

Tweede Kamer, het begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 oktober 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

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

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: Huizenga

Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Boelsma-Hoekstra, Goudzwaard, De Hoop, Huizenga, Chris Jansen, Van Leijen, Van der Plas en Schutz,

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

Aanvang 14.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, allemaal. Aanwezigen op de publieke tribune en onze bewindspersonen, van harte welkom bij het wetgevingsoverleg over het begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat. Welkom aan de Kamerleden: de heer Goudzwaard van JA21, de heer Van Leijen van D66, de heer Jansen van de PVV, mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA, de heer De Hoop van PRO, Progressief Nederland, en de heer Schutz van de VVD.

Bij een wetgevingsoverleg hanteren we een iets andere volgorde. We beginnen met de rapporteurs, de heer Schutz en de heer De Hoop. Dan volgt er een reactie van de bewindslieden. Daarna is er gelegenheid voor vervolgvragen door de rapporteurs. Daar is dan ook wat meer tijd voor. Hierna volgt de eerste termijn van de Kamer en die gaat

volgens de volgorde van een begrotingsbehandeling. Dat betekent dat we beginnen met de grootste oppositiepartij; dat is PRO. Daarna komen D66, de PVV, de VVD, JA21 en het CDA. Ik zie dat mevrouw Van der Plas binnenkomt; zij zal als laatste spreken. Van harte welkom, mevrouw Van der Plas!

We beginnen met het eerste onderdeel en ik geef daartoe graag het woord aan de rapporteurs, om te beginnen de heer Schutz van de VVD. Gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u, voorzitter. Als rapporteurs namens deze commissie zullen wij achtereenvolgens bij de begrotingsonderzoeken ingaan op de volgende onderwerpen: de grote beleidsmatige mutaties in de ontwerpbegroting, de instandhouding van de infrastructuur, de doelen en de informatiewaarde van de begroting en de Strategische Evaluatie Agenda.

Bij deze ontwerpbegroting 2027 worden enkele grote meerjarige budgettaire toevoegingen gedaan aan met name de begroting van het Mobiliteitsfonds. Ik denk dat ik namens deze commissie mag stellen dat dit een goede zaak is. De grootste toevoeging betreft de intensivering voor regionale mobiliteit en de ontsluiting van de infrastructuur. Daarvoor wordt voor de periode vanaf 2028 tot en met 2040 in totaal 3,6 miljard euro aan het Mobiliteitsfonds toegevoegd. In de bijlage van de Miljoenennota kunnen we lezen dat het hier onder meer gaat om de ontsluiting van woningbouwlocaties, maar meer dan dit wordt niet duidelijk uit de begrotingsstukken. Kan de minister toelichten waarop deze middelen concreet betrekking hebben? Voor de prioritaire infrastructuurprojecten Zuidasdok en de A27 Houten-Hoopolder wordt voor 2028 en 2029 in totaal 1,5 miljard toegevoegd vanuit de aanvullende post. Kan de minister toelichten hoe deze middelen worden verdeeld over de projecten en de jaren? Wellicht kan dat anders morgen.

Voorzitter. De instandhouding van de infrastructuur is al sinds 2018 een vast thema van deze commissie bij de begroting en de jaarverslagen. In eerste instantie benoemden de rapporteurs voor ons de zorgwekkende groei van het uitgesteld en achterstallig onderhoud. Maar al snel bleek dat er meer aan de hand was en dat grootschalige vernieuwing en vervanging van naoorlogse infrastructuur moet plaatsvinden. Inmiddels is de instandhoudingsopgave van de infrastructuur regelmatig in het nieuws. Ook het kabinet heeft dit in het vizier. Het is, zoals ik eerder aangaf, een goede zaak dat hiervoor zowel in het coalitieakkoord als in de afgelopen augustusbesluitvorming extra middelen zijn vrijgemaakt. Bij deze begroting wordt in totaal 2,5 miljard euro aan het Mobiliteitsfonds toegevoegd voor de jaren '29 en verder. Daarnaast is vanuit het coalitieakkoord op de aanvullende post tot en met 2040 nog 6,9 miljard euro gereserveerd voor instandhouding en ontsluiting woningbouw.

De Algemene Rekenkamer heeft berekend dat hiermee het budget voor instandhouding voor de gehele looptijd van de fondsen is gestegen met 5,8 miljard ten opzichte van een jaar geleden. Dat is een substantiële verhoging, maar al langer is duidelijk dat dit nog onvoldoende is om de infrastructuur op orde te houden. Dat wordt ook door de Algemene Rekenkamer nogmaals benadrukt. Daarom is het ministerie ook bezig met een brede herprioritering op de fondsbegroting en is er ook een interdepartementaal beleidsonderzoek gestart.

Ik heb hierover de volgende vragen aan de minister. Die vragen zien met name "hoger over". Is inmiddels duidelijk hoeveel extra middelen beschikbaar komen voor instandhouding met de herprioritering op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds? Zijn de middelen op de aanvullende post voor een verzamelpost beheer en onderhoud van infrastructuur en ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties inmiddels verdeeld en volledig bestemd voor instandhouding, zoals wordt gesuggereerd in de begrotingsbrief van de Algemene Rekenkamer? Wat zijn de gevolgen van de voortdurende tekorten bij de dekking van de instandhoudingsopgave? Welke keuze maken de bewindspersonen daarin? In hoeverre is het Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030, dat naar aanleiding van de motie-Stoffer is opgesteld, nog actueel in het licht van de recente ontwikkelingen? Met het toegenomen werk aan de instandhouding van onze infrastructuur neemt onvermijdelijk ook de beschikbaarheid daarvan af en treden er meer stremmingen op. Daarmee wordt ook het beperken van hinder, die daardoor ontstaat, steeds belangrijker. Bij een recent rondetafelgesprek over hinder voor de binnenvaart was het beeld dat hinder weliswaar niet kan worden voorkomen, maar wel beter kan worden beperkt, bijvoorbeeld door betere en vroegtijdige netwerkregie op de gehele corridor, betrouwbare alternatieve omvaarwegen en bredere project- en modaliteitoverstijgende aandacht voor bereikbaarheid op regionaal niveau. Welke mogelijkheden ziet de minister om ook het hindermanagement verder te verbeteren?

Dan geef ik het woord aan mijn mederapporteur.

De voorzitter:

Dank u wel. Perfect binnen de tijd. Een compliment. Dan ga ik naar de heer De Hoop. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (PRO):

Dank, voorzitter. Na de bijdrage van collega Schutz kom ik op de doelen en de informatiewaarde van de begroting. Er zijn positieve punten te melden. In de begroting voor 2026 had het ministerie ook al voortgang geboekt door per artikel de doelen en de subdoelen verder te concretiseren in doelbomen. Er zijn nu drie hoofddoelen: Nederland bereikbaar, economisch sterk en schoon en veilig houden. Deze hoofddoelen zijn weer in 70 doelen uitgewerkt. Met de huidige begroting zijn nog enkele subdoelen toegevoegd of aangepast. Positief is ook dat risico's voor het halen van de doelen in de begroting worden onderkend en beschreven. Het gaat daarbij onder andere om klimaatverandering, tekortschietende middelen voor instandhouding en het risico dat de doelen voor de Kaderrichtlijn Water niet worden gehaald. Daarnaast zijn op verzoek van deze commissie de verdiepingsbijlagen weer toegevoegd, zodat we zicht hebben op de uitgaven over de hele looptijd van de fondsen. We zijn als rapporteurs dan ook blij met deze verbeteringen. Toch blijft er ook nog het nodige te wensen.

Als rapporteurs noemen wij ten eerste dat een koppeling van budget naar resultaat ontbreekt. Is het budget voldoende om het subdoel te halen? We hebben slechts op twee punten een expliciete verwachting in de begroting teruggevonden: het bekende budgettekort voor de instandhoudingsopgave van de infrastructuur en de budgetspanning op de spoorbeveiligingssysteem voor ERTMS. Betekent dit dat voor alle doelen het budget toereikend is? Dat kan scherper worden duidelijk gemaakt door in een volgende begroting explicieter te maken waar het knelt en waar niet. Wij denken dan aan een in-controlstatement bij elk beleidsartikel. In de beleidsagenda kan vervolgens een samenvattend overzicht worden opgenomen. Dat laatste sluit ook aan bij

de motie-Van der Lee c.s. die de regering vraagt om op een prominentere plek in de begroting een samenvattende tabel op te nemen van concretere en meetbare hoofddoelen en hoofdresultaten. Wat vindt de minister van dit idee?

Ten tweede loopt de scherpste van de doelen zelf nog steeds uiteen. Een concreet voorbeeld is 5% minder verkeersdoden en ernstig gewonden in 2035 dan in 2024. Een niet-concreet doel is bijvoorbeeld bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het rijksbeleid. Kunnen de bewindslieden verdergaan met het aanscherpen van de doelen, zodat ze zo veel mogelijk specifiek en ook echt meetbaar voor de Kamer worden?

Ten slotte vermeldt de memorie van toelichting op pagina 7 dat de aanbeveling is opgepakt over het dieper uitsplitsen van de uitgaven op de onderdelen aanleg, onderhoud en vernieuwen. Deze aanbeveling komt uit de beleidsdoorlichting over wegen en verkeersveiligheid. Dat zou zichtbaar moeten worden op artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds. De opbouw van het artikel is echter exact gelijk aan de begroting voor 2026, dus de aanbeveling is daarmee niet opgepakt. Het gaat ons als rapporteurs vooral om de middelen voor instandhouding, waar een grote post onderhoud is van 1,26 miljard voor hoofdwegen. We willen graag meer informatie krijgen waaraan dit geld concreet wordt besteed.

Voorzitter. Dan de Strategische Evaluatie Agenda, oftewel de SEA. Begrotingsrapporteurs hebben de afgelopen jaren ervoor gepleit dat de SEA alle IenW-begrotingen, inclusief het Mobiliteits- en het Deltafonds, beter afdekt. We hebben specifiek gevraagd om de evaluaties van infrastructuurprojecten van de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationaal Groeifonds. Ook op dit punt zien we verbeteringen, waarvoor dank. De evaluatie van de brede doeluitkering is toegevoegd voor 2027, evenals de evaluatie van de projecten uit het Nationaal Groeifonds. In de vorige begroting was al een evaluatie toegevoegd aan aanleg projecten voor wegen voor 2027. Nu is die ook toegevoegd voor de instandhouding van wegen voor 2028. Er komt ook een bredere wetsevaluatie van het Mobiliteitsfonds en een interdepartementaal beleidsonderzoek over de instandhouding van infrastructuur. Die laatste staat overigens niet op de SEA. Ondanks deze verbeteringen zijn er nog twee lacunes. Ten eerste zijn er nog steeds nauwelijks evaluaties over de infrastructuur voor scheepvaart en de havens. De vorige minister had toegezegd hiernaar te kijken, maar hier is nog weinig van te zien. Wordt het geld voor instandhouding van het vaarwegennet bijvoorbeeld doeltreffend en doelmatig besteed? We hebben geen reden om hieraan te twijfelen, maar toch tasten we als rapporteurs daarbij in het duister.

Ten tweede ontbreken in de Strategische Evaluatie Agenda evaluaties van de dijkversterkingsprojecten in het Hoogwaterbeschermingsprogramma, de voorloper van het HWBP. De commissie heeft verzocht om deze eindevaluatie op te starten, zodat de grootprojectstatus kan worden beëindigd. Daarbij vroeg de commissie expliciet aandacht voor onder meer de lessen voor de lopende dijkversterkingsprojecten en de evaluatie van het project Markermeerdijken Hoorn-Edam-Amsterdam. Kan de minister het onderwerp dijkversterking toevoegen aan de Strategische Evaluatie Agenda? Kan hij aangeven of hij de wensen van de Kamer meeneemt in de eindevaluatie van het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma?

Dan heb ik nog drie vragen naar aanleiding van de geplande evaluatie en daarna kom ik

tot een einde. Bij het hoofdwegennet, waarover de wensen van de Kamer serieus zijn opgepakt, zijn wij benieuwd welke aanlegprojecten er worden geëvalueerd. De Rekenkamer onderstreept het belang van deze evaluatie. Kan de minister een tipje van de sluier oplichten?

De Rekenkamer noemt ook de periodieke rapportage Bodem en Ondergrond als prioritaire evaluatie, vooral vanwege de hoge kosten van pfas-verontreiniging en problemen met staalslakken en bodemas. De commissie heeft de opzet van de rapportage ontvangen en aan de staatssecretaris punten meegegeven voor het onderzoek. Zo zijn we benieuwd naar de effectiviteit van de preventie van bodemverontreiniging, inclusief toezicht en handhaving, en naar de resultaten van de versterking van het Kwalibo-stelsel. Kan de staatssecretaris hierop reageren?

Dan ten slotte het Nationaal Groeifonds. De evaluaties komen vanaf 2029 naar de Kamer, maar tot die tijd heeft de Kamer weinig zicht op de projecten. Kan de minister ervoor zorgen dat er in de jaarverslagen een goede toelichting komt op de geboekte resultaten?

Helemaal ten slotte zijn collega's Schutz en ik natuurlijk dank verschuldigd aan de griffie voor de ondersteuning. Een speciaal woord van dank aan de heer Rob de Bakker, de heer Jochem van der Waals en de heer Martijn Schukkink.

Tot zover. Dank, voorzitter. Dit was onze inbreng als rapporteurs.

De voorzitter:

Dank aan de rapporteurs. We kunnen naar de beantwoording van onze bewindspersonen. Gaat uw gang, minister.

Minister Karremans:

Dank, voorzitter. Dank voor de gestelde vragen. Als eerste beantwoord ik de vraag over de 3,6 miljard euro die aan het Mobiliteitsfonds is toegevoegd voor de periode van 2028 tot en met 2040. De vraag was of we kunnen toelichten waarop deze middelen concreet betrekking hebben. Zoals bekend is bij de Kamer, zijn we bezig met een grootschalige herprioritering. Daar pakken we natuurlijk al het geld op samen en dan hebben we een afweegkader waarin we stap voor stap die middelen alloceren. De uitkomsten van het afweegkader volgen nog. Die komen morgen en daar moet ik naar verwijzen wat die uitkomsten betreft.

Dan ga ik naar de grote meerjarige budgettaire toevoegingen. Op die vraag is het antwoord hetzelfde, ten aanzien van de prioritaire infrastructuurprojecten Zuidasdok en de A27 Houten-Hooipolder. De vraag was of inmiddels duidelijk is hoeveel extra middelen er beschikbaar komen voor instandhouding met de herprioritering op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Ik weet het inmiddels wel, maar dat is iets voor morgen.

Dan werd er gevraagd of de middelen op de aanvullende post voor de verzamelpost beheer en onderhoud van infrastructuur en ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties inmiddels verdeeld zijn en volledig bestemd zijn voor instandhouding, zoals wordt gesuggereerd in de begrotingsbrief van Algemene Rekenkamer. Ook wat dat betreft verwijs ik weer naar de herprioritering.

Dan was er gevraagd wat de gevolgen voor de voortdurende tekorten zijn bij de dekking van de instandhoudingsopgave en welke keuzes de bewindspersonen daarin maken. De voortdurende tekorten — dat is ook al eerder door de Kamer op tafel gelegd — leiden uiteindelijk steeds meer tot verdergaande problemen. Daarom hebben we ook gezegd aan het begin: als je niet ingrijpt in dit geheel, wordt als je niet oppast straks je hele Mobiliteitsfonds opgegeten door instandhouding en het oplossen van verstoringen. Dat betekent natuurlijk dat je dan helemaal geen geld meer hebt voor ontsluiting van woningbouw of nieuwe aanleg, die wel nodig is. Natuurlijk zullen er altijd beheersmaatregelen nodig zijn. Die zullen de komende jaren ook nog steeds nodig blijven, omdat we niet alles in een paar maanden kunnen oplossen, maar dat is natuurlijk wel waarom we hierop willen ingrijpen met de Kamer. Ik moet zeggen dat daar door de Kamer natuurlijk ook al eerder in grote mate naar gevraagd is.

Dan ga ik naar de vraag in hoeverre het Meerjarenplan Instandhouding, dat naar aanleiding van de motie-Stoffer is opgesteld, nog actueel is. Het meerjarenplan is van 1 juli 2025. Daarin is aangegeven op welke wijze de opgave van dat moment door Rijkswaterstaat samen met de markt zou worden gerealiseerd. Het meerjarenplan zal worden geactualiseerd op basis van de uitkomsten van de herprioritering, die dus nog volgt.

Dan het beperken van hinder. Wij spreken natuurlijk ook met veel gedeputeerden en veel wethouders. Dat is iets wat ze ook bij ons op tafel leggen. Als je een verbouwing doet of nieuwe infra aanlegt, heb je altijd of bijna altijd te maken met hinder. Hoe doen we dat? Ik was gisteren in Dordrecht, waar ze met de Papendrechtsebrug te maken hebben. Daar hebben ze heel ver van tevoren gecommuniceerd en zeggen de mensen nu: het valt eigenlijk hartstikke mee en we hebben voldoende alternatieven. Daar is ook de regio erg tevreden over de samenwerking met RWS. Ik wil de lessen die daar geleerd zijn en op andere plekken waar het goed gegaan is echt over heel Nederland toepassen. Daar kunnen we gewoon heel veel van leren. Dat is er dus eentje die we meenemen naar de toekomst, want we kunnen ons voorstellen, ook met de opgaven die we hebben ten aanzien van vernieuwing ... We moeten met elkaar door die zure appel heen, maar we proberen het natuurlijk zo dragelijk mogelijk te houden. Daar vallen nog steeds heel veel dingen in te leren en te verbeteren.

Dan over de doelen en de informatiewaarden van de begroting. De Kamer mag er vanzelfsprekend van uitgaan dat het budget in de begroting voldoende is om de doelstellingen te behalen, tenzij dit anders staat vermeld.

Dan het idee over het in-controlstatement. We sturen stevig op onze begroting en de doelstellingen die daarin zijn opgenomen. Ik kom zo nog even op de concretisering. Ik en ook de staatssecretaris proberen daar zo veel mogelijk concrete doelen aan te koppelen en waar die er nog niet zijn, gaan we aan de slag om dat uiteindelijk te doen. Het is ook zo dat heel veel zaken niet altijd beïnvloedbaar zijn. Je kan daar dus nooit 100% met beleid invloed op uitoefenen. Toch zou je natuurlijk wel doelstellingen kunnen maken. Bij verkeersveiligheid is het niet zo dat alleen het beleid dat wij hier met elkaar voeren uiteindelijk bepaalt hoeveel verkeersslachtoffers er helaas vallen, maar je kan er natuurlijk wel aan bijdragen. Het is belangrijk om daar trends in te zien, maar de risico's moeten, zoals de Rekenkamer ook aangeeft, natuurlijk wel expliciet worden benoemd bij die doelstellingen als je dat doet. Dat doen we al steeds meer en daar gaan we in de

volgende begroting mee door. Zo wordt voor de Kamer natuurlijk ook duidelijker waar de knelpunten zitten. Dit is overigens niet alleen budgettair. Dit kan ook te maken hebben met bijvoorbeeld capaciteit of stikstof. We willen heel veel, maar we hebben natuurlijk gewoon een stikstofprobleem dat in heel veel gevallen, zeker ten aanzien van infrastructuur, eerst opgelost moet worden voordat je door kan. Een in-controlstatement gaat over de opzet en de werking van de interne risicobeheersing en de governance van het departement. Ik zie het daarom niet als werkbaar om dit per beleidsartikel op te nemen, maar ik denk dat het wel belangrijk is dat we doorgaan met die concretisering om de Kamer een veel beter beeld te geven van de risico's en de stand van zaken ten aanzien van bepaalde doelen.

Dan de vraag of wij verder kunnen gaan met het aanscherpen van de doelen, zodat het zo veel mogelijk specifiek en meetbaar wordt. Volgens mij heb ik die vraag net ook beantwoord. Dat zullen we doen. Daar zullen we verdere stappen in zetten. Soms is het ook zoeken naar proxy's, zodat je dus probeert aan te sluiten bij een doel dat zo veel mogelijk laat zien wat de effectiviteit van beleid is. Dus daar gaan we verder ons best voor doen de komende tijd. Daar hebben we natuurlijk al een slag op gemaakt ten aanzien van de vorige begroting.

Dan over de 1,26 miljard voor het hoofdwegonderhoud. De rapporteurs willen graag meer informatie krijgen over waaraan dit geld concreet wordt besteed. De 1,26 miljard betreft de grote uitgaven in 2027 op artikel 12.02.01; dat is onderhoud hoofdwegennet. In het taartdiagram bij figuur 5 op 12.02.01 staan deze nader uitgesplitst in de kostencategorieën. Verder wordt in de instandhoudingsbijlage bij de begroting van het Mobiliteitsfonds — dat is bijlage 3 — ingegaan op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van IenW vallen. Morgen komt ook weer de Staat van de Infrastructuur uit. Dat is er eentje die de Kamer natuurlijk ook zorgvuldig leest en waarin hier ook veel over staat.

Dan over de Strategische Evaluatie Agenda: wordt het geld voor instandhouding van het vaarwegennet doeltreffend en doelmatig besteed? Het streven is om de evaluatieprogrammering voortdurend te verbeteren. In dat kader is in bijlage 4 van de begroting de evaluatie instandhouding hoofdvaarwegennet 2023-2027 opgenomen. Deze ex-postevaluatie brengt de resultaten en de effecten van instandhoudingsprojecten achteraf in beeld en zal naar verwachting in 2028 gepubliceerd worden.

Dan de vraag of ik het onderwerp dijkversterking kan toevoegen aan de Strategische Evaluatie Agenda en of ik kan aangeven of ik de wensen van de Kamer kan meenemen in de eindevaluatie van het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma. Het ontbreken van de HWBP-2-eindevaluatie in de SEA betreft een ommissie. In de volgende begroting zal deze evaluatie toegevoegd worden onder het subthema waterveiligheid.

Bij het hoofdwegennet, waar de wensen van de Kamer serieus zijn opgepakt, zeggen de rapporteurs dat zij benieuwd zijn welke aanlegprojecten worden geëvalueerd en dat de Rekenkamer het belang van deze evaluatie onderstreept. Zij vragen of ik hierover een tipje van de sluier kan oplichten. Net als de Rekenkamer hecht ik veel waarde aan die evaluatie en waardeer ik ook de betrokkenheid van de Kamer bij de SEA en de onderliggende evaluaties. Daarom zullen we voor het einde van het jaar de Kamer informeren over de opzet en de reikwijdte van de beleidsevaluatie aanlegprojecten, waarbij we ingaan op welke onderwerpen aan bod komen en op welke wijze de

evaluatie wordt uitgevoerd. Die komt dus nog dit jaar.

Dan heb ik volgens mij nog één vraag, namelijk of ik ervoor kan zorgen dat er in de jaarverslagen een goede toelichting komt op de geboekte resultaten. In het jaarverslag van de Adviescommissie Nationaal Groeifonds, waar dit over ging, wordt de Kamer per project geïnformeerd over de geboekte resultaten, de stand van zaken en de verwachte bijdrage aan het duurzame vermogen van Nederland.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Ik had nog een vraag over, naar de kwaliteitsborging van het bodembeheer. Ik kan u toezeggen dat we in de periodieke rapportage over Bodem en Ondergrond speciaal aandacht gaan besteden aan de effectiviteit van preventie. We doen dat inclusief toezicht en handhaving en zullen ook ingaan op de resultaten van de versterking van het stelsel. Voorafgaand aan het WGO Water sturen wij hier een brief over.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is er eventueel nog ruimte voor een vervolgvraag. Ik kijk naar de heer Schutz. Gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, dat heb je — dat is het lot van de rapporteur — dat je dan een paar weken of maanden bezig bent, dat er dan op een bepaalde dag een presentatie komt over het afweegkader en dat dat dan precies de dag na dit is. Dus ja, dit zou dan de tijd en de plaats zijn om geen genoeg te nemen met de antwoorden, maar deze rapporteur kan prima een dagje wachten.

Dank u wel.

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

Wij spreken als rapporteurs met één mond, voorzitter. Gelukkig hebben we ook nog onze eigen bijdrage, waarin we dat ook apart van elkaar, namens van onze fracties, kunnen doen. In ieder geval dank voor de beantwoording.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar die eerste termijn van de Kamer en mag u meteen als eerste spreker uw inbreng doen namens PRO, meneer De Hoop. Gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik hoop dat ik niet te veel verwachtingen gewekt heb nu. Als rapporteur bij het begrotingsonderzoek hebben we natuurlijk vooral gekeken of alles correct is en of de rapportages en verslagen duidelijk zijn, zodat wij als Kamerleden onze controlerende taak kunnen uitvoeren. Als rapporteur die dit al een aantal jaren doet, zie ik de bewegingen die het kabinet dit jaar gemaakt heeft, dus dank daarvoor.

Als woordvoerder van mijn fractie ondersteun ik uiteraard wat wij als rapporteurs hebben gezegd, maar er is meer. De jaarlijkse middelen voor de IenW-begroting gaan voor het allergrootste deel direct naar het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Via die fondsen bekostigen we de aanleg en het onderhoud van onze infrastructuur en waterwerken. De keuze waar en hoe we met die nieuwe aanleg onze infrastructuur versterken, in welke regio en met welke modaliteit, welk belang prioritair is boven een ander belang en hoe zich dat weer verhoudt tot alle andere ambities is altijd een grote politieke strijd. We betrekken hier nooit goed de langetermijncosten voor onderhoud, afschrijving en vervanging bij. We moeten onderhouden en tijdig vervangen wat we hebben, maar hoe dat moet gebeuren en hoe de Kamer daar keuzes in maakt, verhoudt zich op de lange termijn niet goed tot de kosten en de consequenties hiervan. Dat maakt die keuzes helaas vaak ondergeschikt. Daar ervaren we nu met elkaar ook de consequenties van. We sparen niet en we schrijven ook niet af, alsof onze infra geen waarde heeft, wat natuurlijk wel het geval is.

Voorzitter. Elk bedrijf werkt met afschrijvingen, investeringen en vervangingsplannen, maar wij doen dat niet. Je hebt geld of leent geld om te investeren en die investering schrijf je af op de waarde, het onderhoud en de noodzaak om tijdig vervangen. Een machine die je onverwacht intensiever gaat gebruiken en die sneller slijt, levert ook meer geld op. Als je dat als ondernemer goed doet, is alles gewoon in evenwicht. Dan genereer je baten en kun je assets onderhouden, nieuwe investering bekostigen of winst uitkeren. Wat zou het mooi zijn als wij wat meer op die manier met onze infrastructuur om zouden gaan, want de Rijksoverheid doet dat niet. We krijgen meer geld, maar toch te weinig. Daarvan kopen we wegen, bruggen, sluizen en spoorlijnen. Wat dat aan onderhoud gaat kosten en hoelang die meegaan, is dan ook altijd weer iets van een volgend kabinet. Als je dat dan decennialang doet, kan het zomaar eens zijn dat je 80 miljard tekortkomt.

Voorzitter. We kennen allemaal voorbeelden van projecten waarvan we al geruime tijd weten dat er een noodzaak is tot vervanging of grootschalig onderhoud. Toch hebben we er begrotingstechnisch onvoldoende op geanticipeerd. Dat reken ik het kabinet aan, maar dat reken ik ook de Kamer in den brede aan. Hierdoor zijn medeoverheden Rijkswaterstaat en ProRail vaak jarenlang met elkaar in overleg over zo'n project. Het zorgt voor veel onzekerheid en de risico's nemen toe. Dat is niet alleen zonde van alle bestuurlijke en ambtelijke capaciteit die hieraan is opgegaan, het is ook nog eens heel erg onnodig. Als we hier in onze systematiek voldoende rekening mee hadden gehouden, zouden we op het juiste moment middelen beschikbaar hebben gehad om het noodzakelijke onderhoud of de vervanging aan te pakken. Eigenlijk geldt dit voor willekeurig ieder ander infraproject of waterwerk.

Mijn vraag aan het kabinet en aan de andere commissieleden is of het systeem voor de financiering van aanleg en onderhoud van infra en waterwerken waar we aan gewend zijn en waar we decennialang mee werken echt het best denkbare systeem is. Of moeten we dit moment aangrijpen om het anders met elkaar te organiseren? Ik zie niet hoe we met dit systeem van bekostiging snel maatschappelijk verantwoord en duurzaam onze achterstanden kunnen wegwerken. Hoe kunnen we garanderen dat we wat we aanleggen de komende jaren ook kunnen onderhouden en tijdig vervangen? Hoe kunnen we de baathebbers laten bijdragen aan aanleg en onderhoud, voor een eerlijke verdeling van lusten en lasten, zodat we kunnen financieren wat we de komende decennia nodig hebben? Het is een open vraag, maar wel een fundamentele, die we

allemaal te beantwoorden hebben. Die aftrap is vandaag bij het begrotingsonderzoek, en het debat moet verder gevoerd worden bij de begroting IenW over twee weken.

Dan ten slotte nog een ander punt waar mijn fractie graag aandacht voor wil vragen. Dat is het Caribisch deel van Nederland. De indruk van mijn fractie is dat Caribisch Nederland niet altijd goed op de kaart staat bij verschillende departementen, zo ook bij Infrastructuur en Waterstaat, terwijl daar hele belangrijke keuzes voorliggen, juist voor de mensen die in dat deel van ons Koninkrijk wonen. Er is veel achterstallig onderhoud aan waterleidingen en aan weg- en haveninfrastructuur. Maar ook de problemen rond de afvalwerking Selibon zijn ronduit zorgelijk te noemen. Het gaat mij er vandaag uiteraard niet om dat we deze onderwerpen inhoudelijk met elkaar bespreken, maar ik wil wel onze zorg uiten dat de grote opgaven in Caribisch Nederland nog onvoldoende lijken te worden opgepakt binnen deze begroting. Graag hoor ik van beide bewindspersonen of zij dit gevoel delen en hoe zij de komende jaren ook dit deel van ons Koninkrijk een betere plek geven in de begrotingsverantwoording.

Ik zie uit naar de beantwoording. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop, van de fractie van PRO. Dan geef ik het woord aan de heer Van Leijen, van D66.

De heer Van Leijen (D66):

Dank je wel, voorzitter. Dank ook aan de rapporteurs, de heer Schutz en de heer De Hoop en inderdaad ook aan de ondersteuning die ik op de publieke tribune zie zitten. Bij een begroting als deze is hun werk geen overbodige luxe.

We bespreken deze begroting op een bijzonder moment. De instandhoudingsopgave is gigantisch. We staan letterlijk aan de vooravond van de bekendmaking van de uitkomst van het afwegingskader: welke projecten gaan door en welke niet? De keuzes raken veel dossiers, zeker het bereikbaar maken van nieuwe woningen. We weten allemaal: een wijk zonder aansluiting is een wijk die er niet komt. Daarom wil ik het vandaag over twee dingen hebben. Eén: wat betekent deze krapte voor de woningbouw? Twee: hoe halen we meer uit elke euro door slimmer te financieren?

Eerst de woningbouw. Een wijk zonder weg, bus of tram is een wijk die er niet komt, maar uit deze begroting kan ik niet opmaken hoeveel geld er nu echt voor beschikbaar is. Van de gedeelde reeks voor onderhoud aan woningbouw wordt nu de tranche voor 2031 overgeboekt: 1,1 miljard. Klopt het dat die volledig naar onderhoud gaat, naar Rijkswaterstaat, ProRail en het Deltafonds? De Rekenkamer telt ook de resterende 6,9 miljard op de aanvullende post volledig als onderhoud op basis van de cijfers van dit ministerie. Klopt die lezing? Op korte termijn is het vooral belangrijk om met de vier grootschalige woningbouwlocaties, zoals Apeldoorn of Alkmaar, vooruit te kunnen. Maar een gemeente die een nieuwe stadswijk plant, zoals Rijnenburg bij Utrecht, kijkt vijftien jaar vooruit. Welk perspectief bieden de minister en de staatssecretaris die gemeente?

Wat wel in de begroting staat, is een kasschuif van 85 miljoen voor de ontsluiting van woningbouw van 2029 naar 2027. Die is nodig om aan juridische en bestuurlijke verplichtingen te voldoen. Om welke locaties en afspraken gaat het? Zijn daarmee alle lopende afspraken met gemeentes en regio's over ontsluiting gedekt?

De rapporteurs merken op dat de doelen en het geld nog niet op artikelniveau aan elkaar gekoppeld worden. Ik zie dat woningbouw al terugkomt in een aantal doelen voor 2027, bijvoorbeeld bij de 100 mobiliteitshubs. Dat vind ik een hele goede zaak. De volgende stap is denk ik om dit specifieker en meetbaarder te maken. Kan de minister toezeggen dat hij vanaf de volgende begroting aangeeft hoeveel woningen wij willen ontsluiten en of het geld daarvoor voldoende is en, zo niet, hoe groot het gap is?

Voorzitter. Dan mijn tweede punt, alternatieve financiering. Als het Rijk niet genoeg middelen heeft, moeten we alle mogelijkheden die we hebben, aanwenden om de gaten te dichten. De begroting laat zien dat dat kan werken. Tussen 2032 en 2040 rekent het ministerie op 1,3 miljard extra van derden voor wegen. Er staat alleen nergens waar dat geld nou eigenlijk precies vandaan komt. Van wie komt dat en voor welke projecten is het? Als het geld er niet komt, wie draagt dan het risico? Kan de minister toezeggen dat zulke bedragen voortaan per project in de verdiepingsbijdrage staan? Hoe kijkt hij aan tegen het structureel inzetten van die cofinanciering, bijvoorbeeld voor grote woningbouwlocaties?

Dat brengt mij bij het Zuidasdok. Van de 1,5 miljard voor prioritaire projecten lijkt zo'n 500 miljoen naar het Zuidasdok te gaan. Onder artikel 11 wordt nog 100 miljoen gereserveerd. Hoe willen de minister en de staatssecretaris inzake het Zuidasdok gebruikmaken van alternatieve financiering met de regio en het bedrijfsleven, zoals elders bij wegen ook al gebeurt? Welke risico's zien zij als het project wordt opgeknipt voor het contract met de aannemer en de partijen die al hebben meebetaald?

Voorzitter, tot slot. Krapte vraagt om scherpe keuzes. Morgen gaan we zien welke keuzes dat worden. Laten we die keuzes zo maken dat we blijven bouwen aan de grote opgaven voor Nederland, te beginnen met betaalbare woningen.

Ik kijk uit naar de beantwoording.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Leijen. Dan ga ik naar de heer Jansen van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Voorzitter. Bruggen en viaducten staan op instorten en de gaten in onze wegen worden steeds groter. Waar Nederland ooit bekendstond om zijn goede infrastructuur, lijkt daar steeds minder van over te blijven.

De **voorzitter**:

Excuses. Ik ga even aan de heer van Leijen vragen om de microfoon uit te zetten. Ja, dank u wel. Gaat u verder, meneer Jansen.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Dan mag ik vast vragen om meer spreektijd. Nou ja, vooruit. Even kijken waar ik was gebleven.

Daar lijkt steeds minder van over te blijven. Niet alleen op het gebied van politiek, maar ook als we kijken naar infrastructuur lijken we steeds meer op onze zuiderburen. Het is

één grote chaos. De extra middelen die dit kabinet beschikbaar stelt, vallen in het niet bij de enorme onderhoudsopgave die ons te wachten staat. Het tekort blijft oplopen. Zelfs de Algemene Rekenkamer waarschuwt hiervoor. Neemt de minister deze zorgen eigenlijk wel serieus? Hoe verhoudt het beschikbare budget zich tot de bevindingen van de Algemene Rekenkamer? Kan de minister garanderen dat hiermee de belangrijkste onderhoudsproblemen worden aangepakt en waar liggen dan zijn prioriteiten?

Voorzitter. Dagelijks zien we wat de gevolgen zijn van jarenlang achterstallig onderhoud. Steeds meer automobilisten krijgen te maken met omleidingen en vertragingen. Dat zijn problemen die met tijdig onderhoud voorkomen hadden kunnen worden. Dat is niet alleen vervelend voor de automobilist die langer onderweg is, want ook de verkeersveiligheid komt hiermee extra onder druk staan. Daarnaast heeft het ook keiharde economische gevolgen voor ondernemers in ons land.

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

Het is natuurlijk een terechte analyse van de heer Jansen dat vorige kabinetten te weinig hebben gedaan op het gebied van onze infrastructuur. Ik ben wel benieuwd hoe de heer Jansen de investeringen weegt die het kabinet-Schoof heeft gedaan op IenW. Ik kan mij namelijk niet zo heel veel investeringen op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat herinneren die er toen bij kwamen, maar misschien heeft de heer Jansen daar andere herinneringen aan dan ik.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Volgens mij is toen met de andere partijen binnen het kabinet de afweging gemaakt hoe de middelen te verdelen. Daar is een verdeelsleutel op losgelaten. Volgens mij hebben de bewindspersonen die toen op IenW zaten, heel duidelijk aangegeven dat zij daarmee niet uitkwamen en dat zij eigenlijk om meer middelen hadden gevraagd, maar die helaas niet hadden gekregen.

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

Nee, precies. Dan constateren de heer Jansen en ik met elkaar dat dit kabinet ook zeker te weinig middelen op IenW heeft. Er is nu al iets bij gekomen, maar nog steeds veel te weinig, denk ik. In het vorige kabinet is het dus helaas echt niet gelukt om daar nog meer middelen bij te krijgen. Deelt de heer Jansen dat dan met mij?

De heer **Chris Jansen** (PVV):

In het vorige kabinet is wel jaarlijks een heel groot bedrag gereserveerd voor onderhoud. Dat is wel gedaan. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Dat hoorde ik de minister net ook zeggen in zijn beantwoording van de vragen van de rapporteurs, namelijk dat het heel belangrijk is om in ieder geval de achterdeur op orde te hebben, zoals wij dat altijd noemden, voordat je door de voordeur heel veel geld uitgeeft.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Daarnaast heeft het ook keiharde economische gevolgen voor ondernemers in ons land. Met name de transportsector staat zwaar onder druk. Bedrijven hebben te maken met afgesloten wegen en bruggen, hoge brandstofprijzen, stijgende personeelskosten en daarbovenop ook nog de vrachtwagenheffing die dit kabinet invoert. Voor veel

ondernemers wordt het steeds moeilijker om het hoofd boven water te houden. Welke concrete maatregelen neemt de minister om deze sector te ondersteunen en te voorkomen dat nog meer transportbedrijven in problemen komen? En breder: hoe kijkt de minister naar de economische gevolgen van deze oplopende onderhoudsachterstanden? Hoe voorkomt hij dat we straks op steeds meer plekken in Nederland met dit soort problemen te maken krijgen?

Voorzitter. Ik ga nog even verder over de vrachtwagenheffing. Voor veel ondernemers voelt die als een trap na. Het ministerie rekent op ruim 6 miljard euro aan opbrengsten, terwijl ondertussen de transportondernemers bij bosjes omvallen. Afgelopen maand zijn al minimaal zestien transportbedrijven failliet gegaan of samengegaan. In hoeverre is de schatting van de opbrengsten dan realistisch? Is hiermee bij de geraamde opbrengst rekening gehouden? Om nog maar te zwijgen over de transporteurs die hierdoor de Nederlandse tolwegen gaan mijden. Hoeveel transportbedrijven verwacht de minister hierdoor nog meer te verliezen? Rekent de minister nog steeds op die 6 miljard, of zijn deze cijfers inmiddels naar beneden bijgesteld?

Voorzitter. Nog steeds heeft de regering geen opvolging gegeven aan de aangenomen motie-Prickaert/Vondeling waarin de regering wordt verzocht maatregelen te nemen om openstaande boetes van niet betalende asielzoekers in de trein te innen. De Kamer zou hierover op korte termijn worden geïnformeerd, maar dat is niet gebeurd. De minister van Asiel en Migratie heeft aangegeven dat er in 2025 tussen de 20.000 en 25.000 boetes zijn uitgedeeld aan COA-bewoners. Hoeveel daarvan kunnen er nog worden geïnd?

Voorzitter. Tot slot de compensatie voor de vuurwerkbranche. Ook hier dreigt weer een hele branche om zeep te worden geholpen. Voor veel ondernemers is de verkoop van vuurwerk een belangrijke manier om het boekjaar rond te krijgen, maar waar het kabinet beloofde om te komen met een nette compensatieregeling in afstemming met de vuurwerkbranche, komt het nu met een soort footje. Dat is geen nette compensatieregeling en al helemaal geen regeling die recht doet aan de afspraken die zijn gemaakt. De 88 miljoen die dit kabinet uittrekt, valt volledig in het niet bij de 895 miljoen waar de branche om vraagt. En daar blijft het niet bij. Door deze branche de nek om te draaien, lopen we ook nog eens ruim 20 miljoen aan belastinginkomsten mis, geld dat niet meer in onze eigen schatkist terechtkomt, maar naar onze burens gaat. Hoe kan de staatssecretaris dit verschil verklaren? Hoe kan het kabinet volhouden dat er met dit bedrag sprake is van een eerlijke compensatieregeling? Zou het misschien toch niet beter zijn om helemaal geen vuurwerkverbod in te voeren, zoals de PVV al de hele tijd bepleit? Graag een reactie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Van Leijen. Gaat uw gang.

De heer Van Leijen (D66):

Deze keer ga ik u spreektijd geven, speciaal voor u. D66 is een groot voorstander van het vuurwerkverbod. Het is beter voor de volksgezondheid en voor al die huisdieren die zich verstoppert op 31 december. Bel maar eens een oogarts op en je zal nog meer redenen horen. Ik vind het belangrijk dat er gekeken wordt naar een goede

compensatie, maar ik ben ook benieuwd wat de PVV vindt van de manier waarop we nu compenseren. U spreekt in uw betoog duidelijk uw zorg uit over de instandhoudingsopgave die er ligt. Een deel van de compensatie komt uit dezelfde middelen die ook bedoeld zijn voor de instandhouding, het Mobiliteitsfonds, maar u zegt dat er nóg meer geld naar de compensatie moet. Hoe ziet u dan de relatie met de instandhoudingsopgave?

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik heb niet gezegd dat er meer geld naartoe moet. Volgens mij heb ik gezegd dat wij tegen het vuurwerkverbod zijn. Dan hoeft er helemaal geen geld naartoe. Alleen heeft een Kamermeerderheid na de draai van met name de VVD besloten de vuurwerkbranche de nek om te draaien. Als uiteindelijk dan de Kamer ook in meerderheid besloten heeft om dat te laten drukken op de begroting van lenW, kom je terecht in de situatie waarin we nu terecht zijn gekomen.

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

We zitten inderdaad in de situatie waarin we nu terecht zijn gekomen: er komt een vuurwerkverbod, er komt compensatie, dat gaat via lenW en dat belandt helaas bij het Mobiliteitsfonds. Vindt u dat er nu meer geld uit het Mobiliteitsfonds getrokken moet worden om de vuurwerkbranche te compenseren?

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Heel fijn deze vraag. De PVV is nog steeds van mening dat we het vuurwerkverbod alsnog niet moeten laten ingaan, want we hopen dat het gezonde verstand doorbreekt in de Kamer. Dat is wat de PVV hoopt. Dan heb je helemaal geen discussie over geld en kan elke eurocent van lenW worden gebruikt waarvoor die volgens mij bedoeld was, namelijk instandhouding en uitbreiding van ons wegennet en onze ov-verbindingen.

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

Stel nou dat de PVV niet haar zin krijgt in de Kamer en dat het vuurwerkverbod er gewoon komt, vindt de PVV dan dat er meer geld uit het Mobiliteitsfonds moet komen om de vuurwerkbranche te compenseren? Dit is een makkelijke vraag.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Als mijn buurman nou als eerste zou zeggen "ik draai toch maar even bij", dan hebben we die situatie niet. Wij gaan er nog steeds van uit dat de Kamer toch over voldoende gezond verstand beschikt. Laten we hopen dat het vuurwerkverbod uiteindelijk niet doorgaat en dat we hier gewoon net als vroeger mee doorgaan.

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

Ik concludeer dat de PVV het eigenlijk wel prima vindt en dat de heer Jansen niet nog meer geld uit het Mobiliteitsfonds wil trekken. Hij weet namelijk best dat de Kamer daar niet een ander standpunt over gaat innemen. Ik ben dat ook helemaal met hem eens, want we hebben dat geld nodig voor de instandhouding van de infrastructuur.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Laten we in ieder geval concluderen dat de keuzes van dit kabinet en van D66 niet de keuzes van de PVV zijn.

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

De heer Jansen is staatssecretaris van IenW geweest in een kabinet waarin de PVV 37 zetels had. Dat is toch flink wat invloed. Maar goed, na elf maanden besloot de heer Wilders het voor gezien te houden, het grootste deel van de bewindspersonen van de PVV geschokt en verbijsterd achterlatend, omdat er gewoon heel goede plannen lagen. Ik verwijt de heer Jansen op dat punt helemaal niks, want hij kwam ook voor een voldoende feit te staan. Maar wat had hij als staatssecretaris nog kunnen doen om dat vuurwerkverbod misschien toch tegen te houden? Wat had hij eigenlijk nog graag willen doen in de jaren die hadden moeten volgen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik wil de ...

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik geef daar geen antwoord op.

De **voorzitter**:

U gaat natuurlijk zelf over uw antwoord.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik geef daar geen antwoord op, want ik ben helaas geen staatssecretaris. Ik denk dat daar een staatssecretaris zit die prima kan verwoorden wat de mogelijkheden zijn. Ik kan wel zeggen dat ik in de periode dat ik staatssecretaris was niet stond te springen om het heel snel in te voeren.

De **voorzitter**:

Daar lijkt het mij mee afgedaan. We gaan naar de volgende bijdrage luisteren en dat is de bijdrage van de VVD. Meneer Schutz, gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):

Voorzitter dank u wel. In aanvulling op het hetgeen in de rapporteursbijdrage reeds is aangegeven leg ik graag nog een aantal VVD-accenten bij dit begrotingsonderzoek.

Het zal u niet verrassen dat de VVD wil dat belastinggeld doelmatig wordt besteed en dat de Kamer kan volgen wat de investeringen concreet opleveren of op zullen leveren. Bereikbare en veilige infrastructuur is essentieel voor onze economie en ons vestigingsklimaat. Dat vraagt om voldoende geld voor onderhoud en nieuwe wegen, maar ook om realistisch ramen, uitvoerbare plannen en duidelijke keuzes.

Allereerst de instandhouding en de herprioritering. Het kabinet trekt tot 2035 10 miljard euro extra uit voor instandhouding en nieuwe aanleg. Daarmee investeren we in de bereikbaarheid van Nederland, de veiligheid van onze infrastructuur en de ruimte voor economische groei en woningbouw. Dat past bij de inzet van de VVD om onze wegen, vaarwegen, bruggen, sluizen en het spoor op orde te brengen. Tegelijkertijd stelt de VVD met de Rekenkamer vast dat het onderhoudstekort nog niet volledig is gedekt en dat een deel van het geld nog op de aanvullende post staat. Bovendien bestaat de verhoging van het budget deels uit prijsbijstellingen en het toevoegen van een nieuw begrotingsjaar. Om scherp te krijgen wat met de extra middelen kan worden gerealiseerd — ik hoop dat daar vandaag wel iets over genoemd kan worden — hoor ik graag van de minister hoeveel geld in totaal netto beschikbaar komt voor extra onderhoud. Dus niet projectmatig, maar gewoon: welk deel is er straks netto

beschikbaar?

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds moet vervolgens duidelijk maken welke keuzes er binnen de beschikbare middelen worden gemaakt. Voor de VVD is van belang dat het afwegingskader objectief, inzichtelijk en navolgbaar maakt hoe bereikbaarheid, economische betekenis, woningbouw en veiligheid worden meegewogen.

Dan de doelen en de informatiewaarde van de begroting. De drie hoofddoelen van de lenW-begroting, Nederland bereikbaar, economisch sterk, schoon en veilig houden, zijn in deze begroting helaas niet meetbaar gemaakt. Wel zijn per beleidsartikel doelenbomen opgenomen, maar de onderliggende doelstellingen verschillen sterk in concreetheid en dus in toetsbaarheid. Daardoor blijkt het moeilijk vast te stellen welke resultaten van de miljardenuitgaven worden beoogd en worden bereikt. Ik vraag de minister toe te zeggen de begroting vanaf volgend jaar zo in te richten dat per hoofd en subdoel duidelijk is welk resultaat wordt nagestreefd, hoeveel geld daarvoor beschikbaar zal zijn, of dit budget naar verwachting toereikend is, en hoe de voortgang wordt gemeten. Met name de laatste twee elementen zijn in de begroting voor 2027 over de volle breedte onduidelijk. We hoorden de minister zojuist zeggen "u mag ervan uitgaan, tenzij", maar thuis werkt dat ook niet zo. "Pap, met deze voorbereiding mag je ervan uitgaan dat ik voor scheikunde een voldoende haal." Daar vraag ik dan geen verklaring voor, maar hiervoor wel. Ik vraag voldoende van de minister.

Een begroting die uitgaven duidelijker aan prestaties koppelt, helpt de Kamer vooraf keuzes te beoordelen en gedurende het jaar bij te sturen. Daarmee hoeven we niet steeds te wachten op periodieke evaluaties om te weten of het beleid voldoende oplevert. Tevens vraag ik de minister toe te zeggen zo spoedig mogelijk de suggestie van de Rekenkamer over te nemen om de periodieke rapportage Bodem en ondergrond en de Evaluatie aanleg wegenprojecten 2023-2026 aan de SEA toe te voegen en de Kamer hierover te informeren. In die brief ontvang ik graag ook een overzicht van de aanlegprojecten die worden geëvalueerd en een toelichting op de manier waarop de lessen uit afgeronde projecten worden toegepast bij toekomstige projecten.

Dan hindermanagement of, positiever geformuleerd, doorstromingsbevordering. Werkzaamheden zijn noodzakelijk, maar de gevolgen voor ondernemers en gebruikers moeten zo veel mogelijk worden beperkt. Ik vraag de minister om het bij het commissiedebat Maritiem toegezegde onderzoek naar hindermanagement bij waterwerken en de uitvoering van de daaruit voortvloeiende verbeteringen als concrete doelstellingen op te nemen in de memorie van toelichting van de volgende begroting. In de memorie van toelichting bij deze begroting is dat ook gedaan voor de evaluatie van hindermanagement voor wegverkeer. Daarnaast vraagt de VVD beide vormen van hindermanagement periodiek te evalueren en die evaluaties ook op te nemen in de Strategische Evaluatie Agenda, en wel voor het eerst in 2029. Kan de minister beide toezeggingen doen?

Ten slotte de Kaderrichtlijn Water. De minister en de Rekenkamer beoordelen het verwachte doelbereik verschillend. Dat vraagt om meer concrete onderbouwing. Waarop baseert de minister zijn verwachting dat de doelen worden gehaald? Welke aanvullende maatregelen zijn daarvoor vanaf vandaag nog nodig? Wat kosten die en welk resultaat leveren ze naar verwachting op? Hoe beoordeelt de minister het risico dat de Europese

Commissie de Nederlandse inzet, het uiteindelijke doelbereik, onvoldoende vindt? Tevens hoor ik verschillende geluiden over nationale koppen. Volgens de Rekenkamer stellen we aanvullende gebiedsgerichte voorwaarden die, in hun termen, gekalibreerd zouden zijn met omringende landen. Volgens de ondernemerskoepelverenigingen die ik van de week sprak, is dat niet zo en zijn de aanvullende voorwaarden nationale koppen. Van dat laatste houd ik niet zo; dat zet ons als Nederland op achterstand. Graag een toelichting.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik heb een interruptie van de heer Jansen van de PVV voor u.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik hoor mijn collega een betoog houden en daarin hoor ik alleen maar "evaluatie, evaluatie, evaluatie". Mijn vraag is: gaan we ook nog wat doen?

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, daar hoort u morgen iets over.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik had een wat langer antwoord verwacht. De VVD blinkt al heel lang uit in van alles aanstippen en vervolgens zeggen: dat gaan we evalueren. Dan gaan we het ergens met sint-juttemis nog een keer evalueren en dan gaan we misschien nog eens een keer wat doen. Kan de VVD nou eens concreet aangeven welke drie maatregelen zij het liefst zo snel mogelijk zou willen nemen?

De heer **Schutz** (VVD):

Volgens mij heb ik al een aantal keer gezegd dat het dringend noodzakelijk is dat we ons hindermanagement verbeteren, met name op het water. Ik kan wel tegen de minister zeggen dat het slecht is, maar het is wel van belang dat je dat eerst evalueert en dan op basis van de resultaten handelt. Anders doen we het op basis van beelden, en daar is de VVD niet zo van. We willen wel feiten van fictie onderscheiden. Ik kan het namelijk ook mis hebben. Dan wil ik naar aanleiding van die evaluaties vooral de aanbevelingen verwerken in nieuw beleid. Dat vind ik ook aanpakken.

De **voorzitter**:

De heer Jansen voor een vervolgvraag.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Maar we weten volgens mij al dat het op heel veel punten niet goed gaat. Dan kunnen we wel blijven evalueren, maar daar schieten we helemaal niets mee op. Daar verdoe je allemaal tijd mee, tijd die je juist heel goed kunt gebruiken om tekortkomingen aan te pakken. Is de heer Schutz van de VVD dat met mij eens?

De heer **Schutz** (VVD):

Nee, want u stipt alleen aan dat er een probleem is, maar ik wil het probleem oplossen. Ik wil daar een compleet beeld van hebben en daarvoor heb ik een evaluatie nodig. En ja, dat kost tijd. Er zullen ook dingen zijn die direct opgepakt kunnen worden. Laten we daar zeker niet mee wachten. Maar ik wil niet alleen maar de discussie voeren op basis

van wat ik zelf kan bedenken wat nu een probleem is, want daar doe ik elf andere provincies mee tekort. Ik woon in Zeeland, maar ik vind het belangrijk dat we het in heel Nederland oplossen, vandaar dat een evaluatie echt even nodig is, vooral om het goed te doen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Een korte, nieuwsgierige interruptie van mijn kant. Een tijd geleden is de Lelylijn-gezant, Klaas Knot, met een advies gekomen om met het oog op de toekomst te werken aan reserveringen voor de Lelylijn. Mijn concrete vraag is: wat zou de heer Schutz richting de minister over dat rapport willen meegeven?

De heer **Schutz** (VVD):

Ik wil graag vooral iets aan de minister meegeven naar aanleiding van het rapport en naar aanleiding van wat ik morgen ga horen. Ook datgene wat we morgen gaan horen, zal namelijk vast verband houden met waar u het nu over heeft. Ook daarvoor wil ik niet voor de muziek uit lopen. Ik wil vooral eerst even luisteren. Ik had het als rapporteur graag vandaag gehoord, maar als politicus kan ik een dagje wachten. Dat heb ik net aangegeven. Ik zei dat volgens mij inderdaad ook als rapporteur, excuus. Maar dus graag naar aanleiding van het rapport, en niet ervoor.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik begrijp de strekking van dit antwoord echt wel. Misschien moet ik mijn vraag dan anders stellen: in hoeverre ziet de heer Schutz het belang van de Lelylijn voor de provincies die hij doorkruist en voor de mogelijkheden van arbeidsdiversificatie, bereikbaarheid, een beter vestigingsklimaat en meer verdienvermogen voor die landelijke gebieden die dat zo nodig hebben? Hoe zwaar weegt dat binnen uw partij?

De heer **Schutz** (VVD):

U haalt er één belangrijk project uit, maar zo zijn er vele projecten. Er zullen ook veel gedeputeerden, wethouders en bestuurders bij u langsgekomen zijn om het belang dat hun gemeente, regio of provincie bij bepaalde projecten voelt, over het voetlicht te brengen. Dat doen ze ook bij mij. Ik weeg dat allemaal mee. Dat zijn allemaal belangrijke signalen; er wordt geen project uitgesloten. Toch is de realiteit zoals die is, namelijk dat we veel opgaven hebben en niet het budget dat daarbij hoort. Dat moeten we in zijn geheel beschouwen, niet op basis van één enkel project dat u noemt. Daar gaan we morgen meer over horen en naar aanleiding daarvan gaan we verder met elkaar spreken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan blijf ik bij u, meneer Goudzwaard, want het is tijd voor uw bijdrage namens JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dat is waar ook, voorzitter. Eerst natuurlijk een dankwoord aan de rapporteurs voor een zeer leesbare rapportage. Wij delen ook veel van de vragen die daarin aan de bewindspersonen voorgelegd zijn. We bedanken dan ook de bewindspersonen voor de beantwoording.

In de stukken en in de rapportage zien we dat het kabinet een hoognodige koerscorrectie probeert te maken. De grote onderhouds- en vervangingsopgave wordt

serieus genomen. Ook wordt lenW ontzien ten aanzien van nieuwe bezuinigingen op de aanvullende post prijsbijstelling. Wat ons betreft is dat welkom nieuws. Maar nog niet alles is duidelijk; dat hebben we hier meer gehoord. Zo attendeerden onze waterschapsfracties mij op het feit dat in de begroting slechts 1 miljard is gereserveerd voor het HWBP, terwijl de waterschappen zelf 1,25 miljard opzij hebben gezet. De afspraak was toch echt fiftyfifty tussen het Rijk en de waterschappen. De vraag aan de minister is dan ook: waar is die kwart miljard gebleven? Kan de minister toezeggen dat het Rijk gewoon over de spreekwoordelijke brug gaat komen met die volledige 1,25 miljard, die ook door de waterschappen ingebracht wordt?

Voorzitter. Mijn collega had het er net al over: de dekking voor de nadeelcompensatie van het vuurwerkverbod is een pijnpunt. Begrijp ons goed: JA21 vindt het zeker terecht dat ondernemers compensatie krijgen wanneer de sector waarin zij hun brood verdienen, wordt verboden. Wij vinden het alleen onverantwoord dat hiervoor 80 miljoen euro wordt onttrokken vanuit de middelen voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van spoorwegen, artikel 3.02. Juist gezien de grote onderhoudstekorten moeten deze budgetten wat ons betreft worden ontzien. Welke andere dekkingsmogelijkheden zijn onderzocht? Waarom zijn die afgevallen? Welke mogelijkheden biedt bijvoorbeeld artikel 20 over gezonde leefomgeving, waaronder de uitgaven voor luchtkwaliteit? Het RIVM verwacht immers dat wij met het vastgestelde beleid in 2030 al 52% van die gezondheidswinst behalen, terwijl de doelstelling van het landelijke Schone Lucht Akkoord 50% bedraagt.

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

Ik deel de analyse van de heer Goudzwaard dat die dekking natuurlijk behoorlijk vervelend is. De vraag is eigenlijk ook: wat heeft die dekking überhaupt te zoeken op de lenW-begroting? Het was de VVD-fractie die per se wilde dat deze dekking op lenW terecht kwam en niet bij JenV, terwijl je ook zou kunnen zeggen: liggen dat vuurwerkverbod en de consequenties niet op een andere begroting? Als ik de bijdrage van de heer Goudzwaard hoor, denk ik: zouden we niet met elkaar moeten kijken of we de begroting van lenW voor die dekking nog kunnen ontzien? Want volgens mij is de heer Goudzwaard niet de enige die hier ongelukkig mee is. Als ik zijn redeneerlijn volg, wil je niet dat het ten koste gaat van onderhoud. Vrijdag zullen we zien dat er veel geld naar onderhoud gaat, dus dan zal het misschien op een andere begroting terecht moeten komen.

De **voorzitter**:

Kunt u uw vraag concreet maken?

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

Is de heer Goudzwaard dat niet met mij eens?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dat is een prikkelende interruptie van de heer De Hoop. Wellicht zouden we naar andere begrotingen kunnen kijken, maar als we het over JenV hebben, meneer De Hoop: voor mijn partij is veiligheid een enorm belangrijk punt. Dat is echt een onderdeel van mijn partij. Als u zegt "laten we eens kijken wat er te halen valt binnen JenV", jaagt mij dat wel enigszins de stuipen op het lijf. Vandaar ook eerst de vraag richting de minister: wat is er nou daadwerkelijk allemaal binnen de lenW-begroting onderzocht en waarom komt u nu eigenlijk uit bij exploitatie, onderhoud en vernieuwing van spoorwegen, terwijl daar

natuurlijk heel veel pijn zit? Ik snap natuurlijk wel de gedachtegang van mijn collega.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Wil de minister concrete alternatieve dekkingen voor de nadeelcompensatie voorstellen uit de beschikbare middelen of minder prioritaire uitgaven binnen de IenW-begroting, te beginnen bij artikel 20? Want die rekening hoort wat mij betreft hier niet thuis.

Voorzitter. Eerder complimenteerden wij de minister voor het verleggen van de focus naar de jarenlang genegeerde vervangings- en onderhoudsopgave. Maar als het gaat over het onderhoud van het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet, zien we de komende jaren gek genoeg een afname in de beschikbare middelen: een daling van 15% richting komend jaar voor het hoofdwegennet en een daling van 23% richting komend jaar voor het hoofdvaarwegennet; ten minste, volgens figuur 1 in de stafnotitie bij het begrotingsonderzoek. Zit er dan een groot verschil tussen de gevraagde budgetten en de beschikbare budgetten onder het kopje instandhouding van het HWN en HVWN? Kan de minister deze daling toelichten met het oog op de ambities van de minister om juist extra aandacht te geven aan onderhoud? Is hier sprake van een of andere bewuste bezuiniging? Is er een tekort? Of lees ik dit verkeerd en is er vooral sprake van een technische handeling?

Tot zover. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar het CDA. Mevrouw Boelsma-Hoekstra, gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de rapporteurs voor hun verslag. Door hun werk kunnen wij vandaag het goede gesprek voeren over de begroting en over de fondsen. Ik begin met een enigszins kritische noot. In het vorige debat heb ik gevraagd naar het toevoegen van de lijst met moties en toezeggingen. Op zich is de toezegging afgedaan, maar zonder enige uitleg. Dat vind ik wel een beetje jammer, want deze lijst was een belangrijke aanbeveling uit het rapport Grip op informatie, een rapport van de werkgroep Informatieafspraken, die door de Kamer zelf is ingesteld. Mijn vraag aan de minister is: kan de minister aangeven waarom deze lijst niet meer wordt toegevoegd? Dan zou het antwoord eigenlijk niet moeten zijn "omdat de minister van Financiën het niet wil". Wat is zijn motivatie? Dat zou ik dan wel graag willen horen.

Binnenkort weten we meer over het afweegkader — we hebben het er al heel veel over gehad vandaag — rond onze infraprojecten. Er is hard aan gewerkt door de bewindspersonen. Ik kan hier nog niet op vooruitlopen en ik wil hier ook niet op vooruitlopen — het is hier wel een paar keer geprobeerd — maar we hebben wel een aantal ideeën en vragen over het vervolg, eigenlijk een beetje vooruitkijkend naar de wat langere termijn. Ik wil beginnen met de eerste vraag. Als morgen dat afweegkader bekend is, waar blijven dan de projecten op de toekomstige begroting die onder de lijn komen? Waar in de begroting en het Mobiliteitsfonds zijn deze projecten straks te vinden, zodat de verschillende regio's kunnen zien wat het perspectief is voor de langere termijn?

In het kader van dat perspectief heb ik ook een begrotingsidee voor de toekomst, want het nadenken over onze bereikbaarheid eindigt niet komende vrijdag, morgen dus, maar dat gaat verder. Ik wil een begrotingsidee inbrengen dat zou kunnen helpen bij de verdere uitwerking. Je zou een soortement van perspectiefpost in kunnen bouwen. Toen zeventien projecten door minister Harbers werden gepauzeerd, waaronder Hoevelaken, kwamen er middelen vrij om bijvoorbeeld het sluipverkeer aan te pakken. Dan gaat zo'n project niet door, maar kunnen lokale en regionale bestuurders de gevolgen ervan wel mitigeren en verzachten. Ik wil zo'n post niet nu, bij het begrotingsonderzoek — dat is daar het tijdstip niet voor — maar ik wil wel vragen om de voor- en nadelen voor de begroting eens uit te werken in een brief.

In de begroting lezen we veel over de weerbare samenleving. Dat betekent ook investeringen in infrastructuur. Het kabinet is bezig met de fast-track binnen het MIRT-proces voor infra voor militaire mobiliteit. In het coalitieakkoord gaat het nadrukkelijk over dual use en werk met werk maken. De spannende vraag is natuurlijk hoe we begrotingstechnisch gaan organiseren dat er gelden gaan naar infra die voor zowel weerbaarheid cruciaal is als meehelpt met onze bereikbaarheid. Deelt het kabinet dat de eerste stap is dat we ook een overzicht van deze projecten hebben, eigenlijk een soort militair MIRT-boek met prioritering?

Ik had het over werk met werk maken, maar we zouden ook kunnen nadenken over hoe we geld met geld gaan maken. Meerdere collega's van mij hebben daarover gehad. Ik denk dan weer aan de initiatiefnota van collega Inge van Dijk over investeringen met een toekomstig verdienvermogen, over de gulden financieringsregel, maar ook aan de voordelen — dan kom ik even terug op de vraag van de heer De Hoop — die een baten-en-lastensystematiek voor bijvoorbeeld de onderhouds- en vervangingsopgave zou hebben. We hebben hier een motie over aangenomen, over de nieuwe manieren van financieren. Ik zou nu kunnen vragen hoe het ermee zit, maar we krijgen morgen de brief. Veel liever voer ik het gesprek en de discussie over welke kansen we zien. Dat hoeft niet vandaag of morgen, maar in de toekomst. De heer De Hoop triggerde ons al en ik heb eigenlijk geen van mijn collega's op zijn vraag horen ingaan. Ik denk dat we dat gesprek wel aan moeten gaan. Ik vraag dus niet aan beide bewindspersonen om het morgen in te voeren, maar wel om serieus na te denken over welke voordelen wellicht een deel van deze ideeën kan opleveren voor investeringen in onze infra.

Afrondend, water. Het is goed om te lezen dat Rijk en regio in 2027 een maatregelenpakket uitbrengen voor de derde fase van het Deltaprogramma Zoetwater om ons zoetwaterdoel te halen en weerbaar te zijn tegen zoetwatertekorten. Ik denk — en ik denk velen met mij — dat dit een belangrijk vraagstuk wordt, maar in de begroting krijg ik geen zicht op hoe we dit gaan aanpakken en welke concrete resultaten er behaald moeten worden. Kan de minister hierop reflecteren?

Tot zover mijn bijdrage.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties meer. Dan kunnen we gaan schorsen. O, nee, excuses. U bent zeker aan de beurt, mevrouw Van der Plas. Het kwam een beetje door mijn lijstje. U kwam wat later binnen en daardoor dacht ik ... Excuses. Het woord is aan mevrouw Van der Plas van BBB.

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

Ja, dank u wel. Ik snap het: ik kwam later binnen en waarschijnlijk stond BBB nog niet op het papiertje. Geen probleem; ik ben er, ik blijf er en ik zit hier nog wel even.

Voorzitter. Dank aan de rapporteurs voor hun uitgebreide analyse en de vragen die zij daarin hebben opgenomen. Bij een begrotingsonderzoek is voor BBB één vraag eigenlijk leidend: kunnen wij als Kamer goed zien waar het geld naartoe gaat en wat er uiteindelijk voor wordt geleverd? Simpel gezegd komt het uiteindelijk daarop neer. Bij een begroting van deze omvang mogen daar eigenlijk geen vraagtekens van honderden miljoenen of zelfs miljarden tussen zitten. Toch zien we dat wel. Zo staat er voor de periode 2032 tot en met 2040 ongeveer 1,3 miljard aan extra bijdragen van derden voor wegen ingeboekt. In de toelichting wordt verwezen naar andere onderdelen, maar ook daar wordt niet duidelijk waar dit bedrag precies vandaan komt. Kan de minister aangeven welke partijen achter die 1,3 miljard euro aan bijdragen zitten en voor welke projecten deze middelen dan exact zijn geraamd? Als de Kamer de begroting autoriseert, moeten we namelijk ook weten hoe hard zo'n bedrag eigenlijk is.

Voorzitter. Er viel ons nog wat op. We steken terecht extra geld in beheer, onderhoud en vernieuwing; anderen hebben het hier ook al aangegeven. Tegelijkertijd wordt er 80 miljoen euro ... Dat is echt een fooi van jewelste, niet qua grootte van de fooi, maar wel een fooi voor de vuurwerkondernemers; een klap in het gezicht. Er wordt 80 miljoen euro gehaald uit het artikel exploitatie, onderhoud en vernieuwing spoorwegen, voor de nadeelcompensatie voor de vuurwerkbranche, naar aanleiding van het vuurwerkverbod. Laat ik hier ook zeggen dat BBB tegen dat vuurwerkverbod is, was en dat ook altijd zal blijven. Als een overheid ondernemers schade berokkent, moet daar fatsoenlijk mee worden omgegaan. Maar dat gebeurt dus niet. Waarom wordt die 80 miljoen betaald uit het Mobiliteitsfonds? Kan de minister of de staatssecretaris uitleggen waarom er juist middelen voor het spoor worden gebruikt voor die compensatie? Welke activiteiten binnen het spoorbudget worden hierdoor later of helemaal niet uitgevoerd? Kan er misschien een andere dekking worden gevonden via een interdepartementale budgetoverdracht? Volgens mij kan dat, hoewel dit wel eerst moet worden voorgelegd aan de Tweede Kamer en de Eerste Kamer, want wij hebben budgetrecht. Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Goudzwaard welke alternatieven er nog zijn.

Voorzitter. Dan nog de uitvoeringskracht. We weten dat de instandhoudingsopgave groter is dan wat financieel en praktisch uitvoerbaar is, maar toch worden er tegelijkertijd nieuwe taakstellingen ingeboekt bij Rijkswaterstaat en ProRail. Dat voelt een beetje alsof we aan de voorkant geld toevoegen om meer onderhoud te plegen en aan de achterkant besparen op de organisaties die dat onderhoud moeten organiseren. Kan de minister concreet aangeven welke gevolgen deze taakstellingen hebben voor de capaciteit van Rijkswaterstaat en ProRail om de instandhoudingsopgave uit te voeren?

Dan waterveiligheid. Waterveiligheid en voldoende zoet water zijn de basis voor Nederland. Onze inwoners moeten erop kunnen vertrouwen dat er sterke dijken zijn en goed werkende gemalen. Boeren hebben daarnaast voldoende water nodig om voedsel te produceren. Deze begroting laat zien dat er wordt geïnvesteerd, maar ook dat er scherpe keuzes nodig zijn bij onderhoud en vervanging. BBB wil voorkomen dat noodzakelijke werkzaamheden steeds worden doorgeschoven, terwijl de problemen groter worden en de rekening oploopt. Welke werkzaamheden aan ons watersysteem

dreigen vertraging op te lopen? Wat betekent dat voor de veiligheid en de watervoorziening in de regio?

Daarnaast vragen wij aandacht voor het opslaan en vasthouden van zoet water. Welke concrete maatregelen worden genomen om boeren en tuinders tijdens droge perioden voldoende water te bieden? Hoe worden zij en de waterschappen betrokken bij de keuzes en de uitvoering?

Ik sluit af met nog één punt, de stikstofproblematiek. Hoe voorkomt de minister dat ook noodzakelijke waterveiligheidsprojecten vastlopen door de stikstofproblematiek? Wij willen dat beschikbare middelen daadwerkelijk leiden tot versterkte dijken, betrouwbare gemalen en een betere zoetwatervoorziening. Mijn laatste twee vragen zijn als volgt. De begroting stelt dat de totale onderhouds- en vervangingsopgave ondanks extra middelen niet betaalbaar en uitvoerbaar is. Welke werkzaamheden aan dijken, gemalen en stuwen worden daardoor uitgesteld en welke risico's accepteert het ministerie daarmee? Wanneer krijgt de Kamer hier een concreet overzicht van? Kan de minister garanderen dat de bezuinigingen op het ambtenarenapparaat niet leiden tot minder uitvoeringscapaciteit bij Rijkswaterstaat en verdere vertraging van waterveiligheids- en zoetwaterprojecten? Zo nee, hoe verantwoordt hij dit tegenover inwoners en boeren, die van een betrouwbaar watersysteem afhankelijk zijn?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas van de BBB. Dan zijn we nu wel bij de beantwoording aangekomen, dus we gaan eerst schorsen. Hoelang? Twintig minuutjes, hoor ik. Oké. Dan beginnen we weer om 15.30 uur.

De vergadering wordt van 15.11 uur tot 15.37 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemiddag. We gaan verder met het gesprek over de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. We gaan naar de beantwoording in eerste termijn. Ik zie dat er in blokjes geantwoord zal worden, vijf blokjes bij de minister en ook een aantal blokjes vanuit de staatssecretaris. Ik wil de leden verzoeken om soms even te wachten met een interruptie, omdat het antwoord ook in een ander blokje kan komen. Dat is ook de ervaring. Daar worden we wat efficiënter van. Dan worden wel alle vragen beantwoord en zijn we mooi op tijd klaar vandaag. Ik wil voorstellen om gewoon vier interrupties te doen. We zien wel of de heer De Hoop zo meteen nog binnenkomt.

Ik geef het woord aan de minister. Gaat uw gang.

Minister Karremans:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal de blokjes even opnoemen. Ik begin even met algemeen begroting en dan herprioritering afweegkader, Mobiliteitsfonds, Deltafonds en overig.

Voorzitter. Als u het goedvindt, begin ik met het eerste blokje: algemeen begroting. De eerste vraag die ik daar heb, is die van de heer De Hoop over alternatieve financiering en over het baten-lastenstelsel. Daar gaat het natuurlijk al heel lang over. Ik heb ook zitten knikken toen de heer De Hoop daar zijn betoog over hield, want ik herken natuurlijk wel veel van wat hij zegt. Dat is natuurlijk ook de situatie waar wij mee geconfronteerd zijn toen wij het ministerie binnenkwamen, dat enorme tekort op

vernieuwing en onderhoud. Het is belangrijk dat we dat gaan inlopen en dat we er echt flink in gaan investeren; dat is ook al door meerdere Kamerleden gezegd.

Een van de dingen waar het natuurlijk veel over gaat, is het boekhoudsysteem, zeg ik maar eventjes, dus hoe je de boekhouding doet. Het is natuurlijk ook een discussie die bij de Algemene Financiële Beschouwingen uitgebreid is gevoerd. Daar heeft de minister van Financiën aangegeven dat hij het streven naar beter inzicht steunt. Daarover is ook naar aanleiding van een vraag van het Kamerlid Oosterhuis van D66 flink van gedachten gewisseld. Hij heeft daarbij wel aangegeven dat het een hele omvangrijke en dure operatie is voor de overheid, om dat nu helemaal om te katten. Het levert natuurlijk niet direct geld op — dat is ook zo — maar je moet er wel voor zorgen dat je dat assetmanagement, als ik spreek voor Rijkswaterstaat, goed doet, zodat je op tijd de middelen hebt om dingen te kunnen vervangen. Daar werken we aan. We pakken de hele herprioritering ook aan als kans om dat goed neer te zetten, dus om in te lopen, maar er ook naar de toekomst toe voor te zorgen dat je nooit meer in die situatie komt. Eigenlijk is dat een beetje bottomline het idee. We kijken dus heel breed wat we moeten doen op bijvoorbeeld de Wet Mobiliteitsfonds, het assetmanagement bij Rijkswaterstaat en wat we met pensioenfondsen doen om ervoor te zorgen dat je die kas goed laat aansluiten op de behoefte die er is ten aanzien van instandhouding en vernieuwing.

Dan de invoering. Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg welke voordelen dat biedt en zei dat het wellicht een idee kan opleveren voor investeringen in onze infra. Morgen zullen we in het kader van de herprioritering terugkomen op alternatieve financiering, op wat we daarover in gedachten hebben. Het woord "perspectief" is natuurlijk veelvuldig gebruikt. Dat is belangrijk. Dat krijgen dat natuurlijk ook terug vanuit de regio. Het is heel begrijpelijk dat dat er moet zijn. Daar zullen we de komende periode mee aan de slag moeten gaan. Ik zeg altijd wel: het beste perspectief is altijd gewoon extra geld op de korte termijn. Dat is het beste, maar dat is natuurlijk niet altijd beschikbaar. Je moet dus ook kijken naar alternatieven.

Dan de vraag van de heer Schutz over de hoofddoelen en subdoelen, om duidelijk te maken welk resultaat wordt nagestreefd, hoeveel geld daarvoor beschikbaar zal zijn, of dit budget naar verwachting toereikend is en hoe de voortgang gemeten wordt. Ik heb al gezegd dat het, als het niet toereikend is, sowieso in de begroting staat, maar ik wil toezeggen dat we dat verbeterproces stapsgewijs doorzetten, ook richting de begroting van '28. Ik vind het ook belangrijk dat de Kamer goed kan controleren. Dat kan natuurlijk het beste als we dat op die manier doen. Daar gaan we dus stapsgewijs mee door.

Dan de vraag om een toezegging om de suggestie van de Rekenkamer over de periodieke rapportage Bodem en Ondergrond nog dit jaar over te nemen en om de evaluatie aanlegprojecten 2023-2026 toe te voegen aan de Strategische Evaluatie Agenda. Zoals eerder aangegeven zal ik de Kamer voor het eind van het jaar informeren over de opzet van de beleidsevaluatie van de aanleg wegenprojecten. In deze brief zal aandacht worden besteed aan de scope van de evaluatie en aan hoe de lessen uit deze evaluatie opgevolgd zullen worden, dus dat zal nog dit jaar gebeuren.

Dan over hinderbeperking en hindermanagement. Ik heb al iets gezegd over hoe ik van plan ben om daar gevolg aan te geven. Bij de actualisering van de hinderaanpak wordt aandacht besteed aan het volgende evaluatiemoment. Naar verwachting wordt dit dus inderdaad opgenomen in de SEA bij de volgende begroting. De resultaten van de

evaluatie van het hindermanagement op de vaarwegen wordt verwerkt in de begroting voor 2029.

Dan de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra over de motivatie van de minister van Financiën om de lijst met moties en toezeggingen zonder enige uitleg af te doen. Wat is de uitleg daarbij? De argumentatie van de minister van Financiën is dat deze informatie ook door de Tweede Kamer zelf wordt bijgehouden en dat het kabinet er daarom voor kiest om die informatie niet dubbel op te nemen in de begrotingsstukken. Dat is dus de argumentatie van de minister van Financiën hierbij.

Dit was mijn blokje algemeen over de begroting. Ik zie dat ik door kan gaan. Dan kom ik bij de herprioritering van het afweegkader. Daarvoor zal ik natuurlijk veel moeten verwijzen naar de uitkomsten; dat moet ik doen. Een aantal Kamerleden heeft dat zelf ook al gedaan. De heer Jansen vroeg aan mij welke garanties er zijn om onderhoud aan te pakken en welke prioriteiten daarbij worden gesteld. We hebben het afweegkader natuurlijk met elkaar gemaakt, ten aanzien van de staat van de instandhouding, de veiligheid en dergelijke. Die herprioritering ontvangt de Kamer natuurlijk nog.

Dan een vraag over het tekort. Het tekort blijft oplopen. Zelfs de Algemene Rekenkamer waarschuwt hiervoor. De vraag was of ik de zorgen over de instandhouding en het onderhoud wel serieus neem. Ik heb het over niks anders de afgelopen maanden. We zitten in het proces om de herprioritering vorm te geven, juist om meer te investeren in onderhoud en vernieuwing. Dan is het aan de heer Jansen om te beoordelen of die prioriteit bij mij voldoende op orde is.

De heer Schutz vroeg om scherp te krijgen wat er met de extra middelen kan worden gerealiseerd. Hij wil graag horen hoeveel geld er netto beschikbaar is voor extra onderhoud en wanneer er inzicht komt in de besteding van dit geld. Daarvoor verwijs ik ook weer naar de herprioritering.

De heer Goudzwaard sprak over flinke tekorten voor onderhoud aan de vaarwegen. Het loopt af voor het hoofdvaarwegennet en het hoofdwegennet; dat is scherp opgemerkt. Dat heb ik natuurlijk ook gezien. Vandaar ook de hele exercitie die we nu aan het doen zijn, want dit kunnen we natuurlijk niet laten gebeuren voor de lange termijn. Daar komt dus een correctie op, maar die zit in de herprioritering.

Waar blijven de projecten die nu onder de lijn komen? Er zijn namelijk projecten die onder de zaaglijn komen. Dat gebeurt bij partijen ook weleens bij de verkiezingen; dan kom je ook weleens onder de lijn. Bij ons ligt die lijn wat lager dan in Duitsland. Daar moet je minimaal 5% halen; bij ons is dat niet het geval, maar er is wel een kiesdrempel. Maar goed, daar ging de vraag niet over; die ging over projecten. Ik word er helemaal enthousiast van, voorzitter. Waar in de begroting en in het Mobiliteitsfonds zijn deze projecten straks te vinden? Dat staat allemaal in die brief over de herprioritering. Dat gaan we dan natuurlijk verwerken in de MIRT-projecten.

We hebben ook gezegd: vanaf het eerste moment blijven projecten bestaan. Dat is ook door de Kamer bepleit: projecten blijven bestaan. De opgaven blijven ook altijd bestaan. De staatssecretaris en ik hebben vaker gezegd dat projecten die nu in het MIRT-boek staan en straks misschien gepauzeerd worden, niet begonnen zijn omdat mensen ergens in een gemeentehuis niets te doen hadden en dus maar een projectje begonnen

zijn. Nee, daar zijn natuurlijk redenen voor, zoals ontsluiting voor de woningbouw, mobiliteitsaspecten of waterveiligheidsaspecten. Het kan van alles zijn waardoor we die projecten hebben. Die belangen zijn dus gerechtvaardigd.

Dan het vervolg van de herprioritering. Er is gevraagd naar een perspectiefpost. Dat hoeft misschien niet nu, is gezegd, maar er is wel gevraagd om de voor- en nadelen in de toekomst zo uit te werken. Dat zullen we meenemen in de verdere herprioritering en in de brief die we daarover zullen sturen. Dat was het kopje herprioritering en afwegingskader.

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

Als het nog terugkomt, kan het prima in een volgend blokje. Maar ik had de minister natuurlijk wel gevraagd om toe te zeggen dat hij in de volgende begroting zal aangeven hoeveel woningen we willen ontsluiten. Ik zie aan de minister dat hij daar nog op terugkomt. Oké. Komt het blokje alternatieve financiering ook nog terug of is dat nu afgerond?

Minister **Karremans**:

Dat is al geweest.

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

Dan heb ik daar, als dat mag, nog twee vragen over.

De **voorzitter**:

Dit is nu wel eigenlijk uw tweede vraag in één interruptie. Gaat uw gang.

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

Mevrouw Van der Plas vroeg ook al naar die 1,3 miljard, het extra geld van derden voor wegen. Waar komt dat geld vandaan? Verder had ik nog een vraag over het opsplitsen van de Zuidas en een aannemer die daar misschien ... Maar praktisch: hebben die aannemer en die partijen er al in geïnvesteerd?

Minister **Karremans**:

Die zitten in dit blokje en die vragen kan ik dus ook gelijk beantwoorden.

Die 1,3 miljard betreft de ontvangsten vanuit de veilingen onder de Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen, die op dit moment bij de Kamer in behandeling is. Daarin wordt geregeld dat het vervolgens ook weer kan worden uitgegeven. We hebben een groot tekort aan truckerparkeerplekken. Dat wil je deels met dat geld oplossen. Maar je wilt er ook voor zorgen dat die hele energietransitie, die ook bij mobiliteit moet plaatsvinden, op een goede manier gebeurt. Heel veel verzorgingsplaatsen zijn ingericht op tankstations, terwijl er natuurlijk steeds meer vraag komt naar laadvoorzieningen langs de snelweg. Dat is dus dat deel.

Op het Zuidasdok kan ik niet vooruitlopen, want dat zit natuurlijk ook in het hele herprioriteringsverhaal. Dus dat daarover.

De heer Van Leijen vroeg naar de 1,1 miljard: Klopt het dat dat geld volledig naar onderhoud gaat en naar RWS en ProRail? Dat is die tranche die nu wordt overgeboekt. Dat klopt, maar het zit natuurlijk wel in het geheel, hè. Uiteindelijk hebben we een totale

afweging te maken, maar op korte termijn hebben we natuurlijk ook geld nodig om onderhoudsverplichtingen aan te gaan. We hebben dat ook gezien bij het onderhoud in het Noorden, want dat moest toen op het laatste moment teruggetrokken worden vanwege het financiële. Dat soort situaties willen we gewoon voorkomen, ook in de komende jaren. De keuzes die we daarvoor gaan maken bij de herprioritering, vallen in de Voorjaarsnota van volgend jaar.

"Hoe moeten we die 6,9 miljard voor ontsluiting en woningbouw lezen?" Dat zit natuurlijk ook in dat hele afwegingskader. Dat wordt dan ook verdeeld volgens die systematiek.

De heer Van Leijen heeft terecht een vraag over Rijnenburg gesteld. Ik neem dat serieus, want er zijn gewoon heel veel projecten die misschien nog niet in de MIRT-verkenningen zitten. Maar er is gewoon een enorme vraag naar woningbouw. Ik weet dat de heer Van Leijen zich daar ook ontzettend hard voor maakt. In sommige gevallen zijn daar wel en in sommige gevallen zijn daar geen mobiliteitsoplossingen voor nodig. We verwachten morgen een brief naar de Kamer te sturen over het totaal van die herprioritering. We zullen dan ook ingaan op dat perspectief, want uiteindelijk zul je nog steeds nieuwe aanleg nodig hebben. Vanaf moment één hebben we dat gezegd en het is dus niet zo dat we nu alles naar onderhoud brengen. Maar dat we nu een heel groot deel naar onderhoud en vernieuwing verplaatsen, wil niet zeggen dat de opgave voor nieuwe aanleg verdwijnt.

Dan de vraag om welke locaties het gaat: er staat wel een kasschuif in de begroting van 85 miljoen voor de ontsluiting van woningbouw tussen '27 en '29. Het antwoord op die vraag is dat het gaat over de afspraken die in 2022 zijn gemaakt voor bereikbare woningbouw en dan specifiek over de projecten Westflank Groningen, de HOV-lijn Almere Pampus en de Rijnbrug Rhenen. Daar gaat het om.

Kan ik toezeggen dat ik vanaf de volgende begroting aangeef hoeveel woningen we willen ontsluiten? Is het geld daarvoor wel of niet voldoende? In de komende MIRT-brief in november zullen we de Kamer informeren over de voortgang van de realisatie van de afspraken en de gesignaleerde risico's in de jaarlijkse voortgangsrapportage WoMo. Volgens mij is dat wat de heer Van Leijen vroeg.

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

Dank. Het is prettig dat de minister dat toezegt, maar ik zoek eigenlijk naar een soort vaste rapportage in de begrotingen die nog gaan komen, zodat we elk jaar in de begroting kunnen zien of het voldoende is om deze doelen te halen. Het is natuurlijk onderdeel van het regeerakkoord. Het is voor D66 heel belangrijk. Ik zie dat er van alles gebeurt. Daar ben ik ook echt blij mee, maar ik denk dat het wel fijn zou zijn dat dat elke keer inzichtelijk wordt gemaakt.

Minister **Karremans**:

Ja, ik snap het. Maar die doelstelling zit natuurlijk niet als concreet doel in onze begroting. Dat zit bij VRO. Dus dat ...

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

De ontsluiting zit bij IenW.

De **voorzitter**:

Meneer Van Leijen, u bent zo nu en dan een beetje te snel.

Minister **Karremans**:

Dat klopt, maar wij hebben niet als doelstelling om een bepaald aantal woningen te ontsluiten. Dat is namelijk ook afhankelijk van "heb je wel leidingwater?", "heb je netcongestie?", "is er ...?" Het is van zo ontzettend veel dingen afhankelijk dat je bijna nooit dat lijntje één op één kan leggen tussen bepaalde projecten en woningbouw. Soms kan het wel, maar soms is dat verband echt veel dunner. Ja, dus dat zit in die rapportage. We kunnen even kijken wat we daar beter in kunnen doen, als dat nog niet genoeg tot inzicht leidt. We willen gewoon alle kaarten op tafel leggen; dat is het punt niet, want ik heb daarin niks te verbergen. We moeten dus even kijken wat we aan die rapportage kunnen verbeteren om de Kamer daarin beter inzicht te geven.

De vraag over de 1,3 miljard, over die verzorgingsplekken, heb ik volgens mij beantwoord.

Dan is er de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra. Zij zegt dat stap één is dat we ook een overzicht van de projecten met prioritering hebben, eigenlijk een soort militair MIRT-boek. Maatregelen om de weerbaarheid te vergroten of om infrastructuur te versterken op prioritaire militaire routes lenen zich in beginsel niet voor een openbaar MIRT-boek, omdat dat natuurlijk hele gevoelige informatie is. Wel werken we aan een nieuwe MIRT-systematiek waarin weerbaarheid en militaire mobiliteit onderdeel worden van de bredere afwegingen rond infrastructurale maatregelen. Samen met het ministerie van Defensie zijn de staatssecretaris en ik in gesprek over de prioritering van de opgaven die noodzakelijk worden geacht voor de defensie. Zodra die inventarisatie gereed is, zijn we ook bereid te verkennen of we voor de Kamer een soort vertrouwelijk overzicht bij het MIRT-boek kunnen maken dat meer inzicht geeft in projecten voor weerbaarheid en militaire mobiliteit.

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

Ik heb een kleine vervolgvraag. Heeft de minister enig idee wanneer dat ongeveer klaar zou kunnen zijn?

Minister **Karremans**:

Ik denk dat dit voor het komende MIRT-boek te kort dag is, maar we zouden kunnen kijken of dat bijvoorbeeld volgend jaar lukt.

De vraag van mevrouw Van der Plas over de 1,3 miljard euro heb ik ook beantwoord.

Dan is er de vraag over de taakstelling van Rijkswaterstaat en ProRail en hoe die zich verhoudt tot de opgave die er is. Dat laten we natuurlijk wel gelijk oplopen. We hebben ook gezegd dat we met Rijkswaterstaat aan de slag gaan. Wat heb je nou nodig, bijvoorbeeld aan extra technische kennis en andere capaciteiten, om die opgaven die we hebben op instandhouding, maar ook nog steeds deels op nieuwe aanleg, de komende jaren met elkaar vorm te geven? Het zou natuurlijk eeuwig zonde zijn als we nu wel de keuzes maken om het geld te hebben voor bepaalde projecten, als er stikstofruimte is en er verder geen belemmeringen op zitten, als het ruimtelijk allemaal in orde is, maar dat het gaat liggen aan de capaciteit die er is bij Rijkswaterstaat. Dat mogen we natuurlijk niet laten gebeuren. We zijn er dus ook mee bezig om ervoor te zorgen dat als het gaat om die taakstellingen, dat primaire productieproces bij die

partijen niet wordt geraakt. Sterker nog, we zijn ermee bezig dat die wordt versterkt. Dan moet de taakstelling dus ook op andere plekken worden ingevuld. Dat is dus het antwoord op die laatste vraag.

Voorzitter. Dan heb ik mijn blokje Mobiliteitsfonds gedaan, dus als u het goedvindt, ga ik door naar het Deltafonds.

De heer Schutz heeft een bijzondere interesse in het Deltafonds, weet ik. Dat is heel goed; er is nooit genoeg interesse in het Deltafonds. Het gaat specifiek over de Kaderrichtlijn Water. Daar hebben we het in het commissiedebat Water natuurlijk ook veel met elkaar over gehad. Het is niet zo dat wij daar nationale koppen op zetten. We zijn wel goed op weg om de doelen van de KRW te halen. Bij de laatste voortgang zien we 87% doelbereik in de toestandsbeoordeling door de waterbeheerders van begin '26. Je kan je natuurlijk ook beroepen op uitzonderingen en dat doen we ook waar dat nodig is. We spreken nu ook met brancheorganisaties over het actualiseren van vergunning en hoe dat in zijn werk moet gaan. Het gaat erom dat onze bedrijven wel moeten voldoen aan bepaalde richtlijnen, maar dat ze niet op achterstand worden gezet ten opzichte van Duitsland. Dat zou natuurlijk bijzonder oneerlijk zijn, want heel veel water dat Nederland binnenstroomt, komt uit Duitsland. Onze grote wateraanvoer is de Rijn. Ik zeg daar altijd bij dat we ook echt gebaat zijn bij de Kaderrichtlijn Water, want bijvoorbeeld onze levensmiddelenindustrie heeft schoon water nodig om te kunnen blijven produceren. Dat water komt dus ook uit andere landen en daar willen we natuurlijk zo schoon mogelijk water van krijgen.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank aan de minister voor dit antwoord. We hebben natuurlijk al eerder dit jaar gesproken over de verschillende beelden vanuit het ministerie en de Rekenkamer ten aanzien van het Rekenkamerrapport. Ik keek ervan op dat in het Rekenkamerrapport over de begroting dat standpunt daar nog zo diametraal tegenover staat. Zouden die beelden, voor zover het aan de minister ligt — ik kan de vraag nu immers alleen aan hem stellen — niet meer naar elkaar toe kunnen komen, zodat die visies meer in overeenstemming met elkaar zijn? Ik begrijp het antwoord dat de minister geeft heel goed en ik deel dat ook, maar dan staat het toch weer in zo'n rapport waar we dan als Kamer in deze technische behandeling vragen over moeten stellen.

Minister **Karremans**:

Volgens mij staat het niet zo diametraal tegenover elkaar, want zowel de beoordeling van de Rekenkamer als onze beoordeling klopt. Er is een technische briefing geweest, volgens mij van de Universiteit Utrecht, waarin dat is bevestigd. De Rekenkamer heeft het ook bevestigd. Wij baseren ons doelbereik op de toestandsbeoordeling van de waterbeheerders van begin '26. Ik zei al dat voor de doelen die nog niet gehaald worden door waterbeheerders inmiddels motiveringen voor de in te roepen uitzonderingen zijn uitgewerkt. Dat betekent dat je voor de waterlichamen waar je het nog niet haalt uitzonderingen kunt maken. Daar kan je gewoon motiveren waarom het nog niet gehaald is en als die uitzonderingen valide zijn volgens de Kaderrichtlijn Water — dat zijn ze — voldoe je gewoon aan de KRW. Daarom verwachten we eraan te kunnen voldoen.

De heer **Schutz** (VVD):

Die redenering volg ik, maar toch is de eindconclusie in de reactie van de Rekenkamer

op dit document: we zullen de doelen waarschijnlijk niet halen. Daar zou dan in ieder geval een bijzin achter moeten: tenzij je vrijstellingen aanvraagt. Ik kan hier geen vragen aan de Rekenkamer stellen. Ik kan wel vragen aan de minister stellen. Dan zou ik eigenlijk willen vragen aan de minister: zou u daar met de Rekenkamer nog een keer over kunnen spreken, zodat in ieder geval na vandaag die gezamenlijke beelden, die kennelijk veel gezamenlijker zijn dan als ik ze tegenover elkaar lees, eenduidiger klinken?

Minister Karremans:

Ik kan richting het WGO Water even kijken of daar nog wat opheldering kan komen. Ik ben ook voorzichtig in het recenseren van de Rekenkamer, zeg ik maar even. Dus dat laat ik even voor wat het is. Ik geef nu de uitleg erbij die ik eraan kan geven. We kunnen in de aanloop naar het WGO Water kijken wat we kunnen doen om dat wat meer bij elkaar te brengen. Volgens mij staat het ook niet zo ver van elkaar af. Maar goed, dat pakken we even verder op.

Dan ten aanzien van de 250 miljoen en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De heer Goudzwaard had het daarover. Dat is ook onderdeel van de herprioritering, dus dat volgt.

Ten aanzien van het Deltaprogramma Zoetwater werd gezegd dat het een heel belangrijk vraagstuk wordt. Dat is ook zo. De vraag was of ik kan reflecteren op hoe we dat gaan aanpakken en of resultaten behaald kunnen worden. We werken samen met de regio's binnen het Deltaprogramma Zoetwater aan het weerbaar worden tegen de waterschaarste en watertekorten in 2050. Het Nationaal Deltaprogramma 2027 met onder andere de aanpak voor zoetwater is op 15 september verstuurd. Daar zit ook in dat wij bezig zijn met het tegengaan van bodemerosie. Daar worden honderden miljoenen in geïnvesteerd. We doen dus al ontzettend veel om die droogte het hoofd te bieden. Afgelopen zomer was natuurlijk wel echt een wake-upcall, ook overigens voor heel veel ondernemers en bedrijven, om daar weerbaarder tegen te worden. We zijn natuurlijk supergoed in omgaan met te veel water. Dat moeten we nog steeds blijven, want de verwachting is ook dat dat op piekmomenten blijft komen en dan moet je daar ook tegen bestand zijn. Droogte is natuurlijk even een nieuwe in de hele vergelijking waar we mee te maken krijgen. We hebben het in het verleden al eens gehad over het Twentekanaal en over het gemaal bij Eefde. Dat zijn allemaal opgaven die we met elkaar hebben. Daarvoor verwijs ik naar de herprioritering die aanstaande is.

Dan de vraag welke werkzaamheden aan ons watersysteem vertraging op dreigen te lopen en wat dat betekent voor de veiligheid en de watervoorziening in de regio. Daar gaat ook een Rekenkamerrapport over. Mevrouw Van de Plas vroeg daarnaar. De financiering hebben we natuurlijk meegenomen in het afweegkader en het loopt ook mee in het Deltafonds. Daar zal de Kamer overigens binnenkort over worden geïnformeerd. Daarin zal het een plek krijgen. We zien inderdaad dat op sommige plekken door bijvoorbeeld bezwaarprocedures ook zoetwatermaatregelen vertraging oplopen. We zien echt dat er in Nederland — ook in het domein van woningbouw, maar daar weet de heer Van Leijen ongetwijfeld meer over dan ik — ontzettend veel vertraging optreedt door bezwaar- en beroepsprocedures en dat woningbouwprojecten, maar ook stuwen, dijken en waterbuffers daardoor ontzettend veel vertraging oplopen. Juist voor de agrarische sector — dat zeg ik ook tegen mevrouw Van der Plas — is dat opslaan van water van ontzettend groot belang. Dat wij het IJsselmeer, onze nationale

regenton, bewust vol hebben laten lopen afgelopen voorjaar, heeft ervoor gezorgd dat de boeren in Friesland en Groningen gewoon door hebben kunnen boeren en geen oogst hebben verloren, terwijl dat in het oosten van Nederland en ook delen van Zeeland echt dramatisch was. Dus we willen echt veel meer werk maken van wateropslag. Dat kan niet overal in Nederland, want soms zakt het water er gewoon letterlijk doorheen. Bij de ene grond is het makkelijker om water op te slaan dan bij de andere. Maar in het hele watersysteem dat we met mekaar hebben, proberen we dat zo goed mogelijk te doen. Wel merk ik op dat dit inderdaad vertraging oploopt, bijvoorbeeld door bezwaar- en beroepsprocedures. Dat heeft de Rekenkamer ook gesignaleerd. We kijken ernaar hoe we dat met mekaar kunnen versnellen. Mijn zorg zit er toch op dat we volgende zomer zomaar weer eens gesteld kunnen worden voor de volgende opgave. Daarom krijgt de Kamer nog voor het einde van het jaar van mij een brief over wat we als kabinet voor komende zomer, maar ook richting de komende jaren eraan willen doen om te zorgen dat we daar het beste voor gesteld staan. Ik denk dat de agrarische sector, en daaronder natuurlijk de glastuinbouw, daar het meeste baat bij heeft, omdat die water als belangrijke bron van zijn business gebruikt.

Over de Kaderrichtlijn Water hebben we denk ik het meeste gewisseld. Datzelfde geldt voor de vertragingen. Overigens is de stikstofproblematiek daar in sommige gevallen ook een onderdeel van.

De taakstellingen. Kunnen we garanderen dat de bezuinigingen op het ambtenarenapparaat niet leiden tot minder uitvoeringscapaciteit, bijvoorbeeld wat betreft uitvoering waterveiligheid en zoetwaterprojecten? Daar heb ik net al iets over gezegd. De heer De Hoop had daar volgens mij ook iets over gevraagd. We zorgen dat er bij Rijkswaterstaat natuurlijk genoeg uitvoeringscapaciteit is, want als je meer geld hebt om dingen te doen, bijvoorbeeld aan infrastructuur, moet je ook de capaciteit hebben om die uit te voeren.

Dat waren de vragen in het blokje Deltafonds. Dan heb ik alleen nog het blokje overig, maar ik zie dat de heer Jansen een vraag heeft.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik heb een korte vraag. Ik hoorde de minister net het een en ander zeggen over de Kaderrichtlijn Water, maar als ik zijn antwoord hoor, vraag ik me af hoe dat te rijmen valt met het "one out, all out"-principe, waar we binnen de landbouw nog wel wat last van hebben.

Minister **Karremans**:

Dat is heel goed met elkaar te rijmen, want die one out, all out zit in dat percentage. Die 87% is op basis van dat principe. Op heel veel plekken kleurt het gewoon groen, maar we weten — de heer Jansen zegt dat terecht — dat als er maar één indicator van soms wel 150 indicatoren op rood staat, de hele boel op rood gaat. Dat maakt het iets anders dan bij stikstof, waarbij naar depositie wordt gekeken. Hierbij wordt ook naar de bron gekeken, maar wordt ook gekeken wat er gebeurt met zo'n waterlichaam. Dat zit in de systematiek en in de beoordeling die we erop geven.

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

Meneer Schutz zei: we dreigen de doelen niet te halen, dus misschien moeten we vrijstellingen aanvragen. Nederland is hét land van water. We hebben echt duizenden

stroompjes en beken en alles wat met water is, zoals grote rivieren, iets minder grote meren. Nederland heeft elke druppel water die wij hier buiten hebben, meegenomen voor de Kaderrichtlijn Water, terwijl heel veel andere landen gewoon hun hoofdrieveren en wat grote meren hebben meegenomen, maar al die andere kleine waterlichamen niet. Als je alles meeneemt, álles, élké druppel, élk waterstroompje, is de kans natuurlijk groter dat je niet aan die 100% komt. Wat kunnen we als Nederland eigenlijk nog doen, of wat kunnen we minder gaan doen, om ervoor te zorgen dat we wel aan die doelen voldoen? We voldoen overigens al voor bijna 85% aan de doelen, dus zo dramatisch als het soms wordt voorgesteld — niet door de heer Schutz, hoor, maar door andere partijen hier in de Kamer — is het ook weer niet. Maar zijn we niet gewoon een beetje dom geweest, is eigenlijk mijn concrete vraag, om dit zo strak te doen?

Minister Karremans:

Daar heeft mevrouw Van der Plas absoluut gelijk in: wij zijn al een heel end op weg. Ik ben het er helemaal eens dat het helemaal niet dramatisch is en dat het helemaal niet zo is dat we nu te maken hebben met hele vieze rivieren of kanalen. Alleen, er is wel een opgave. Overigens profiteren we daar economisch ook van; dat zeg ik er ook bij. We hebben baat bij een Europese aanpak omdat wij benedenstrooms zijn. Er is geen enkel land in Europa dat profiteert van onze inspanningen op watergebied, maar wij profiteren wel heel erg veel van de inspanningen op watergebied in Frankrijk, Zwitserland en Duitsland; dat vooropgesteld.

Toen ik op het ministerie binnenkwam, was ik natuurlijk ook benieuwd: hoe zit die KRW nou in elkaar en wat zijn we daar nou aan het doen? Want daarover werd natuurlijk gezegd: dat is stikstofproblematiek 2.0. Dat wil je als bewindspersoon natuurlijk graag voorkomen. Toen heb ik hiernaar gekeken en ook die vergelijking gemaakt tussen landen. Nu ben ik daar toch wat in gerustgesteld, omdat wij veel minder water hebben aangewezen dan andere Europese landen. Het valt dus mee hoeveel wateren wij hebben aangewezen. Er zijn dus heel veel wateren in Nederland die niet onder de KRW vallen, maar waar waterkwaliteit natuurlijk toch nog steeds een issue is. Dat kan in kleine beekdalen gewoon het geval zijn. Het is op zich logisch dat je daar zorg voor hebt, maar dat zijn geen KRW-wateren. We hebben daar ten opzichte van Zweden, Denemarken of zelfs Duitsland, die echt ontzettend veel hebben aangewezen, gelukkig juist niet veel gedaan. Overigens, als daar nog wat meer inzicht in moet komen richting de Kamer, zijn we natuurlijk bereid om dat te doen. Ik snap de vraag van mevrouw Van der Plas langs welke meetlat je jezelf nou legt en welke standaarden je jezelf oplegt, namelijk wel. Dat deel ik volledig.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ja, en inderdaad ook wat meneer Jansen zei over dat hele strikte "one out, all out"-principe. Als er één stofje wel is en 99 van de 100 niet, dan is het gebied gewoon gelijk in het rood. Nederland heeft begin 2024 met onder andere Duitsland, Denemarken, Luxemburg, Finland en Oostenrijk bij de Europese Commissie afgedwongen dat ze vanaf eind 2025, 2026 genuanceerder mogen rapporteren, zodat vooruitgang in het waterbeheer eigenlijk beter zichtbaar wordt. Kan de minister misschien uitleggen wat daarvan nu uitgevoerd wordt, wat daar de stand van zaken van is?

Minister Karremans:

Dat gebeurt ook. Wij kunnen uitzonderingen inzetten als wij om goede redenen niet al die indicatoren op groen kunnen krijgen. Dan kunnen we daar een uitzondering voor

inzetten, omdat het gewoon niet haalbaar is om dat op een andere manier te doen. Dat wordt ook gewoon goedgevonden. Daarom hebben we er dus ook vertrouwen in dat we die KRW gewoon gaan halen, die doelstellingen. We zitten al op 87%, dus dat is echt ontzettend ver. We gaan daar ook mee door en zetten uitzonderingen in waar mogelijk. Dat kunnen we dus op een hele goede, pragmatische manier doen, waarbij we de waterkwaliteit verbeteren maar onszelf niet ophangen aan extreme, onrealistische doelen. Ik heb daar dus veel vertrouwen in. Er lopen natuurlijk altijd discussies met de Europese Commissie. Die heb ik ook. Die proberen we in het belang van Nederland op een zo goed mogelijke manier te beslechten.

Dan was dat mijn blokje. Dan kom ik bij overig.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Minister Karremans:

Ja, dank u wel. Dan ga ik verder met mijn laatste blokje, specifiek met de vraag hoeveel extra faillissementen ik verwacht door de kostenstijgingen in de transportsector. Ik heb dat natuurlijk gezien, ook het nieuws over die zestien transportondernemers. De voorzitter van TLN vroeg aan mij: zou je alsjeblieft met een aantal transportondernemers willen spreken? Die heb ik bij mij op de koffie uitgenodigd. Ik wil van henzelf horen wat de impact is, want die is natuurlijk gewoon onnoemelijk zwaar, met enorm hoge dieselprijzen en inderdaad met een vrachtwagenheffing. Die komt ook gelijk terug bij de sector, hè. Het is dus niet zo dat die miljarden in de zakken van het Rijk verdwijnen en dat we daar hele andere dingen mee doen. Dat blijft beschikbaar voor de transportsector. Buitenlandse bedrijven betalen daar dan zelfs aan mee. Ik weet dat de heer Jansen dat een goed idee vindt. Hij knikt. Je krijgt dan dus buitenlandse transportondernemingen die meebetalen aan de elektrificatie van het Nederlandse vrachtvervoer, en laden is zeker in deze tijd een stuk goedkoper dan tanken. Daarmee maken we onszelf natuurlijk ook nog eens een heel stuk onafhankelijker van dat soort energie, wat alleen maar goed is voor onze strategische autonomie.

Ik sta dus wel heel erg achter die vrachtwagenheffing, ook al snap ik dat het natuurlijk vervelend is voor je liquiditeitspositie. Tegelijkertijd weten we dat heel veel transportondernemers, zo richting de 90%, contracten hebben waarbij ze die kosten kunnen verleggen. Dat betekent wel dat die kosten er zijn. Bijvoorbeeld in de eerste helft van dit jaar, waarin we ook een enorme stijging hebben gehad, zien we niet heel veel meer faillissementen dan gebruikelijk in de logistieke sector. Nogmaals, faillissementen betekenen altijd persoonlijk leed. Ik ben zelf ook ondernemer geweest en ik heb veel vrienden die ondernemer zijn, ook die een faillissement hebben meegemaakt. Ik weet hoeveel leed daarachter schuilgaat. Ik wil dat geenszins bagatelliseren, maar faillissementen horen ook bij een economie. We zien nu over de grote linie van de eerste helft van 2026 geen enorme stijging ten opzichte van de jaren daarvoor. Dat neemt niet weg dat elk faillissement heel veel persoonlijk leed met zich meebrengt en dat we de kosten voor de logistieke sector natuurlijk zo laag mogelijk willen houden. Het is een hele belangrijke sector voor onze economie.

De voorzitter:
U heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Een hele korte. Ik ga er dus van uit dat die 6 miljard die de minister heeft ingeboekt, nog steeds opportuun is.

Minister **Karremans**:

De start van de vrachtwagenheffing is inderdaad succesvol verlopen. Ik heb nu geen indicaties dat die opbrengst af zal wijken. Daar wordt de Kamer vanzelfsprekend over geïnformeerd via het jaarverslag over 2026.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, dat kopje koffie triggerde mij eigenlijk wel in het antwoord van de minister. Ik juich dat ook toe. Het is goed om met de transportsector of een afvaardiging daarvan over die gevoelens, die emoties, die zorg, en over perspectief te spreken. Eigenlijk zou ik een oproep willen doen aan beide bewindspersonen. We hebben er met de staatssecretaris ook over gesproken bij het commissiedebat Spoorgoederenvervoer. Vervoer en bereikbaarheid zijn cruciaal voor onze economie. De bewindspersonen zullen het zeer druk hebben, met zeer gevulde agenda's, en dat is ook goed. Maar eigenlijk zou ik een oproep willen doen aan hen allebei om voor al die modaliteiten, het wegvervoer, het spoorgoederenvervoer, het personenvervoer, maar ook de binnenvaart, voor zover er nog geen tafels zijn, die toch in te richten en die structureel te bezoeken. Dat is dus niet alleen maar door hoge ambtenaren, maar van tijd tot tijd ook door uzelf, juist om die korte lijnen te houden. U zult ze vast links en rechts overal wel een keer tegenkomen, maar mijn vraag en oproep zou zijn: wilt u dat institutionaliseren dan wel korter bij uzelf houden? Dat vraag ik juist in tijden waarin in de ons omringende landen die faillissementen wel toenemen. Dat is een oproep met daarin een vraag.

Minister **Karremans**:

Ik deel dat natuurlijk. De staatssecretaris is ook veel in het land om te spreken met ondernemers, maar ook met mensen die een belang hebben bij onder andere het spoorvervoer, milieu en noem maar op. Ik doe dat natuurlijk ook ten aanzien van wegvervoerders. Ik kan richting de heer Schutz dus toezeggen dat wij dat natuurlijk zullen doen wanneer dat nodig is en verstandig is om te doen. Op de oproep om overleggen te institutionaliseren, is mijn standaardantwoord eigenlijk: dan wordt de agenda echt onmogelijk. Dat verzoek kreeg ik ook ten aanzien van het in de wet laten opnemen van het twee keer per jaar overleggen met de MRS, de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ik overleg met ze, de MRS, en ik overleg ook geregeld met TLN, maar we moeten oppassen dat we onszelf niet helemaal klemzetten door te zeggen: we moeten elk jaar zoveel overleggen voeren met mekaar. Soms kan een belletje voldoende zijn en soms moet je wat vaker een werkbezoek doen. Gun ons een beetje die flexibiliteit, zou ik zeggen. Maar de oproep is goed gehoord. Daar geven we ook invulling aan.

De **voorzitter**:

Er is nog een vervolgintrruptie van meneer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

U gaat zelf over uw tijd. Soms moet het meer en soms wat minder. Ik vraag er wel bij om daarbij verder te kijken dan uw eigen perspectief, dan wat u nodig vindt. Ik hoor namelijk nog weleens geluiden van deze of gene vanuit sectoren en koepelvertegenwoordigers dat ze soms wel wat meer aandacht zouden willen. Als die wederkerigheid in de

frequentiebeleving er is, als dat hetzelfde is, heeft het helemaal mijn zegen en dan institutionaliseert u niet. Anders wil ik u wel vragen om er in ieder geval wel bewust van te zijn dat die behoefte volgens mij hoger is dan waar nu invulling aan gegeven wordt.

Minister Karremans:

Dat zal ongetwijfeld zo zijn. Als je bedenkt hoeveel bezoeken wij per week krijgen om te overleggen, denk ik dat we daar nooit aan kunnen voldoen. Dan hebben wij niet twee maar twintig bewindspersonen nodig om dat allemaal te faciliteren. Het is vaak met een goede reden dat mensen daarmee komen. We doen allebei echt ons best om zo veel mogelijk met mensen te spreken, met werkbezoeken, met overleggen. We hebben een hele tour door Nederland gemaakt waarbij we ontzettend veel mensen hebben uitgenodigd om al die perspectieven op te halen. Daar zat de binnenvaart ook bij en daar had TLN ook een prominente rol in. Dat zullen we ook blijven doen. De oproep van de heer Schutz wordt dus goed gehoord.

Voorzitter. Als u het goedvindt, ga ik door met de beantwoording van de vragen over Caribisch Nederland.

De voorzitter:

Ja, gaat u verder.

Minister Karremans:

De heer De Hoop vroeg aandacht voor Caribisch Nederland. Er komt een verkenning van de fondsen voor duurzame bekostigingssystematiek, met oog voor de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de bestuurslagen. Zie daarvoor ook de kabinetsreactie op het Rli- en het ROB-advies van 7 november. De staatssecretaris van BZK stuurt hierover binnenkort een brief naar de Kamer.

Tot slot nog over het compenseren van de vrachtwagenondernemers, de logistieke sector. Er zijn veel maatregelen al genomen door het kabinet, onder andere de verlaging van de vrachtwagenheffing met 22,3%, maar ook de verlenging van de tijdelijke korting op de benzine- en dieselaccijns. Verder is de mrv op praktisch nul gezet. Daarmee wordt de logistieke sector natuurlijk geholpen, maar ik moet ook zeggen dat het vooral een liquiditeitsprobleem is voor de logistieke sector. Zij kunnen immers ook heel veel van die kosten verleggen naar hun opdrachtgevers. Gelukkig gebeurt dat ook. Dat is niet per se goed nieuws, want uiteindelijk gaan we dat terugzien in de prijzen, maar voor de logistieke ondernemers is het in ieder geval belangrijk dat zij die kosten niet alleen hoeven te dragen.

Dat zijn de antwoorden op de vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de ... O, mevrouw Van der Plas nog. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik las vandaag een artikel bij BNR waarin ook de tunnels worden genoemd. Daar blijkt uit dat de minister eigenlijk heel veel wil besparen door het basistunnels te laten worden. Een tunnel moet gewoon goed zijn, moet gewoon veilig zijn, maar niet allemaal tierelantijnen hebben en allerlei onnodige toestanden in een tunnel die gewoon heel erg veel geld kosten. Maar ik weet ook dat er wat zorgen zijn over de veiligheid. Kan de

minister een beetje duiden van wat hij noemt "het bare minimum" en hoe er wel goed gekeken kan worden naar veiligheid van een tunnel, zonder dat er allerlei poespas in een tunnel wordt aangebracht?

Minister Karremans:

De tunnels zijn een mooi voorbeeld, maar het gaat ook over bruggen en heel veel andere infrastructuur. We hebben het hier denk ik al maanden over gehad. De staatssecretaris en ik hebben het al vanaf moment één over de regelgeving en dat we die willen aanpakken. Wat dat betreft is er niks nieuws aan, ook niet in wat er vandaag over naar buiten is gekomen. Maar ik vind het wel belangrijk om dat te benoemen, omdat er gewoon heel veel kostenopdrijvende aspecten in zitten. Ik zal een voorbeeld geven aan mevrouw Van der Plas. Ik was onlangs in een brug die we over vijf jaar gaan slopen. Ja, ik was in een brug, in de basculekelder; sorry, dat had ik er even bij moeten zeggen. Dat voelt wel als een tunnel, moet ik zeggen. Maar daar zijn we dus hekjes aan het verhogen met een paar centimeter omdat de huidige hekjes uit de jaren zestig niet aan de veiligheidseisen voldoen. Maar in die brug komt bijna nooit iemand en die brug gaan we over vijf jaar slopen. Daarbij kun je je afvragen of je niet andere maatregelen moet nemen voor de veiligheid van de mensen die daar komen. We willen immers absoluut niet dat daar onveilige situaties ontstaan. Maar is dit dan de manier om dat te doen? Dat zit heel erg in Nederland en ook in hoe we met onze infra omgaan. Het is heel erg regelgebaseerd in plaats van dat we echt kijken naar het daadwerkelijke risico en hoe we dat kunnen beperken. Daar ben ik heel erg voor; veiligheid staat buiten kijf. We moeten zorgen dat het veilig is voor mensen, zeker voor onze mensen van RWS, die soms in die bruggen werken bij veel verkeer. Dat geldt ook voor de bouw. Dus daar absoluut geen twijfel over. Maar je ziet dat wij, bijvoorbeeld als we een tunnel gaan renoveren die uit de jaren zestig komt, de tunnelstandaarden van vandaag erop toepassen in plaats dat we alleen kijken naar bijvoorbeeld wat wettelijk nodig is. Daar valt dus gewoon heel veel geld te winnen. Dat geld kunnen we ook weer inzetten in de regio voor andere tunnels. Dat is waar ontzettend veel kansen liggen. De staatssecretaris heeft een uitmuntend voorbeeld — misschien kan zij dat straks nog vertellen — ten aanzien van de emplacementen van ProRail. Dat is echt genieten als je dat voorbeeld ... Of ja, het is lachen of huilen. Het is allebei een beetje. Maar de staatssecretaris zal dat straks vanzelfsprekend doen. Daar zit dat in. Maar veiligheid blijft altijd het belangrijkste uitgangspunt, absoluut.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra (CDA):

Ik heb nog een vraag over de perspectiefpost, maar het kan zijn dat de staatssecretaris die gaat beantwoorden.

Minister Karremans:

Volgens mij heb ik die geprobeerd te beantwoorden. We komen in de brief over de herprioritering terug op dat perspectief. Misschien is het goed om naar aanleiding daarvan te kijken of we mevrouw Boelsma-Hoekstra daarmee voldoende tegemoetkomen. Anders kunnen we natuurlijk daarna het gesprek daarover voeren.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra (CDA):

Ik denk dat de minister de vraag dan niet helemaal goed begrepen heeft. Zou ik 'm mogen herhalen? We hebben in de tijd van de gepauzeerde projecten een post gehad, gewoon met geld. Op die post staat geld dat met cofinanciering door regio's gebruikt kan worden om ze toch te ontlasten. Dat werkt eigenlijk hartstikke goed. Bij een

begrotingsonderzoek kun je daar even niks mee, maar ik vind het een interessante gedachtegang om eens over na te denken. Zouden we daarvan de voor- en nadelen met betrekking tot de begroting eens op een rijtje kunnen hebben? Dat is mijn vraag.

Minister **Karremans**:

Het klopt inderdaad dat wij een aantal maatregelen hebben gefinancierd, bijvoorbeeld A2 Deil-Vught. Dat klopt. Ik kan natuurlijk niet vooruitlopen op de prioritering en daar zal dit dus ook onderdeel van zijn. Het is dus lastig om het op die manier te doen, maar ik stel voor dat we dit gesprek hernemen als de brief in de Kamer ligt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de beantwoording door de staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, ik heb twee blokjes. Een blokje gaat over de boetes die uitgeschreven zijn. Kunnen die worden geïnd? Het tweede blokje is de nadeelcompensatie van de vuurwerkbranche, want daar zijn ook een aantal vragen over gesteld.

Hoeveel boetes die aan COA-bewoners zijn gegeven, kunnen nog worden geïnd? Dat was een vraag van de heer Jansen. Wij hebben eerder in antwoord op Kamervragen van 5 oktober van de heer Ellian al tamelijk uitgebreid weergegeven dat ik samen met de minister van AenM echt maximaal inzet op het innen van boetes. Als je zwartrijdt, betekent dat dat het CJIB gaat innen. We bestraffen via de gebruikelijke stappen. Wat we ook in dat antwoord hebben beschreven — misschien is dat een extra antwoord — is dat IenW samen met JenV, het COA, de vervoerders en de politie bekijkt of er extra maatregelen kunnen worden getroffen. Op zich is dit natuurlijk ook wel iets wat echt moet worden aangepakt.

In een eerder debat hebben we besproken dat het ontzettend lastig is voor boa's om mensen te identificeren. Dat is natuurlijk belangrijk, want dat is onderdeel van hoe je ervoor kunt zorgen dat iemand uiteindelijk de boete gaat betalen. Het rijbewijsregister is natuurlijk een belangrijke, want daar zitten 12 miljoen mensen in. In het convenant sociale veiligheid wordt verder een extra maatregel opgenomen. Dat is de Rotterdamse methode en daardoor kun je echt op een andere manier mensen identificeren. Je kunt dan namelijk in een ander bestand terecht komen om na te gaan wie je eigenlijk voor je hebt staan in de trein of in het ov.

De **voorzitter**:

Ik zie dat dat de heer Jansen wil interrumperen, maar ik wil eerst opmerken dat we dinsdagavond een debat over het spoor hebben gehad. Toen hebben we hier volgens mij uitgebreid over gesproken. Dat was misschien met uw collega, staatssecretaris, maar toch. Gaat uw gang, meneer Jansen.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Dat klopt, voorzitter. Ik heb de beantwoording ook goed bekeken. Ik heb er twee keer naar geluisterd en ik heb ook gekeken naar de moties. Een van die moties zegt: "verzoekt de regering met maatregelen te komen om ervoor te zorgen dat openstaande boetes van deze groep niet-betalende asielzoekers alsnog worden geïnd". Wat ik lees en wat ik hoor, is hoe we het allemaal gaan regelen. Maar het gaat mij erom hoe we bij deze groep die 20.000 tot 25.000 boetes alsnog gaan innen. Dat was de vraag die ook

in de motie staat, en daar is het kabinet nog niet op ingegaan.

De **voorzitter**:

Exact. Dank voor deze scherpste.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat is dus precies wat we met JenV, de politie en de vervoerders aan het uitzoeken zijn. Het heeft namelijk met identificatie te maken. Het heeft te maken met personen die in de ene COA-opvang zitten en naar de volgende gaan. Je moet ze dus ook kunnen traceren. Maar hoe dan ook, het is voor het kabinet superbelangrijk dat het gebeurt. We gaan de Kamer ook informeren over welke extra maatregelen getroffen gaan worden. Maar dat er geïnd moet worden, daar zijn we het heel snel over eens.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik snap dat het tijd kost, want ik ben heel realistisch. Maar die mensen zijn misschien niet eens meer in het land op het moment dat wij met een mogelijke oplossing komen. Hoe gaan we dat dan doen?

Staatssecretaris **Bertram**:

Deze mensen blijven over het algemeen wel heel even in het land. Dat weet ik nog vanuit mijn vorige plek. Volgens mij is het dus altijd verstandig om er samen met de betrokken partijen voor te zorgen dat er uiteindelijk wordt geïnd, is het niet voor nu, dan is het voor morgen.

Bij zwartrijden gaat de CJIB gelijk aan de gang. We schrijven en manen mensen aan. We spreken een betalingsregeling af. We passen de mogelijkheid toe dat er een deurwaarder langskomt. In principe worden die stappen dus toegepast. Tegelijkertijd zie je dat het lastig is, juist omdat mensen op verschillende locaties zitten. Kortom, wij zijn opnieuw met deze partijen aan het kijken wat we nog extra kunnen doen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Door de heer Jansen, de heer Goudzwaard en mevrouw Van der Plas is gevraagd naar de nadeelcompensatie vuurwerkbranche. Daar zou ik graag het volgende over willen zeggen. Toen ik als staatssecretaris aantrad, lag er een amendement van de Kamer dat zei: er moet nadeelcompensatie komen en lenW moet dat geld vinden. Het toenmalige kabinet vond dat niet fijn en heeft daarover negatief geadviseerd en gezegd: het is helemaal niet makkelijk om dat te vinden op de begroting van lenW. Toch is het amendement aangenomen. Toen ik aantrad was mijn opdracht dus: het moet binnen lenW worden gevonden. Had het anders gekund en was dat makkelijker geweest? Jazeker, maar dat was wel de opdracht vanuit de Kamer. Vervolgens was de vraag: wat is dan de omvang? Dan kijk je ook een beetje wat een vorig kabinet had begroot. In de brief van 27 maart wordt gezegd: als het verbod in '26 ingaat, denken we ongeveer 50 miljoen nodig te hebben. Uiteindelijk hebben wij 88 miljoen geraamd en 100 miljoen gereserveerd. Het moet blijken wat het uiteindelijk gaat kosten. Ik bedoel: er kunnen ook processen komen. We gaan het zien, maar we hebben in ieder geval aan de ruime kant begroot.

Hoe hebben we een plek in de begroting gevonden? Dat was een vraag van de heer Goudzwaard. De opdracht was: lenW. Dan kom je bij algemene budgetten zoals de BDU, maar daar was al een behoorlijke greep uit gedaan, dus dat lag niet erg voor de hand. U noemde zelf artikel 20, over een gezonde leefomgeving. Daarvoor is 93 miljoen geraamd. Ongeveer 91% daarvan is juridisch verplicht, dus dat is ook geen post waarvan je zegt dat je daar wel 100 miljoen kunt vinden. Uiteindelijk kom je dan terecht bij het Klimaatfonds, tenminste, bij de klimaatneutrale en circulaire infraprojecten. Daar is het bedrag uiteindelijk gevonden. Doet dat pijn? Jazeker. We hadden het liever op een andere manier ingezet, maar zo ben je wel binnen de begroting van lenW aan het kijken. Dit is een budget dat je in de komende jaren nodig hebt. Als er op een later begrotingsmoment een aanvulling mogelijk is, gaan we dat doen. Dat is het goede nieuws. Maar goed, zo is de zoektocht binnen lenW gegaan.

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

De pot waarin het nu gevonden is, wordt eigenlijk gebruikt om duurzamer spoor aan te leggen of te onderhouden. Dus bijvoorbeeld spoorstaven en dwarsliggers hergebruiken zal dan niet meer kunnen. Daar ben ik op zich niet zo heel rouwig om, want dat hele klimaat en circulair ... Ik heb liever dat als we iets aan het klimaat doen, we ons geld besteden aan versterking van dijken. Maar ProRail geeft ook aan dat er binnen de budgetten sober moet worden omgegaan met vernieuwing en aanleg van spoor. Wat betekent "sober ermee omgaan"? Want ook hier speelt weer een veiligheidsvraagstuk. Hoe moeten we dat zien?

Staatssecretaris **Bertram**:

"Sober" betekent dat je kijkt naar de veiligheid, die vooropstaat; dat staat ook echt wel in onze brieven, zeker ook in de brief die we morgen doen uitgaan. Het betekent ook dat je kijkt naar wanneer het moet gebeuren. Kun je daarin nog kiezen, kun je nog een aantal levensduurverlengende maatregelen treffen? Het betekent ook dat je een goed gesprek hebt met andere bestuurders en zegt: jullie kunnen misschien extra eisen hebben, maar alles wat niet per se nodig is, doen we ook niet. Dat is in onze ogen sober, maar veiligheid staat daarbij wel voorop. Je kan dus nooit iets doen wat uiteindelijk niet veilig is.

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

Dan had ik nog de vraag gesteld welke activiteiten binnen het spoorbudget hierdoor later of niet worden uitgevoerd. Gaat dat echt alleen over "dan stoppen we met dat duurzame hergebruik" of zijn er nog meer spoorprojecten die geen doorgang kunnen vinden?

Staatssecretaris **Bertram**:

Het enige waar het geld uit is gehaald, zijn die klimaatondersteunende maatregelen. Daarvan hebben we gezegd, ondanks wat de appreciatie daarvan is: als we de mogelijkheid hebben om dat aan te vullen, dan zullen we dat doen. Maar dat betekent niet dat het op andere plekken wordt gevonden.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Bertram**:

Volgens mij waren dit de vragen die ik had over de compensatie vuurwerkbranche.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Mag ik nog één vraag stellen?

De **voorzitter**:

U bent eigenlijk door uw interrupties heen. Ik had vier aangegeven en u heeft er vijf gedaan. Dus ja. Nou, kunt u 'm heel kort houden?

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

Even een recapitulerende vraag: heb ik de staatssecretaris goed horen zeggen dat als er meer nodig voor de nadeelcompensatie, daar dan naar wordt gezocht? Er komen ook rechtszaken aan, namelijk.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik heb in eerdere debatten al gezegd dat nadeelcompensatie betekent dat er een bedrag wordt geraamd; dat heeft het vorige kabinet overigens ook al gezegd. Maar er komen processen. Als je meer moet uitgeven dan geraamd, dan moet dat geld gevonden worden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kunt u verder gaan met het vervolg.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, dit waren de enige vragen die aan mij gesteld waren.

De **voorzitter**:

Nou, helemaal mooi. Dan dank ik u voor de beantwoording en dan gaan we naar de tweede termijn. We beginnen weer bij de heer De Hoop van PRO.

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

Voorzitter. Bij het begrotingsonderzoek probeer ik mezelf altijd inhoudelijk te beperken en ik merk dat de vragen die bij mij nu naar voren komen echt meer inhoudelijk gegrond zijn. Die zullen vast na morgen bij de begroting ook naar voren komen. Ook bij het WGO Water zullen mijn collega's daar natuurlijk de nodige inhoudelijke vragen over stellen. Wat onze fractie betreft zijn de vragen wel beantwoord en kunnen we de komende weken verder praten over de begroting.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Van Leijen van D66.

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

Daar sluit ik me bij aan, net als bij de eerdere woorden van de heer Schutz. Ik heb nog heel veel vragen, maar ook deze politicus kan nog even een dagje wachten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Jansen van de PVV.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Voorzitter. Ik heb ook niet veel vragen meer. Ik wil alleen nog wat opmerken over die boetes. Kijk, je kunt een verjaringstermijn van vijf jaar stuiten en dan kan je 'm oprekken tot twintig jaar geloof ik, maar op een gegeven moment wegen de kosten natuurlijk niet

meer op tegen de maatregelen die je neemt. Dus mijn conclusie is even heel realistisch dat deze mensen er gewoon mee wegkomen en dat vind ik eigenlijk schandalig.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Schutz van de VVD. Gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik dank de minister en staatssecretaris voor hun beantwoording.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar de heer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank, voorzitter. Ik sluit me een beetje aan bij deze lijn. Ik wil ook de bewindspersonen en hun ambtelijke ondersteuning danken voor de antwoorden. Vol verwachting klopt ons hart richting de brief van morgen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA.

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

Dank u wel, voorzitter. Bij die laatste woorden sluit ik me ook aan, maar toch even een kleine samenvatting van wat ik gehoord heb met betrekking tot mijn inbreng. Ik ben heel blij dat de afgefallen projecten straks op de lijst komen, zodat die inzichtelijk blijven. Fijn dat we bij de volgende MIRT-behandeling de vertrouwelijke militaire mobiliteitsoverzichten krijgen. De discussie over de financiën pakken we natuurlijk weer op bij de begroting, de discussie over het baten-lastenstelsel en financiering.

Dan nog die perspectiefpost. Ik denk dat we elkaar niet helemaal goed begrepen, maar dat geeft niks. We hebben nog heel veel debatten hierna, dus dat komt dan vast naar voren. We wachten geduldig een nachtje af tot morgen en dan wordt dit vast allemaal vervolgd.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan u wel. Dan gaan we naar mevrouw Van der Plas. Gaat uw gang.

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

Dank voor de antwoorden van de staatssecretaris de minister en niet te vergeten hun staf, die altijd hard werkt op de voorgrond en op de achtergrond.

Ik had nog een vraag waarvan ik niet helemaal weet of die goed beantwoord of überhaupt beantwoord is. De begroting stelt dat de totale onderhouds- en vervangingsopgave ondanks extra middelen niet betaalbaar en uitvoerbaar is. Ik had nog gevraagd welke gevolgen dat heeft. Welke werkzaamheden aan dijken, gemalen en stuwen worden daardoor uitgesteld, welke risico's accepteert de minister daarmee en wanneer ontvangt de Kamer hiervan een concreet overzicht? Of staat dat ook allemaal in de brief van morgen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik even naar de bewindspersonen. Wenst u nog een schorsing voor de beantwoording? Of zegt u: dit doen we gewoon uit de losse pols?

Minister **Karremans**:

Het komt ook morgen, zeg ik tegen mevrouw Van der Plas. Dan komt ook de Staat van de Infrastructuur uit. Daar staat dit allemaal per project in.

De **voorzitter**:

Dan dank ik iedereen voor de vragen en de uitgebreide beantwoording. Ik dank ook iedereen die thuis heeft meegeluisterd. Vol verwachting klopt ons hart voor morgen.

Ik noem uiteraard de toezeggingen nog even op. We hebben toezeggingen gehad, dus die zal ik nog even benoemen.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt aan het lid Schutz toe de begroting stapsgewijs zo in te richten dat per hoofd- en subdoel duidelijk is welk resultaat wordt nagestreefd, hoeveel geld daarvoor beschikbaar zal zijn, of dit budget naar verwachting toereikend is en hoe de voortgang wordt gemeten.
- De minister zegt aan het lid Schutz toe het onderzoek naar hindermanagement bij waterwerken en de daaruit voortvloeiende verbeteringen als concrete doelstelling op te nemen in de memorie van toelichting van de volgende begroting.
- De minister zegt aan het lid Schutz toe zowel hindermanagement bij het wegverkeer als hindermanagement bij waterwerken periodiek te evalueren en toe te voegen aan de SEA vanaf 2029.
- De minister zegt aan het lid Van Leijen toe in de MIRT-brief in november de Kamer te zullen informeren over de voortgang van de realisatie van de afspraken met betrekking tot de ontsluiting van woningen en de gesignaleerde risico's daarbij.
- De minister zegt aan het lid Boelsma-Hoekstra toe volgend jaar aan het MIRT-boek een vertrouwelijke bijlage toe te voegen met betrekking tot de investeringen en projecten voor militaire mobiliteit.

Ik zie dat mevrouw Boelsma-Hoekstra nog iets wil zeggen. Gaat uw gang.

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

Ik kreeg ingefluisterd dat er nog eentje ontbrak, namelijk de toezegging dat de afgefallen projecten op de lijst komen. Die zitten en blijven in het MIRT, hoor ik. Dan weet ik niet of het een toezegging is, want dan zetten we het beleid gewoon voort.

De **voorzitter**:

Bij dezen is het toegevoegd en bevestigd.

Dan doe ik het nu wel: dank voor de aanwezigheid, de vragen en de beantwoording. Een fijne avond nog!

Sluiting 16.33 uur.

