daarover drie vragen aan de minister. Hoeveel kosten zijn er al gemaakt voor de aanbesteding van het wegenonderhoud in het Noorden, die is stilgezet? Wat zijn de kosten van uitstel voor alle gepauzeerde projecten? Wanneer gaat de minister de asfalteringsstop in Groningen, Friesland en Drenthe terugdraaien, zodat de veiligheid en de regionale economie niet verder in gevaar komen?

Omdat ik geboren ben in Friesland en een deel van mijn familie daar nog steeds woont, heb ik in mijn leven de nodige kilometers afgelegd over de Afsluitdijk. De Afsluitdijk werd bijna honderd jaar geleden in vijf jaar tijd aangelegd. Terug naar het heden. We zijn nu al zeven jaar bezig met puur en alleen de renovatie van diezelfde dijk. De kosten en problemen blijven maar oplopen. Wij vragen de minister: wat is de stand van zaken met betrekking tot de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand?

In de visie van Lely zou er niet alleen een vierbaansweg, maar ook een spoorlijn richting het Noorden hebben moeten komen. Als je met de trein naar Friesland wilt, reis je nog steeds het hele land door. De aanleg van de Lelylijn is van strategisch belang voor Noord-Nederland. Omdat het geld ontbreekt om alles in één keer te doen, kiest BBB voor realisme en wil ze de lijn gefaseerd aanleggen. Wij stellen de minister de volgende vragen. Blijft de aanleg van een deel van de Lelylijn op uw prioriteitenlijst staan? En wanneer wordt gestart met de aanleg van de Nedersaksenlijn?

Onderhoudsprojecten in het Noorden moeten vanwege de veiligheid prioriteit krijgen. Uitstel van het onderhoud kost alleen maar meer geld. Juist in de regio is het ov als gevolg van alle bezuinigingen geen alternatief meer voor de weg. Onveilige en dodelijke N-wegen, zoals de N50 bij Kampen en de N35 in Overijssel, moeten in de ogen van BBB voorrang krijgen. Veiligheid mag nooit afhankelijk zijn van geld. Wij vragen de minister wat de stand van zaken is rondom de gevaarlijke N50 bij Kampen-Ramspol en de N36. Wanneer gaat de minister daarmee aan de slag?

Voorzitter. BBB wil graag een aantal zaken meegeven voor de prioriteitenlijst van de minister. Als het erop aankomt, vloeien de miljarden in het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, naar prestigeprojecten in de Randstad, zoals het Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn. De Noord/Zuidlijn zal waarschijnlijk langere reistijden veroorzaken in een groot deel van Nederland.

Station Schiphol, waar evenveel treinen komen als op Amsterdam Centraal, heeft met slechts drie perrons te weinig capaciteit. Er wordt van uitgegaan dat de Schiphol-spoortunnel ook te weinig capaciteit heeft, maar deze tunnel heeft met vier sporen de meeste treincapaciteit van Nederland. Als er bij Schiphol een extra treinperron komt, wat eerder, eind vorige eeuw, ook gebeurde, dan kunnen er daar heel veel treinen bij komen. Dit kan veel tijd en geld besparen. Men wil daar echter een compleet metrostation gaan bouwen, met een even breed metroperron, dwars door een druk gebied een metrolijn verlengen en stoptreinen

nen vanuit de wijde omgeving één station voor Schiphol laten eindigen. Dat is bijvoorbeeld op Hoofddorp of Amsterdam Zuid. Duizenden treinreizigers worden dan gedwongen om daar over te stappen op de metro. Dat zorgt voor extra kosten en langere reistijden. Graag een reactie van de minister hierop.

Er moet door de provincies gevochten worden voor elke euro voor levensgevaarlijke N-wegen waar dodelijke slachtoffers vallen. Is de minister het met ons eens dat de veiligheid op orde moet zijn voor we gaan investeren in uitbreiding?

Bereikbaarheid is een basisvoorziening, ook in de grensgebieden en de plattelandsregio's. De auto is in grote delen van Nederland geen luxe maar bittere noodzaak, omdat het openbaar vervoer simpelweg geen volwaardig alternatief biedt.

De nieuwe vrachtwagenheffing wordt binnenkort ingevoerd. Dat betekent dat het vrachtverkeer per gereden kilometer gaat betalen. Tegelijkertijd hebben ondernemers te maken met hoge brandstofprijzen en een stroomnet dat op veel plekken vanwege netcongestie zo overvol zit dat verduurzamen of elektrificeren in de praktijk niet lukt. We roepen het kabinet op om de benzineaccijzen niet verder te verhogen en we verzetten ons tegen de lastenverzwaringen voor de logistieke sector zoals de vrachtwagenheffing en de invoering van RED III, die uiteindelijk allemaal op het bord van de consument belanden. Is de minister bereid de invoering hiervan uit te stellen zolang de randvoorwaarden voor ondernemers niet op orde zijn?

Wat betreft het openbaar vervoer, het ov, zijn er zorgen over de betaalbaarheid en de toegankelijkheid. De kaartjes zijn weer fors duurder geworden, met dit jaar een verhoging van 6,25% bij de NS en uitschieters tot 17,7% bij regionale vervoerders zoals Arriva. Om reizigers op de korte termijn tegemoet te komen, is er nu een tijdelijk Nederlandticket voor €49 per maand. Daarmee kan men deze zomer drie maanden lang onbeperkt in de daluren met de trein reizen. Maar hoe goedkoop is dat als je met de auto naar een station moet en er alleen in de spits een busje met vrijwilligers rijdt? Geef mensen een week vrij reizen. Onze vragen aan de minister zijn als volgt. Wordt er gekeken naar alternatieven, zoals het Duitslandticket? Wordt er op postcodeniveau bijgehouden waar de gebruikers van het Nederlandticket vandaan komen? Wilt u deze Kamer hierover informeren?

Voorzitter. Volgens onderzoek van de ANWB gaat 50% van de mensen niet op vakantie deze zomer. Een derde zegt hier geen geld voor te hebben. Van de mensen die wel gaan, blijft een derde in eigen land. Hierbij zijn de eilanden een geliefde bestemming. Dat brengt ons bij de renovatie van de havenkade op Terschelling. Voor de eilandbewoners, de visserij en het toerisme is een haven geen luxe, maar noodzakelijk voor de zorg, de economie en de veiligheid. De vraag aan de minister is: wanneer gaan we starten met de noodzakelijke renovatie van de havenkade op Terschelling? De Waddenzee is een prachtig natuurgebied, maar dat moeten we niet op slot zetten.

Voorzitter. Terug naar het ov. De geplande bezuiniging van 10% op de brede doelluitkering, de BDU, voor 2026 is teruggedraaid. Hierdoor hoeven vervoersregio's in de grote steden niet in bus- en tramlijnen te snijden. De financiële

klap voor het regionale ov is gebleven. Als gevolg van de bezuinigingen op het studenten-ov vallen de inkomsten met bijna 150 miljoen terug. In provincies als Zeeland en Drenthe komt dit enorm hard aan. Hoe garandeert de staatssecretaris dat er voldoende bussen in de regio blijven rijden, zodat ook ouderen en jongeren zonder auto mee kunnen blijven doen? En hoe wordt er gezorgd voor de sociale veiligheid? Door toenemende agressie in het ov overwegen medewerkers om te stoppen en durven sommige reizigers 's avonds niet meer met de trein te reizen. Is het een optie dat de spoorweggpolitie terugkomt?

Als we kijken naar de verdeling van de nieuwste fondsen, herkennen we opnieuw een patroon. Er is 7,5 miljard extra beschikbaar gesteld voor het programma Woningbouw en Mobiliteit, bedoeld om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten. De BBB heeft wat bedenkingen bij het fondsinstrument vanwege het gebrek aan controleerbaarheid en transparantie. En wat blijkt uit de verdeling? De noordelijke provincies Drenthe, Friesland en Groningen en de provincie Zeeland — dat is dan zuidelijk — krijgen gezamenlijk minder dan het bedrag dat voor enkel de Merwedelijn in Utrecht wordt gereserveerd.

Gemeenten met grote woningbouwambities en grootschalige projecten zoals Alkmaar, Apeldoorn, Enschede en vele andere gemeenten hebben voor de ontsluiting van hun woningen geen structureel infrabudget toegekend gekregen. Nieuwe huizen zonder goede bereikbaarheid, zoals wegen, fietspaden en busverbindingen, zijn geen oplossing, maar een nieuw probleem.

We moeten oppassen dat mobiliteitsgelden niet weer alleen naar grootschalige gebieden en grote steden gaan, maar ook naar "het straatje erbij" in de dorpen. Hoe gaat de minister de verdeling van de miljarden voor de ontsluiting van woningbouw eerlijker maken? Wat is het perspectief voor gemeenten als Alkmaar, die wel woningen moeten bouwen, maar geen geld krijgen voor de infrastructuur? Gaat hij bij een volgende ronde de criteria zo aanpassen, dat er een eerlijke verdeling over het hele land komt?

Terug naar het rapport Elke regio telt! Er is veel over geschreven, maar als het erop aankomt en de miljarden worden verdeeld, vloeit het geld vooral naar de Randstad. Kan de minister toezeggen dat bredere welvaart in heel Nederland leidend wordt voor de prioriteitenlijst waar nu zo hard aan wordt gewerkt?

Voorzitter. Ik sluit af met regeldruk. Erkent de minister dat wet- en regelgeving de uitvoering van infra- en ov-projecten onnodig kan belemmeren, zoals ik in het begin van mijn betoog al aangaf? Wat gaat de minister doen aan de ingewikkelde stapeling van lokale, provinciale en landelijke regels? Wordt er naast de prioritering ook gekeken op projecten goedkoper en slimmer kunnen worden uitgevoerd? Kunt u deze Kamer daarover informeren?

Dan mijn slotvraag. Kunt u wat meer vertellen over de ongewenste neveneffecten waarvoor u een beroep doet op de Comptabiliteitswet voor het Maritiem Masterplan en diverse subsidies?

Ik rond af, voorzitter. Nederland heeft de afgelopen 100 jaar bewezen dat het in staat is tot grootse dingen, zeker op infrastructureel gebied. Het is tijd om de focus terug te

leggen op datgene wat de motor draaiende houdt: onze infrastructuur in alle regio's. Niets doen is uiteindelijk veel duurder. Ik kijk uit naar de antwoorden van de bewindspersonen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Rietkerk van het CDA.

De heer Rietkerk (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het CDA beoordeelt de begroting niet alleen op de ambities die erin staan, maar ook op de vraag of die ambities uitvoerbaar zijn, regionaal evenwichtig en financieel houdbaar. De begroting van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds laten zien dat de opgaven groot zijn. Onze infrastructuur veroudert, de druk op bereikbaarheid neemt toe en de beschikbare middelen staan onder spanning. Juist dan is het van belang dat de overheid duidelijke keuzes maakt en die ook daadwerkelijk kan uitvoeren. De begrotingsstukken erkennen dat onderhoud, vervanging en renovatie de komende jaren een steeds groter beslag leggen op de beschikbare middelen. Ook wordt gewerkt aan een herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

Voorzitter. De eerste vraag van het CDA betreft de uitvoerbaarheid. Wij zien dat de uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat, de bouwsector en de vergunningverlening onder druk staat. Geld reserveren is één ding, projecten daadwerkelijk realiseren is iets anders. De Eerste Kamer heeft juist de taak om te toetsen of beleid uitvoerbaar is. Kan de regering aangeven hoe zij voorkomt dat steeds meer projecten wel op papier staan, maar in het project vertraging oplopen door personeelstekorten, stikstofbeperkingen of complexe procedures? Welke concrete prestatie-indicatoren hanteert de minister om de uitvoeringskracht de komende jaren inzichtelijk te maken?

Voorzitter. Een tweede punt betreft de regionale uitwerking. Bereikbaarheid is geen Randstedelijk vraagstuk alleen. Juist voor inwoners en ondernemers in de regio zijn goede verbindingen over spoor, weg en water essentieel voor de economische ontwikkeling, voor de leefbaarheid, maar ook voor de toegang tot voorzieningen. Het CDA vindt dat iedere regio moet kunnen rekenen op een betrouwbare overheid die gemaakte afspraken nakomt. Nu het kabinet werkt aan prioritering, wat op zich prima is, binnen het Mobiliteitsfonds vragen wij de regering hoe wordt voorkomen dat de regio's opnieuw jarenlang moeten wachten op eerder toegezegde investeringen. Op welke wijze worden provincies en gemeenten daadwerkelijk betrokken bij deze keuzes en welke criteria zijn daarbij leidend, vragen wij aan de regering.

Voorzitter. Het CDA heeft schriftelijke vragen gesteld over de uitvoerbaarheid en het vastlopen van regionale projecten. Namens de CDA-fractie heb ik drie projecten geselecteerd.

Allereerst de Niedersachsenlijn. De provincie Drenthe reserveerde recent nog — het is gepubliceerd — 50 miljoen voor de Niedersachsenlijn. Provinciale Staten hebben daar

recent goedkeuring aan gegeven en door het geld opzij te zetten voor de nieuwe spoorverbinding van Twente naar Groningen wil de regio het belang van de verbinding nogmaals benadrukken. Drenthe staat garant voor de bijdrage van de gehele regio, voor de drie provincies en de dertien gemeenten. Wat staat uitvoering dan nog in de weg, vraag ik de minister.

Twee: Kornwerderzand. De regio en het bedrijfsleven hebben verantwoordelijkheid genomen met een substantiële financiële bijdrage van ruim 26 miljoen uit de markt, naast aanzienlijke regionale overheidsinvesteringen. Kan de minister bevestigen dat deze gezamenlijke inzet ook daadwerkelijk leidt tot tijdige uitvoering en dat de nieuwe bestuursovereenkomst geen aanvullende financiële claims op regio of bedrijfsleven zal bevatten?

De derde en laatste, voorzitter, is de N50. De regio heeft de financiële bijdrage al jaren geleverd en tijdelijke veiligheidsmaatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Wanneer verwacht de minister de pauzering van de verbreding tussen Kampen en Kampen-Zuid te kunnen beëindigen en welke voorwaarden moeten daarvoor nog worden vervuld? Is de belemmering bij de uitvoerbaarheid inmiddels vooral stikstof, financiële ruimte of uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat?

Voorzitter. Mijn laatste punt is de betaalbaarheid. Wij onderschrijven dat achterstallig onderhoud niet doorschuiven uiteindelijk goedkoper is dan uitstellen. Tegelijkertijd vragen gezonde overheidsfinanciën om realisme. Structurele verplichtingen moeten ook structureel kunnen worden gedragen. Kan de regering daarom inzicht geven in de financiële risico's die samenhangen met prijsstijgingen, renteontwikkelingen en verdere vertraging van grote infrastructuurprojecten? En hoe robuust is het Mobiliteitsfonds ten behoeve van de uitvoerbaarheid wanneer deze ontwikkelingen zich sterker voordoen dan nu geraamd?

Tot slot, voorzitter. Het CDA hecht aan de betrouwbaarheid van de overheid. Dat betekent plannen die uitvoerbaar zijn, investeringen die eerlijk over Nederland worden verdeeld en financiële keuzes die ook op langere termijn houdbaar zijn. Wij zien uit naar de beantwoording door de regering op deze drie punten: uitvoerbaarheid, regionale rechtvaardigheid en betaalbaarheid. Want uiteindelijk is een begroting pas succesvol als de burger merkt dat bruggen, wegen, spoorlijnen en waterwerken daadwerkelijk op tijd worden onderhouden, verbeterd en uitgevoerd.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Van Aelst-den Uijl. Zij spreekt namens de fractie van de SP.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Dank, voorzitter. Vandaag spreken we niet alleen over Infrastructuur en Waterstaat, maar ook over het Klimaatfonds. Het is een debat waarin voor mij en voor de SP als een paal boven water staat dat er nu actie nodig is om morgen nog veilig en gezond in Nederland te kunnen wonen. En eigenlijk moet het "die paal staat binnenkort niet

meer boven water" zijn, want dat is wel zo ongeveer het probleem.

Onderdeel van hier veilig en gezond kunnen wonen is dat we uiteindelijk het openbaar vervoer een goed en betaalbaar alternatief voor de auto maken. Onderdeel hiervan is zeer zeker ook dat we onze keringen en dijken goed en structureel onderhouden, in stand houden en vernieuwen daar waar nodig.

De signalen die de SP op dit moment uit het veld krijgt, maken dat wij daar niet gerust op zijn. De signalen zijn namelijk dat de bezuinigingen bij Rijkswaterstaat er zo hard inhakken dat de veiligheid op behoorlijk korte termijn in het geding gaat komen. De bezuinigingen hakken er zo hard in bij Rijkswaterstaat dat goed en deskundig personeel Rijkswaterstaat uitstroomt en dat kennis daardoor in grote hoeveelheden niet langer beschikbaar zal zijn binnen Rijkswaterstaat. Er zal dus nog meer extern ingehuurd moeten worden om die onwijze braindrain op te vangen, iets wat nog meer kosten met zich mee zal brengen.

Daarnaast zijn we er, denk ik, allemaal pijnlijk getuige van dat ons land op dit moment vastloopt, dat groot onderhoud te lang is uitgesteld en dat er hele regio's zijn in het land waar onderhoud eigenlijk, zo lijkt het op dit moment, niet meer uitgevoerd zal gaan worden of geen prioriteit meer heeft. Onze eerste vragen gaan daar dan ook over. Wij zijn heel benieuwd of het inderdaad klopt dat bepaalde regio's op het gebied van wegen, bruggen en infrastructuur geen prioriteit meer hebben in onderhoud. Mevrouw Van Langen-Visbeek zei net ook al dat daar een asfaltstop is. Klopt het dat ook niet alle primaire keringen meer prioriteit hebben en de waterveiligheid daarmee in een aantal gebieden minder prioriteit heeft dan die de afgelopen jaren gehad heeft?

Voorzitter. Ik stipte het net al eventjes aan: de betaalbaarheid en beschikbaarheid van ons openbaar vervoer. De betaalbaarheid en de fijnmazigheid staan eigenlijk al jaren onder druk. Al voor corona behoorde het Nederlandse openbaar vervoer tot de duurste stelsels in Europa. Het ov is in Nederland een derde duurder dan het Europese gemiddelde. Tussen 2008 en 2024 stegen de ticketprijzen met 40%, ruimschoots meer dan de inflatie. De prijzen blijven op dit moment stijgen. In 2023 is het de Tweede Kamer gelukt om een tariefsverhoging ternaauwernood te voorkomen, maar de prijsstijging werd in 2025 toch gedeeltelijk doorgevoerd. Niet 12% maar 6%, maar desalniettemin een flinke prijsstijging.

In 2026 stijgen de prijzen met ruim 6,5% en het ministerie zal geen geld meer bijleggen om de betaalbaarheid in stand te houden. Dit is dus sinds corona eigenlijk het eerste jaar dat die kosten er niet bij worden gelegd. Wij zijn dan ook heel benieuwd of dit nu is hoe dit kabinet in de wedstrijd zit. Vindt dit kabinet het niet zijn taak om ov betaalbaar te maken? Ondertussen klagen ov-bedrijven, de NS voorop, er steen en been over dat het aantal reizigers achterblijft. Op welke wijze wil dit kabinet het openbaar vervoer een daadwerkelijk alternatief voor de auto maken? Dat gaat dan over prijs, frequentie, fijnmazigheid en comfort.

Voorzitter. Mevrouw Van Langen-Visbeek had het er net ook al even over: hoe doen wij het nu? Hoe aantrekkelijk is ons openbaar vervoer? Een Altijd Vrij-treinabonnement

kost in Nederland €4.800 per jaar. Vroeger, zeg tot ongeveer een maand of zes geleden, kon je daarmee ook met streektreinen, met bussen en met trams reizen. Dat is eruit bezuinigd, dus het abonnement geldt nu alleen nog maar voor de NS. In Duitsland kost dit €63 per maand, het bekende klimaatticket. In Oostenrijk kost het €100 per maand, en Wenen heeft een apart abonnement voor €461 per jaar. Deze voordelige abonnementen zijn razend populair. 65% van de inwoners van Wenen heeft zo'n onbeperkt ov-abonnement. Dat zijn cijfers waar wij in Nederland alleen maar van kunnen dromen: dat 65% van de mensen wil betalen voor een abonnement om onbeperkt met het ov te kunnen reizen.

Hoe kijkt dit kabinet naar andere landen, waar het ov op dit moment zo veel betaalbaarder en aantrekkelijker wordt gemaakt dan het hier in Nederland is? Plannen om het ov hier betaalbaarder te maken komen niet van de grond, merken wij. De Onderwegpas en een goedkoop treinabonnement voor mensen met een laag inkomen zijn uiteindelijk niet uitgevoerd, en private streekvervoerders trokken zich er al eerder uit terug, omdat ze zich zorgen maakten over hun inkomsten. Eigenlijk is het enige wat nu gelukt is, dat er deze zomer een ticket komt voor de daluren. De NS-site heeft er zo lang van platgelegen dat heel veel mensen het misschien niet eens hebben kunnen aanvragen. Ook uit het kaartje voor jongeren om goedkoper te kunnen reizen, is inmiddels de stekker getrokken, want het was te populair! Te veel jongeren wilden goedkoop met het openbaar vervoer reizen. Keuzes.

Voorzitter. Kijkend naar de klok toch nog een beetje over het milieu überhaupt. We willen namelijk nog wel iets zeggen over pfas, een stof die inmiddels bij ongeveer elke vrouw in haar moedermelk wordt aangetroffen, en zo dus bij alle baby's ongeveer direct in hun systeem komt. Ik wil ook heel kort nog iets zeggen over staalslakken.

Voorzitter. Dat pfas-dossier. We weten al een jaar of 40 dat dat schadelijk is, en de producenten weten dat al langer. Toch lukt het gek genoeg het kabinet niet om daar structureel maatregelen op te nemen en om daar structureel keuzes in te maken. Het blijft op allerlei plekken terugkomen. We zijn heel benieuwd welke lessen we trekken uit de jarenlange inactiviteit rondom het pfas-dossier. Op steeds meer plekken werd duidelijk dat het gevaarlijk is. Op steeds meer plekken werd duidelijk dat het persistent is en gezondheidschade tot effect heeft. Toch lukte het niet om op Nederlands niveau strengere regels te stellen, werd er naar Europa gekeken en werd er gezegd "we mogen het niet". Welke lessen trekken wij daaruit op het gebied van vergunningen voor al die stoffen waarvan nog niet duidelijk is of ze schadelijk zijn? Vewin, de vereniging van drinkwaterleidingbedrijven, heeft daar vorig jaar een oproep toe gedaan. Zij hebben gezegd hoeveel stoffen er nu geloosd mogen worden waarvan we niet weten hoe schadelijk ze zijn. Die mogen dus toch geloosd worden. Ik ben benieuwd welke lessen het kabinet hieruit trekt.

Het laatste hoofdpijndossier dat ik heel kort wil aanstippen, is toch dat van de staalslakken. Ook daarvan weten we eigenlijk al vreselijk lang dat ze gevaarlijk zijn. Om de een of andere reden is er toch een belang dat ervoor zorgt dat ze nog steeds in bijvoorbeeld wegen mogen worden verwerkt of onder golfbanen mogen worden neergelegd, zoals in Spijk. Ook daarover een vraag van onze kant. Wat is de

reden om zo lang te wachten met ingrijpen en onderzoeken zo lang voor je uit te schuiven? Wordt daar ook integraal naar gekeken in de toekomst? Het is dus echt een vraag aan dit kabinet, kijkend naar de toekomst. We weten allemaal: staalslakken kennen we nu, maar er gaan ongetwijfeld meer van dit soort dossiers komen. Hoe gaan we daar in de toekomst mee om? Wat is daarop de visie van dit kabinet?

Ik ben nét niet binnen de tijd gebleven, voorzitter, waarvoor mijn excuses. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Wenst een van de leden in de eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Minister en staatssecretaris, bent u in de gelegenheid om direct te antwoorden, of heeft u nog een aantal minuten nodig? U heeft vijf minuten nodig. Dan schors ik de vergadering voor vijf minuten.

De vergadering wordt van 16.25 uur tot 16.34 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Karremans:

Veel dank, voorzitter. Er zijn ontzettend veel vragen gesteld. Ik weet dat u er prijs op stelt als ik er zo snel mogelijk doorheen ga, dus daar zal ik mee beginnen.

Allereerst de vragen die zijn gesteld door mevrouw Van Langen-Visbeek, onder andere over hoeveel kosten er zijn gemaakt voor de aanbesteding van het wegenonderhoud in het Noorden, dat nu is stilgezet. Voor de goede orde: dat ging om niet-noodzakelijk, niet-acuut onderhoud. In die zin illustreert dit ook heel goed in welke opgave we terecht zijn gekomen ten aanzien van onderhoud in Nederland. Daarom heeft het kabinet ook gezegd: de basis moet weer op orde. Daar zijn inderdaad voorbereidingskosten voor gemaakt van 5,5 à 6 miljoen euro, maar dat zijn dus redelijk no-regretkosten. Uiteindelijk zal dat onderhoud moeten worden gepleegd, en dan ligt er al een planstudie klaar en hebben we die onderzoeken allemaal al gedaan. Dan kunnen we er dus gewoon mee aan de slag.

Dan de kosten voor het uitstel van alle gepauzeerde projecten. Die zijn niet in één som uit te drukken. Heel veel van de gepauzeerde projecten waarop bedoeld wordt, hebben geen doorgang kunnen vinden door bijvoorbeeld stikstofbeperkingen. Dat was de belangrijkste beperkende factor in dezen. Natuurlijk zaten daar ook projecten in de verkenning en planuitwerking. Daarvoor zijn natuurlijk ook kosten gemaakt.

Dan de asfalteringsstop in Groningen, Friesland en Drenthe. Er is geen sprake van een asfalteringsstop. Dat is even belangrijk om te markeren. Er is daar geen sprake van een asfalteringsstop. Wel wordt er natuurlijk, zoals altijd, zorgvuldig afgewogen of en wanneer er geasfalteerd wordt en er bepaald onderhoud gepleegd moet worden. Dat doen we overal, hè. Hoe geven we ons belastinggeld zo effectief

mogelijk uit en zeker in deze tijden van schaarste, onder andere in het Mobiliteitsfonds?

Dan de vraag over Kornwerderzand, over de verbreding van de sluis daar. Hoe staat het daarmee? We zijn nu nog in gesprek met de provincies Fryslân, Overijssel en Flevoland over het vervolg van Kornwerderzand. In die overleggen moeten we afspraken maken over bijvoorbeeld de risicoverdeling en de uitvoering, zoals we dat altijd doen met regionale overheden. Maar eigenlijk kan ik bij elk project dat we vandaag behandelen, zeggen: elk project is onderdeel van het afweegkader, de herprioritering die nu plaatsvindt op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Ik kan dus geen garanties geven voor de uitkomst.

Hetzelfde geldt eigenlijk voor de N50 bij Kampen, Ramspol, en de N36. Die lopen nu ook gewoon mee in de brede herprioritering. Maar voor de N36 heb ik onlangs wel besloten om verder te werken aan de planfase, zodat het in ieder geval niet stil komt te liggen. Dat is ook weer een no-regretmaatregel. Daar kunnen we gewoon mee door. Uiteindelijk zal je hem op enig punt moeten doen. De vraag is alleen wanneer dat moet gebeuren. Dus als die uiteindelijk doorgaat, als die boven de zaaglijn lijkt te belanden, kunnen we daar ook gewoon met tempo mee door. Maar goed, nogmaals, die garantie kan ik op voorhand niet geven.

Dan de vrachtwagenheffing. Mevrouw Van Langen-Visbeek zei dat die binnenkort wordt ingevoerd. De vrachtwagenheffing is al ingevoerd. Die is sinds 1 juli van kracht. Ik ben dus ook niet van plan die weer terug te draaien. Er komt wel een korting, vanaf september tot aan het eind van het jaar, voor logistieke ondernemers.

Dan de vraag over de haven van Terschelling. Daar ben ik inderdaad geweest. Daarvan heeft het Rijk bij hoge uitzondering gezegd: hoewel het gaat om een gemeentelijke kade, zijn we bereid de helft van de kosten op ons te nemen. Aan de aanbesteding wordt nu gewerkt. De voorbereidingen daarvoor worden nu in ieder geval getroffen. We hebben daarover goede afspraken kunnen maken met zowel de provincie als de gemeente Terschelling.

Hoe maken we de verdeling van de miljarden voor de ontsluiting van woningbouw eerlijker? We kijken natuurlijk naar heel veel elementen als we bepaalde keuzes maken. Ook nu in het afweegkader hebben we aan de Tweede Kamer, omdat daar het politieke primaat ligt, gevraagd: welke elementen moeten we als bewindspersonenteam op lenW en kabinetbreed meewegen als het gaat om de verdeling van middelen en de herprioritering? Daar heeft de Tweede Kamer moties over ingediend en die hebben we verwerkt in een afweegkader. Dat afweegkader passen we deze zomer toe op de brede herprioritering.

Dan de perspectieven voor gemeenten als Alkmaar. Volgens mij ging dat ook om Helmond en om Enschede, onder andere. Dat is natuurlijk een bekend probleem voor die gemeenten. Daar hebben we ook veel begrip voor. Ook de wens van, of eigenlijk noodzaak voor, die gemeenten om daar middelen voor te krijgen, loopt mee in de herprioritering.

Dan het punt over brede welvaart en over het rapport Elke regio telt! Brede welvaart is op verzoek van mevrouw Boelsma-Hoekstra, van het CDA in de Tweede Kamer, toe-

gevoegd. Dat gebeurt niet als meeweegcriterium, maar we bekijken wel achteraf of we voldoen aan het bredewelvaart-principe en of we ook elke regio meetellen. We zeggen niet: we geven elke provincie op papier een budget en dat moet dan daar overal maar landen. We willen namelijk het geld zo flexibel en effectief mogelijk besteden, maar we kijken er wel degelijk naar. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat bepaalde regio's totaal achterblijven, dus dat we hele nieuwe metrolijnen aanleggen in één deel en dat er in een ander deel geen geld meer is voor onderhoud. Dat mag natuurlijk absoluut niet het geval zijn.

Dan over regelgeving en de uitvoering van infra- en ov-projecten. Een van mijn persoonlijke hobby's is het aanpakken van onnodige regelgeving. Dat zit bijvoorbeeld ook in bruggen. Ik heb de situatie van een brug, waarvan we, omdat er regelgeving bestaat, de pijler maar uit het water hebben gehaald, terwijl dat de overspanning van zo'n brug natuurlijk heel veel groter maakt. U kunt zich wel voorstellen, voorzitter, dat de brug dan ook heel veel duurder wordt. De kans op overschrijdingen neemt ook enorm toe, waardoor ik even 800 miljoen kon bijboeken, omdat wij nou eenmaal ergens in de regelgeving hebben staan dat er zo veel mogelijk pijlers uit het water moeten. Toen ik vroeg hoeveel boten er tegen die pijler zijn aangevaren, was het antwoord nul. Dus soms zijn we in Nederland ook bezig problemen op te lossen die er niet zijn, maar geven we daarmee wel heel veel geld uit. Dat geld geef ik veel liever uit aan onderhoud en bruggen of viaducten, waarvoor we dat wel kunnen gebruiken.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik hoor de minister zeggen dat het natuurlijk niet zo moet zijn dat bepaalde regio's veel minder geld krijgen dan andere, maar daar gaat mijn verhaal juist over. We hebben criteria. Op het verzoek van het CDA telt brede welvaart daarbij mee; nou, harstikke mooi, dat willen natuurlijk ook graag. Maar dan nog pakt het zo uit dat de verdeling in de ogen van mijn partij behoorlijk scheef is. Zou je dan niet toch nog eens naar die criteria moeten kijken? Werkt het wel? Telt het wel voldoende mee? Is er te laag gescoord of zo? Of zijn die regio's gewoon helemaal niet ambitieus qua woningbouw? Dat zou natuurlijk ook nog kunnen. Of misschien kunnen ze minder goed plannen schrijven. Hoe kunnen we die spreiding nou verbeteren?

Minister Karremans:

Deze vraag begrijp ik natuurlijk heel goed. Het moet ook navolgbaar zijn hoe we bepaalde keuzes maken. Zeker als investeringen niet in bepaalde regio's landen, wil je wel weten: waarom hier geen investering en elders wel? Dat kan ik me goed voorstellen. Daarom is het voornemen van de staatssecretaris en mijzelf om de keuzes die wij deze zomer maken ten aanzien van de herprioritering in het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds heel navolgbaar te maken op basis van het afweegkader dat wij hebben. Daar zit brede welvaart niet sec als criterium in, maar als eindtoets, om het zo te zeggen, kijken we er wel naar. Dan kunnen we ook heel duidelijk aan beide Kamers laten zien, en ook richting alle gedeputeerden en wethouders in heel Nederland, hoe we tot onze keuzes zijn gekomen en hoe dat alle belangen dient die de Tweede Kamer in het afweegkader heeft gestopt middels moties.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Karremans:

Dan over de neveneffecten van de Comptabiliteitswet. Hier is sprake van een soortgelijke situatie als bij het Maritiem Masterplan en diverse subsidies. We zijn hier natuurlijk niet voor niets voor de begrotingsbehandeling, maar verschillende organisaties wachten al sinds januari op een bijdrage van lenW. Dat betreft ook heel veel kleine organisaties die echt in de problemen komen als wij niet overgaan tot uitkering van die subsidies. In die zin moet u dat lezen. Dat zijn de effecten die we bedoelen in de brief die onlangs naar de Kamer is verstuurd.

De vraag van de heer Rietkerk is of wij kunnen aangeven hoe wij voorkomen dat steeds meer projecten wel op papier bestaan, maar in de praktijk vertraging oplopen door personeelstekorten, stikstofbeperkingen of complexe procedures. Een oorzaak van heel veel complexiteit is ook, zeg ik tegen de heer Rietkerk, dat heel veel infrastructuur is gebouwd in de jaren zestig en zeventig. Die wordt inmiddels zwaarder belast dan waar in die tijd mee gerekend was. Wij krijgen om die reden ook steeds meer te maken met onvoorspelbaarheid. Vaak zien we dat als we de klep opendoen bij zo'n project, we veel meer dingen tegenkomen dan we hadden kunnen voorzien. De onvoorspelbaarheid wordt daardoor gewoon groter, gegeven de opgave die we hebben. Maar het klopt dat ook stikstofbeperkingen roet in het eten gooien, meer dan geregeld. Daarom is het ook zo belangrijk dat het stikstofpakket van het kabinet de eindstreep haalt. Personeelstekorten en complexe procedures, juridische procedures, spelen natuurlijk ook een rol.

Ik was vanochtend nog in Zeeland, bij de Deltawerken. Het is prachtig om te zien, echt een stuk Hollands glorie, de Nederlandse infrastructuur die daar indertijd is aangelegd. Tegelijkertijd is de cynische conclusie ook dat als we de Deltawerken vandaag de dag zouden willen aanleggen, we de vergunning niet zouden krijgen. Ik denk dat we nog een enorme opgave met elkaar hebben om dat te gaan doen, los van het feit dat het heel veel meer geld gaat kosten. Daarom nemen de staatssecretaris en ik dit punt van de heer Rietkerk ook mee in de meer langetermijnvisie die we aan het ontwikkelen zijn op infrastructuur.

Dan de vraag of ik kan bevestigen dat de gezamenlijke inzet ook daadwerkelijk leidt tot een tijdige uitvoering, dat nieuwe bestuursovereenkomsten geen aanvullende financiële claims op de regio of het bedrijfsleven betekenen. Dan gaat het over de sluis bij Kornwerderzand. Zoals ik al zei, zijn we nu in overleg met de provincies, dus Fryslân, Overijssel en Flevoland, over het vervolg. Er worden afspraken gemaakt, onder andere over risicoverdeling en de uitvoering. Maar ook hiervoor geldt dat de uitkomst afhankelijk is van de herprioritering.

Dan over de pauzering van de verbreding Kampen-Kampen-Zuid en de voorwaarden die nog moeten worden vervuld om die weer op te kunnen pakken. En is de belemmering inmiddels vooral stikstof, financiële ruimte of uitvoeringscapaciteit bij Rijkswaterstaat? Het mogelijk weer starten van de N50 is een onderdeel van de brede prioritering waarover komend najaar, na de zomer, wordt besloten. De stikstofopgave en de benodigde financiën zijn twee aspecten

die bij deze prioritering een belangrijke rol spelen. De capaciteit van RWS die er is, zal alleen worden ingezet voor projecten die maakbaar zijn. Die zullen dan ook prioriteit krijgen.

Dan de vraag of we inzicht kunnen geven in de financiële risico's die samenhangen met prijsstijgingen, de renteontwikkeling en verdere vertraging bij grote infrastructurele projecten. Het is natuurlijk belangrijk dat wij bij infrastructuur met fondsen werken. Dat geeft enorm veel meer houvast dan als wij ten aanzien van investeringen in infrastructuur bijvoorbeeld de systematiek zouden hanteren die we voor beleidsbegrotingen hanteren. Het is alleen wel zo dat de prijzen voor het aanleggen van bruggen, waterkeringen en wegen en voor het versterken van dijken enorm zijn gestegen. Dat heeft heel veel verschillende oorzaken. Het is niet zo dat het Mobiliteitsfonds daar automatisch voor wordt gecompenseerd. Dat betekent dat dit moet worden ingepast als er niet via een claim extra geld binnenkomt in het Mobiliteitsfonds; gelukkig is dat via het coalitieakkoord voor een deel wel weer gedaan. Dan moet je keuzes maken. Je ziet dat dat steeds meer knelt. Dat is ook de reden waarom we hebben gezegd dat we de basis nu weer op orde moeten brengen, dat we de focus weer moeten richten op het behoud van wat we hebben en dat we ervoor moeten zorgen dat dat goed blijft werken. Er werd immers terecht gezegd dat het alleen maar meer geld kost als je het verder uit blijft stellen; daar ben ik het zeer mee eens. Juist in het belang van nieuwe aanleg in de toekomst moeten we nu dus keuzes maken, maar tegelijkertijd kijken we ook naar perspectief op de lange termijn om het financiële fundament onder de infrastructuur, die zo ontzettend belangrijk is voor onze welvaart en economie, te versterken.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Ik ben blij met de opmerking die de minister zojuist maakte, want te lang uitstellen maakt dat dingen vaak duurder worden. Mijn fractie is wel heel benieuwd naar iets waar we het ook bij onze kennismaking kort over hebben gehad; althans de kennismaking op dit dossier.

Minister Karremans:

Ja, precies.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Er is natuurlijk een best wel grote olifant in de kamer, namelijk een budget dat er wél is: het budget van Defensie, een ministerie waarvan wij vermoeden dat het toch best baat heeft bij het onderhoud van infrastructuur en bij functionerende keringen. Hoe is de verhouding tussen de grote opgave bij lenW, de redelijk grote pot bij Defensie en de claim van Defensie op goede infrastructuur?

Minister Karremans:

Een goede vraag. Ik denk dat de staatssecretaris daar straks ook wat over kan zeggen, want zij houdt zich vooral met dat onderwerp bezig. In algemene zin is het wel belangrijk om die olifant in de kamer even te adresseren. Er zijn eigenlijk twee olifanten: een grote olifant van 3,5% defensiemiddelen en een kleine olifant van 1,5% defensiemiddelen. Over die grote olifant is de afspraak binnen de NAVO dat die middelen echt worden uitgegeven aan de krijgsmacht zelf, dus aan wapens, materieel en militairen zelf om

uiteindelijk dat afschrikwekkende effect te realiseren; dat is ook in het belang van ons als Nederland. Wij willen dus ook niet dat andere NAVO-partners dat geld, die 3,5%, vooral steken in wegen, om maar wat te zeggen. Het is belangrijk om die defensiecapaciteit daadwerkelijk op te bouwen.

Ten aanzien van de overige 1,5% heeft minister Van Weel u een brief gestuurd. Daarin staat dat wij die 1,5% op een bepaalde manier gelabeld hebben. Bepaalde investeringen en uitgaven die wij doen, worden onder die 1,5% gebracht conform de regels die de NAVO daarvoor hanteert. Wordt daarmee extra geld gecreëerd voor infrastructuur? Nee, dat is niet het geval. Dat wordt dus op een bepaalde manier gelabeld, zoals het is, zodat wij uiteindelijk die NAVO-norm van 5% halen. In die 1,5% hebben we dus iets meer flexibiliteit, maar dat betekent niet dat er extra geld voor beschikbaar is. Tegelijkertijd kijken we natuurlijk wel wat er in Europa aan middelen beschikbaar is en wat er onder het kopje militaire mobiliteit nog beschikbaar is. We kijken dus naar allerlei mogelijkheden, want de staatssecretaris en ik vinden ook dat we niet meer de luxe hebben om selectief te shoppen. We bekijken dus bij elke mogelijkheid die we hebben, of die nou bij Defensie ligt of wat mij betreft bij Onderwijs of Zorg — dat maakt me niet zo veel uit — waar we aan kunnen koppelen en juist ook middelen beschikbaar kunnen krijgen voor infrastructuur, maar het is iets makkelijker gezegd dan gedaan.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Totdat de minister met het uitleggen van die 1,5% kwam, werd ik hoopvol. Als ik de minister goed begrijp, hoor ik hem eigenlijk zeggen dat er een potje is dat mogelijk gebruikt zou kunnen worden, maar dat er nog geen extra geld is voor lenW, en dat zelfs onderwijsgeld en zorggeld niet veilig zijn waar het gaat om het zoeken van geld voor investeringen in infrastructuur. Ik hoop dat dat niet is op basis van de oproep die de SP zojuist deed, omdat het niet per se maatregelen waren waar wij heel enthousiast van zouden worden ...

Minister Karremans:

Nee, dat gaan we nu doen ...

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Maar hopelijk dan wel de aanmoediging dat het geld dat bij Defensie in grote hoeveelheden aanwezig is en mogelijk zorgt voor de tekorten bij lenW en Onderwijs en Zorg en vele andere ministeries, zo breed en goed mogelijk benut zou moeten worden voor die tekorten, die wel echt groot lijken te zijn. Dus dat is de oproep. De oproep is niet om naar andere ministeries te kijken.

Minister Karremans:

Nee, dat snap ik. En andere ministers zullen dat natuurlijk ook niet toestaan. Het punt dat ik maak, is dat wij een begroting maken waarmee elk departement middelen krijgt om zijn taken uit te voeren, net als wij. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat het opeens, achter de rug van het parlement om, ergens anders aan wordt besteed. Maar we kijken natuurlijk naar de mogelijkheden, in alle collegialiteit. Dat doen we overigens ook met VRO; daar liggen natuurlijk de logische meekoppelkansen. We kijken dus echt naar hoe

we de opgaven zo veel mogelijk kunnen combineren. Bijvoorbeeld met woningbouw, waar ik het heel even geleden over had met de minister van VRO: waar kunnen we nou bouwen op plekken waar ruimte is op het spoorwegennet en het woonwegennet, in plaats van dat we in een weiland een nieuwe stad of een nieuw dorp bouwen en daar een weg naartoe moeten aanleggen? Dus we kijken continu naar waar we dat kunnen doen. Maar mevrouw Van Aelst hoeft zich geen zorgen te maken over dat de Onderwijsbegroting nu door ons wordt geplunderd. Dat is niet, of in ieder geval nog niet, het geval. Maar pas maar op ...

De financiële risico's had ik gehad. Hoe robuust is het Mobiliteitsfonds wanneer ontwikkelingen zich sterker voordoen dan geraamd? Eigenlijk heb ik net al de systematiek toegelicht. Het is wel kwetsbaar, in de zin dat als die stijgen ... Maar dat komt ook doordat wij vragen. Ik had het net al even over de woningbouw. We bevragen de markt wel op ontzettend veel punten: op woningbouw dus, maar ook voor het aanleggen van energie-infrastructuur. Het zijn ook veelal dezelfde aannemers die dergelijk werk doen. De eerste economische wet die je leert bij economie op de middelbare school is: als de vraag omhooggaat en het aanbod hetzelfde blijft of zelfs omlaaggaat, dan gaat de prijs ook omhoog. Dat zien we natuurlijk ook gebeuren in de markt, los van het feit dat grondstoffen en personeel duurder worden. Dat telt uiteindelijk allemaal op tot hogere prijzen.

Dan over de uitvoeringskracht, hoe wij daarnaar kijken en hoe we dat inzichtelijk maken. We hebben enorm geïnvesteerd in de uitvoeringskracht van Rijkswaterstaat, want het kan natuurlijk niet zo zijn dat we op een gegeven moment wel de financiële middelen hebben, maar het uiteindelijk niet kunnen uitvoeren. Dus: krijgen we het budget weggezet en krijgen we daar ook voor terug wat we hadden verwacht? Maar daar zitten — daar had de heer Rietkerk het al over — ook heel veel andere belemmeringen dan alleen de capaciteit van RWS: bijvoorbeeld stikstof, vergunningstrajecten, maar ook een heldere keuze over het wel of niet uitvoeren van zaken. Ik vind het ergens ook de taak van ons als overheid om voorspelbaar te zijn, hè. Ik vind dat we, met al die gepauzeerde projecten, tot nu toe toch voor een heel groot deel niet een voorspelbare partner zijn, ook al ligt dat soms buiten de directe invloedssfeer van de Rijksoverheid zelf. De staatssecretaris en ik willen in minimaal de komende acht jaar rust brengen in infraland, ook door duidelijk te zijn naar de markt, door te zeggen: deze projecten gaan we doen. Dat betekent even pijn en even slikken na de zomer, omdat we een aantal projecten voorlopig niet zullen doen. Maar dat biedt dan in ieder geval wel duidelijkheid, en dat is een onwijs belangrijke randvoorwaarde voor de markt om hierop actief te zijn en ons te helpen om aan al onze opgaven het hoofd te bieden.

Tot slot dit over de bezuiniging op Rijkswaterstaat. Kijk, dat de keringen geen prioriteit meer krijgen ... Dat is niet het geval. Wij zorgen dus altijd voor waterveiligheid in dit land. Maar ik zeg wel: als we nu niet ingrijpen, als we nu niet de basis op orde brengen — wat we nu dus wel gaan doen; we hebben niet voor niets waterveiligheid bovenaan het afweegkader gezet — dan hebben we op termijn wel een probleem met elkaar. Dus afschalen is hier niet aan de orde, maar er moeten wel keuzes worden gemaakt, en die keuzes is het kabinet bereid te maken.

Dat waren mijn vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Bertram:

Voorzitter, dank u wel. Ik heb drie blokjes: de regionale bereikbaarheid, de betaalbaarheid en een aantal vragen over het milieu, waaronder vragen over staatslakken en pfas; inmiddels mijn favoriete dossiers natuurlijk.

De regionale bereikbaarheid. Ik zou allereerst iets willen zeggen over de uitvoerbaarheid in het ov. Daar vroeg de heer Rietkerk naar. In het afweegkader dat de minister en ik aan het uitwerken zijn, is het zo dat we echt naar alle hoofdnetten gezamenlijk kijken. Dat betekent spoor, weg en water. In die samenhang willen we dat afweegkader uiteindelijk een plek geven. Dat betekent dat ook ov een normaal onderdeel is van het hoofdnet en dat het niet zo is dat een van de hoofdnetten voor zou gaan. Daarbij is het belangrijk dat we ook ProRail gevraagd hebben om in beeld te komen met de regels waar zij last van hebben. Als het om uitvoerbaarheid gaat, wil je namelijk ook dat er tempo gemaakt kan worden en dat er geleverd wordt. We hebben daarom aan onze uitvoerende partijen gevraagd om door te komen met regels, misschien wel regels vanuit ons of vanuit mijn eigen portefeuille op nationaal niveau of op provinciaal of lokaal niveau. Eigenlijk willen we in dat afweegkader, maar ook apart, veel aandacht geven aan de manier waarop je tempo kunt maken. Kunnen we inzichtelijk krijgen waar wij als verantwoordelijk bewindslieden van IenW iets aan dat tempo en de uitvoerbaarheid kunnen doen? Dat krijgt ook een aparte plek als wij met ons verhaal over het afweegkader naar buiten gaan.

Dan misschien nog over wonen en Defensie; de minister refereerde daar net aan. Met het afweegkader doen we het volgende. Ik maak het altijd visueel, want ik heb de taak om met de kaartjes te werken. Op de kaart van alle infra in Nederland leggen we de woningbouwlocaties. Daar gaan we met Defensie ook de belangrijkste opgaven vanuit Defensie op leggen. Als drie departementen kunnen we dan gezamenlijk bekijken hoe we elkaar kunnen versterken in plaats van allemaal apart bezig te zijn. Dat betekent voor Defensie dat de corridors belangrijk worden. Dat betekent dat verschillende lijnen belangrijk worden. Bij de woningbouw — de minister zei het al — is er al een deel op de kaart gezet, maar er zijn ook nog locaties die gepland moeten worden. Je komt dan dus ook in de regio terecht. We hebben we al een bereikbaarheidsnetwerk, zoals de minister zei. Als we dat nou ook eens gaan gebruiken om met VRO te kijken waar we woningbouw zou willen plannen. Voor de negen ontbrekende locaties willen we samen met VRO kijken welke locaties zich daar prima voor kunnen lenen.

Dan de regionale bereikbaarheid. Dat was een vraag van de heer Rietkerk en mevrouw Van Langen-Visbeek. De minister zei het al: elke regio telt. De motie over brede welvaart gaat bij ons echt leading zijn in het hele afweegkader. U moet zich voorstellen dat je aan de ene kant het hoofdnet hebt. Daarnaast willen we ook kijken hoe dat op het regionale niveau uitwerkt. Er worden al bereikbaarheidsanalyses gemaakt met de regio. Ook willen we dat de verschillende vervoerssystemen in beeld worden gebracht.

Dan heb je het over de bus, de fiets, eigenlijk het totaal aan mogelijkheden waarmee je jezelf van A naar B kunt verplaatsen. Ook denken we na over innovaties als autonoom vervoer. Ik wil dan toch mijn favoriete voorbeeld noemen. Dat zijn de hubs in Zeeland. Daar is het de bestuurders uiteindelijk toch gelukt om met de verschillende systemen een efficiënter ov in te richten. Dat is voor de minister en mij wel een van de triggers geweest om na te denken of we op die manier naar regionale bereikbaarheid kunnen kijken.

ABDTOPConsult heeft onlangs een rapport afgescheiden dat zeer lezenswaardig is. Ik heb het daar liggen. Je ziet nu lege bussen. Daarachter staat dan een taxi, misschien wel voor het leerlingenvervoer. Daarachter staat weer een bus om mensen met een beperking tot de arbeidsmarkt te vervoeren. Zeeland heeft al die verschillende systemen in beeld gebracht en gekeken hoe je dat efficiënter kunt doen. Het is Zeeland gelukt om voor iedereen die in Zeeland woont op 500 meter afstand een groene hub te plaatsen. Daardoor weten mensen dat ze zich op die manier kunnen verplaatsen en kunnen ze beter gebruikmaken van het bestaande vervoer. Dat gaan we voor elke regio in beeld brengen.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Het is altijd wel interessant om te zien hoe vaak je dingen herhaald en hergebruikt ziet worden als je al wat langer meeloopt. In Zuid-Holland is ditzelfde onderzoek tien of acht jaar geleden gedaan. Daar bleek dat het samenvoegen van doelgroepenvervoer en regulier openbaar vervoer kansloos was. Hoe graag toenmalig VVD-gedeputeerde Ingrid de Bondt het ook wilde, bleek het kansloos te zijn. Dit is een discussie die eigenlijk alleen over openbaar vervoer gevoerd lijkt te worden. Het gebeurt bijna nooit dat er wordt gezegd: "Dat huis is te excentrisch gelegen. We gaan er geen weg naartoe leggen." Of: "Dit dorp zoekt het maar uit. Daar komt geen N-weg of gemeentelijke weg naartoe." Op basis van het frame vermoed ik in alle eerlijkheid dat de staatssecretaris zelf niet al te vaak met het openbaar vervoer reist als ik het haar hoor hebben over "de lege bus waar de taxi achteraan rijdt". Wat maakt dan dat dat frame wel over openbaar vervoer heen wordt gelegd, maar eigenlijk nooit over die dorpsweg die nog steeds wordt aangelegd en waar geen discussie over is. Er moet immers naar elk huis een stukje asfalt worden gelegd.

Staatssecretaris Bertram:
Zeker.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Ik ben daar dus oprecht benieuwd naar, want het beeld is curieus.

Staatssecretaris Bertram:

Nou, het beeld is, ook als je het ABDTOPConsult-rapport leest, ook weer niet zo curieus. Ik snap uw vergelijking met de weg, maar ik geef toch maar even antwoord vanuit mijn verantwoordelijkheid voor het ov. Vervoerders zeggen inderdaad dat ze moeite moeten doen om mensen in het ov te krijgen. In Zeeland werd een vershraling van het ov geconstateerd en dat was echt een probleem. Het bestuur daar heeft gedacht dat het — dat staat ook in het rapport — met al die vervoersbewegingen toch mogelijk moet zijn

om, als je dat samen neemt, uiteindelijk een beter openbaar vervoer voor mensen in die regio te krijgen.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Precies die vraag is dus in Zuid-Holland gesteld en kansloos gebleken. Mijn fractie stelt echter ook de wedervraag: waarom zitten die mensen niet in het openbaar vervoer? Ik heb net aangegeven hoeveel duurder het Nederlands openbaar vervoer ten opzichte van openbaar vervoer elders in Europa. Ik heb zelf in Zuid-Holland langjarig onderzoek gedaan naar de vraag wat nou het verschil is tussen alle Statenleden die met het ov naar het provinciehuis komen en de Statenleden die met de auto, fiets of lopend naar het provinciehuis komen. Het ov bleek er met grote regelmaat tot drie keer langer over te doen, en soms wel acht of negen keer, dan bijvoorbeeld een elektrische auto. Dat ging puur over de Statenleden. Dat ging niet over fictieve vervoersbewegingen. Dat ging over alle 55 Statenleden van Zuid-Holland. Het ging over de vraag of zij überhaupt voor een Statenvergadering naar het provinciehuis konden komen. Wanneer dat op tafel ligt en ik de vraag stel waarom mensen niet in het openbaar vervoer zitten, is het antwoord dan het samenvoegen van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer of is het antwoord fijnmazigheid, betaalbaarheid en comfort?

Staatssecretaris Bertram:

Nou, ik denk dat het antwoord misschien wel uit verschillende lagen bestaat. Vervoerders wijzen erop dat er sinds corona een verschuiving heeft plaatsgevonden in welke mensen er in het openbaar vervoer zitten. Studenten zitten bijvoorbeeld meer op de elektrische fiets. Het is dus wel degelijk relevant om te bekijken wie er wel in het openbaar vervoer zit en wie niet. Ik kom zo even op de betaalbaarheid, als u dat goedvindt. Dat is mijn tweede blokje. Daar wil ik even apart aandacht aan besteden. Dat is belangrijk genoeg. Ik heb toevallig gewerkt voor de metropoolregio in Zuid-Holland. Ik weet dus hoe belangrijk het openbaar vervoer daar is. Maar ook daar heb ik het gesprek gevoerd over de vraag of wij inderdaad niet naar het netwerk van het openbaar vervoer moeten kijken en hoe je dat kunt aansluiten op bijvoorbeeld de fiets. Nu kijken we vaak naar een stukje van het openbaar vervoer en niet naar de relatie met andere vervoerssystemen. Mensen die heel erg met de fiets bezig zijn zeggen dat ze meer fietspaden willen. Dat wordt heel belangrijk, want een van de redenen dat je vaak niet het ov pakt, is dat de eerste en de laatste mijl vaak niet geregeld zijn. Het is heel interessant dat in Zeeland, net als in Brabant en de Achterhoek, bestuurders op een andere manier kijken naar hoe je de regionale bereikbaarheid kunt verbeteren. Ik denk dat het belangrijk is dat wij allen, en ik dus ook op mijn plekje, met de bestuurders bekijken hoe we, gebruikmakend van wat er is, zo veel mogelijk de bereikbaarheid kunnen vergroten. Die kans is er.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Van Aelst.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

U hoort dat mijn passie op dit dossier ligt. Ik vermoed dat wij hier nog vele discussies over gaan voeren.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zou zomaar kunnen.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Daarbij geef ik de staatssecretaris in overweging dat onderdeel van het probleem zou kunnen zijn dat bestuurders en consultancybedrijven deze vraag wordt gesteld in plaats van mensen die daadwerkelijk in dat openbaar vervoer zitten, bijvoorbeeld de mensen die in Sliedrecht wonen en bij wie na corona 60% van de buslijnen niet langer reed. 60%. Dat is ook niet meer terug op peil gekomen. In ieder geval van Zuid-Holland, waar ik zeventien jaar Statenlid was, heb ik meer voorbeelden. Mevrouw Van Langen-Visbeek kan u ongetwijfeld wat mooie Noord-Hollandse voorbeelden geven.

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

De voorbeelden van waarom mensen niet langer in het openbaar vervoer zitten zijn legio, maar de doelgroep die geen keuze heeft, heeft straks nog als enige keuze om thuis te blijven en de wereld kleiner te zien worden. In dat opzicht zou ik ter overweging mee kunnen geven dat Karel Mertens, die onderzoek doet naar vervoersarmoede, vrij duidelijk maakt waarom je vooral moet kijken naar die mensen die het openbaar vervoer echt nodig hebben en wat de economische effecten zijn als je dat niet doet.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik ga de uitdaging graag aan. Volgens mij delen wij dezelfde passie dat we in ieder geval vinden dat het voor mekaar moet komen dat iedereen van A naar B moet kunnen. Tegelijkertijd moeten we ook de middelen die we hebben, de mogelijkheden die we hebben — en ik versta me met veel bestuurders — optimaal gebruiken. Ik ga zo nog iets meer zeggen over het ABDBTOPConsultrapport, maar dit is wel een heel belangrijke, inclusief alles wat bestuurders in dit land al verzonnen hebben.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ik wou nog even terugkomen op het ov. Ov wordt vooral veel gebruikt door jongeren en ouderen. Een bus in de avond niet meer laten rijden, heeft veel impact, want mensen die naar het theater willen, kunnen niet meer terugkomen of moeten eerder de voorstelling verlaten. Met mijn betoog wilde ik aangeven, dat als je gaat zeggen "hier is goed ov, dus hier gaan we woningen bouwen en daar geven we extra geld voor een plan, en hier is dit er niet", de kloof die er al is tussen gebieden waar wel goed ov is en niet, groter wordt gemaakt. Er worden dan minder woningen gebouwd. Er ontstaat wel vergrijzing, dat is dan een voordeel, maar die ouderen kunnen dan niet meer met de bus, dus die moeten een beroep doen op de kinderen of op noaberschap. Waarom wordt die woningbouw, en inderdaad ook defensie, niet gebruikt om juist een impuls te geven aan dat vervoer, zodat inderdaad de brede welvaart niet alleen in de Randstad maar in heel Nederland omhooggaat?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik denk dat mevrouw Van Langen-Visbeek en ik het daar snel over eens zijn. De minister en ik hebben niet voor niks gezegd dat we met de andere departementen, VRO en Defensie, moeten kijken, uitgaande van de bereikbaarheid die er al is, of we op die manier kunnen meebepalen waar zaken georganiseerd moeten worden. Dat zijn we dus al aan het doen. Ik erken dat belang helemaal. Dit betekent ook dat sommige gebieden daardoor aantrekkelijker worden of dat in ieder geval de aantrekkelijkheid wordt behouden. Dat is een van de overwegingen om die gesprekken met de andere departementen te hebben. Verder denk ik dat het bij de "verschraving van het ov", want zo wordt het vaak genoemd, aan ons is om samen met de bestuurders in de regio nog een aantal slagen te maken en dit zo ver mogelijk te brengen, bijvoorbeeld door te kijken hoe dat in Zeeland is gegaan. In ieder geval beschouw ik dat ook als mijn verantwoordelijkheid. Dat ga ik in ieder geval de komende periode met hart en ziel doen.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Je ziet bijvoorbeeld dat steden of hubs die lobbyen alsnog wel het geld krijgen, terwijl je kan kiezen uit drie trams, drie bussen et cetera. De metropoolregio's krijgen dus wel het extra geld. Het studenten-ov was keihard nodig om die paar bussen in de regio, die door de studenten dus wel gebruikt worden, in de benen te houden. Dat wordt dan geschrapt. Je krijgt dan ook weer een vergroting. Waarom toch steeds die keuzes?

Staatssecretaris **Bertram**:

Voor een deel is het natuurlijk aan het bevoegd gezag om dat soort keuzes te maken. Wat ik vanuit het departement kan doen, op de plek waar ik nu zit, is met diezelfde bestuurders kijken hoe je, als je het hoofdnet hebt uitgetekend, de regionale bereikbaarheid echt kunt ondersteunen. Op basis van de initiatieven die ik zie, denk ik dat we echt nog een eind kunnen komen. Dat is denk ik ook een uitdaging voor de komende periode. Ik realiseer me zeer, voor ouderen, jongeren en iedereen die dat nodig heeft: je moet van A naar B kunnen komen. Anders ben je inderdaad opgesloten op de plek waar je zit.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Dank u.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik heb nog twee vragen hierbij. Nee, drie vragen. Mevrouw Van Langen-Visbeek vroeg of er voldoende bussen in de regio zouden blijven. Dat heeft ook te maken met het amendement-Grinwis. Dat is aangenomen en verwerkt in de lenW-begroting. Dat gaat om 448 miljoen. Deze middelen worden verdeeld over 2026 en 2027. Althans, dat is de bedoeling. Daar zijn we nu mee bezig. Dat betekent dat het budget in ieder geval voor die jaren weer wordt aangevuld. Zo hebben we dat ook met de vervoerders besproken. Daarmee herijken we wat vanuit OCW minder is geworden.

Dan de Nedersaksenlijn. Wat staat de uitvoering nog in de weg? Eigenlijk niet zo heel veel, behalve dat we natuurlijk midden in de MIRT-verkenning zitten. Eind 2028 nemen we een voorkeursbeslissing. Dan starten de planning en de studiefase. Dat betekent ook dat je doorloopt naar de aanlegfase. Het is wel zo dat het bedrag hiervoor geregeld is, maar dat de exploitatie nog geregeld moet worden. Maar goed, we hebben de komende jaren nog om dat voor elkaar te krijgen.

Dan was er een vraag van mevrouw Van Langen-Visbeek over een inmiddels ook favoriet dossier: de Lelylijn. Daarover heb ik met de Kamer afgesproken dat ik mijn uiterste best ga doen om na de zomer vanuit het kabinet met een appreciatie te komen. Ik heb de commissie van de Tweede Kamer ook beloofd dat ik met Klaas Knot zal spreken, dat ik met de EIB zal spreken en dat ik met alle partijen daaromheen zal spreken. Dat heb ik deels al gedaan. Op basis daarvan wil ik uiteindelijk met een oordeel vanuit het kabinet komen.

Het is wel zo, zeg ik dan toch maar in alle eerlijkheid, dat het helder zou zijn als ik puur de MIRT-systematiek volg. Er is namelijk nogal wat budget uit de Lelylijn gegaan. Die is naar de Nedersaksenlijn gegaan. Dat is in ieder geval zoals ik het nu aantref, dus daar heb ik het mee te doen. Als je letterlijk de MIRT-systematiek volgt, moet je nog heel lang sparen voordat je aan de 75% zit. Ik heb de Kamer beloofd om te kijken welke mogelijkheden er op de een of andere manier zijn, omdat daar brede steun voor was. Dan is het interessant als je Klaas Knot hoort zeggen: kijk nog eens naar het tracé, heb nog eens contact met de EIB, heb nog eens contact met Brussel en kijk ook naar mogelijke connecties vanuit de Defensiebelangen. We zijn eigenlijk in zijn totaliteit aan het kijken hoe je de Lelylijn zou kunnen beoordelen, waarbij — dat heb ik net gezegd — de MIRT-systematiek natuurlijk helder is. Tegelijkertijd heb ik de Tweede Kamer beloofd dat ik mijn uiterste best doe om antwoord te geven op alle suggesties die de heer Klaas Knot aan de Tweede Kamer heeft gedaan. Dat ga ik ook doen.

Voorzitter. Dan de betaalbaarheid, waarover mevrouw Van Langen-Visbeek en mevrouw Van Aelst-den Uijl vragen stelden. Zoals ik ook in de Kamer heb gezegd, is betaalbaarheid een van mijn prioriteiten. Mevrouw Van Langen stelde een vraag over het ticket van €49 voor drie maanden. Dat hebben we gedaan — we moesten dat in een heel snel tempo doen — omdat in de Tweede Kamer een motie was aangenomen om rond de zomer iets te doen voor gezinnen. Dat kon alleen maar binnen de systematiek van de vervoerders. Die zijn bezig met een grote transitie van ov-chipkaart naar OVpay. Dit betekende dat wij aan moesten sluiten bij een bestaand product. We gaan dat evalueren; dat beloof ik u. We zullen kijken of dat op postcodeniveau kan. Dat weet ik niet zeker.

Met de vervoerders heb ik afgesproken: dit is wat we nu kunnen bieden, maar laten we vooral doorgaan met de taskforce betaalbaarheid die we samen met de vervoerders hebben ingericht. Op dit moment bekijken we wat na de afronding op 1 september van dit experiment of dit avontuur — het is maar net hoe je het bekijkt — de mogelijke vervolgstappen kunnen zijn.

De Onderwegpas werd ook genoemd. Die is uiteindelijk gesneuveld omdat het heel lastig is om met alle vervoerders naar dat ene aanbod te gaan. Tegelijkertijd heb ik toch, samen met de vervoerders, gezegd: laten we heel goed evalueren wat dit experiment heeft opgebracht. Welke mensen hebben er gebruik van kunnen maken, voor welke mensen is het een ondersteuning geweest en hoe kan het ons helpen om een aantal vervolgstappen te zetten? ABDTOPConsult heeft daar een aantal suggesties voor gedaan. Die heeft juist gekeken naar de betaalbaarheid en ook bekeken welke financiële stromen er zijn. We hebben de afspraak gemaakt dat we in de taskforce met de vervoerders, aan de hand van de resultaten van ABDTOPConsult, proberen een vervolgantwoord te geven op de vraag: wat zouden we op het vlak van de betaalbaarheid kunnen doen, lerend van het nieuwe product?

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ik wil de staatssecretaris bedanken voor de toezeggingen die ze heeft gedaan. Ik denk dat het juist belangrijk is om te kijken wat de belemmeringen voor mensen zijn om van het ticket gebruik te maken. De staatssecretaris heeft gezegd dat ze niet zeker weet of dat uitgezocht kan worden. Mocht dat uitgezocht kunnen worden — als je zo'n kaart koopt, zullen je gegevens ergens bekend zijn, maar ik weet alleen niet of die gegevens gedeeld mogen worden — neemt de staatssecretaris de postcodes dan mee?

Staatssecretaris **Bertram**:

Als het uitgezocht kan worden, zou dat best kunnen. Maar we gaan nu in de details. Je kunt zo'n ticket op het station zelf kopen. Dat is anders dan als je het bestelt. De vraag is dus welke informatie we hebben en ook welke informatie gedeeld kan worden.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Oké, dank u wel.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dan, voorzitter, was er nog een vraag van mevrouw Van Langen-Visbeek over de sociale veiligheid. We zijn met alle vervoerders bezig met een nieuw convenant sociale veiligheid in het ov. Daarbij wordt ook een overzicht gegeven van wat we op stations doen en wat we doen voor de boa's. Met mijn collega van Justitie bekijk ik of we voor de boa's nog een aantal extra maatregelen kunnen treffen. Dat hebben we ook in het regeerakkoord opgenomen. Daar zijn we druk mee doende. Ergens rond september komt er een nieuw convenant. Dan kunt in zijn totaliteit zien wat er allemaal op sociale veiligheid gebeurt.

Ik wil daar graag mijn persoonlijke opvatting over geven. Ik heb al eerder gezegd: het ov is van ons allemaal. Dat betekent ook dat je hard moet werken aan de sociale veiligheid. Alles wat we kunnen doen, doen we. Dat vinden de vervoerders ook.

Dan heb ik tot slot de vragen over de pfas en de staalslakken. Ik begin met pfas. Anderhalve week geleden ben ik toevallig bij de Commissie in Luxemburg geweest. Daar heb ik weer met een aantal collega's gesproken. Het Ierse voorzitterschap dat inmiddels gestart is, neemt pfas echt superserieus. We zijn zover dat we hopelijk ongeveer eind

van dit jaar een oordeel kunnen vellen over wat de twee wetenschappelijke commissies hebben aangeleverd. Dat betekent ook dat we hopen dat er in 2027 uiteindelijk een Europees verbod of een Europese restrictie opgelegd kan worden. Als dat lukt, betekent dat dat we eigenlijk nog nooit zo ver zijn geweest. Dat is ook waar we echt gigantisch hard aan trekken. We hebben afgesproken dat Nederland weer met een non-paper komt. Dat betekent dat we met de landen die dit zeer met ons eens zijn — we zijn met z'n vijven in de voorhoede — elke keer proberen in Brussel extra druk te zetten, zodat we hopelijk in 2027 het eindoordeel vanuit REACH kunnen krijgen. Dat betekent niet dat wij verder niks doen. We zijn bezig met nadenken over de alternatieven. We zijn naar de vervuilde plekken aan het kijken. Die zijn de bevoegde gezagen in beeld aan het brengen. Dat betekent ook dat er met het RIVM, de industrie en omwonenden hard wordt gewerkt aan het verder vormgeven van het pakket dat we hebben gepresenteerd.

Tot slot de staalslakken. Het kabinet neemt dit punt eerlijk gezegd meer dan serieus. We hebben nu gezegd: we gaan door met het verbod, tenzij. Waarom "tenzij"? Dat is vanwege het volgende. We hebben gezegd dat we in ieder geval doorgaan met het verbod. Begin januari moet dat zijn vervolg krijgen. Het vorige kabinet had ook al aangekondigd dat het RIVM met een aantal onderzoeken bezig is. We willen de resultaten van die onderzoeken hebben. Ik ben in Zeeland geweest. Ik heb daar met bestuurders gesproken. Het loopt wat betreft Spijk. We hebben een taskforce onder leiding van de burgemeester van Haarlem om te kijken wat je in de bestaande praktijk met staalslakken kunt. Ik zou het volgende nog een keer willen onderstrepen. Wat daar ook uit komt, wij treden niet in de lokale bevoegdheden. Dat betekent dat het lokale gezag zijn eigen bevoegdheden houdt. Dat lijkt me eigenlijk ook niet meer dan noodzakelijk. Alles wat we doen, is zeer relevant. Tegelijkertijd moet het lokale gezag wel zijn werk kunnen doen.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we nu toe aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef graag het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek van de BBB.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Voorzitter. Zoals ik in mijn betoog al aangaf: elke regio telt voor de BBB. Dat geldt zeker voor het Noorden, maar evengoed voor het Zuiden. In ieder geval zijn de regio's minimaal net zo belangrijk als de Randstad. Alle Nederlanders tellen voor ons.

We zien dat het huidige beleid de bereikbaarheid in ieder geval niet verbetert; laten we het zo zeggen. De verschillen dreigen juist groter te worden, ook wat betreft de veiligheid. Ik heb de minister "de veiligheid is niet in acuut gevaar" horen zeggen. Aan de andere kant zeggen de regio's: we gaan niet voor niks aanbesteden. Als ik op die wegen in Friesland rijd, denk ik ook niet dat wat daar moet gebeuren, luxe is. Daarom wil ik als eerste de volgende motie indienen, over veiligheid als prioriteit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat wegens geldgebrek is gestopt met het asfalteren van wegen in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe;

constaterende dat onveilige wegen en kunstwerken in het Noorden dringend aanpak behoeven;

overwegende dat voor de bereikbaarheid en veiligheid in de regio de weg vaak een bittere noodzaak is omdat het openbaar vervoer geen volwaardig alternatief biedt;

overwegende dat verkeersveiligheid nooit afhankelijk mag zijn van geld en dat eerst de veiligheid van wegen op orde moet zijn voordat we investeren in uitbreidingsprojecten;

verzoekt de regering de benodigde middelen voor het wegenonderhoud in het Noorden zo spoedig mogelijk beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Langen-Visbeek.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter F (36800-XII, 36800-A, 36915-XII, 36915-A).

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Voorzitter. Daarnaast is mijn fractie van mening dat brede welvaart zich moet uitstrekken over heel Nederland en dat brede welvaart zou moeten gelden voor oud en jong, of je nou in een klein dorpje woont in Drenthe of in een flatje in de Randstad. Er zou voor moeten worden gezorgd dat je, ook als je geen rijbewijs hebt, overal kunt komen, dat je een film of voorstelling kan bezoeken en naar de bibliotheek kunt, en dergelijke. We zien dat dat in gevaar is. Ik wil nogmaals aan het kabinet meegeven dat elke regio telt. Ik wil daar de volgende motie voor indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat van de miljarden uit het programma Woningbouw en Mobiliteit, WoMo, minder dan 10% naar de provincies Drenthe, Friesland, Groningen en Zeeland gezamenlijk gaat;

overwegende dat nieuwe huizen zonder goede infrastructuur nieuwe problemen creëren, ook voor het "straatje erbij" in de dorpen;

overwegende dat als de regering daadwerkelijk waarde hecht aan het rapport Elke regio telt! dit zichtbaar moet zijn in de verdeling van de budgetten voor nieuwe infrastructuur;

verzoekt de regering om bij een volgende ronde van woningbouwontsluiting de criteria zodanig aan te passen dat er een eerlijke verdeling over het hele land komt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Langen-Visbeek.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter G (36800-XII, 36800-A, 36915-XII, 36915-A).

Heeft u deze motie ondertekend met uw naam en heeft u uw handtekening achterop gezet? Staat uw naam eronder? Uw naam eronder en dan graag uw handtekening op de achterkant.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Voorzitter. Wij zien uit naar de reactie van de bewindslieden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Rietkerk van het CDA voor zijn tweede termijn.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister en de staatssecretaris voor de antwoorden. Ik heb nog drie aanvullende vragen. Eén vraag gaat niet over de inhoud, maar over het proces met betrekking tot het afwegingskader. Kan de regering indicatief aangeven, qua proces en qua tijd, hoe dat gaat lopen en hoe de uitvoerbaarheid daarbij een rol speelt?

De tweede vraag gaat over uitvoerbaarheid en uitvoeringskracht. De vraag die de CDA-fractie wil stellen, is: ziet de regering dat het aantal beleidsambtenaren dat beleid produceert, toeneemt? En ziet de regering ook dat juist bij de uitvoeringskracht en de uitvoering, waar je ook mensen voor nodig hebt, een transitie nodig is? Hoe denkt de regering daarmee om te gaan richting de begroting en verder? Het gaat dus om het vergroten van de uitvoeringskracht.

De derde vraag gaat over synergie. Daar bedoel ik mee: niet extra middelen, maar het koppelen van middelen. Ik zie de tekeningen voor me: infrastructuur, ov en ruimte. Maar dan kijk ik bijvoorbeeld naar de derde geldstroom en dan neem ik Brabant. In Eindhoven en Roosendaal zijn grote kazernes, oefenterreinen en luchtmachtlocaties. Er wordt in dat gebied, en deels in de omgeving daarvan, in hightech-defensie geïnvesteerd. Ik vraag de regering hoe zij omgaat

met de derde geldstroom. Denk dan aan de regio en bijvoorbeeld onderwijsinstellingen die, in Eindhoven en elders, reguliere middelen hebben om te koppelen. Hetzelfde doet zich voor in Zeewolde in Flevoland, en Harderwijk en Nijkerk in Gelderland. Daar spelen naast defensie-investeringen, infrastructuur, ov en woningbouw, ook innovatie en onderwijs een rol. Hoe gaat de regering om met de synergievoordelen bij de investeringen die nodig zijn voor de brede welvaart?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag tot slot het woord aan mevrouw Van Aelst-den Uijl. Zij spreekt namens de SP.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Dank, voorzitter. Het zal u wellicht niet verbazen dat de antwoorden over het ov mijn fractie vandaag behoorlijk hebben verontrust. Een TOPConsultrapport en bestuurders die niet in het ov te vinden zijn, gaan door dit kabinet als basis worden gebruikt om besluiten te nemen over ov en bereikbaarheid. Dat is een zakelijke, afstandelijke aanpak die niet wordt gebaseerd op wat ov-gebruikers en vooral ook potentiële ov-gebruikers echt belangrijk vinden en nodig hebben. Het is ook een aanpak die niet gebaseerd lijkt te zijn op een wens tot groei van het openbaar vervoer. Het is niet gebaseerd op een transitie naar het openbaar vervoer als norm in plaats van openbaar vervoer voor iedereen die echt geen andere keuze heeft.

Wij zien in de aanpak van het kabinet vooralsnog ook vervoersarmoede niet terugkomen. We zien milieu niet terugkomen en betaalbaarheid is hoogstens een bijzaak, als die al in beeld is. De minister mag dan ook zijn borst natmaken vanwege al die ov-reizigers die zullen afhaken en zich op het zeer kostbare asfalt van de minister in de koekblikrij zullen gaan voegen. Daardoor zullen de kosten voor de minister voor hetzelfde asfalt sterk gaan toenemen. Klopt het beeld dat wij als SP hieraan overhouden, namelijk dat er geen groei voor ov wordt beoogd of nagestreefd? Klopt het dat het ov wordt afgeschaald naar de situatie dat er alleen nog maar mensen gebruik van zullen maken die echt geen enkele andere keuze hebben? Dat is wel het beeld dat vandaag geschetst is.

Voorzitter. De casus waar het TOPConsultbedrijf naar gekeken heeft. Wij verwachten volgend jaar bij de lenW-begroting, hier in het voorjaar, te horen hoe de overgang naar de nieuwe concessie gegaan is. Op basis van eerdere concessieovergangen verwacht ik niet het meest ronkende verhaal, maar we zijn heel benieuwd.

Voorzitter. Ik heb de minister horen zeggen: wij gaan primaire keringen niet afschalen. Ik heb hem horen zeggen: de waterveiligheid is niet in het geding. Wij zijn blij om dat in de Handelingen van deze Kamer opgenomen te zien, omdat het niet strookt met wat wij als SP in het veld horen van medewerkers. Dus dank daarvoor.

Voorzitter. We hadden net al heel even een interruptiedebatje met elkaar over waar we eventueel voor lenW meer geld vandaan zouden kunnen halen. Afgelopen vrijdag kreeg mijn collega, de heer Janssen, een presentatie over

de Europese begroting. Daarbij ging het onder andere over readiness of dual-use infrastructure, een potje op Europees niveau van 17,6 biljoen. Daarin wordt gezegd dat er 500 Europese hotspots aangewezen moeten worden, waaraan die 17,65 biljoen uitgegeven zal gaan worden. Kan de minister vertellen welke daarvan Nederlands zijn? Welke vallen binnen de begroting van de minister en zullen daarmee verlichting op zijn begroting brengen?

Voorzitter. Afsluitend zeg ik iets over pfas en staalslakken. We hoorden de staatssecretaris over pfas zeggen dat we op weg gaan naar een verbod. Dat is fijn, nu al 40 jaar duidelijk is dat het een schadelijke stof is. Maar wij zijn wel heel erg benieuwd, gezien de ervaringen van de SP in Zuid-Holland, of we naar een verbod van een stof gaan of naar een verbod van een stoffengroep. De minister zal denk ik kunnen vermoeden welke van de twee onze voorkeur heeft en welke van de twee volgens ons daadwerkelijk handhaafbaar gaat zijn.

De minister horen wij geen nee zeggen tegen staalslakken, maar alleen een "nee, tenzij", omdat er weer een onderzoek liep. Wij vragen ons oprecht af wiens belang ermee gediend is om te blijven onderzoeken of staalslakken bruikbaar zijn in bijvoorbeeld infrastructuurprojecten. Klopt het dat staalslakken hiermee in principe worden gezien als afval dat afgevoerd moet worden, tenzij onomstotelijk bewezen wordt dat staalslakken veilig gebruikt kunnen worden als grondstof of als onderdeel van een project?

Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat zij niet in de autonomie van lokale of decentrale overheden wil treden, maar gaan deze decentrale overheden dan ook normen krijgen op basis waarvan zij daadwerkelijk kunnen handhaven? Tot op heden hadden ze die normen niet, hadden ze het Rijk daarvoor nodig en gaf het Rijk geen thuis.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Wenst een van de leden in de tweede termijn nog het woord? Dat is niet het geval.

Minister en staatssecretaris, kunt u gelijk doorgaan met de beantwoording van de vragen? Dat is niet het geval en daarom schors ik voor vijf minuten.

De vergadering wordt van 17.33 uur tot 17.38 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor zijn beantwoording in de tweede termijn.

Minister Karremans:

Dank, voorzitter. Allereerst drie vragen en dan de appreciatie van de moties. De vraag van de heer Rietkerk was hoe wij aankijken tegen de groei van het aantal beleidsmedewerkers, terwijl er juist meer uitvoeringskracht nodig is. Een vraag naar mijn hart, zou ik willen zeggen. We hebben die uitvoeringskracht nodig en we werken er nu aan. Einde jaar komen we met een voorstel hoe we de uitvoeringskracht

in de hele keten kunnen versterken, waarbij dit een nadrukkelijk aandachtspunt is.

Dan de vraag hoe het proces van de herprioritering eruitziet. Het is goed om het proces te schetsen. We zijn al in een vroeg stadium ermee begonnen om bij de Tweede Kamer en de commissie voor I&W daarop te halen wat belangrijke elementen zijn. Die hebben we verwerkt in een afweegkader dat 19 juni naar de Tweede Kamer is gestuurd. Daar hebben we een debat over gehad en de Tweede Kamer heeft vorige week donderdag over dat kader gestemd. We kunnen nu dus door met wat er ligt. Deze zomer werken we dat uit in een daadwerkelijke lijst en gaan we dus van afweegkader naar daadwerkelijke invulling. Die komt na de zomer naar buiten. Vervolgens hebben we het BO MIRT in het najaar, waarschijnlijk in oktober, november. Dan wordt het met de regio's besproken en uiteindelijk worden de uitkomsten dan wel de afspraken vastgelegd en worden de uitkomsten financieel verankerd in de voorjaarsbesluitvorming van 2027. Dat is dan de laatste stap.

Tot slot de vraag van mevrouw Van Aelst over dual use en welke programma's daarmee betaald kunnen worden. Daarover zijn we nu in gesprek met Defensie. Daarover kan ik op dit moment niets zeggen.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Vanzelfsprekend begrijpen we dat, maar mogen wij dan een briefje verwachten wanneer u het wel weet?

Minister Karremans:

Als de Kamer daar prijs op stelt, dan kunnen we daar de Kamer natuurlijk in voorzien, ja. Oké.

Voorzitter. Dan kom ik bij de moties. Helaas geen goed nieuws, want ik moet ze allebei ontraden. Ik ga uitleggen waarom ik dat moet doen. Over het direct beschikbaar stellen van onderhoud voor Noord-Nederland: ik zei al dat het gaat over niet-noodzakelijk onderhoud op de korte termijn, maar we nemen het mee in de herprioritering. Ik heb ook tegen de Tweede Kamer gezegd dat ik alle moties ontraad die erop zien om één bepaald project van financiering te voorzien. Die zijn in de Tweede Kamer ook allemaal verworpen. Wij willen namelijk juist de lobby eruit hebben waaraan hier is gerefereerd door mevrouw Van Langen en meerdere Kamerleden. Wij willen niet meer dat één regio voor één project lobbyt, omdat ik ook weet — ik ben wethouder geweest — dat voor een heel groot deel de politieke connecties van jou als wethouder of als gedeputeerde voor een deel het succes bepalen van de lobby. Dat willen we niet meer.

Wij willen een totale afweging tussen economische belangen, woningbouwbelangen, allemaal objectieerbare criteria. Die stoppen we allemaal in dat afweegkader en dat moet leiden tot herleidbare keuzes. Maar ik wil niet dat één project — bijvoorbeeld een snelweg of een brug of onderhoud in een bepaalde regio — eruit wordt getrokken en er gezegd wordt: dat gaan we sowieso doen. Het loopt allemaal mee in het afweegkader. Ik heb natuurlijk begrip voor het punt dat daarover gemaakt is, maar met die argumentatie moet ik de motie echt ontraden, want we wegen het totaal af. Het zou zomaar kunnen dat dit hoog scoort bij de afweging, want dat onderhoud daar staat gewoon hoog op

de lijst. Maar dat moeten we echt bezien. Dat wordt inhoudelijk op basis van objectieerbare criteria langs de lat gelegd en dan zullen we zien wat de uitkomst is. Maar op voorhand vooruitlopen op die uitkomsten kan ik niet, van daar dat ik de motie ontraad.

Dat geldt ook voor de motie dat we toe moeten naar eerlijkere criteria en een eerlijkere verdeling over het hele land. Ik denk dat je er alleen al niet uit komt wat "een eerlijkere verdeling" is. Zeg het maar, wat betekent dat dan? Dat is dus heel lastig om te doen. En nogmaals, wat ik al gezegd heb: ik snap echt — we willen daarin echt aan alle regio's tegemoetkomen — de behoefte aan het herleidbaar maken van hoe we keuzes maken. We hebben van de Tweede Kamer heel duidelijke objectieve criteria meegekregen die we kunnen gebruiken om invulling te geven aan dat afweegkader. Dat zijn we nu aan het doen. Dat afweegkader hebben we. Daar zitten al die criteria van de Tweede Kamer in, en die gebruiken we om vervolgens tot herleidbare keuzes te komen, zodat iedereen kan zien — we zullen daar vast nog een debat over hebben met elkaar — hoe we tot die keuze gekomen zijn. Ik denk dat dat een belangrijk uitgangspunt is, maar om nu al voor te sorteren door te zeggen "een bepaald bedrag moet naar die regio": dat willen we echt niet. Die flexibiliteit hebben we nodig om ook voor Nederland de goede keuze te maken. Daarom moet ik die motie helaas ook ontraden, hoewel ik natuurlijk de gedachte erachter heel goed begrijp.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Bertram:

Voorzitter. Ik heb nog vier vragen. Een vraag was van de heer Rietkerk, en ging over de synergievoordelen van brede welvaart. Daar gaan we uiteraard ook het onderwijs bij betrekken. Alle relevante departementen doen mee bij het optellen van ieders belang en bij het kijken hoe je dat in de verschillende regio's kunt vertalen.

De tweede vraag was van mevrouw Van Aelst, of het nu wel of niet de bedoeling is dat er meer mensen in het ov komen. Zo heb ik 'm zelf maar vertaald. Het antwoord is: jawel. Het kabinet is zeker met alle vervoerders voornemens om ervoor te zorgen dat iedereen die dat wil ook richting het ov kan. Dat is nou precies wat we met de discussie over regionale bereikbaarheid en betaalbaarheid proberen te bevorderen.

Voorzitter. Dan was er een vraag van mevrouw Van Aelst over de pfas-restrictie. Het gaat over de hele groep. Het kan overigens wel zo zijn dat er per stof verschillende eisen komen. Wij zijn in afwachting van het antwoord van de commissie op de twee wetenschappelijke rapporten. Dan kun je ook de volgende stap zetten. Wij bevorderen zo veel mogelijk dat die discussie ook in Brussel onder stoom afgehandeld kan worden.

Tot slot de staatslakken. Ik heb met de Tweede Kamer afgesproken dat er acht lijnen worden uitgezet. Dat betekent dat we nu toewerken naar een "verbod, tenzij". Dat betekent

ook dat ik het RIVM-onderzoek afwacht. In die zin denk ik dat al die lijnen nodig zijn om uiteindelijk tot een oordeel te komen. Dat hoop ik eind dit jaar te kunnen doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik sluit de ... O nee, ik zie de heer Rietkerk nog met een interruptie. Is die aan mij of aan de staatssecretaris? Aan de staatssecretaris. Dan moet u deze microfoon hebben.

De heer Rietkerk (CDA):

Nou, meer aan de fractie van de BBB. Gelet op de antwoorden die komen vanuit het kabinet en gezien we morgen stemmingen hebben, vroeg ik mij af of ze ook nog het volgende in overweging nemen. Er is sympathie voor de inhoud, maar de moties zijn heel duidelijk ontraden. Hoe gaan zij om met de moties? Hebben zij daar al over nagedacht? Dan kan ik mijn fractie daar nog wat beter over adviseren, met of zonder stemverklaring.

De voorzitter:

Dat is een interessante interruptie. Mevrouw Van Langen-Visbeek.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Nou, meneer Rietkerk, dank u voor uw vraag. Ik ga daar morgenochtend met mijn fractie eens even heel goed over nadenken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kom ik nu wel tot een afronding. Ik sluit de beraadslaging.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik kom tot afronding van de wetsvoorstellen. Ik loop de wetsvoorstellen een voor een af.

Wenst een van de leden stemming over wetsvoorstel 36800-XII, Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026? Ja. Dat is het geval. Dan stel ik voor dat we morgen bij de eindstemming over het wetsvoorstel stemmen.

Wenst een van de leden stemming over wetsvoorstel 36800-A, Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026? Dat is het geval. Dan stel ik voor daar morgenmiddag over te stemmen.

Wenst een van de leden stemming over wetsvoorstel 36915-XII, Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)? Dat is het geval. Dan zullen we daar morgenmiddag over stemmen.

Wenst een van de leden stemming over wetsvoorstel 36915-A, Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)? Dat is het geval. Dan gaan we daar morgenmiddag over stemmen.

Ik stel voor om dan eventueel ook over de ingediende moties te stemmen, tenzij die moties niet in stemming worden gebracht.

Dan dank ik de minister en de staatssecretaris voor hun aanwezigheid en schors ik de vergadering voor de dinerpauze. Daarna gaan wij verder met de behandeling van het voorstel inzake de Regeling financiële ondersteuning fracties Eerste Kamer. Ik schors tot 18.45 uur.

De vergadering wordt van 17.48 uur tot 18.45 uur geschorst.