Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 67

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 7 september 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 23 juni 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 maart 2026 inzake vernietiging tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 36 800 A, nr. 40);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 maart 2026 inzake voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2025 (Kamerstuk 32 404, nr. 130);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 maart 2026 inzake voortgang tolheffing A24/Blankenburgverbinding (Kamerstuk 36 800 A, nr. 41);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2026 inzake Rapportage Rijkswegennet 2025 (Kamerstuk 36 800 A, nr. 59);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2026 inzake A27 Houten–Hooipolder; besluitvorming Merwedebruggen (Kamerstuk 36 800 A, nr. 61);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2026 inzake Willem Barentszkade op Terschelling (Kamerstuk 29 684, nr. 307);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2026 inzake uitvoering van de motie van het lid Flach c.s. over de versobering van de KIA niet door laten gaan en het tarief van de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk verlagen (Kamerstuk 36 933, nr. 30) en de motie van de leden Eerdmans en Wilders over de vrachtwagenheffing uitstellen tot 1 januari 2027 (Kamerstuk 36 933, nr. 4) (Kamerstuk 36 933, nr. 37);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2026 inzake reactie op verzoek commissie over de**

kst-36800-A-67
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

stremming voor hoge scheepvaart op de Staande Mastroute (Kamerstuk 31 409, nr. 506);
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2026 inzake achtste voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken juni 2026) (Kamerstuk 31 305, nr. 539);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2026 inzake reactie op het krantenartikel «Rijkswaterstaat stopt met asfalteren in Noord-Nederland, want het geld is op: radicaal besluit leidt tot geschokte reacties» (Kamerstuk 36 800 A, nr. 62);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2026 inzake reactie op het verzoek van het lid Heutink, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 26 mei 2026, over berichtgeving tekorten bij gemeenten en provincies om infrastructuur overeind te houden (Kamerstuk 36 800 B, nr. 29);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2026 inzake resultaten onderzoek van Adviescollege ICT-toetsing naar de industriële automatisering bij het vernieuwen van de Van Brienenoordbrug (Kamerstuk 29 385, nr. 147);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2026 inzake afweegproces prioritering en perspectief (Kamerstuk 36 800 XII, nr. 39);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2026 inzake reactie op de motie van het lid De Hoop c.s. over een tijdelijke oplossing voor het ontbreken van een oeververbinding voor fietsers in de stad Groningen (Kamerstuk 36 800 A, nr. 20) (Kamerstuk 36 800 A, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2026 inzake reactie op petitie «Betrouwbare toegang tot de Nederlandse vaarwegen» door KNWV van 12 mei 2026 (Kamerstuk 36 800 A, nr. 64).**

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

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Huizenga
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Bikkers, Boelsma-Hoekstra, Van Duijvenvoorde, Goudzwaard, Grinwis, De Hoop, Huizenga, Van Leijen, Prickaertz, Stoffer en Wiersma,

en mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 17.07 uur.

De **voorzitter**:
Goedemiddag, goedenavond. Iets later dan gepland, in verband met het uitlopen van de stemmingen, starten we met het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid. Ik open hierbij de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag hebben we het dus over strategische keuzes bereikbaarheid. Ik heet graag de aanwezige leden, de mensen op de tribune, de bewindspersonen en de mensen die meekijken van harte welkom. De aanwezige bewindspersonen zijn vandaag zowel de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Karremans, als de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Bertram. Het debat duurt tot uiterlijk 22.30 uur en we zullen tussendoor schorsen voor een dinerpauze. Iedere fractie heeft vijf minuten spreektijd. Ik wil de leden graag voorstellen dat we vier interrupties hanteren. Dan kijken we na de schorsing hoe het ervoor staat. Het is aan ons allen om het compact te doen en op een prettige manier te laten verlopen. Er is gelijk al een reactie van de heer Goudzwaard, zie ik.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Even voor de verduidelijking: dat zijn vier interrupties; het maakt dus niet uit of die interruptie nou een halve minuut is of twee minuten. Het liefst is het natuurlijk dat eerste, denk ik.

De **voorzitter**:
We hebben eerder in een commissie gezegd: onder de 30 seconden telt die niet en boven de 30 seconden telt die als twee. Dat wil ik niet doen. Ik wil gewoon zeggen dat we vier interrupties doen, maar ik wil wel voorstellen dat u die kort houdt. Zorg ervoor dat u zo compact mogelijk bent in uw vragen en beantwoording als u elkaar interrumpeert. Dat helpt het debat gewoon ten goede komen. Dat is dus het voorstel. Ja? Oké. Dan ga ik beginnen met de eerste termijn aan de kant van de Kamer. Ik geef graag het woord aan de heer De Hoop van PRO.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dank u wel, voorzitter. Bij het eerste debat dat we hadden over de strategische keuzes bereikbaarheid haalde Minister Karremans de woorden van Cornelis Lely aan: een volk dat leeft, bouwt aan haar toekomst. Dat is precies wat de Nederlandse politiek de afgelopen jaren niet meer doet. Want tjongejongejongejonge, rechtse kabinetten hebben onze infrastructuur de afgelopen jaren toch behoorlijk laten verpieteren. Denken op korte termijn is normaal geworden. Er wordt niet meer groot gedroomd zoals Lely deed. Echt investeren in grote infrastructurele projecten doen we al jaren niet meer en ondertussen loopt Nederland vast in achterstallig onderhoud. Ondanks mijn kritiek op tal van vooral VVD-bewindspersonen die het op het ministerie zover hebben laten komen, moet ik ook zeggen dat ik de twee bewindspersonen die hier nu zitten niet kan benijden. Het is namelijk een hele kluif om nu het goede te doen met de schaarste die we hebben.

Voorzitter. Het is vandaag dan ook aan de Kamer om richting te geven. Namens PRO zal ik dat proberen te doen. Ik ga vandaag geen voorkeursprojecten noemen. Dit debat is wat ons betreft veel fundamenteler. Zeggen wat je wel wilt, is veel makkelijker dan duidelijk maken wat we op dit moment misschien niet meer met elkaar moeten doen.
Laat ik beginnen met de belangrijkste voorwaarde voor mijn fractie: de veiligheid moet gegarandeerd worden. Zijn er wegen, bruggen of tunnels waarbij technici zich serieuze zorgen maken over de veiligheid, maar waarvan het onderhoud de komende jaren nog niet zeker is? Zo ja, welke zijn dit, vraag ik beide bewindspersonen. Wij hebben ook een grote zorg op het gebied van waterveiligheid. Kan de Minister garanderen dat onze waterkeringen veilig blijven en er geen dijken doorbreken, ondanks de zeespiegelstijging en weersextremen? Wat is ervoor nodig om daar de komende jaren echt zeker van te zijn?
Ten tweede moet de basis op orde zijn. Onderhoud gaat voor nieuwe aanleg.
Ten derde moet de brede welvaart wat PRO betreft vooropstaan, en niet het belang van grote bedrijven of de lobbykracht van de grootste regio's in ons land. Kan de Minister garanderen dat geen regio in ons land op slot komt te staan? Staat regionale bereikbaarheid in het afwegingskader? Hoe zit dat met de ov-investeringen?
Ten vierde moet de woningbouw op gang blijven. Zijn de Minister en de Staatssecretaris bereid om projecten die de woningvoorraad aanzienlijk vergroten, echt prioritair te maken? Welke ov-verbindingen moeten echt doorgang vinden voor die woningbouw?
Ten vijfde. Hoe bereiken we meer met minder geld? Zijn er kleine ingrepen waarmee we relatief veel impact kunnen maken op veiligheid, woningbouw of bereikbaarheid, vraag ik beide bewindspersonen.
Ten zesde. Wat moeten we misschien ook niet meer doen? Is de Minister bereid om de middelen van de gepauzeerde wegprojecten voor nu in te zetten voor onderhoud? Zijn wegaanpassingen voor bijvoorbeeld een hogere maximumsnelheid niet meer aan de orde?
Voorzitter. Het is onbestaanbaar dat bruggen, met name in Noord-Nederland, zo vaak aangevaren worden en dat de maatschappelijke kosten vrijwel volledig bij de belastingbetaler terechtkomen. Is er aanleiding of noodzaak om extra voorwaarden te stellen aan de toegang tot onze vaarwegen? Welke afspraken kunnen we bijvoorbeeld met lokale overheden maken als het gaat om toerisme op het water? Is de Minister ook bereid om hier extra hinderbeperkende maatregelen te treffen?
Voorzitter. Als PRO willen we bijdragen aan de noodzakelijke keuzes die we moeten maken met schaarse middelen. Tegelijkertijd kunnen we dit debat niet goed voeren zonder die tekorten serieus ter discussie te stellen, want het is echt problematisch. De koek moet wat PRO betreft echt groter voor een toekomstbestendig systeem. Welke mogelijkheden zien de Minister en de Staatssecretaris zelf voor meer financiering? Is de Minister bereid om te gaan werken aan een nieuw fonds voor economische structuurversterking, bijvoorbeeld gedekt door een planbatenheffing, leningen, om grootschalige infrastructurele projecten toch op gang te krijgen en eraan te werken dat de gebruikers en baatheffers zelf onderhoud en instandhouding medefinancieren via betalen naar gebruik? Dat blijft een punt waar het kabinet geen keuze durft te maken, terwijl eigenlijk iedereen het er met elkaar over eens is dat het verstandig is om te doen. Grijpt de Minister, grijpt de Staatssecretaris dit moment aan om nu eindelijk een keer betalen naar gebruik in te voeren?
Voorzitter. PRO wil toekomstgerichte investeringen op het gebied van ov-infra wel mogelijk blijven houden. Hoe wil de Staatssecretaris noodzakelijke investeringen toch op gang brengen de komende jaren?
Ten slotte, voorzitter. De Kamerbrief laat nog best veel open, te veel. Het is ook aan de Minister en de Staatssecretaris om duidelijk te maken wat zij vinden dat we de komende jaren niet meer kunnen doen. In de beant-

woording verwacht ik dat zij ook hier inkleuring aan geven. Het kan niet zo zijn dat de Kamer na de zomer voor grote verrassingen komt te staan. PRO is bereid om verantwoordelijkheid te nemen, maar dat is niet een carte blanche om alle stilstand die veroorzaakt wordt zomaar te dragen als het aan de voorkant niet duidelijk is.
Tot zover.

De **voorzitter**:
Dank aan de heer De Hoop. Dan ga ik naar mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA. O, mevrouw Wiersma heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik hoor dit verhaal van de heer De Hoop. Nu wonen wij beiden in Friesland. Ik woon zelf in een dorp waar de bereikbaarheid niet vanzelfsprekend is. Ik ben heel erg benieuwd hoe de heer De Hoop daarnaar kijkt. Bij BBB vinden we betalen naar gebruik zeg maar verkapte belasting op in de regio wonen, want als je weinig alternatieven hebt om ergens te komen of het openbaar vervoer niet goed geregeld is, wat in de regio en op het platteland toch vaak zo is, dan heb je gewoon geen alternatief om naar je werk te komen, om de auto te pakken. Hoe ziet de heer De Hoop dat?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik kan mij die zorg goed indenken. Het is natuurlijk zo dat je met name in de provincie – dat is echt niet alleen in Friesland zo, maar ook in Zeeland, Limburg en Drenthe, in al die provincies in ons land – afhankelijker bent van de auto. Dat moeten we volgens mij allemaal erkennen. Dat betekent dat je allereerst moet zorgen dat daar ook ov-alternatieven komen, maar dat je tegelijkertijd kijkt hoe gewone mensen daar niet te veel de rekening van gaan betalen. Ik heb die vragen ook aan de voorganger van deze Minister gesteld en dan blijken eigenlijk elke keer de zorgen die we daarover hadden toch deels ongegrond te zijn, dat mensen in de Randstad niet per se minder kilometers met de auto afleggen dan bijvoorbeeld mensen in de provincie en dat het ook vaak zo is dat de mensen die toch de sterkste schouders hebben en het meeste geld de meeste kilometers met de auto maken. Uiteindelijk is de vraag of je het volledig bij de belastingbetaler neerlegt of dat je zegt dat de mensen die daadwerkelijk de meeste kilometers rijden daar net iets meer aan moeten meebetalen. Ik denk dat dat de eerlijke keuze is, die de politiek al jarenlang niet durft te maken. Ik denk dat dit een goed moment is om dat wederom ter discussie te stellen.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
De heer De Hoop zegt «zorg dat het ov ook op orde is», maar dan ga je nu dus oude schoenen weggooien. Het is nu niet op orde, dus dan gooi je oude schoenen weg voordat je nieuwe geregeld hebt. Dat lijkt me een onwenselijke situatie. Het punt is natuurlijk dat, ook al maakt het qua gebruik van de auto niet veel uit, Randstad of platteland, er in de Randstad wel degelijk een alternatief is. Daarmee is het dus indirect gewoon een verkapte regiobelasting. Meneer De Hoop kan niet ontkennen dat ook met het ov heel veel gemeenschapsgeld gemoeid is. Hoe ziet hij dat?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik vind in ieder geval de regiobelasting een uitstekend gevonden frame, dus echt complimenten daarvoor. Als het gaat om onze infrastructuur en het gebruik daarvan, vind ik dat degenen die die het meeste gebruiken daar ook het meeste voor moeten betalen, net als dat we op andere manieren ook nivelleren in de samenleving. Degene die ergens het meeste profijt van heeft, mag daar ook best wat meer aan bijdragen. Dat

is wat anders dan de investeringen die je doet. Ik denk dat mevrouw Wiersma en de BBB daarin Progressief Nederland echt aan hun zijde vinden, vandaar ook dat ik het heb over de brede welvaart en zorgen dat er geen regio op slot komt te staan. De investeringen die we de komende jaren doen, moeten dus echt goed evenredig verdeeld worden met een goed bredewelvaartskader, zodat Friesland en ook andere provincies niet op slot komen te staan. Tegelijkertijd vind ik echt dat betalen naar gebruik niet een discussie moet zijn die rechtse partijen bijna niet durven te voeren. Dat is op een of andere manier spannend, omdat die auto altijd heilig is. Dit is gewoon een manier om te kijken hoe we die koek met elkaar kunnen vergroten. Ik hoop dat dat gesprek toch mogelijk is, zeker bij zo'n grote schaarste.

De **voorzitter**:
Dan is er een interruptie van de heer Van Duijvenvoorde, Forum voor Democratie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik heb een vraag aan de heer De Hoop. De aanname die hij doet, is dat mensen die meer kilometers maken ook wel meer zullen kunnen bijdragen, want hoe meer je gebruikt, hoe meer je bijdraagt. Dat lijkt me heel erg gecompartimenteerd gedacht. Weet de heer De Hoop of je als je het hele plaatje ziet, ziet dat misschien de mensen die veel kilometers rijden al op allerlei andere manieren meer bijdragen, omdat het ondernemers zijn, omdat ze hogere belasting hebben? Hebben we daar onderzoek naar gedaan of is het een aanname dat dat niet het geval zou zijn?

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik kan mij herinneren dat ik een aantal jaar geleden met de heer Alkaya van de SP hier een motie heb ingediend, die ook is aangenomen door de Kamer, met het verzoek om als betalen naar gebruik ingevoerd zou worden, dat gedifferentieerd zou worden op plaats en tijd. Toen is de heer Harbers, onze toenmalige Minister, daarnaar gaan kijken en zei: in de uitvoerbaarheid is het ingewikkeld, maar, nog belangrijker, we hebben het laten onderzoeken en het is niet zo dat mensen in de regio hiermee meer betalen. Ik weet niet meer precies door wie het onderzocht is, dus dat hoor ik graag van deze Minister. Wat ik in ieder geval wel weet, is dat je bijvoorbeeld bij zo'n accijnsverlaging ook ziet dat de mensen die de meeste kilometers maken daar het meest profijt van hebben. Daarvan weten we dat dat toch meestal de mensen zijn die ook een ruimere portemonnee hebben. Dus hier zitten deels aannames in, maar ik baseer me ook deels op een aantal eerdere uitspraken die ik vanuit het kabinet heb gehoord en ook van TNO. Ik hoor ook graag van de Minister hoe hij dat ziet.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Het probleem dat ik zie, is dat het inderdaad een groep is met een wat ruimere portemonnee, maar dat we als we in ieder compartiment denken dat de groep met de ruimere portemonnee ook wel meer kan bijdragen, een probleem versterken, namelijk dat van de uitgeholde middenklasse. Is dat geen potentieel gevaar als we iedere keer zo blijven denken?

De heer **De Hoop** (PRO):
Kijk, het is volgens mij volstrekt duidelijk dat mijn partij vindt dat als je de lasten ergens neerlegt, die het meest bij de sterkste schouders moeten neerkomen. En als het gaat om het gebruik van onze infrastructuur, vind ik ook dat de mensen die daar het meeste gebruik van maken daar ook wat meer aan mogen bijdragen. Uiteindelijk vind ik ook – dat ben ik met de heer Van Duijvenvoorde eens – dat bereikbaarheid en überhaupt

gebruikmaken van mobiliteit wel betaalbaar moeten blijven. Daar doen wij ook vaak tal van voorstellen voor, als het gaat om openbaar vervoer of breder als het gaat om bereikbaarheid. Daar moet je ook de middenklasse zeker in ontzien, maar ik wil betalen naar gebruik vandaag wel echt weer op de agenda zetten, omdat ik vind dat dat een belangrijk debat is dat ook hoort bij deze keuzes die we met elkaar maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik nu wel naar mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Voorzitter. Laten we er niet omheen draaien: er zijn veel infraopgaven in Nederland en er zijn dus meer opgaven dan er geld is. Dit kabinet, deze bewindspersonen staan voor een enorme moeilijke opgave. Niet alle projecten kunnen doorgang vinden en er zullen teleurstellingen zijn. Ik wil de bewindspersonen complimenten geven voor de zorgvuldige totstandkoming van het afweegproces prioritering en perspectief. De Kamermoties zijn goed verwerkt en er is ook niet om de moeilijke keuzes heen gedraaid. We zijn heel blij dat onze motie-brede welvaart – de heer De Hoop refereerde er ook al aan – over bereikbare regio's een goede plek in dit kader heeft gekregen. Dank daarvoor.
Dat gezegd hebbende, wil ik aanvullend aan dit afwegingskader drie denkrichtingen meegeven. Ik doe het maar even in blokjes. Dat zijn we hier gewend.
Blokje één. De eerste denkrichting is dat wij als Kamer meer doorkijk nodig hebben in de consequenties van de keuzes. Na de zomer wordt op basis van het afweegkader een keuze gemaakt voor projecten die doorgang vinden. De MIRT-projecten zijn in beeld, maar wat voor consequenties hebben de keuzes voor de doorstroming op de weg, het spoor en het water? En hoe zit het met de regionale spreiding, eigenlijk dus per MIRT-gebied? Twee voorbeelden om dit te illustreren. Stel dat Hoevelaken niet wordt aangepakt. Dan loopt het achterland gigantisch vast. En als bijvoorbeeld de N35 strandt, dan is de verkeersdruk in de omgeving niet te overzien. Dit zijn twee voorbeelden, maar zo kan ik nog wel even doorgaan. We hebben niet overal zicht op. Graag een reactie van de Minister op hoe hij de Kamer hierin meeneemt. De heer De Hoop heeft dat eigenlijk ook al gevraagd. En als aanvullende vraag: hoe houden we vooruitlopend op het afweegkader de continuïteit in de werkzaamheden? Rijkswaterstaat is op stoom – dat hebben we gezien – in 2025 en ook in dit jaar, maar de extra middelen komen pas in 2031. Ik hoor graag wat de mogelijkheden zijn om die continuïteit van de werkzaamheden tot 2031 te borgen en de basis op orde te krijgen. Een voorbeeld hiervan zijn de wegen in het Noorden en bijvoorbeeld de A12 die on hold worden gezet.
Dan blokje twee. Ik mis toch wel de aandacht voor de cruciale rol van gemeenten en provincies. Ook zij hebben grote opgaven en missen vaak de samenwerking met het Rijk, de zogenaamde gebiedsgerichte aanpak. In Noord-Holland werkt dit. Kan de Minister toezeggen zich in de successen van deze regio te verdiepen en dit breder uit te zetten? Daarnaast ontstaan er op dit moment heel veel creatieve ideeën, waarvoor ook complimenten aan de mensen op de tribune. We hebben veel in de mail gehad. Neem Zwartsluis. De inwoners willen meehelpen om de sluis in werking te houden. Ze vragen meer verantwoordelijkheid, maar treffen een gesloten houding aan van Rijkswaterstaat. Voor zo'n voorbeeld zouden we eigenlijk meer open moeten staan. Zou dit iets zijn voor een proeftuin, waarin we gezamenlijk verantwoordelijk zijn, dus alle overheidslagen, uiteraard onder de eindverantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat? Graag een reflectie.
En als derde in dit tweede blokje de indexering. Projecten worden vaak deels door medeoverheden gefinancierd en zij indexeren wel, maar het

Rijk onvoldoende. Hoe gaat de Minister hiermee om? Kunnen we zorgen voor een adequate indexering? Kan de Minister een reflectie geven?
Voorzitter. Dan de derde denkrichting. Die betreft de langetermijnfinanciën van IenW. In gemeenteland kennen we een geïndexeerd onderhouds- en vervangingsfonds. Niet sexy, zoals de Minister vaak zegt, maar wel verstandig. Door bij investeringen af te schrijven en onderhoud in te boeken, ben je op de toekomst voorbereid. Een zodanige baten-lastensystematiek kan mogelijk meer grip geven op de onderhouds- en vervangingsopgaven. Het is een serieuze denkrichting waar we voor de toekomst samen over na moeten denken. Zou de Minister in een brief willen bezien welke voordelen zo'n systematiek kan hebben voor de stabiliteit van de bekostiging van onderhoud en vervanging?
Ook de initiatiefnota van collega Inge van Dijk over investeringen die tot economische groei leiden, biedt hiervoor een interessant perspectief. Die nota gaat onder andere over de gulden financieringsregel. Daarbij leen je niet voor lopende uitgaven, maar wel voor publieke investeringen die ook toekomstige generaties voordeel opleveren. Die generaties betalen dan mee, omdat rente en aflossing over de levensduur van zo'n investering worden uitgesmeerd. Zou de Minister met een brede blik willen bekijken welke mogelijkheden dit biedt om de infrakoek op termijn te vergroten? Wil hij daarbij ook kijken naar de manier waarop bijvoorbeeld andere landen – ik noem Duitsland of Oostenrijk – buiten de schuldennorm om grote infra-investeringen financieren? Ik wil de Minister met alle liefde alle denkrichtingen die ik heb ontvangen, doen toekomen.
Als laatste. Kijk ook eens naar de andere departementen als het om financiering gaat. Misschien kunnen die meedenken. Het gaat hen ook aan. Woningbouwopgaven zoals door ons vaak genoemd in Hengelo, Enschede, Alkmaar, Apeldoorn en Helmond kunnen niet gerealiseerd worden zonder infra en ook de energieopgave en Defensie kunnen niet zonder een goed werkend weg-, water- en spoorsysteem. Minister, kunt u hier een stand van zaken schetsen, zodat we ook weten hoe die overleggen plaatsvinden?
Tot zover.

De **voorzitter**:
Ik zie twee interrupties. De heer Grinwis was volgens mij net iets eerder. De heer Grinwis, van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Natuurlijk interessante denkrichtingen van collega Boelsma-Hoekstra. Wat wel gezegd moet zijn bij een baten-lastenstelsel: ik heb er pas nog voor gepleit in het Verantwoordingsdebat, maar de Minister van Financiën wil er niet van weten. Er is dus nog wat zendingswerk te verrichten in het kabinet. Hoe je het ook wendt of keert, in welk stelsel je het ook stopt: de koek moet groter, er moet meer geld bij. Wat is de ambitie van collega Boelsma-Hoekstra om inderdaad IenW gewoon meer middelen te geven om het werk dat moet gebeuren – er is 80 miljard tekort tot 2040 – uit te kunnen voeren?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Op dit moment – zo ben ik ook begonnen met mijn bijdrage – heb ik dat geld simpelweg niet voorhanden. Daarom heb ik ook geschetst dat we voor de lange termijn veel creatiever moeten denken om die koek wel te kunnen vergroten. Als er hier in deze commissie iemand is die – hoe noem je dat? – het gouden ei heeft en kan bedenken waar we dat geld vandaan moeten halen: be my guest. Ik denk graag mee en dan kijken we waar het gevonden zou kunnen worden. Maar ik denk dat we juist eens naar andere landen moeten kijken waar de financiering op een andere manier plaatsvindt en waar de fondsen ook op een andere manier gevuld worden, vandaar dat ik de Ministers wat suggesties heb gedaan; dat is

niet uitputtend, want er zijn veel meer mogelijkheden. Ik moet zeggen dat die niet bij mij vandaan komen. Die komen, denk ik, van heel veel mensen die hier op de tribune zitten en die op dit moment dus ook heel hard aan het meedenken zijn om te kijken hoe we die koek kunnen vergroten. Ik denk dus dat daarin de uitdaging ligt. Mochten er nu hier voorstellen komen om die koek met de goeie dekking te vergroten, gaan we eens even in overleg, maar op dit moment denk ik dat hier voor de lange termijn kansen liggen die de Minister samen met zijn collega van Financiën op zou kunnen pakken.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het gouden ei is gewoon beter onderhandelen bij de formatie. Zo simpel is het. Zo simpel kan politiek soms zijn. Maar mijn vervolgvraag is hoe hard de eis naar het Ministerie van Defensie is om dat ministerie vanuit die 3,5% NAVO-norm gewoon mee te laten betalen. Ik noem een concreet voorbeeld. Er wordt bij Staphorst een enorm munitiedepot gebouwd. Daar steekt de gemeente Staphorst steeds zijn nek voor uit, maar dat vereist eigenlijk wel dat de afslag van de A28 op een andere plek wordt gelegd. Dat zou toch gewoon mee moeten worden genomen in die investering vanuit Defensiemiddelen? Nu wordt het namelijk een kwestie van eindeloos heen en weer schuiven van dozen tussen de twee ministeries en gebeurt er uiteindelijk niks. Er zit ook een bewindspersoon van het CDA bij Defensie. Hoe hard kunnen wij er samen ons best voor doen, mevrouw Boelsma-Hoekstra, dat dit gaat gebeuren en geregeld gaat worden, het liefst vanuit die Defensiemiddelen?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
In mijn laatste alinea heb ik heel duidelijk aangegeven dat dit ministerie juist in gesprek moet met Defensie, maar vooral ook met KGG, want alle ministeries zijn afhankelijk van hoe onze infra erbij ligt. Ik denk dus dat als de Minister toe zou kunnen zeggen om de stand van zaken te schetsen, we daarin kunnen kijken waar de ruimte is en hoe we verder kunnen. Ik denk dat als die ministeries gebruik willen maken van onze infrastructuur, juist die verbinding en die samenwerking van groot belang zijn. Hoe dat gefinancierd gaat worden, is niet aan mij – dat leg ik even terug bij de bewindspersonen – maar ik denk dat juist de noodzaak van goeie infra daar ook heel goed tussen de oren moet zitten. Dan kijken we in de terugkoppeling die we krijgen waar dat in resulteert.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Bikkers van de VVD.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Nederland mag niet tot stilstand komen. Het eerste kwartaal van dit jaar liet alweer 10% meer filedruk zien in vergelijking met vorig jaar, of we het nu hebben over de Ring Utrecht, het knooppunt Hoevelaken, de A15 bij Rotterdam of de Ring A10. Als wegen vast staan, wordt het geld niet verdiend. Juist daarom is het goed dat dit kabinet de realiteit onder ogen ziet. De opgave is simpelweg groter dan de middelen. Niet alles kan tegelijk. Dat vraagt om keuzes, scherpe keuzes.
Voorzitter. De VVD herkent in de brief van afgelopen vrijdag, het afwegingskader, de input die de commissie heeft meegegeven. Dank daarvoor aan beide bewindspersonen. Maar prioriteren mag nooit een opmaat zijn om investeren in onze wegen, vaarwegen en spoorwegen achterwege te laten. Het moet een strategische keuze zijn voor Nederland, voor ons verdienvermogen en voor woningbouw. De VVD vindt het daarom cruciaal dat dit afwegingskader niet alleen netjes op papier staat

maar ook richting geeft. Ik heb daarom een aantal vragen aan de Minister. We lezen dat bereikbaarheid, economische ontwikkeling, woningbouw, defensie en veiligheid allemaal een plek krijgen, maar hoe wordt dit straks gewogen? Wat weegt zwaarder als het er echt op aankomt? Kan de Minister of de Staatssecretaris concreet maken hoe wordt voorkomen dat dit een optelsom van belangen wordt waarbij uiteindelijk geen enkel project echt prioriteit krijgt? Hoe zorgt de Minister ervoor dat de keuzes daadwerkelijk bijdragen aan het verdienvermogen van Nederland?
Voorzitter. De VVD steunt het uitgangspunt om onderhoud, renovatie en vervanging eerst te doen en dan pas nieuwbouw. Dat is logisch, want je bouwt geen nieuw huis als het fundament rot is, maar tegelijkertijd moeten we eerlijk zijn: Nederland kan, zoals ik al in mijn inleiding zei, het zich niet veroorloven om stil te staan. Daar hoort iets bij. Als we de komende jaren weer gaan onderhouden, renoveren en vervangen, betekent dat ook meer hinder voor Nederland. Die hinder raakt direct onze economie en het dagelijks leven van mensen. Daarom vraag ik de Minister slim te plannen, beter te spreiden, waar het kan 's nachts door te laten werken, flankerende maatregelen te nemen en gebruik te maken van innovatieve technieken om werkzaamheden snel uit te voeren, dit alles om de hinder zo veel mogelijk te beperken.
Voorzitter. Naast het plegen van onderhoud en beheer moeten we voorkomen dat noodzakelijke uitbreidingsinvesteringen structureel naar achteren geschoven worden. Hoe voorkomen we, vraag ik de Minister, dat projecten die zichzelf terugverdienen door een positieve businesscase, door dit afweegkader van de haak gaan vallen? Dit zijn bij uitstek projecten waar de markt bereid is om in te stappen en dat geeft de mogelijkheid om meer te investeren in de infrastructuur zonder dat het direct uit de portemonnee van deze bewindspersonen komt.
Voorzitter. Als we Nederland bereikbaar willen houden, is op termijn meer financiële armslag nodig. Dat erkennen we met z'n allen, denk ik, maar dat is geen discussie voor vandaag. Vandaag gaat het over slimmer werken met het geld dat we echt hebben. De brief van het kabinet biedt daar gelukkig aanknopingspunten voor: minder regeldruk, meer standaardisatie, innovatie en beter samenwerken met de markt. Dat juicht de VVD toe, maar dan moet het wel concreet worden. Daarom vraag ik de Minister welke maatregelen hij op korte termijn gaat nemen om de kosten van projecten daadwerkelijk omlaag te brengen. Wanneer zien we de eerste resultaten van minder regeldruk en snellere procedures? Als het gaat om alternatieve bekostiging, publiek-private samenwerking en Europese middelen, welke opties zijn volgens de Minister dan het meest kansrijk? Wanneer kan de Kamer daar concrete voorstellen voor verwachten?
Voorzitter. In het kader van innovatie en kostenbesparing zien we in de markt partijen die asfalt kunnen conserveren, met jarenlange verlenging van levensduur tot gevolg. Noem het een verjongingscrème, maar dan mét resultaat. Hoe kijkt de Minister naar dit soort innovaties?
Voorzitter, tot slot. De VVD vindt het belangrijk dat dit proces transparant en herleidbaar is. Niet de sterkste lobby maar de grootste bijdrage aan Nederland moet doorslaggevend zijn. Daar hoort ook bij dat de Kamer haar rol kan blijven spelen. Kan de Minister aangeven of de Kamer niet alleen achteraf mag instemmen maar daadwerkelijk ook betrokken blijft bij de strategische keuzes die de komende maanden gemaakt worden?
Voorzitter. Nederland staat voor een grote opgave. De keuzes die we nu maken, bepalen hoe ons land er over tien, twintig jaar bij staat, niet alleen qua infrastructuur maar ook economisch. De VVD kiest daarbij voor een duidelijke lijn: onderhoud op orde, scherpe keuzes en focus op economische kracht en woningbouw, gericht op de lange termijn.
Dank u wel.

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

Ik hoorde de heer Bikkers namens de VVD zeggen dat het duidelijk is dat er meer financiële armslag nodig zou moeten zijn. Toch zitten we nu in de situatie dat het niet het geval is. Dat is een probleem voor deze Minister, maar dat is mede veroorzaakt door de Minister van Financiën van de VVD zelf. Ik vraag eigenlijk aan de heer Bikkers of we van hem kunnen verwachten dat hij ook zijn Minister van Financiën aanspreekt om die koek de komende periode te vergroten. De situatie zoals die nu is, is namelijk geen gegeven, maar is toch mede door de partij van de heer Bikkers zelf veroorzaakt. Ik zou daar dus eigenlijk wat reflectie op willen. Ik zou ook willen vragen of hij bereid is om zijn eigen Minister van Financiën hier toch even goed op aan te spreken.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik hoorde dit in de termijn van de heer De Hoop ook al. Toen dacht ik: zal ik daar dan mijn interruptie aan besteden? Maar laat ik dat dan hier in mijn eigen beantwoording doen. De heer De Hoop zei dat de VVD het de afgelopen jaren heeft laten afweten, even in mijn woorden. In Rutte III gaven we 1 miljard extra uit aan de infrastructuur en in Rutte IV 1,2 miljard. De vorige coalitie, Schoof I, trok 2,5 miljard extra voor infrastructuur uit. Dit kabinet trekt 1,5 miljard extra uit voor infrastructuur. Je kunt de VVD niet verwijten dat we niet pleiten voor extra geld voor infrastructuur. Dat het niet genoeg is, ben ik met de heer De Hoop eens. Volgens mij moeten we daarom zorgen dat externe financiering gekoppeld wordt aan onze projecten en dat marktpartijen bereid zijn om in te stappen. Als ik pensioenfondsen spreek, zeggen ze: wij betalen de hele Route du Soleil, maar we zouden ook zo graag ons geld in Nederland willen investeren. Dit zijn allemaal voorbeelden waarvan ik denk: laten we daar nou eens het goeie gesprek over voeren en laten we kijken hoe we inderdaad, zoals mijn twee voorgangers ook al zeiden, die koek groter kunnen maken met het resultaat dat onze infrastructuur op orde blijft.

De **voorzitter**:
De heer De Hoop vervolgt, denk ik.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik zie de heer Bikkers van de VVD eerder met trots verdedigen wat er de afgelopen jaren allemaal wel niet uitgetrokken zou zijn voor infrastructuur dan ook maar enige reflectie tonen dat het veel te weinig is. Dat verbaast me toch wel, omdat zijn eigen bewindspersoon met de handen in het haar zit, de vorige Minister zei in een te krap pak genaaid te zijn en we nu wel echt op een punt zijn dat het zeer problematisch is. Maar laat ik dan binnen de schaarste kijken wat ik van de heer Bikkers kan vragen. Hij zegt: we willen onderhoud vooropzetten, daarna pas nieuwe aanleg. Wat betekent dat voor de keuzes van de VVD? Is er ook iets waarvan de heer Bikkers zegt dat we dat de komende jaren dan misschien even niet zouden moeten doen?

De heer **Bikkers** (VVD):
Zoals ik al zei: voor ons staan onderhoud en het in stand houden van de infrastructuur die we op dit moment hebben voorop. Dat betekent dat we een heleboel dingen daarachteraan niet kunnen doen op het moment dat er onvoldoende middelen zijn. Die koek moet groter waar het gaat om externe financiering, werk met werk maken en koppelkansen met andere departementen. Dat zijn allemaal stappen die we moeten zetten. Het is voor de VVD dus absoluut niet zo dat we na vandaag klaar zijn en zeggen: we hebben een afwegingskader; succes, kabinet, ga ermee aan de slag. Nee. Het is voor ons echt wel zaak dat we niet achteroverleunen, maar juist een stap vooruit zetten om te kijken hoe we extra geld kunnen koppelen aan infrastructuur.

De heer **De Hoop** (PRO):
Neem om het concreter te maken bijvoorbeeld de wegprojecten die gepauzeerd zijn. Dat is nieuwbouw, nieuwe aanleg. Is de VVD bereid om te zeggen dat we die middelen nu gaan inzetten voor onderhoud in plaats van toch voor nieuwe aanleg, omdat we weten dat we daar nu niet aan toekomen en omdat het niet prioriteit heeft? Is de VVD dan ook bereid om zo'n pijnlijke keuze een keer te maken?

De heer **Bikkers** (VVD):
Die keuze hebben we al gemaakt in het coalitieakkoord. Daarin hebben we heel duidelijk opgeschreven: om heel Nederland veilig, bereikbaar en economisch sterk te houden, zal de onderhoudsopgave de komende jaren voorrang krijgen in het toebedelen van de beschikbare middelen. Heel simpel. Eenvoudiger kan ik het niet maken.

De **voorzitter**:
De laatste voor de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):
De heer Bikkers had het in zijn bijdrage ook over economische groei en het belang daarvan. In de brief haalt de Minister bijvoorbeeld ook het rapport-Wennink aan, dat schetst hoe belangrijk de infrastructuur daarvoor is. Maar de Minister schrijft ook dat het hier niet gaat om consumptieve uitgaven, maar om uitgaven die belangrijk zijn voor de structurele en economische maatschappelijke meerwaarde. Ik proef daaruit ook dat de Minister zegt dat we dan misschien ook wat minder van die consumptieve uitgaven zouden moeten doen. Is de VVD dan ook bereid om deze keer eindelijk te zeggen dat we die accijnsverlaging dit jaar niet gaan doen? € 0,10 verlaging van de accijnzen kost een miljard euro, waarmee je heel veel dingen zou kunnen doen op het gebied van onderhoud en infrastructuur. Is de VVD dan bereid om ook een keer zo'n moeilijke keuze te maken en te zeggen dat we dan een keer niet die consumptieve uitgaven doen en gaan investeren in onze infrastructuur?

De heer **Bikkers** (VVD):
Nee, daar is de VVD niet toe bereid.

De **voorzitter**:
Ik zag nog een interruptie van de heer Stoffer van de SGP. En de heer Grinwis ook nog, denk ik. Ik ga eerst naar de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik weet niet wie eerder was, maar ik denk dat wij redelijk goed bij elkaar aansluiten. Ik zou natuurlijk allerlei zaken uit het verleden op kunnen halen en kunnen zeggen: ja, maar daar ... Dat helpt niet zo veel, want daarmee komen we op dit moment niet verder. Vooruitkijken is beter, denk ik. Ik ben blij om te horen dat de heer Bikkers aangeeft dat hij verschillende alternatieven naast elkaar wil zetten om te kijken hoe we die koek groter kunnen maken – dat doet me goed – maar dat redden we niet voor deze begrotingsronde. Laten we heel eerlijk de financiën van Nederland bekijken: het gaat niet lukken om de koek voor die tijd heel veel groter te maken. Een prioritering op onderhoud zou ik me dus goed voor kunnen stellen. Ik wil er een heel concreet alternatief aan toevoegen. Zou het daarbij bijvoorbeeld ook kunnen zijn dat we een kasschuif doen? Zou de VVD het mee kunnen maken dat we dat geld naar voren halen om te zorgen dat het onderhoud echt goed geborgd is en we dan met elkaar op de middellange termijn zoeken hoe we die gaten gaan vullen, ook met de creatieve oplossingen die de heer Bikkers zelf aangaf? Misschien kunnen we er met elkaar nog meer van maken, om te voorkomen dat we wat de afgelopen weken in Noord-Nederland gebeurde, ook op andere plaatsen

zien. Je denkt: er worden gewoon onlogische keuzes gemaakt, die op termijn heel veel geld kosten. Dus een hele concrete vraag: is een kasschuif denkbaar voor de VVD?

De heer **Bikkers** (VVD):
Volgens mij gaat het stap voor stap. We zijn op dit moment bezig met dat afwegingskader. Als blijkt dat als we de onderhoudsopgave waar we voor staan middels dit afwegingskader onvoldoende kunnen financieren, dan staan wat mij betreft alle opties open om ervoor te zorgen dat er geen gaten in de weg vallen, want dat laten we wat mij betreft niet gebeuren. De tunnels blijven bestaan, de gaten vallen niet in de weg en de viaducten mogen niet instorten. Dat staat voor mij buiten kijf. Dus als blijkt dat er middels dit afwegingskader na de zomer onvoldoende overblijft, dan staat de VVD voor alle opties open. Natuurlijk zullen we dan ook afwegen wat daar de consequenties van zijn. Dat gesprek zullen we dan voeren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
De heer Bikkers is er natuurlijk meester in om structurele en incidentele bedragen bij elkaar op te tellen. Het enige kabinet dat de afgelopen zestien jaar echt significant in infra heeft geïnvesteerd, was het kabinet Rutte-IV met structureel 1,5 miljard euro. Bij de andere kabinetten was het kruimelwerk en vaak incidenteel. Het afgelopen kabinet heeft door in te grijpen in de prijsbijstelling zelfs cumulatief 4 miljard weggehaald bij IenW. Ik vraag een hele kleine vraag aan de heer Bikkers van de VVD. Kunnen we er samen voor zorgen dat de komende jaren de prijsbijstelling die uitgekeerd gaat worden aan de fondsen van IenW ten minste de reële prijsstijging gaat bijhouden? Het is een hele kleine vraag. Ik vraag niet om meer geld, maar wel of die prijsbijstelling doet waar ze voor bedoeld is, namelijk de prijsontwikkeling in de grond-, weg- en waterbouw, die vaak forser stijgt dan in de rest van de economie, bijhouden.

De heer **Bikkers** (VVD):
Er is in dit coalitieakkoord wel degelijk extra geld uitgetrokken voor infrastructuur. Ik sta er altijd voor open om het gesprek te voeren over wat er nodig is, maar zoals ik ook al tegen de heer Stoffer zei: laten we stap voor stap kijken wat er nodig is. Eerst het afwegingskader, dan tot de conclusie komen of er wel of niet voldoende is en dan de volgende stap zetten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dit is een ontwijkend antwoord. Ik weet ook wel dat er een fooi bijgekomen is van structureel een half miljard. Een half miljard op een opgave van 80 miljard, of 20 miljard of 40 miljard, is echt peanuts. Maar dat daargelaten. Net als collega Stoffer ga ik niet miezemuizen over het verleden. Ik ga me focussen om de toekomst om daar een oplossing voor te bedenken. Wat dreigt, is dat de problematiek nog erger wordt. In het verleden is bij financiële problematiek in augustus ... We weten dat augustus de slechtste maand van het jaar is, zowel voor ons belastingstelsel als voor veel departementen, want dan moet er aan koopkrachtplaatjes worden gedraaid. Dan wordt er vaak een hele makkelijke maatregel ingeboekt, namelijk dat de prijsbijstelling niet volledig uitgekeerd wordt. Daar heeft dit departement van Infrastructuur en Waterstaat keiharde last van, want een normale prijsbijstelling houdt de reële prijsontwikkeling vaak al niet bij. Mijn enige vraag is of ik de VVD als medestander heb om te zorgen dat IenW deze zomer en de komende jaren op de prijsbijstelling mag rekenen die de daadwerkelijke kostenstijging in de grond-, weg- en waterbouw bijhoudt. Ja of nee?

De heer **Bikkers** (VVD):

Kijk, uiteindelijk ... Nogmaals, wat er nodig is, is nodig. Daar gaan we met elkaar naar kijken. Als dit nodig is om uiteindelijk de onderhoudsopgave te kunnen blijven financieren, dan kijk ik heel graag met de heer Grinwis naar hoe we dat met elkaar kunnen organiseren, maar het gaat wel stap voor stap. Ik vind het nu te vroeg om te zeggen: laten we met elkaar de prijsbijstelling regelen, laten we met elkaar de portemonnee trekken. Laten we eerst even het kabinet aan de slag laten gaan met dit afwegingskader en tot de conclusie komen waar we aan toe zijn, voordat we de portemonnee trekken.

De **voorzitter**:
U bent helaas door uw interrupties heen, meneer Grinwis. Ik heb nog wel een interruptie van de heer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik weet niet of ik de heer Grinwis daar blij mee ga maken. Ik moet ook heel eerlijk zeggen dat ik me bijna bezwaard voel richting de heer Bikkers van de VVD, want hij krijgt heel veel interrupties. Ik wil ook echt even aangeven dat dit kabinet natuurlijk niet al die tekorten veroorzaakt heeft. Ik ben alleen wel een beetje nieuwsgierig wanneer ik de heer Bikkers hoor zeggen: laten we nou eerst dat afwegingskader doen – daar hebben we ook allemaal onze moties voor ingediend; fijn dat daar serieus naar is gekeken – en dan kijken we wat afdoende is. Mijn grote vraag is wat dan uw referentie wordt. Wanneer is het afdoende? Op wat voor termijn gaat u zeggen dat er nu serieus zicht is op lucht voor de betrokken projecten? Wellicht kan de heer Bikkers ons daar even in meenemen.

De heer **Bikkers** (VVD):
Primair gaat het om de onderhoudsopgave die we met elkaar hebben. Daar start het. Op het moment dat blijkt dat we daar voldoende voor hebben, dan zullen we de volgende stappen zetten. Zoals ik al zei: we kunnen geen nieuwe dingen bouwen op een rot fundament; je gaat geen nieuwe huizen bouwen op een rotte fundering. Het gaat er echt om dat we ervoor zorgen dat de bestaande infrastructuur die we hebben er op een goede manier bij ligt. Als dat lukt, kunnen we wat mij betreft de volgende stappen gaan zetten en gaan kijken waar iets extra's mogelijk is. Daarbij is de economie en de woningbouw natuurlijk wel essentieel, zoals ik aangaf. Ook daar zullen we de keuzes maken voor waar we dat onderhoud zo snel mogelijk gaan doen, waar het eventueel naar achteren kan, hoe we levensverlengende maatregelen kunnen treffen zonder daarbij aan kapitaalvernietiging te doen. Allemaal van dat soort dingen geef ik graag mee aan het kabinet om mee aan de slag te gaan de komende zomer. Dan gaan we na de zomer kijken wat eruit komt.

De **voorzitter**:
De heer Goudzwaard met een vervolgvraag.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ja, een hele korte vervolgvraag. Dank voor dit antwoord. Dit gaat dan dus betekenen dat bijvoorbeeld na de zomer de VVD gaat kijken of de onderhoudsopgave voldoende is afgetikt. Dan blijf ik nog steeds met de vraag zitten of u dan van mening bent dat al die onderhoudsopgaven genoeg voorzien zijn van financiering, want dat gaat natuurlijk niet het geval zijn. Er moet volgens mij echt iets gebeuren. Toen dit minderheidskabinet bij elkaar kwam, het geld ging verdelen en keuzes maakte, toen wist dit minderheidskabinet ook dat hier best wat pijn ging komen. Bent u daar als VVD dan ook heel erg door overvallen als u kijkt naar alle input die wij hebben gekregen als commissie?

De heer **Bikkers** (VVD):

Nee, daar is de VVD niet door overvallen. Sterker nog, in de coalitieonderhandelingen hebben we daar uitgebreid over gesproken. Dat geeft ook geleid tot een passage in het coalitieakkoord waarin opgeschreven staat dat we dit prioriteringsvraagstuk op tafel moeten leggen om te komen tot een goede afweging van waar we ons geld op dit moment aan uit gaan geven. Uiteindelijk is het net als thuis. Op het moment dat ik mijn huis bekijk, dan zie ik dat de kozijnen misschien wat geschilderd moeten worden, dat de tuin aangepakt moet worden, dat ik misschien nog een uitbouw wil plaatsen, allemaal prachtige dingen. Dan ga ik toch kijken naar mijn portemonnee. Het kan niet allemaal tegelijk. En op het moment dat ik een gat in mijn dak krijg, start het wel met het repareren van het dak en wacht ik even met het ophogen van de tuin en met de uitbouw. Zo kijk ik ook naar die infrastructuur. We hebben een beperkt budget. We zullen moeten zorgen dat Nederland in beweging blijft. Dat is belangrijk. Pas daarna kunnen we kijken of er volgende stappen gezet kunnen worden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan heb ik nog een interruptie van de heer Prickaertz. Ik wil de heer Bikkers vragen om bij de beantwoording niet allerlei tuinhuisjes en omgevingen te betrekken maar het een beetje compact te houden, zodat we ook nog de termijnen van de andere Kamerleden kunnen doen. Meneer Prickaertz van de PVV, aan u het woord.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik hoorde de heer Bikkers met een prachtig verhaal houden over prioritering met betrekking tot budgetten. Vervolgens maakt dit kabinet, waar de VVD in plaats heeft genomen, een dealtje met PRO om 380 miljoen euro extra aan ontwikkelingshulp te gaan besteden, terwijl er op allerlei fronten tekorten zijn. Ik vraag me dan af waar de echte prioriteiten van de VVD liggen.

De heer **Bikkers** (VVD):
De prioriteiten bij de VVD zijn volgens mij vrij helder als je kijkt naar het feit dat we 1,5 miljard extra uitgetrokken hebben voor infrastructuur. Volgens mij noemde de heer Grinwis die 1,5 miljard al «een fooi». Nou, dan zou ik de heer Grinwis wel willen citeren: dan is dit voor ontwikkelingshulp écht een fooi. Volgens mij wordt daar dus glashelder waar de prioriteiten van de VVD liggen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
380 miljoen zou ik geen «fooi» noemen. Dat meneer Grinwis een half miljard «een fooi» noemt, laat ik aan meneer Grinwis. Dat is overigens voor infra. Desalniettemin krijg ik eigenlijk geen antwoord op mijn vraag waar de prioriteiten van de VVD liggen, aangezien de VVD wel instemt met 380 miljoen extra voor ontwikkelingshulp, terwijl er zo veel problemen zijn, zeker op IenW, qua budgetten en qua financiering.

De heer **Bikkers** (VVD):
In dit coalitieakkoord zijn er eigenlijk twee departementen die er eigenlijk praktisch best goed van afkomen waar het gaat over extra geld. Praktisch elk departement heeft een bezuinigingsopgave. Er zijn er twee die dat niet hebben. Dat zijn Defensie, dat dus over veiligheid gaat, en Infrastructuur, dat gaat over in beweging blijven en zorgen dat we de economie draaiende houden. Daar liggen dus de prioriteiten.

De **voorzitter**:
De heer Prickaertz nog voor een derde interruptie. Gaat uw gang.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Ik heb meer de constatering dat er niet echt antwoord wordt gegeven. Daar laat ik het maar bij.

De **voorzitter**:
Dat is aan u. Dan ga ik naar de heer Stoffer van de SGP voor een interruptie.

De heer **Stoffer** (SGP):
Deze interruptie was ik niet van plan, maar de laatste zin van de heer Bikkers schiet me toch echt in het verkeerde keelgat. Hij denkt dat Defensie en IenW er goed van afkomen. IenW wordt al jaren kaalgeplukt. Er zit te weinig in. Echt, ons onderhoud ... Ik durf dat echt wel te zeggen. Ik heb dat jaren zelf mogen doen en heb nu acht jaar gezien wat er gebeurt. De data zijn op orde. Het is heel helder wat we tekortkomen. Echt, IenW is in de vorige periode te krap in het pak gezet en nu opnieuw. Dit kunnen we echt niet constateren. Ik hoop dat de VVD dit gemak terug wil nemen. Ik wil echt vooruitkijken, zoals ik bij die ene interruptie deed, en echt kijken hoe we met elkaar tot oplossingen komen, maar als de VVD nu gaat zeggen dat het bij IenW allemaal wel goed zit, want dat heeft een half miljard gekregen, dan breekt echt mijn klomp. We moeten wel reëel onder ogen zien dat hier echt een heel zwaar tekort is, dat op allerlei plaatsen niets meer lukt en dat de veiligheid van Nederland gewoon te grabbel wordt gegooid als je niet uitkijkt. Dat kost ons economische voorspoed; dat kost ons echt heel veel. Ik wil dus vooruitkijken, maar zo makkelijk moeten we het niet gaan doen. Ik wil echt dat de VVD dit terugneemt.

De heer **Bikkers** (VVD):
Het enige wat ik doe, is concluderen, of eigenlijk constateren, dat er twee departementen zijn die er geld bij hebben gekregen en de rest niet. Het is heel simpel. Daar zit het. Als de heer Stoffer goed naar mijn verhaal heeft geluisterd, heeft hij gehoord dat ik daarin ook concludeer dat het niet voldoende is. We moeten met elkaar kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we meer ruimte creëren voor deze Minister om aan de slag te kunnen. Dat delen we allemaal met elkaar. Laat ik de vraag dan maar heel concreet maken, want ik voel uw vraag door alle vragen heen: is de heer Bikkers bereid om de portemonnee ook echt te trekken? Daarvan zeg ik: we hebben met elkaar afgesproken wat de kaders zijn waarbinnen we het doen; we starten het prioriteringsproces en gaan dan verder kijken. Dat is precies waar we op dit moment in zitten.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we toch naar de volgende spreker: de heer Van Leijen van D66 voor zijn eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Nederland is gebouwd op lef: de Deltawerken, de Afsluitdijk en we hebben hele steden uit het water getrokken. Dat deden we niet omdat het makkelijk was, maar omdat we wisten dat het nodig was. Onze generatie staat voor een opgave van dezelfde orde: we staan voor een enorme onderhoudsopgave, een opgave die essentieel is om Nederland veilig en economisch sterk te houden. Dit is niet de enige opgave die voor ons ligt. We hebben ook een enorme wooncrisis. We moeten 100.000 woningen per jaar bouwen. Achter al die 100.000 woningen zitten mensen: een jong stel dat al jaren spaart, een verpleegkundige die anderhalf uur reist omdat hij zich geen woning in de buurt van zijn werk kan veroorloven, een gescheiden moeder die weer bij haar ouders is ingetrokken. Deze opgaven vragen om doorbraken: grote keuzes die we niet langer voor ons uit mogen schuiven. De Minister wil werken met een afwegingskader: geen gesteggel per project en geen politieke loterij, waarbij wie het hardst roept het meeste krijgt, maar heldere

criteria, eerlijke afwegingen en navolgbare beslissingen. Dat kunnen wij goed volgen.
Het is voor ons belangrijk dat woningbouw daarbij geen sluitpost wordt, geen «ook nog»-punt onder aan de lijst. Een nieuwe wijk bouwen zonder deze te ontsluiten, is als een huis zonder deur neerzetten: je komt er niet in. Bouwen en bereikbaarheid zijn niet twee aparte dossiers; ze zijn een en hetzelfde vraagstuk. Onder kabinet-Schoof zagen we hoe dit mis kan gaan. Er zijn vier grootschalige woningbouwlocaties aangewezen zonder dat er middelen zijn gereserveerd voor de bereikbaarheid. Dit kabinet gaat van 21 grootschalige nieuwbouwlocaties naar 30. Dat zijn negen extra kansen voor mensen om die ene plek te vinden om een thuis te kunnen noemen. We hoorden de Minister van Volkshuisvesting tijdens het debat over de woningbouwopgave zeggen dat zij gezamenlijk met Minister Karremans zoekt naar slimme locaties. Dat is goed nieuws, want dan kunnen onnodige investeringen in infrastructuur worden voorkomen. Van samenwerkende Ministers worden wij natuurlijk altijd blij. Graag vernemen wij wel van de Minister hoe hij hierop reflecteert. Hoe gaat hij vanuit zijn rol binnen de Taskforce Versnelling Woningbouw zijn bijdrage leveren aan die 100.000 nieuwe woningen per jaar? Kan de Minister toezeggen dat hij de Kamer tijdig informeert als bereikbaarheid toch een onoverkomelijke belemmering blijkt te zijn voor de 30 grootschalige woningbouwlocaties? Voor de duidelijkheid: met «tijdig informeren» bedoel ik vóór het definitief vaststellen van het afweegkader, oftewel voor stap 3 uit de brief.
Ik wil de Minister en de Staatssecretaris aanmoedigen om naast het afwegingskader op zoek te gaan naar meer perspectief voor Nederland en voor de langere termijn. Ik zou graag zien dat beide bewindspersonen met dezelfde overtuiging hieraan werken als waarmee we het Nederlands elftal tegen Zweden zagen gaan voor de overwinning. Om de koek te vergroten hoor ik graag op korte termijn over de mogelijkheden van het invoeren van een Oostenrijks model, zodat we in infrastructuur kunnen investeren zonder last te hebben van de Europese begrotingsregels. Ook hoor ik graag welke andere mogelijkheden benut gaan worden met betrekking tot alternatieve financiering. In de Kamerbrief wordt gesproken over een aantal te onderzoeken opties, maar ik vraag me af met welke opties we concreet aan de slag gaan. Hoeveel extra middelen levert dit op?
Bovendien verneem ik graag wat nu echt de mogelijkheden zijn met betrekking tot militaire mobiliteit. Dat Defensie een enorm belang heeft bij goede infrastructuur, snappen we allemaal, maar wie gaat dit nu precies financieren? Kan de Minister toezeggen gezamenlijk met de Minister van Defensie de Kamer te informeren over de mogelijkheden?
Voorzitter. Laten we niet vergeten groot te denken. Mobiliteit en infrastructuur zijn geen losse dossiers; ze zijn onderdeel van één ruimtelijke toekomst voor Nederland. Als we bruggen en viaducten niet stuk voor stuk bestellen, maar gestandaardiseerd en gezamenlijk aanbesteden, zodat ze bijna van de lopende band af komen rollen, besparen we op proceskosten en maken we onszelf met schaal en volume aantrekkelijker voor investeerders. Ook dat kan helpen.
Voorzitter. D66 denkt dat meer ambitie ons gaat helpen. We moeten niet minder willen, maar slimmer bouwen. We staan voor enorme opgaven, zowel op het gebied van instandhouding als woningbouw. Dit vraagt om keuzes, lef en een beetje creativiteit. Ik kijk uit naar de beantwoording van de Minister.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Wiersma van BBB. Gaat uw gang.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Dank, voorzitter. In Groningen, Friesland en Drenthe zet Rijkswaterstaat het geplande grote onderhoud aan de rijkswegen stil, niet omdat het werk niet nodig is, maar omdat het geld op is en dit kabinet niet voldoende middelen heeft gereserveerd om de infrastructuur daar op peil te houden. 92 kilometer asfalt wordt niet vervangen, 130 kilometer weg krijgt geen opknapbeurt, 104 kilometer vangrail wordt niet hersteld of vervangen, en 94 viaducten en duikers blijven liggen. Dit zijn wegen waarover mensen iedere dag moeten rijden om naar hun werk, school of familie te gaan en waarover transporteurs rijden die het voedsel naar de supermarkt brengen of de spullen van en naar de fabriek vervoeren. In grote delen van de regio is de auto geen luxe. Er rijden niet overal treinen of bussen; we hadden het er net al over. Als de weg uitvalt, valt voor veel mensen hun bereikbaarheid weg.
De reactie van de Minister stelt BBB dan ook niet gerust. De Minister schrijft dat de veiligheid niet in het geding is en dat noodzakelijke maatregelen worden genomen zodra dat wel het geval is. Dat lijkt me geen onderhoudsbeleid. We wachten dus tot een weg of brug bijna onveilig is en gaan dan pas ingrijpen. Dat is niet verstandig; dat is duurder en riskanter. Daarom zou BBB van de Minister willen weten waarop hij zijn uitspraak baseert dat de veiligheid niet in gevaar komt. Hoe vaak worden deze wegen, viaducten en vangrails gecontroleerd? Welke gebreken zijn daarbij al bekend? Wanneer wordt de grens bereikt waarop alsnog wordt ingegrepen? Kan de Minister daarbij garanderen dat er de komende jaren geen snelheidsbeperkingen, gewichtsbeperkingen of afsluitingen nodig zijn in die regio?
Voorzitter. We hebben hier steeds voor gewaarschuwd. De rekening mag niet steeds aan de regio gepresenteerd worden wanneer Den Haag tekortkomt, en toch gebeurt het. Voor andere politieke keuzes worden miljoenen tot miljarden gevonden: voor Defensie, Oekraïne en ontwikkelingshulp. Maar als het gaat om het veilig en bereikbaar houden van onze eigen dorpen, steden en provincies, krijgen inwoners te horen dat het geld op is. Hoezo op? Bij Defensie klotst het geld tegen de plinten. Defensie maakt ook gebruik van alle wegen en bruggen, en in het kader van de weerbaarheid zou juist Defensie kunnen of moeten meebetalen aan het onderhoud van wegen, bruggen en het spoor. Die zijn ook opgenomen in de prioritering die in de brief stond. Dan heb ik de volgende vraag. Wat zijn de voorwaarden voor cofinanciering met Defensie? Weet de Minister ook of er ruimte bestaat om die voorwaarden eventueel wat op te rekken, omdat de weerbaarheid in brede zin van toepassing is op de staat van onze infrastructuur?
Voorzitter. De N36 en de N50 behoren al jaren tot de gevaarlijkste rijkswegen van Nederland. Daarom heeft BBB geregeld dat er 40 miljoen beschikbaar komt om de rijbaanscheiding eindelijk te realiseren. Mede dankzij BBB was er 115 miljoen euro gereserveerd voor de N36. Het kan niet zo zijn dat deze projecten bij een nieuwe herprioritering opnieuw vertraging oplopen. Ik wil de Minister vragen of hij kan garanderen dat die gereserveerde middelen voor de N36 en de N50 beschikbaar blijven. Wanneer begint de uitvoering van de rijbaanscheiding op de N36 tussen Almelo en Ommen en op de N50 tussen Kampen en Ramspol?
Ik ga nog verder in de regio. Ook de N35 tussen Wierden en Nijverdal wacht al sinds 2019 op een herstart, terwijl de gronden en panden al zijn aangekocht. Wanneer neemt de Minister hierover eindelijk een besluit? Hetzelfde geldt voor belangrijke verbindingen in Gelderland. Projecten als de A2 tussen Deil en Vught, de A50 tussen Ewijk en Paalgraven en de knooppunten Hoevelaken en Barneveld staan al jaren stil door een combinatie van stikstof, beperkte capaciteit en geldgebrek. Welke stappen zet deze Minister om ook deze projecten weer perspectief te geven? Wordt in de prioritering ook meegewogen dat regio's al geld, capaciteit en jaren voorbereiding in deze projecten hebben gestoken? Kan de Minister

toezeggen dat bestaande MIRT-afspraken en regionale cofinanciering niet zomaar worden opengebroken op basis van het prioriteringskader? Bedankt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard van JA21. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank, voorzitter. Als u denkt «wat is het hier rustig», dan kan dat kloppen, want de heer Heutink is niet aanwezig. Daarom is deze inbreng mede namens Groep Markuszower.
Elke politieke partij die hier vandaag zit, heeft net als wij talloze gesprekken gevoerd met betrokken partijen. Zo hebben wij gesprekken gevoerd met wethouders, burgemeesters, gedeputeerden, vertegenwoordigers van metropoolregio's en andere samenwerkingsverbanden die wilden spreken over de infrastructuurprojecten die bij hen spelen. Het erge is dat zij allemaal gelijk hebben.
Afgelopen maand, een paar weken geleden, was ik op werkbezoek bij het Zuidasdok, maar overal in Nederland zien wij bruggen die vervangen moeten worden, wegen die vastlopen, woningbouwlocaties die ontsloten moeten worden en regio's die wachten op investeringen die soms al jaren geleden zijn toegezegd. Daarom wil ik deze Minister aan het begin van ons debat een breed gedragen ongemak, dat ik hier ook een beetje bespeur, voorleggen: welk probleem probeert dit afwegingskader nu eigenlijk op te lossen? Geen enkele regio krijgt hierdoor meer geld en de onderhoudsachterstanden verdwijnen hierdoor ook niet echt. Het afwegingskader bepaalt hooguit waar de pijn terechtkomt. Wat is er over vier of vijf jaar concreet beter dankzij de keuzes die vandaag worden voorgesteld? Waarom wordt er zo weinig geld uitgetrokken voor het fundament van ons land: de infrastructuur? Gaat het nog wel lukken om het basiskwaliteitsniveau te handhaven, gezien de tekorten op het gebied van exploitatie, onderhoud en vernieuwing? Blijvende onderinvestering gaat ten koste van de bereikbaarheid, verhoogt de maatschappelijke kosten en schaadt de economische concurrentiepositie van Nederland.
Voorzitter. De Grieken vertelden het verhaal van een Koning uit Thessalië. Hij kapte een heilig bos van de godin Demeter om op korte termijn zijn eigen rijkdom te vergroten. Dat moet je niet doen. Daar gaan godinnen niet zo goed op. Demeter strafte hem met een onverzadigbare honger. Hoe meer hij consumeerde, hoe groter zijn honger werd. Uiteindelijk vrat hij, in sommige versies van de mythe, zichzelf op.
Die mythe dringt zich op wanneer wij kijken naar de staat van onze infrastructuur. Wij profiteren dagelijks van wegen, bruggen, sluizen en spoorlijnen die eerdere generaties hebben aangelegd, maar wij investeren onvoldoende in het behoud daarvan. Demeter staat hierbij symbool voor de onvermijdelijke rekening van achterstallig onderhoud. Hoe langer wij die rekening voor ons uitschuiven, hoe hoger deze uiteindelijk uitvalt. Ook infrastructuur kent de simpele wet: wie niet onderhoudt wat eerdere generaties hebben opgebouwd, betaalt uiteindelijk een veel hogere prijs.
Laten we dan naar een andere mythe kijken: die van schaarste. Die klopt volgens mij niet. Alleen al uit wegvervoergerelateerde belastingen en andere soortgelijke heffingen komt op jaarbasis tussen de 18 en 20 miljard binnen. Dat is meer dan genoeg om het tij te keren, als deze opbrengsten daadwerkelijk terugvloeien naar waar ze worden opgehaald. Daarom heb ik een aantal vragen aan de Minister. Kan de Minister aangeven welk deel van die onderhoudsachterstand en vervangingsopgave wordt opgelost door die extra 500 miljoen euro per jaar? Als dat slechts enkele procenten betreft, waarom presenteert het kabinet dit dan als een wezenlijke verbetering van perspectief? Is de Minister bereid om binnen de ministerraad duidelijk te maken dat het code zwart is voor de Nederlandse

infrastructuur en zich hard te maken voor het openbreken van het regeerakkoord om structureel meer geld richting IenW te krijgen?
Voorzitter. Dan over het afwegingskader zelf. Wij zijn tevreden dat water en constructieve veiligheid op één staan; volgens mij is iedereen dat hier. Maar wij missen een beschouwing op hoe de functie in het landelijke netwerk wordt meegewogen. Het is heel fijn dat er ook gekeken wordt naar bereikbaarheid, zoals in de brief staat, maar wat betekent dit dan concreet? Betekent het kijken naar bereikbaarheid in dezen ook het functioneren tussen weg, water en spoor onderling? Multimodaliteit is cruciaal om de logistieke vraag te kunnen blijven dragen, maar multimodaliteit wordt alleen aantrekkelijk als de basis en de betrouwbaarheid op orde zijn. Is de Minister het daarmee eens? En zo ja, wat betekent dit afwegingscriterium dan voor de instandhoudingsopgave?
Voorzitter, tot slot. Nederland verdient zijn geld voor een belangrijk deel met handel en logistiek. Dan is het niet alleen van belang of een brug, sluis of weg functioneert, maar ook welke rol die speelt in bijvoorbeeld de verbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland. Wordt bereikbaarheid daarom ook beoordeeld vanuit het belang van internationale handelsstromen en het TENT-T-netwerk? Graag een reactie.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Van Duijvenvoorde van Forum voor Democratie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter, dank u wel. Nederland, dat gekke landje dat veroverd is op het water en toonaangevend is geweest, staat onder druk. Ooit een land waar alles gewoon goed geregeld was, nu is dat nog maar de vraag. Dat klinkt alarmistisch en staat niet in verhouding tot termen van de Minister: prioritering en instandhouding. Keurige woorden, maar daarachter gaat schuil dat het Mobiliteitsfonds gedegradeerd is tot een fondsje. Er is bij de invoering van dat fonds bewust voor gekozen om het een bredere wettelijke doelstelling te geven dan enkel onderhoud. Deze brede doelstelling is dan ook in artikel 2 van de wettekst vastgelegd: «Het fonds heeft ten doel het faciliteren van de bereikbaarheid van heel Nederland door middel van financiering en bekostiging van aanleg, verbetering, beheer en onderhoud en bediening van de infrastructuur.» Dit kabinet en deze Minister negeren deze wettelijke doelstelling. Onderhoud is het leidmotief van dit kabinet geworden, omdat het weigert de nodige middelen vrij te maken die onze infrastructuur nodig heeft en aan de taakstelling van het Mobiliteitsfonds te voldoen. Onverstandig, vinden ook de provincies, gemeenten en het bedrijfsleven.
Maar eigenlijk verbaast de Minister me of ik heb met hem te doen. Ik twijfel hier nog tussen en ik weet ook niet welke van de twee erger zou zijn. Er wordt gedaan alsof we met wat minder eisen en wat beter prioriteren er vanzelf wel uit komen. Ik denk het tegenovergestelde. Juist nu moeten we weer groot durven denken; het werd al gezegd door mijn ambtsgenoten. Zoals koolstof de basis is voor alles wat leeft, is infrastructuur de basis voor alles wat Nederland kan. Onze boeren, ondernemers, bloemen en handelswaar: als Nederland concurrerend wil blijven, moet onze infrastructuur niet slechts op orde zijn, maar beter dan ooit.
Die vernieuwingsdrang zie ik soms wel bij de Minister. Vol trots meldde hij dat Nederland koploper is van Europa in het toestaan van zelfrijdende auto's. Het probleem is alleen dat die auto's niet zo veel zin hebben, als de staat van de wegen zo is dat ze onbegaanbaar worden.
Maar in plaats van allerlei verwijten richting de Minister te uiten, wil ik ook wel een oproep aan hem doen, want de Minister zit ook vast in een begroting en in tekorten. Nederland is groot geworden door mensen die groot durfden te denken, niet door wat plakken en schuiven, pappen en

nathouden. De Deltacommissie die de Deltawerken opzette en Cornelis Lely van de Afsluitdijk werden net ook al genoemd, dus ik noem nog even twee andere grote namen: Lodewijk XIV met Versailles en Haussmann met Parijs. De grote denkers maken de geschiedenis. Het kabinet moet bereid zijn de portemonnee te trekken, want de kost gaat voor de baat uit. Infrastructuur betaalt zichzelf altijd terug. Daarnaast moet er carte blanche worden gegeven op het gebied van regels waarin we onszelf verstikken; de heer De Hoop vond van niet, maar wij vinden van wel. We leven in een land waar een zaadje, een dassenburcht of een procedure zwaarder weegt dan een brug waar honderdduizenden mensen van afhankelijk zijn.
Dat is de mentaliteit die we nodig hebben, want de vloedgolf komt eraan. Onze wereld van steen en staal staat op instorten – mooie alliteratie – en de tekorten lopen op tot zo'n 80 miljard. In plaats van dat we de noodklok luiden en met een soort deltaplan voor de infrastructuur komen en durf uitstralen, gaan we prioriteren en ducttape plakken. Het zou ons land ook goed doen, denk ik. Al decennia missen we een echt groot project, iets waar we trots op kunnen zijn, iets om in te geloven. We betrekken bedrijven erbij, net als provincies, gemeenten, scholen met vaklui en burgers met kennis en kunde, burgers die nu misschien langs de kant staan en moeite hebben om een baan te vinden. De komende jaren zetten we ons met het hele land in om Nederland klaar te maken voor de komende 100 jaar. Nederland werd groot doordat generaties voor ons besloten problemen op te lossen vóórdat ze crises werden. Dat is de keuze die de Minister de komende maanden in het kabinet moet maken. Het wordt een hete zomer, maar wij hebben en houden hoop.
Ik heb nog een paar vragen. Erkent de Minister dat de doelstelling van het Mobiliteitsfonds zoals beschreven in artikel 2 van de wet veel breder is dan onderhoud alleen? Erkent de Minister dat zijn nieuwe koers ertoe leidt dat het Mobiliteitsfonds in de praktijk wordt gedegradeerd tot een onderhoudsfonds en dat de doelstelling niet wordt gehaald door het kabinet? Deelt de Minister de analyse dat de huidige koers wellicht voldoende is om achteruitgang af te remmen, maar onvoldoende is om Nederland voor te bereiden op de mobiliteitsvragen van de komende 50 tot 100 jaar? Welke middelen of maatregelen gaat hij daarvoor in de komende begrotingsonderhandelingen bepleiten?
Ik dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Prickaertz van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank u, voorzitter. Code rood in Drenthe, Friesland en Groningen. Rijkswaterstaat kondigt aan alle onderhoudswerkzaamheden in Noord-Nederland volledig stil te leggen. Hoe is dit mogelijk in een van de meest welvarende landen ter wereld? De Minister heeft daarop besloten om enkel nog op onderhoud te focussen. Maar dat betekent wel dat alle nieuwe wegen en spoorprojecten in feite worden stopgezet. Dit is onvoldoende en levensgevaarlijk voor de toekomst van ons land. Door het stopzetten van deze investeringen komt de nieuwbouw van tienduizenden woningen in gevaar. Er is kennelijk wel geld voor huizen, maar niet voor bereikbaarheid. Als het tekort op de korte termijn niet heel snel verholpen wordt, gaan vrijwel alle plannen voor het bouwen van die nieuwe woningen niet door. Dit geldt voor grote delen van het land. Want terwijl Nederland qua infrastructuur langzaamaan verandert in een derdewereldland, gaan er ondertussen miljarden naar Afrika, Oekraïne, de asielindustrie en klimaatbeleid. Hoe denkt de Minister dit probleem op te lossen? Accepteert hij dat Nederland door gebrek aan investeringen steeds verder vastloopt en dat noodzakelijke infrastructuurprojecten simpelweg niet meer van de grond komen?

Onlangs heeft de Raad van State besloten om het tracébesluit A27 te vernietigen. Dat betekent dat verbreding van de rijstroken ter hoogte van de rondweg A27 Utrecht niet doorgaat. Is er een alternatief plan? Of heeft de Minister een alternatief plan, laat ik de vraag zo stellen. Stilstand is namelijk achteruitgang. Ik heb het al eerder gezegd in een vorig debat: goede, betrouwbare infrastructuur is cruciaal voor onze economie. Deze Minister met zijn ondernemersachtergrond zou dit als geen ander moeten weten.
Voorzitter. Dan de vrachtwagenheffing. Ondanks de aangenomen motie-Eerdmans/Wilders die oproept om invoering uit te stellen tot januari 2027, heeft de Minister alsnog besloten de vrachtwagenheffing per 1 september in te voeren. In plaats van uitstel komt er slechts een korting die geldt voor alle voertuigen, ongeacht de hoogte van de heffing die ze uiteindelijk betalen. Dat is wrang. Er blijven grote tariefverschillen bestaan tussen verschillende types vrachtwagens. Een transportondernemer die rijdt met een Euro 6-dieselvrachtwagen betaalt per saldo nog altijd aanzienlijk meer dan een plaatselijke onderneming met elektrische voertuigen. Waarom vindt deze Minister het eerlijk om iedereen dezelfde korting te geven, terwijl de lastenverzwaring voor de ene ondernemer vele malen groter is dan voor de andere? Daarbij kan het zware dieseltransport niet zomaar vervangen worden door elektrisch vervoer. Beperkingen in actieradius en laadvermogen maken dat voor veel transportondernemers onmogelijk. Erkent de Minister dat deze ondernemers geen reëel alternatief hebben, maar wel worden geconfronteerd met fors hogere lasten?
In een eerder debat hierover gaf de Minister aan dat hij signalen krijgt uit de transportsector om niet te wachten met de invoering. Hij zegt dat de transportsector er juist op vooruitgaat. Ik weet niet welke transportondernemers deze Minister gesproken heeft, maar het klinkt eigenlijk als onzin. De transportsector gaat er snoeihard op achteruit. Even een klein voorbeeld. Neem een Euro 6-dieselvrachtwagen van 50 ton, een veelvoorkomend type in Nederland, dat vaak 100.000 kilometer per jaar rijdt, waarvan 80% op de nieuwe heffingswegen. Die betaalt nu aan motorrijtuigenbelasting en Eurovignet een bedrag van circa € 2.300 per jaar. Ja, de motorrijtuigenbelasting gaat omlaag en het Eurovignet verdwijnt, maar daar komt voor dit type vrachtwagen een heffing van ruim € 16.000 per jaar voor terug. Per saldo gaat deze transportondernemer dus ruim € 14.000 per vrachtwagen meer betalen. Hoe kan de Minister volhouden dat deze wet het voor transportondernemers goedkoper gaat maken? Transportondernemers zijn op dit moment hun klanten massaal aan het informeren dat er weer een tariefverhoging aan gaat komen vanwege de vrachtwagenheffing. Deze tariefverhoging komt boven op de gemiddelde 10% tariefverhoging die ondernemers al hebben ontvangen vanwege de enorm gestegen brandstofprijzen. Het argument dat het geld terugvloeit naar de sector klinkt misschien prachtig, maar waar komt dat geld terecht? Vooral bij een kleine, selecte groep ondernemingen die zich de overstap naar elektrisch rijden kunnen veroorloven en hier nu ook nog geld voor krijgen. Veel kleine ondernemers komen helemaal niet in aanmerking voor deze subsidie. De vraag is dan ook: wat doet de Minister voor hen? Daar lopen we weer tegen het probleem van netcongestie aan. Is het überhaupt realistisch om de elektrificering op deze manier verder te stimuleren, eigenlijk te dwingen, terwijl het helemaal niet kan? Zoals we nu al zien, is het stroomnet overvol. Moeten we niet gewoon wachten tot het elektriciteitsnet onder controle is om verdere stappen te zetten in de mogelijke elektrificering van Nederland?
Ja, er is een omslagpunt: een punt waarop een transportondernemer minder gaat betalen. Dat omslagpunt ligt op ongeveer 8.400 kilometer per jaar op tolplichtige wegen. Ik kan u vertellen dat geen enkele transporteur hieronder gaat blijven. Een vrachtwagen binnen Nederland rijdt in bijna alle gevallen tussen de 26.000 en 100.000 kilometer per jaar. Voor vrijwel

iedere normale transportondernemer betekent deze heffing dus gewoon een flinke lastenverzwaring, een lastenverzwaring die ...

De **voorzitter**:
Kunt u tot een afronding komen, meneer Prickaertz?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik ben bijna bij de laatste zin, voorzitter.

De **voorzitter**:
Heel fijn, dank u wel.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Die gaan we allemaal voelen. Ondernemers moeten meer betalen voor transport en daarmee wordt uiteindelijk alles in Nederland duurder. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dan is er een interruptie voor u van de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
De heer Prickaertz is al wat langer Kamerlid dan ik, dus misschien kan hij mij toch even helpen. «Miljarden naar Afrika», hoor ik. Ik probeer het scherp te krijgen. De heer Prickaertz was natuurlijk onderdeel van een coalitiepartij van het vorige kabinet. Hoeveel minder werd er volgens hem uitgegeven aan ontwikkelingssamenwerking in het vorige kabinet?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Even uit mijn hoofd: er zijn in het vorige kabinet enkele miljarden bezuinigd op ontwikkelingshulp. Dat is door het huidige kabinet, waar D66 deel van uitmaakt, teruggedraaid.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik hoorde u net «380 miljoen» zeggen. Dat is toch wel even een ander bedrag. Laten we wel wezen: wat heeft dat nou gedaan voor de onderhoudsopgave die voor ons ligt? Heeft het vorige kabinet die opgelost? Nee, op geen enkele manier. Ik vraag u toch even te kijken naar de publieke tribune. De hele publieke tribune zit vol met mensen die oprecht bezorgd zijn over de opgave die voor ons ligt en over het instandhoudingskader. Ik snap dat heel goed. Ze zijn vanuit het hele land hiernaartoe gekomen en dan begint u over ontwikkelingssamenwerking en de 380 miljoen die het probleem zou oplossen. Iedereen die daar zit, snapt dat dat niet het geval is. Dus mag ik u alsjeblieft vragen om recht te doen aan de ernst van het debat?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Tja, ik weet niet waar die opmerking vandaan komt. Misschien is er enigszins slecht geluisterd naar mijn bijdrage. Ik heb het namelijk over verschillende zaken gehad. Ik heb het gehad over ontwikkelingshulp, ik heb het gehad over Oekraïne, ik heb het gehad over klimaatfondsen; ik heb het over een heleboel verschillende zaken gehad. Het is helemaal niet zo dat ik ervan uitga dat 380 miljoen alles zal oplossen; er zijn miljarden nodig, dus die 380 miljoen gaat het absoluut niet oplossen. Maar het is wel bijzonder dat een kabinet dat een begroting er niet doorheen krijgt en een deal maakt met een oppositiepartij om 380 miljoen meer te storten in ontwikkelingshulp vervolgens roept dat er geld te kort is op onder andere IenW.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ja maar, ik ga ...

De **voorzitter**:
Laatste interruptie van de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Mijn laatste interruptie. Ik ging te snel, voorzitter, excuus. U zat in het vorige kabinet, meneer Prickaertz. Toen was er toch ook al een instandhoudingsopgave? U heeft dat niet opgelost, dus dat maakt helemaal niks uit.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik vind dat van die jij-bakken. Als we even kijken naar de afgelopen tientallen jaren en naar hoe vaak de PVV heeft plaatsgenomen in een kabinet – dat was in totaal elf maanden – en hoe vaak D66 heeft plaatsgenomen in een aantal kabinetten, dan kan ik de heer Van Leijen de vraag stellen waarom het destijds niet allang is opgelost.

De **voorzitter**:
Oké, dat is een interruptie terug. Het is aan de heer Van Leijen. U kunt het laten gaan. Dan gaan we naar de volgende interruptie. Die is van mevrouw Boelsma-Hoekstra. Gaat uw gang.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik wil het even op een andere manier aanvliegen. Tot de heer Prickaertz aan het woord was, heb ik van ieder Kamerlid hier – en ik denk dat de anderen nog zullen volgen – oplossingsrichtingen gehoord. Iedereen heeft op zijn of haar manier iets ingebracht om te komen tot een oplossing, haalbaar of niet haalbaar, dat weten we nog niet. Wat mij opvalt in uw bijdrage, is dat u wel die cijfers noemt, waarvan u weet dat de meerderheid in de Kamer er niet van is. Ik heb de volgende vraag aan u; ik geef u eigenlijk nog een tweede kans. Er ligt een afwegingskader. Wat vindt u daarvan en wat wilt u inbrengen om buiten de bedragen om, waar u toch geen Kamermeerderheid voor zult krijgen, tot een oplossing te komen? Zit daar enige creativiteit die u nu nog zou willen inbrengen? Ik denk namelijk dat we daar allemaal mee geholpen zouden zijn.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik heb een hele duidelijke constatering gedaan. Volgens mij zijn we allemaal duidelijk in die constatering en staan we er allemaal hetzelfde in. Er is een gigantisch tekort aan financiële middelen om ervoor te zorgen dat niet alleen onze wegen en ons spoor goed onderhouden worden, maar ook alle nieuwe projecten. Er moet dus meer geld naar IenW om dat te kunnen doen. Ik zeg niet dat ik de gouden oplossing heb. Ik geef wel aan dat je in de politiek keuzes moet maken als het gaat om geld. Dat heb ik denk ik duidelijk gemaakt. Het is dan niet zo dat je overal keuzes kan maken waardoor alle gelden alle kanten opgaan. Je moet op een gegeven moment prioriteiten stellen en zeggen: oké, in plaats van dat doen we dit. Daar draait het om. Ik vraag mij dus af wat mevrouw Boelsma bedoelt met «een oplossing», want er is maar één oplossing: er zullen meer financiële middelen richting IenW moeten om het onderhoud maar ook de nieuwe projecten te kunnen financieren.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dan zou het heel mooi zijn als u met een oplossing komt die wordt gedragen door de meerderheid van de Kamer, zodat de koek groter wordt. Ik denk dat de rest van de Kamerleden best creatieve oplossingen hebben aangedragen. Ik vroeg u daar concreet naar, maar ik voel 'm niet komen, dus ik denk dat ik het bij deze interruptie laat.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Ik wil de heer Prickaertz eigenlijk even helpen, dus ik stel hem via de voorzitter de volgende vraag ter bevestiging, want ik vind dat als de collega van D66 er zó hard ingaat, hij zelf de cijfers ook op een rijtje moet hebben. Naar mijn weten ging het kabinet-Schoof 2,4 miljard bezuinigen op ontwikkelingshulp en is niet alleen die bezuiniging van 2,4 miljard teruggedraaid, maar is vervolgens ook die 380 miljoen erbij opgeplust om de begroting rond te krijgen. Het gaat in totaal dus wel degelijk om bijna 4 miljard. Klopt dat, vraag ik dan maar even via de voorzitter.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Stelt u de vraag aan mij of aan de heer Van Leijen? Dat klopt exact. Het klopt exact. Ik zei ook «enkele miljarden», dus dat klopt exact.

De **voorzitter**:
Volgens mij zijn we dan rond. Dan ga ik naar de heer Stoffer van de SGP voor zijn bijdrage. Gaat uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank, voorzitter. De Duitse verkeersminister was messcherp: verkeersproblemen door verwaarloosde infrastructuur vormen een bedreiging voor de democratie. Asfaltschade die niet gerepareerd kan worden, onverwachte afsluiting van bruggen, aanlegprojecten die maar vooruitgeschoven worden en de mensen vragen zich af: functioneert de Staat nog wel?
Voorzitter. De bewindslieden gaan ontschotten en prioriteren. De noodzaak is klip-en-klaar en duidelijk. Maar deze ontschotting is toch eenmalig, dus voor een eenmalige herprioritering, is mijn vraag.
Veiligheid moet vooropstaan; noodzakelijk onderhoud en noodzakelijk renovatie mogen niet worden uitgesteld. Dat betekent wel dat bijvoorbeeld het gemaal IJmuiden direct een miljardenhap uit de beschikbare koek neemt. Eerst en vooral benadrukt de SGP daarom dat de koek echt groter moet. Er moet geld bij voor instandhouding, maar ook voor projecten als knooppunt Hoevelaken, de A2 Deil–Vught en de A27 Houten–Hooipolder moet het er een keer van komen. Mijn vraag is of de bewindslieden voor de korte termijn geld naar voren gaan halen.
Voor de wat langere termijn zal Minister Heinen echt in beweging moeten komen. Ook moet er gekeken worden naar alternatieve financiering; denk aan het Duits infrafonds. Het Mobiliteitsfonds zou een meer revolverend karakter kunnen krijgen, met medefinanciering vanuit grondwaardeontwikkeling en pensioenfondsen kunnen mee-investeren.
Defensie heeft baat bij snelle versterking van het wegen- en spoornet; denk aan realisatie van het Staphorster bod – ik heb begrepen dat de burgemeester op de tribune zit – voor uitbreiding van de munitieopslag in Staphorst. Waarom zou Defensie dergelijke infra-investeringen niet ten minste kunnen voorfinancieren, is mijn vraag. En zo zijn er meer varianten denkbaar. Wil het kabinet de Algemene Rekenkamer vragen om voor het komende MIRT-debat verschillende varianten in kaart te brengen, inclusief de betekenis voor projectfinanciering, MIRT-systematiek en wetgeving? Nederland loopt namelijk nog verder vast als de koek niet groter wordt.
In de prioritering staat veiligheid voorop. Dan gaat het alleen om constructieve veiligheid en waterveiligheid. In dit afweegkader mis ik verkeersveiligheid; ik blijf het benadrukken. Mijn vraag is: dat kan toch niet? Hoe gaan bewindslieden de verkeersveiligheid meewegen?
Ik snap dat het economisch belang zwaar doortikt, maar onderzoek leert dat bij gekozen grote projecten de baten regelmatig niet opwegen tegen de kosten, terwijl goed scorende projecten gepauzeerd zijn. Tegelijkertijd vraag ik me wel af hoe de bewindslieden de regionale bereikbaarheid wegen. Kijk naar de provincie Zeeland met haar eilandenstructuur. Daar heb je niet zomaar een alternatief. Een goede ontsluiting van zo'n gebied via bijvoorbeeld de Zeelandbrug is cruciaal. Je moet ook kijken naar de

winst per geïnvesteerde euro en niet per project. Veel kleine projecten kunnen de maatschappij wellicht meer opleveren dan één heel groot project. Mijn vraag is hoe de bewindslieden dit gaan verdisconteren. Zien de bewindslieden ook het belang van goederenvervoer over weg en spoor, met relatief lage maatschappelijke kosten ten opzichte van het wegvervoer? Het bespaart wegkilometers, maar tijdig onderhoud van bruggen en sluizen is dan wel cruciaal. Het aantal onverwachte storingen is veel te hoog. Mijn vraag is of de bewindslieden dit gaan prioriteren. Gaan zij sturen op een risicoscore, dus scoringskans maal gevolgen van uitval? De noodzakelijke aanpak van de Oranjesluis is uitgesteld, maar die schakel is zo belangrijk dat we ons dat niet kunnen veroorloven.
Voorzitter. Noodzakelijk onderhoud aan asfalt wordt uitgesteld. Bruggen worden gesloten voor vrachtverkeer terwijl onderzoek door budgettekort maanden of jaren uitgesteld wordt. Ik noem de bruggen over het Julianakanaal bij Roosteren en de Houtribdijk. Dat is niet acceptabel. Mijn vraag is hoe de Minister ruimte creëert voor onvoorzien onderhoud, want tijdig onderhoud bespaart dure ingrepen in de toekomst, net zoals kozijnen tijdig verf nodig hebben – ik ga maar even mee met de VVD. Gaan de bewindslieden geld naar voren halen, is mijn vraag. Hoe gaan zij ervoor zorgen dat ook het instandhoudingsbudget voor langere termijn geborgd is? Er zijn innovatieve producten op de markt voor levensduurverlenging van asfalt, maar die dreigen overboord te vallen omdat onderhoudspakketten niet aanbesteed worden. Dan is goedkoop echt duurkoop. Mijn vraag is hoe we dit voorkomen.
Ook provincies en gemeenten hebben exploderende instandhoudingsopgaves. Te vaak is zelfs de constructieve staat nauwelijks in beeld. Het is wachten totdat het een keer fout gaat. Hoe worden medeoverheden ondersteund? Overheden moeten immers samenwerken en niet het wiel opnieuw uitvinden. Een goed voorbeeld is het Noord-Hollands programma Samen Slimmer Renoveren en Vervangen, met zelfs een heuse Bruggenbrigade. Ook Rijkswaterstaat doet mee. Mijn vraag is of er een vergelijkbare aanpak komt in de andere regio's in Nederland.
Voorzitter. De wegafsluitingen voor werkzaamheden gaan pijn doen. Zo dreigt er een verkeersinfarct door opeenvolgende afsluitingen van de Papendrechtsebrug en de Van Brienenoordbrug. Er moet eerder geschakeld worden tussen gemeenten en Rijkswaterstaat om dit in goede banen te leiden, inclusief meer budget hiervoor. Mijn vraag is hoe dit wordt meegenomen. In het verlengde hiervan constateer ik dat veerponten en waterbussen regionaal een belangrijke rol spelen. De hoge kosten dreigen veel veerponten de das om te doen. Mijn vraag is hoe we dat gaan voorkomen.
Voorzitter, tot slot. De bouw komt handen tekort. Het aantal mbo-studenten in de grond-, weg- en waterbouw is in tien jaar gehalveerd. Mijn slotvraag is daarom wat de bewindslieden in petto hebben voor de jongeren die helpen om Nederland bereikbaar te houden.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter. Ja, de koek moet groter, voordat ik meega in de schaarstebeweging van het kabinet staat dat voor de ChristenUniefractie als een paal boven water. Ik ben echt niet te beroerd voor nadenken over zo goed mogelijk kiezen in schaarste, maar het is natuurlijk wel flink beroerd hoe het met IenW is gesteld. Het is gewoon niet normaal als een ministerie tot en met 2040, dus de komende veertien jaar, 80 miljard euro tekortkomt. Anders gezegd: op een totaal aan uitgaven van ruim 15 miljard euro per jaar, komt dit ministerie, dat verantwoordelijk is voor het veilig voortbestaan van ons land, voor het vlot en veilig je bestemming

kunnen bereiken, meer dan 5 miljard euro per jaar tekort. Dat zijn tekorten waardoor sluizen en bruggen niet tijdig kunnen worden vervangen, het onderhoud van snelwegen in het Noorden op de lange baan wordt geschoven en er geen wegen, sporen en perrons bij kunnen worden gebouwd, terwijl woningzoekenden niet alleen een betaalbaar huis willen bemachtigen maar ook graag thuis willen komen.
Heeft de ingestorte brug in Genua kabinet en coalitie niet genoeg gewaarschuwd? Hebben al die bruggen die niet meer open kunnen, zoals in Fryslân, kabinet en coalitie niet genoeg gewaarschuwd? Hebben de ongewenst openstaande sluisdeuren bij IJmuiden en in de Afsluitdijk kabinet en coalitie niet genoeg gewaarschuwd?
Voorzitter, u weet het: ik ben een liefhebber van de infrastructuur die Rijkswaterstaat heeft gebouwd en mag onderhouden. Rijkswaterstaat: de oudste uitvoeringsorganisatie van het Rijk, opgericht in 1798. En wat hebben ze een prachtige kunstwerken gerealiseerd in die 228 jaar: de Deltawerken, de Afsluitdijk, kanalen als de Nieuwe Waterweg, het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Flevopolders, tunnels en roemruchte bruggen zoals de Zeelandbrug. Als ik dan de afwegingskaderbrief van deze bewindspersonen lees, is het contrast schril en is mijn eerste vraag waar de geest van 1848 is gebleven, toen de Tweede Kamer op voorstel van Thorbecke besloot om de Nieuwe Waterweg te gaan graven.
Ik zei het eerder al: dit kabinet heeft zijn prioriteiten niet op orde. Het laatste kabinet dat serieus geld uittrok voor beheer, onderhoud en vervanging was het kabinet-Rutte IV. Ik weet nog hoe ik moest knokken om die 1,5 miljard structureel in de financiële plaat te krijgen en te houden. Het kabinet-Schoof, bestaande uit PVV, VVD, NSC en BBB, liet IenW finaal linksliggen. Nul euro structureel kwam erbij voor de inmiddels nóg grotere beheer- en onderhoudsopgave. Sterker nog, via inhoudingen van prijsbijstellingen werd er cumulatief 4 miljard bezuinigd op IenW. En en passant bezuinigden ze ook nog eens op het ov. Dit kabinet heeft het willens en wetens bij een schamele fooi van 0,5 miljard structureel gehouden, terwijl het tienvoudige nodig was. En terwijl alle informatie tijdens de formatie op tafel lag, want die informatie hadden de formerende partijen keurig uitgevraagd, in tegenstelling tot bij zorg en sociale zekerheid, tot de brugpijlers aan toe. Ik kan het, kortom, nog steeds niet geloven. De bewindspersonen wel? Het is toch niet nodig dat de kleine ChristenUnie hier weer de kooltjes uit het vuur moet gaan halen voor onze infrastructuur? Dat is toch hun eer te na?
Hoe het ook zij, u kunt ervan op aan dat wij blijven knokken voor een begroting van IenW die Nederland nodig heeft, een begroting waar Thorbecke, Lely en Johan van Veen zich niet voor zouden hoeven te schamen.
Nou, dat is eruit. Dan ga ik snel door naar het afwegingskader. We hebben daar een flinke bult aan lobbybrieven over ontvangen. Een groot aantal afzenders zie ik nu ook zitten op de tribune. Ik dank hen zeer, al constateer ik wel dat een deel van deze brieven – ik zeg het een beetje plagerig, dat mag wel hè? – samen zijn te vatten onder de slogan van de Tegenpartij: samen voor ons eigen, laat de rest de rambam krijgen. Ik begrijp dat best hoor, want tot nu toe is mijn bijdrage immers ook «geen gezeik, IenW weer rijk» om Van Kooten en De Bie te parafraseren.
Nog een paar punten over de criteria en de volgorde daarin. Die kan ik volgen. Dank voor hoe de moties in het afwegingskader zijn verwerkt, zoals die van collega Stoffer en mij. Ik denk aan veiligheid. Het is goed dat juist ook in dat kader over beide fondsen heen wordt gekeken. Immers, de broodnodige vervanging van de spuicomplexen in IJmuiden en de Afsluitdijk vergen alleen al miljarden, die je niet alleen uit het Deltafonds kunt trekken zonder in te teren op andere waterveiligheidsprojecten. Tegelijkertijd zeg ik dit met een beetje pijn, want ik weet dat dit ten koste gaat van mobiliteitsprojecten.

Na het lezen van de brief blijf ik nog wel met de volgende vragen zitten. Wat betekenen deze letters zo meteen in de praktijk? Welke projecten sneuvelen wel en welke niet, en ten koste waarvan? Daarom zijn er nog drie zorgen die ik aan de beide bewindspersonen wil meegeven.
Ten eerste de regio. Het risico van afwegingskaders is dat regio's buiten de Randstad en Brabant zomaar berooid achterblijven, terwijl bereikbaarheid voor hen een harde randvoorwaarde is om überhaupt te kunnen floreren. Relatief overzichtelijke gerichte investeringen kunnen zo veel betekenen voor een regio. Denk aan de projecten die collega Stoffer noemde, denk aan het vierde perron in Deventer en denk aan de sluis bij Kornwerderzand. Mijn zorg is dat de regionale betekenis van dit soort investeringen nog te weinig in het afwegingskader wordt meegenomen. Kunnen de bewindspersonen deze zorg wegnemen?
Dan de tweede zorg, Defensie. In het afweegkader wordt nog veel te vrijblijvend de link naar Defensie gelegd. Ik zei het net al in een interruptie. Zo'n munitiedepot bij Staphorst, bijvoorbeeld; daar hoort gewoon een andere afslag van de A28 bij. Waarom zou dat niet gewoon betaald kunnen worden door Defensie en kunnen vallen onder de noemer van de 3,5%-NAVO-norm? Ik voorzie nu eindeloos balletje-balletje tussen die beide ministeries, terwijl er intussen wel hele dure raketten worden gekocht en onderwijl de logistieke ketens niet op orde worden gebracht. Hoe staat het met het enthousiast krijgen van de ambtsgenoten bij Defensie om gewoon ruimhartig mee te betalen aan de infrastructurele oplossingen om bijvoorbeeld zo'n munitiedepot in Staphorst van de grond te krijgen of om de infrastructuur tankproof te krijgen?
Ten slotte de prijsbijstellingen. Dit kabinet doet alsof de tekorten een natuurverschijnsel zijn. Nee, die zijn het gevolg van politieke keuzes, ook om prijsbijstelling binnen de perken te houden. Kan de Minister mij garanderen dat de prijsbijstelling de komende jaren wordt uitgekeerd, gewoon, normaal, 1,0 keer de prijsbijstelling, en dat we de prijsstijgingen in de werkelijkheid een beetje bij gaan houden?
Tot zover. Ik zie dat de voorzitter nogal priemend kijkt, dus ik stop snel.

De **voorzitter**:
Ik begon bijna boos te kijken. Maar goed, u ging afronden, dus dank u wel. Dan hebben we de eerste termijn gehad. Het voorstel is om te schorsen tot 19.15 uur, als u daar voldoende aan heeft. Gaat dat lukken? Ja? Dan zijn we bij voorkeur om 19.10 uur weer binnen, zodat we om 19.15 uur echt kunnen beginnen.

De vergadering wordt van 18.35 uur tot 19.19 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Goedenavond. We willen graag verdergaan met de commissievergadering. Ik verzoek iedereen te gaan zitten en te zorgen voor een beetje rust in de ruimte; dan kunnen we naar de beantwoording van onze bewindspersonen. We hebben afgesproken dat de beantwoording in blokjes gaat en dat we de vragen even aan het einde van zo'n blokje stellen. Dat structureert het wat. We hebben wederom vier interrupties, maar als u het in drie of twee kunt doen, dan is dat natuurlijk ook fijn. Dan zijn we misschien niet al te laat klaar met dit commissiedebat.
Ik wil het woord geven aan de Minister voor de beantwoording. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Natuurlijk zal de Staatssecretaris ook een deel van de vragen beantwoorden. Allereerst wil ik de Kamer danken voor alle vragen. Er zijn denk ik hele goede en terechte vragen gesteld over de bereikbaarheid en de infrastructuur in Nederland. Dat is het fundament van onze welvaart, en daarmee natuurlijk heel belangrijk. Het verbindt ons, het

beschermt ons en het zorgt ervoor dat wij een van de topeconomieën in de wereld kunnen zijn. Maar infrastructuur is niet vanzelfsprekend. Soms heb ik het idee dat ik Minister van vanzelfsprekende zaken ben, als het gaat om alle onderwerpen die te maken hebben met IenW.
We nemen heel erg voor lief dat het er is, maar het komt met een prijs. Je moet erin blijven investeren om er ook de vruchten van te kunnen blijven plukken. Veel infrastructuur is verouderd en is dus ook toe aan onderhoud of vervanging. De bevolking blijft groeien, de economie blijft groeien en daardoor is er steeds meer mobiliteitsvraag. Geopolitieke ontwikkelingen zorgen voor de noodzaak om onze maatschappij en onze mobiliteit weerbaar te maken. Het gevaar in overlast van water komt niet meer alleen van voren, zoals we dat eeuwen geleden hadden, vanaf de zee. Tegenwoordig komt het ook nadrukkelijker vanuit de rivieren, van achteren, om het zo maar even te zeggen. Het komt ook van boven met hevige regenbuien. Dat hebben we natuurlijk gezien met de hevige regenbuien in Limburg in 2021. En het komt ook van onder, omdat je door zeespiegelstijging ook verzilting van het grondwater krijgt. De strijd tegen het water verandert, en daar zullen we ons op moeten bewapenen.
De middelen die beschikbaar zijn in het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds – dat hebben we al vaker met elkaar gewisseld, ook in het vorige debat – zijn onvoldoende om al deze opgaven te bekostigen. Daarom moeten we kiezen wat we wel en niet doen en wat we laten doen. Het mooie is: dit is de plek om dat te doen. Daar is de politiek voor, om keuzes te maken onder schaarste. Er is ons veel aan gelegen om een transparant en herleidbaar proces te volgen om te komen tot de beste keuze voor Nederland. Daar moeten wel keuzes voor gemaakt worden. Zoals we eerder al hebben uitgedrukt, zijn we de Kamer erg dankbaar dat zij ook na ons eerste commissiedebat dat we met elkaar gehad hebben, moties hebben ingediend met voorstellen en elementen die we kunnen meenemen in het afweegkader om tot die keuzes te komen. Zo brengen we de basis met elkaar op orde én – dat is heel belangrijk – bieden we ook perspectief voor later. Het is dus niet alleen op de korte termijn de basis op orde brengen. Het is ook – en dat is echt nadrukkelijk onderdeel van dit proces – een visie op lange termijn van hoe we ervoor zorgen dat er een stevig financieel fundament ligt onder het fundament van onze economie, dus onder onze infrastructuur. Dat is dus nadrukkelijk onderdeel van dit proces, maar op korte termijn zullen we keuzes moeten maken.
Dat perspectief voor later is veel meer dan alleen instandhouding. Het is veel meer dan alleen goed onderhouden wat je hebt. Nieuwe aanleg is cruciaal om Nederland bereikbaar en welvarend te houden in de toekomst. Er wordt vaak gedaan alsof er straks alleen nog instandhouding mogelijk is. Nee. Nieuwe aanleg blijft belangrijk. Er zijn aanlegprojecten, waarvoor mensen hier ook in de zaal zitten. Zij zitten hier niet omdat ze een nieuw aanlegproject leuk vinden om te doen; een aanlegproject lost vaak een bruikbaarheidsknelpunt op of, zoals de heer Van Leijen zei, ontsluit een woningbouwlocatie. Dat is belangrijk voor alle opgaven die we hebben. We kunnen dus niet zonder nieuwe aanleg. Maar we hebben zo'n enorm tekort op instandhouding en vernieuwing, dat we dat niet langer kunnen blijven negeren. Daarom hebben de Staatssecretaris en ik aan de rem getrokken.
Belangrijk is dus wel om te onthouden dat nieuwe aanleg nog steeds gaat plaatsvinden. Sterker nog, we hebben het zojuist boven even berekend, in voorbereiding op deze eerste termijn van het kabinet. Het is goed om te benoemen dat zowel vanuit het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds in deze kabinetsperiode tot 2030 nog ongeveer 35 miljard euro de grond in gaat voor nieuwe aanleg. Dat is dus niet alleen onderhoud zoals het herasfalteren van wegen of het repareren van bruggen. Dat zijn nieuwe bruggen, nieuwe snelwegen, nieuwe spoorlijnen, nieuwe lightrail en nieuwe infrastructuur die we aanleggen voor al die opgaven die met infrastructuur te maken hebben, van woningbouw tot economische ontwik-

keling tot bereikbaarheid. Om een paar voorbeelden te noemen: de A15 bij Arnhem, de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide in Limburg, de Oude Lijn, PHS bij Amsterdam Centraal en Sluis II bij het Wilhelminakanaal. Zo zijn er zat van dat soort voorbeelden waar we gewoon mee aan de slag gaan, omdat dat belangrijk is voor Nederland.
Maar we zullen ook keuzes moeten maken. Op basis van de input uit de debatten die we in maart hebben gehad, het tweeminutendebat dat we hebben gehad met de Kamer en nadrukkelijk, zeg ik er ook bij, gesprekken die we gehad met bestuurders van medeoverheden hebben we dit afweegkader opgesteld. Dat heeft de Kamer vorige week ontvangen en daarover voeren we nu het gesprek.
Voordat ik overga tot de beantwoording van de vragen, ga ik twee dingen doen. Ik ga uitleggen in welke blokjes ik deze vragen ga beantwoorden, en ik geef daarbij ook gelijk even een winstwaarschuwing. Ik ga niet in op de vragen die zijn gesteld over individuele trajecten of projecten. De heer De Hoop zei al «die vraag ga ik niet stellen», en dat ben ik hem erg erkentelijk. Ik snap ook wel dat er vragen zijn gesteld over projecten. Het staat de Kamer vrij om die vragen te stellen, en die zijn op zichzelf natuurlijk ook hartstikke begrijpelijk. Maar we willen – dat hebben de Staatssecretaris en ik ook aangegeven in de brief die we naar de Kamer hebben gestuurd – het juist hebben over hoe we op hoofdlijnen die afweging maken. We willen niet nu ingaan op individuele projecten en of die wel of niet doorgaan. We zullen zo veel mogelijk kleuring geven aan wat we kunnen zeggen, maar alles wat we zeggen over een individueel traject doet een ander project dan weer tekort. Die winstwaarschuwing wil ik even op voorhand geven.
Dan ga ik over tot de beantwoording van de vragen. Ik zal beginnen met het proces dat wij nu met elkaar aan het doorlopen zijn. Dan ga ik naar het afweegkader. Maar let op: daar zitten vier subblokjes in, dus het wordt een soort Inception. We krijgen blokjes binnen blokjes. Veiligheid en onderhoud is subblokje één. Regelgeving en innovatie is subblokje twee. Woningbouw is subblokje drie. MIRT is subblokje vier. Dan kom ik bij het perspectief en daarna bij overige vragen. Volgt u het nog? Perfect!
Dan begin ik allereerst met het proces, als u mij toestaat, voorzitter. De vraag die gesteld werd, is: hoe ziet het verdere proces er nu uit? Het is goed om te zeggen dat we echt al een heel eind zijn in dit proces. Ik ga niet helemaal herhalen welke processtappen we gedaan hebben, maar het verdere proces ziet er als volgt uit. We willen dit afweegkader toepassen op alle projecten die er zijn, en natuurlijk ook op de beschikbare middelen die er zijn. Dan volgt in september een brief aan de Tweede Kamer over die voorlopige prioritering met invulling per project. Dan wordt heel duidelijk wat we wanneer gaan doen, wat we niet gaan doen of wat we niet nú gaan doen. Vervolgens komt er een opzet en planning voor onderzoek naar hoe we een robuust financieel fundament voor de langetermijnuitbreiding en standhouding van infra kunnen gaan realiseren. Er is natuurlijk in september ook nog een brief van de Minister van VRO over het versnellen van de woningbouw. Dat is een vraag die de heer Van Leijen ook stelde. Dat sluit dus goed op elkaar aan. Er is dus ook nog ruimte om daar wat van te vinden. Vervolgens vindt in november het BO MIRT plaats. Normaal doen we eerst het BO MIRT en dan informeren we de Kamer; dat draaien we nu om.
De heer Bikkers vroeg: hoe blijven we betrokken als Kamer? Omdat de Kamer een nadrukkelijke positie heeft in dit proces, sturen we die lijst eerst naar de Kamer. Vervolgens kunnen we het daar nog wel met elkaar over hebben, en natuurlijk over de keuzes die daarin gemaakt zijn. Dan kan de Kamer ook goed zien – ik snap dat die behoefte er is – hoe dat afweegkader tot op detailniveau uitwerkt voor projecten. Vervolgens is dus in november het BO MIRT. Daarna volgt een Kamerbrief met de uitkomsten van het BO MIRT, en dan klikken we 'm in feite definitief vast.

Dan volgt de verwerking in de Voorjaarsnota van 2027. Die wordt daarin verwerkt.
Mevrouw Boelsma-Hoekstra noemde dat ze toch wel de aandacht voor de cruciale rol van de gemeenten en provincies miste. Zij gaf aan dat zij ook een grote opgave hebben en de samenwerking met het Rijk missen. Zij vroeg hoe we dat toch beter kunnen doen. Dat vind ik wel een hele terechte vraag. Ik ben zelf ook wethouder geweest, en mevrouw Boelsma-Hoekstra ook. Zo zitten er wel meerdere voormalig lokale politici hier aan tafel. Vanuit die hoek bekeken, is het natuurlijk heel logisch dat je dit gezamenlijk oppakt, met ieders verantwoordelijkheden en rollen, want die zijn er. Gemeenten en provincies krijgen ook gewoon geld van het Rijk voor instandhouding van infrastructuur, en mogen daar ook gewoon eigen keuzes in maken met de middelen die ze hebben. Dat is allemaal netjes geregeld in het huis van Thorbecke. De Staatssecretaris en ik hebben twee bijeenkomsten gehad met allemaal regionale bestuurders. We hebben gezegd dat we het vervolgtraject, ook ten aanzien van juist het perspectief, samen oppakken. Immers, juist op provinciaal en gemeentelijk niveau spelen deze kwesties. Bij de ene gemeente of provincie speelt dat meer dan bij de andere, maar die gezamenlijkheid willen we echt opzoeken. We hebben er ook afspraken over gemaakt dat we dat gaan doen.
Dan de vraag van de heer Stoffer, die zei dat overheden moeten samenwerken en het wiel niet opnieuw moeten uitvinden. Een goed voorbeeld is het Noord-Hollandse programma Samen Slimmer Vervangen en Renoveren. Men heeft zelfs een heuse Bruggenbrigade. Ook Rijkswaterstaat doet daaraan mee. Er komt een vergelijkbare aanpak in andere regio's. Rijkswaterstaat is daar inderdaad bij aangesloten. Ik sta heel erg positief tegenover dit soort samenwerkingen. Waar we die kunnen doen, kunnen we die inderdaad op die manier oppakken. We zullen dat ook meenemen in de gesprekken met de regionale overheden, waarin we dingen veel makkelijker kunnen combineren. Een van de dingen die ik er alleen vaak bij zeg is: je hebt natuurlijk niks aan een goed functionerend rijkswegennet als het vervolgens niet goed functioneert op de provinciale weg. Een weg is alleen zo goed als elke millimeter van die weg berijdbaar is. Anders heb je er niks aan. Die samenwerking is daarin echt cruciaal. De lessons learned vanuit Noord-Holland wil ik graag meenemen naar de rest van Nederland.
Dan de vraag van de heer Bikkers, die ik ook wel deels heb beantwoord, of de Kamer niet alleen achteraf mag instemmen. Nee, we zetten echt een tussenstap daarin, waarin de Kamer nog voordat we overgaan tot definitieve herprioritering dit echt ook nog neerleggen en dit met elkaar kunnen bespreken. Dan kan de Kamer daar ook nog wat van vinden. Ik kan me voorstellen dat daar ook behoefte aan is. Dus dat kunnen we doen.
Tot slot de laatste vraag in dit blokje. Deze is ook van de heer Bikkers: hoe worden alle criteria straks gewogen; hoe wordt voorkomen dat het een optelsom wordt van belangen, waarbij uiteindelijk geen enkel project echt prioriteit krijgt? Het is echt de bedoeling dat er duidelijkheid komt. Duidelijkheid doet ook deels pijn. Dat is al gewoon onderdeel van als je minder geld hebt dan wat je zou willen uitgeven aan alle opgaven die je hebt. Dit betekent dat je sommige dingen niet kan doen, later kan doen of minder kan doen. Dat wordt gewoon heel concreet. Uiteindelijk moet er ook gewoon een zaaglijn komen waarin de Kamer ook heel duidelijk kan zien: als je bij wijze van spreken een miljard aan infra zou uitgeven, komen deze projecten op basis van de criteria die we met elkaar hebben gemaakt als in eerste in aanmerking. Dat is juist ook om de lobby ... Dat zeg ik met alle respect en bewondering voor mensen die dat proberen en brieven schrijven aan de heer Grinwis. Ik kom zo nog met een paar quotes van Van Kooten en De Bie. Dat moet je op een navolgbare manier doen, dus de Kamer moet kunnen zien hoe tot die keuzes gekomen is, ook op basis van de input die de Kamer zelf heeft geleverd.

Dat was het blokje proces, voorzitter. Ik pauzeer dan nu even voor u.

De **voorzitter**:
De vraag was even of er op dit blokje specifieke vragen zijn. Dat is het geval. De heer Van Duijvenvoorde.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik denk dat het op dit blokje is. Als dat niet zo is, hoor ik het graag. Er is veel gezegd over het samenwerken met de deeloverheden. De Minister zei zo-even dat er in overleg met de deeloverheden keuzes zijn gemaakt. Maar hoe verklaart de Minister dan dat toch juist ook de combinatie van de provincies en de gemeenten deze week alarm heeft geslagen via De Telegraaf, aangezien er enerzijds een overleg is geweest en er anderzijds nu die kritiek vanuit die deeloverheden komt? Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Minister **Karremans**:
Dat is aan de deeloverheden zelf. Dat is aan hen. We hebben goed contact gehad. Dat kunnen ze denk ik ook wel beamen. Kijk, als zij alsnog De Telegraaf willen opzoeken om hun punt te maken, ga ik daar niet over. Ik ben zelf ook wethouder geweest. Toch minstens de helft van je kerntaak als lokale bestuurder is om te vertellen dat het Rijk je ook meer geld moet geven. Ik snap het dus ook wel ergens. Het is ook helemaal prima. Dat hoort gewoon bij dit proces, denk ik.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik heb even een verduidelijkende vraag over die prioritering. De Minister zei dat het eerst naar de Kamer komt, maar normaliter komt het eerst naar de regio. Als ik het goed begrijp, debatteren wij dan over iets wat dan nog naar de regio's moet over de keuzes die gemaakt worden in de projecten. Ik moet even scherp hebben hoe het zit. De volgende vraag hoort daarbij. We weten welke keuzes er worden gemaakt in de MIRT-projecten in het MIRT-boek, maar het voorbeeld over de noordelijke wegen betreft natuurlijk een stuk uitvoering, maar wel vervanging. Ik heb er wat minder zicht op hoe dat wordt verdeeld over het land. Mijn vraag is eigenlijk: wat krijgen we, wanneer krijgen we het, wat is onze rol daarin? Ik wil een beetje scherper hebben hoe dat proces loopt.

Minister **Karremans**:
Ik snap die vraag. Dank daarvoor. We kijken welke projecten van dekking moeten worden voorzien. Dat kan gaan om onderhoudsprojecten, om vernieuwingsprojecten en om nieuwe aanleg. In een Excelsheet of in een tabel zullen we duidelijk maken welke projecten dat zijn. Het gaat erom dat de Kamer dit ook echt inzichtelijk heeft, zo veel als mogelijk in ieder geval. De heer Stoffer had immers een terechte vraag over het rekening houden met onvoorzien onderhoud. Dat moeten we inderdaad ook doen. Daarvan kan ik nu niet van tevoren labelen waar het naartoe gaat, vandaar de titel «onvoorzien». Maar voor de rest zullen we het zo veel mogelijk proberen in te vullen, om het echt op dat niveau richting de Kamer te sturen.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag, mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Helder. Dat is duidelijk. Dan is de vraag eigenlijk: wordt het ter informatie gestuurd of wordt het besproken?

Minister **Karremans**:

Ik kan me voorstellen ... Nou ja, ik kan het me eigenlijk níét voorstellen dat de Kamer daar vervolgens niet een debat over wil voeren met ons. Als het ter informatie is, vinden wij dat natuurlijk helemaal prima. Maar we willen de Kamer graag ter wille zijn. Ik wijs ook op het punt dat de heer Bikkers maakte. Hij zei: wij willen regie houden op het proces. Dat is heel begrijpelijk. We willen dat dus ook sturen naar de Kamer. De Kamer kan daar dan nog wat van vinden. Dat klopt. Ik kan dan natuurlijk ook toetsen of wij het afweegkader goed hebben toegepast; dat lijkt me ook fair.

De heer **Prickaertz** (PVV):
De Minister begon eigenlijk heel positief met zijn eerste blokje met te zeggen dat er 35 miljard nog geïnvesteerd wordt in nieuwe projecten of lopende projecten. Ik was even benieuwd uit welk deel en uit welk budget dat komt. Volgens mij is de complete begroting van IenW voor 2026 16 miljard. Waar komt die 35 miljard vandaan? Hoe zit dat? Zijn dat lopende projecten of zijn dat nieuwe projecten, waarvoor in de toekomst geld gereserveerd is? Of komt dat uit de begroting van dit jaar? Daar was ik even benieuwd naar.

Minister **Karremans**:
Dat komt deels uit ... Het fonds werkt met jaarschijven. Dat fonds heeft een looptijd van veertien jaar, dus het kijkt veertien jaar vooruit. Bijna geen enkel departement heeft zo'n fonds. Wij wel. Wij kunnen het geld ook binnen het fonds houden. Dus al het geld dat je niet uitgeeft in één jaarschijf, gaat door naar de volgende jaarschijf. De heer Grinwis of de heer Stoffer vroeg ook al naar een kasschuif. Daar kijken we natuurlijk ook naar. We moeten het daar nog wel over hebben met onze collega's, maar we kijken wel naar de mogelijkheden. Zo spaar je in feite geld voor een project. Op een gegeven moment gaat dat daadwerkelijk de grond in. Dat is dan ook wat er gebeurt. De Kamer heeft heel duidelijk aangegeven – dat zit ook in het afweegkader – te willen dat wij veel meer werk uit onze handen krijgen. De heer Van Leijen zei het ook: er moeten woningen gebouwd worden, er moeten wegen gebouwd worden. Op het ministerie zeggen wij altijd: wij willen geen rapporten, maar rails en rijstroken; dat is wat we willen. Dan ligt het ook in de rede, zoals we ook in het afweegkader hebben gezegd, dat je voorrang geeft aan de projecten die al in vergaande fase zijn, dus in de planstudiefase, waarbij het geld al bijna de grond ingaat, waarbij het beton, de heipalen en het staal de grond dus ingaan. Dat in plaats van dat je nu voorrang gaat geven aan projecten waarbij het nog heel lang duurt voordat er iets gerealiseerd wordt. Dat zit ook in het afweegkader. Je ziet ook dat de komende jaren op heel veel plekken – ik kan ze allemaal noemen – gewoon flink wordt geïnvesteerd, ook in nieuwe aanleg.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Het is goed dat de Minister zegt dat er weinig departementen met een fonds zijn, want dit kabinet doet net alsof LVVN wél een fonds heeft, maar dat is natuurlijk niet zo. Dat weten we allemaal. Maar het bekt wel lekker. Mijn vraag is natuurlijk een andere. De Minister kan nu wel zeggen dat hij niet ingaat op individuele projecten, maar dat vind ik een beetje makkelijk. De pauzeknop indrukken en vervolgens niet de discussie aangaan, vind ik niet chic, zeker niet voor de projecten die concreet zicht hadden op uitvoering. Dan wijs ik met name op de projecten die ik heb aangehaald. Betekent dit dan dat de Minister hier niet op in wil gaan en dat de gereserveerde middelen – ik heb het onder andere over de 115 miljoen bij de voorjaarsbesluitvorming – niet per definitie nu nog bestemd zijn voor waarvoor ze destijds door BBB geregeld zijn?

Minister **Karremans**:

Om het even negatief te zeggen: sowieso loopt alles, elk project, gevaar. Maar er zijn natuurlijk nog steeds heel veel projecten die door kunnen gaan. Als je het geld op een bepaalde manier bestemt en van dekking voorziet, dan kunnen projecten gewoon doorgaan. Maar omdat het afweegkader juist de leidraad is voor de volgorde waarin we het geld gaan uitgeven, kan ik nog niet zeggen welke projecten boven de lijn komen of onder de lijn. Ik heb wel gezegd dat we in het afweegkader juridische verplichtingen, die bij een deel van de MIRT-projecten gewoon het geval zijn, doorzetten. We willen ook de WoMo-middelen die zijn aangegaan, door laten gaan. In veel gevallen zijn die al heel ver in de planuitwerkingen. Die gaan bijna naar de realisatiefase, waardoor mensen straks gewoon huizen krijgen waarin ze kunnen wonen. Die willen we dus door laten gaan, gezien het enorme belang van de woningbouw en het feit dat ze al bijna klaar zijn om te beginnen met heien. Daarnaast laten wij in brede zin de fase waarin een project verkeert ook meewegen in de hele afweging. Het zou zo maar kunnen dat de projecten die mevrouw Wiersma noemt, waar mogelijk zelfs een tekort voor is, straks geheel van dekking worden voorzien, omdat ze goed uitvallen in het afweegkader. Ik kan alleen niet op dat resultaat vooruitlopen, omdat ik het eerlijk gezegd gewoon nog niet weet.

De heer **Bikkers** (VVD):
Heel fijn dat de Minister aangeeft dat de Kamer nog betrokken wordt. Volgens mij moeten wij in de procedurevergadering zo snel mogelijk dat debat plannen, want anders raakt de Minister in de knel met zijn BO MIRT, dat in november plaatsvindt. Ik heb over dat laatste wel een vraag. Ik vind het heel mooi dat we als Kamer met de Minister straks het gesprek kunnen voeren over het afwegingskader, de projectlijsten en de Excelsheets et cetera, zoals de Minister aangeeft. Maar wat bespreekt de Minister straks nog met de lokale en regionale bestuurders? Zo'n BO MIRT is wat mij betreft altijd een wederzijds gesprek. Wat mij betreft kan de Minister niet straks met een lijst onder zijn arm naar het BO MIRT gaan en zeggen: ik heb het met de Kamer besproken; dit is wat het is. Graag ook aandacht voor de input van de lokale bestuurders.

Minister **Karremans**:
Dat is een terecht punt. Ook al begon Mark Harbers, toen hij nog Minister van Infrastructuur was en ik wethouder in Rotterdam, het BO MIRT met: welkom bij de meest gescripte vergadering van Den Haag. Die wordt natuurlijk altijd tot in groot detail voorbereid. Niettemin gaan we de input van regio's de komende zomer natuurlijk gewoon betrekken. We zullen die natuurlijk ook netjes informeren van tevoren, ook op individueel niveau. We zijn gewend om op die manier samen te werken met elkaar. Die samenwerking is voor ons ontzettend belangrijk en die willen we dus ook recht doen. Als er uit het BO MIRT nog dingen komen die relevant zijn voor de Kamer om te weten of te bespreken ... We sturen natuurlijk gewoon een brief naar aanleiding van het BO MIRT. Dan kunnen we het daar nog over hebben, want uiteindelijk zal de definitieve financiële verwerking plaatsvinden in het voorjaar.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik wil toch nog even door op dit punt. De Minister zei net gekscherend dat de helft van de kerntaken van lokale bestuurders het vragen om meer geld bij het Rijk is. Hij zei het wat gekscherend, maar tegelijkertijd denk ik dat hij daarmee niet de zorgen weg wil wuiven die er daar echt terecht zijn. Het proces dat de Minister voorlegt, betekent ook dat heel veel regio's niet de maatregelen krijgen die nodig zijn voor de bereikbaarheid of andere zaken. Is de Minister in dat proces ook bezig met mitigerende maatregelen, om regio's daarnaast toch tegemoet te komen op andere manieren? Kan hij wat meer toelichten hoe dat eruitziet?

Minister **Karremans**:
Zeker. Dat hebben we laatst gedaan bij de A2 Deil–Vught. Daar zit een heel mitigerend maatregelenpakket omheen, omdat het project niet door is kunnen gaan. Dat is een van de gepauzeerde projecten. We kijken altijd naar wat we nog kunnen doen om de pijn wat te verzachten in het geval dat dingen niet door kunnen gaan. Het gevaar zit 'm er daarbij natuurlijk altijd in dat je vervolgens niet je resterende budget wil uitgeven aan mitigerende pakketten, maar dat je ook juist wil investeren in bepaalde regio's, in nieuwe aanleg, in vernieuwing of in onderhoud. Daarin wordt dus altijd een afweging gemaakt, maar het wordt natuurlijk nadrukkelijk meegewogen. Ik zei het inderdaad gekscherend. Ik denk dat het ook een onderdeel is van de verhouding die we hebben. Tegelijkertijd is dit onderwerp van gesprek, ook met de regio's. We willen het perspectief samen met de regio's oppakken. Daarbij kunnen we veel van elkaar leren. Er werden net al een aantal voorbeelden genoemd. We kijken bijvoorbeeld naar regelgeving, die natuurlijk vaak kostenverhogend werkt voor regionale overheden.
Maar als iemand die het lokale bestuur goed kent, zeg ik er ook bij dat lokale overheden ook zelf keuzes kunnen maken. Er zijn gewoon gemeentes die bepaalde keuzes maken. Die kiezen ervoor om kades of wegen niet te onderhouden en het geld ergens anders aan uit te geven. Dat is uiteindelijk hun eigen verantwoordelijkheid. Als Rijk moet je ervoor zorgen dat gemeenten voldoende middelen krijgen om hun taken uit te voeren. Dat geldt in brede zin, dus niet alleen voor infrastructuur, maar ook voor jeugdzorg, onderwijs, sport, bedenk het maar. Dat is natuurlijk de discussie die we altijd met de VNG hebben en dat is een lopend gesprek dat we met elkaar hebben. Dat gesprek vindt altijd plaats in het overhedenoverleg, dat een paar keer per jaar plaatsvindt.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
De Minister zegt dat wij in, volgens mij, september het een en ander krijgen voorgelegd en dat er dan een brief naar de Tweede Kamer komt waarin dat afwegingskader is uitgewerkt in een soort van Excelsheet, waarbij er een harde scheidslijn komt in de projecten die wel of geen financiering krijgen. Stel dat wij als Kamer heel erg schrikken van die uitkomst en dat wij zeggen «jongens, deze vervoersmodaliteit schiet compleet door qua miljardeninvestering» of «deze regio schiet compleet door», welke tools hebben wij als Kamer dan om daar sturing aan te geven? Dat kan namelijk niet middels een amendement, en een motie kan de Minister natuurlijk ook naast zich neerleggen. Graag dus enige toelichting van u.

Minister **Karremans**:
Ik zei al dat de financiële vertaling in het voorjaar gebeurt. Dan kunnen er bij de begroting dus ook amendementen worden ingediend. Dat kan dan dus sowieso. Maar wij hechten heel veel waarde aan de relatie en aan het proces dat we natuurlijk met de Kamer hierbij volgen. Net zoals we de moties ten aanzien van het afweegkader die de Kamer heeft ingediend heel serieus hebben genomen en volgens mij ook allemaal, stuk voor stuk, een plek hebben gegeven, willen we natuurlijk ook eventuele zorgen of zaken waar de Kamer van denkt dat die anders moeten, op een goeie manier adresseren. Ik kan er niet op vooruitlopen op welke moties worden ingediend – dat kan de Kamer, denk ik, ook niet – want we weten de uitkomst nog niet, laat staan hoe we daarmee om zullen gaan en dat laat ik dus even voor dan, maar daar zullen we vanzelfsprekend een goed vervolg aan willen geven, want uiteindelijk is het onderdeel van de lenW-begroting en zal het ook, weliswaar getrapt, door de Kamers moeten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Toch bekruipt me het gevoel dat het allemaal nog een beetje kwalitatief en vaag is. De brief leidt namelijk niet per definitie tot een Excelsheet. Daar moet je toch nog wel wat vertaalslagen in maken. Wanneer heeft dat afwegingskader nou geleid tot een lijst van projecten waar uiteindelijk, afhankelijk van het budget, dan op een gegeven moment een streep wordt getrokken? Wanneer krijgen we dat nou precies? Is dat ook pas volgend jaar bij de financiële verwerking of krijgen we dat vóór de begrotingsbehandeling? Wat zijn dan het MIRT Projectenboek en de begroting die we dit najaar krijgen waard? Het MIRT Projectenboek wordt al het boek van de gebroken beloften genoemd. Is dit dan helemaal een soort conceptstuk? Hoe verhoudt zich wat we nog krijgen aan begroting, MIRT Projectenboek en Deltaprogramma, inclusief Deltabeslissing, potentieel met grote financiële consequenties, tot wat er financieel in het voorjaar gaat gebeuren?

Minister **Karremans**:
In september sturen wij die lijst. Dan is duidelijk wat de keuzes zijn. Dan gaan we natuurlijk niet nog eens een keer een boek maken met daarin wat er gebeurt als we die keuzes even negeren. Dat lijkt me geen verstandige zet. In september moet duidelijk zijn wat op basis van het afweegkader ... Zoals de heer Grinwis zegt, moet daar echt nog wel wat invulling aan gegeven worden. Maar goed, dit geeft al enórm veel sturing aan hoe we het geld uitgeven. Dat zullen we dan dus doen. Dan kan de Kamer ook zien – ik denk ook dat de Kamer er prijs op stelt om dat te kunnen checken – hoe bepaalde elementen zijn verwerkt en hoe dat vervolgens uitwerkt in een daadwerkelijke lijst; ik denk ook dat de Kamer er prijs op stelt om dat te kunnen checken. Zoals ik al in antwoord op de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra zei, is dat echt praktisch op projectniveau.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan wil ik voorstellen dat u verdergaat met het volgende blokje. We hebben inmiddels het blokje processen afgerond. U kunt dus naar het volgende onderdeel gaan.

Minister **Karremans**:
Dan kom ik bij het afweegkader. Ik ga eerst een aantal algemene vragen daarover beantwoorden. Dan kom ik op de submapjes.
Allereerst de vraag van de heer Goudzwaard hoe alle verschillende criteria worden gewogen, in het bijzonder die van weg, water en spoor onderling. Hoe weeg je dat af voor wat betreft bereikbaarheid? Dit is inderdaad een van de punten die we uitwerken, maar we hebben wel elke keer, zoals we ook in de appreciatie van de moties hebben gedaan, gekeken of we vast kunnen houden aan bepaalde objectiveerbare criteria, en dat is het geval. Dat zullen we ook doen. Dan kan de Kamer ook in september zien hoe we dat gedaan hebben. Daar kan de Kamer achteraf ook wat van vinden. Maar ik heb nu nog geen Excelsheet klaarstaan waar al die projecten in gaan, want, sterker nog, dan had ik net zo goed nu al die lijst kunnen presenteren. Daar zitten dus echt nog wel een aantal uitwerkaspecten in, waar we even de zomer voor nodig hebben. Die gaan onder andere over de relatie vernieuwing of instandhouding. Die ratio, waar de heer Goudzwaard de vorige keer over begon, is heel terecht. Daar werken we nu hard aan en daar zullen we invulling aan geven. We kunnen het daar ook over hebben in september.
Dan vroeg de heer Grinwis welke projecten wel en niet sneuvelen en wat dat straks in de praktijk betekent. We hebben dat net al behandeld. We hebben daar in september dus meer duidelijkheid over.
Dan over het ontschotten en het prioriteren. De heer Stoffer vroeg of dat eenmalig is. Ja, dat is inderdaad eenmalig. We hebben op een gegeven moment gezegd: we vegen alles bij elkaar, omdat anders ... Ik wil niet op projecten vooruitlopen, ook niet op het gemaal IJmuiden, maar we

hebben bewust die opgaven en middelen bij elkaar gepakt, om zo het meest optimale resultaat te bereiken. Daarna gaan, om in watertermen te spreken, de sluizen weer dicht.
Dan ga ik naar de vraag van de heer Goudzwaard. Welke problemen probeert het afwegingskader op te lossen? Is het niet alleen verdeling van meer pijn? Dat vind ik eigenlijk een hele goede vraag. Dat is denk ik ook een kwestie van hoe je ernaar kijkt. Ergens gaat het ook wel om de vraag waarom we zo weinig geld hebben voor onderhoud. Dat heeft verschillende oorzaken, maar een van de redenen is dat onderhoud niet sexy is. Ik heb dat ook altijd genoemd. Het is politiek niet sexy, terwijl ik denk dat we met elkaar best mogen vieren dat we die basis weer op orde hebben. We mogen ook best trots zijn dat er in de jaren zestig en zeventig door onze voorgangers extreem veel gebouwd is in dit land. Dit land is letterlijk weer opgebouwd, veel meer dan wat we hadden voor de oorlog. In de jaren zestig en zeventig is er zo ontzettend veel uit onze handen gekomen. Daar mogen we echt wel trots op zijn. Als je zo veel neerzet op zo'n moment is het nadeel alleen dat je het vervolgens wel moet onderhouden en dat dat veel geld kost en een enorme opgave met zich meebrengt. Maar ik denk dat we ook best trots mogen zijn op het feit dat wij nu zeggen: «We zijn trots op wat er toen is neergezet. Het is een belangrijk fundament van onze economie en onze maatschappij en we gaan daar goed voor zorgen. We gaan goed voor de Afsluitdijk zorgen. We gaan goed voor de Oosterscheldekering zorgen. We gaan goed voor de A27 zorgen. En noem het allemaal maar op.» We moeten het gewoon op die manier bekijken, in plaats van dat we alleen iets vieren als er een nieuwe weg of brug wordt aangelegd. Ik snap dat dat politiek het meest aantrekkelijk is. Op zich is dat logisch. Elk nieuw project heeft natuurlijk ook een waarde, want anders komt het überhaupt niet bovendrijven. Maar we mogen echt wel trotser zijn dat we die basis op orde brengen, denk ik.
Tegelijkertijd is die nieuwe aanleg nog steeds nodig. Ik ben het geheel met de breedte van de commissie eens dat er gewoon nog heel veel knelpunten zijn die we kunnen oplossen en dat we onze economie ook niet draaiende kunnen houden op alleen onderhoud. Dat is de reden waarom we ook kritisch kijken naar bijvoorbeeld regelgeving en dat we zeggen: waar kunnen we het met minder geld doen en veel meer terug naar basisfunctionaliteiten? Als we een tunnel maken, gaan we er niet automatisch een park en een afwatering en zestien padelbanen op zetten, wat het alleen maar ingewikkelder maakt. In plaats daarvan kiezen we voor die basisfunctionaliteit. De Staatssecretaris en ik hebben het er altijd over. Zij zegt dan tegen mij: jij komt uit Rotterdam, dus voor jou is het makkelijk praten. Dan zeg ik: ja, maar je gaat vanzelf die lelijkheid waarderen. Dat is de basis van wat Rotterdammers vinden. We gaan het niet zó lelijk maken, maar we gaan wel terug naar de basis en basisfunctionaliteit: beton, staal, rijden, rails, gaan met die banaan! Dat scheelt dus ook geld dat we vervolgens in kunnen zetten voor andere zaken.
Dat is eigenlijk ook het antwoord op de vraag of ik niet het MF in de praktijk degradeer tot een onderhoudsfonds. Integendeel! Juist door nu in te grijpen ... Het werd door een aantal Kamerleden al gezegd: als je onderhoud langer voor je uitschuift, wordt het duurder. Dat betekent dat je straks meer geld kwijt bent aan onderhoud. Door juist nu in te grijpen hebben we straks dus weer geld voor nieuwe aanleg, omdat anders het prijskaartje voor onderhoud steeds groter wordt. Ook met het oog op nieuwe aanleg is het veel slimmer om nu echt in te grijpen en te zeggen: we gaan onderhoud doen. Dan wordt het niet duurder en is het uiteindelijk ook prettiger voor de automobilist, die natuurlijk gek wordt van alle hinder die daarmee gemoeid gaat. Je krijgt gewoon veel meer storingen. Dat heb ik gezien als wethouder in Rotterdam, waar ik verantwoordelijk was voor heel veel bruggen in die regio die ontzettend oud waren. Het was niet te tellen hoe vaak die eruit lagen vanwege storingen. Je ziet het op de kaartjes: rond Rotterdam kleurt het altijd rood. Voor een groot deel

komt dat ook door werkzaamheden of storingen die plaatsvinden in onze infrastructuur. In een delta, met veel bruggen, viaducten en tunnels, is dat ergens ook wel onvermijdelijk, maar het is natuurlijk wel de manier waarop we geld verdienen met de Rotterdamse haven. Je kan niet heel makkelijk een snelweg door een containerterminal neerleggen. Dit heeft allemaal te maken met het feit dat wij op deze drukbevolkte plek liggen en ontzettend veel functionaliteit combineren op een heel klein stukje land. Maar het is wel belangrijk dat we het doen.
Dan de vraag of ik accepteer dat Nederland vastloopt en de noodzakelijke infrastructuurprojecten niet van de grond komen. Nee, natuurlijk niet. Ik wil juist niet dat Nederland vastloopt. Nu doen alsof er geen probleem is, zorgt ervoor dat Nederland op termijn – ik ben dan misschien geen Minister meer – echt vastloopt. Dan voert de Kamer eenzelfde soort debat met de bewindspersonen die er dan zitten en hebben we een nog veel groter probleem. Het is niet leuk om dit te doen, dat vond De Telegraaf ook afgelopen maandag, maar het is wel nodig. Het is wel nodig om te doen, juist om verantwoordelijkheid te nemen voor de toekomst.
De heer Goudzwaard sprak er ook over dat we geld verdienen met handel en logistiek. Ik kan het daar niet nóg meer mee eens zijn; handel en logistiek zijn extreem belangrijk voor onze welvaart. Hij vroeg of er ook gekeken wordt naar het belang van internationale handelsstromen en het TEN-T-netwerk. Het antwoord is ja. Dat is juist zo'n mooi objectiveerbaar criterium; je kunt kijken of het een TEN-T-corridor is of niet, en als het een TEN-T-corridor is, moeten we daar echt extra goed voor zorgen. Dat is een van de dingen die we kunnen meenemen.
Dan de vraag van de heer Stoffer of we op korte termijn geld naar voren gaan halen. Ik kan dat niet beloven. We gaan het wel proberen, maar ik moet er natuurlijk ook instemming voor hebben van mijn collega's. Maar het ligt natuurlijk wel in de rede; we proberen met het fonds altijd te kijken wat we naar voren kunnen halen en wat we misschien naar achteren kunnen schuiven. Het EMU-saldo is hier knellend in, maar we gaan wel proberen om er zo veel mogelijk van te maken.
De heer Grinwis uitte zijn zorg dat de regionale betekenis van investeringen als die in het vierde perron in Deventer en in Kornwerderzand nog te weinig in het afwegingskader wordt meegenomen. Erkent de Minister het grote belang van dit soort knooppunten? Absoluut en dat belang krijgt ook gewoon zijn weging in die afweging. Later kunnen we het er dan met elkaar over hebben of wij die afweging goed hebben gemaakt. Dat is natuurlijk helemaal prima, maar we zullen ook gewoon transparant maken hoe we dat gedaan hebben.
De heer Stoffer vroeg hoe wij de verkeersveiligheid meewegen. Ik deel de passie voor verkeersveiligheid met de heer Stoffer. Ik vind het een belangrijk onderdeel van alles wat we doen op Infrastructuur en Waterstaat. Wat we sowieso doen, ook bij onderhoud en vernieuwing, is kijken hoe we het verkeersveiliger kunnen maken. Zijn er koppelkansen om het met hetzelfde geld verstandiger en verkeersveiliger in te richten? Dat doen we al bij instandhouding en sowieso natuurlijk bij vernieuwing.
Dan de vraag hoe er wordt voorkomen dat het een optelsom wordt van ... Die heb ik net al beantwoord.
Veel kleine projecten kunnen de maatschappij meer opleveren dan één groot project, zei de heer Stoffer. Dat is zo. We kijken ook gewoon wat we met ons geld kunnen doen, hoeveel opbrengst we met ons geld kunnen krijgen. Dat is precies het hele idee van dit afwegingskader. We kijken dus niet alleen naar de grote projecten, maar juist ook naar de kleinere projecten, die voor de regio vaak van heel groot belang zijn. Je hebt het dan niet over ordegrootte Zuidasdok of iets dergelijks, maar over bijvoorbeeld een afrit of viaduct ergens. We kijken daar nadrukkelijk ook naar. Een deel van die bereikbaarheidsprojecten betreffen echter soms provinciale wegen. Dan is het een verantwoordelijkheid van de provincies,

maar waar het een rijksweg is, kijken we er wel naar, net zoals naar de belangen die ermee zijn gemoeid en naar de kosten.
Dat was het voor dit blokje.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de leden of er nog vragen zijn. Meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):
Misschien heb ik het gemist. Maar als het gaat over de veiligheid, vroeg PRO de Minister ook of er wegen, bruggen en tunnels zijn waar technici ... Ik begrijp nu dat de Minister daar nog op komt. Excuus. Dan is dit de inleiding voor zijn antwoord. Het was een beetje onduidelijk en lag misschien ook aan mij. Helder. Check.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Karremans**:
Voorzitter. Dan kom ik nu inderdaad bij het stukje over veiligheid en onderhoud. Excuus als ik daar niet duidelijk over was. Dit is een heel dik blok, merk ik al. Er zijn terecht veel vragen over gesteld, want daar gaat het ook over.
De eerste vraag was van de heer De Hoop. Hij wil weten of het kabinet kan garanderen dat onze waterkeringen veilig blijven en er geen dijken doorbreken. Wat is nodig om daar echt zeker van te zijn? Daar zijn financiële middelen voor nodig. Dat is ook precies wat wij nu doen en heel nadrukkelijk bovenop hebben geplaatst, ook in het afwegingskader. Veiligheid voorop, zowel constructieve veiligheid als waterveiligheid. Die krijgen voorrang en prioriteit.
Zijn er wegen, bruggen en tunnels waar technici zich serieus zorgen maken over de veiligheid en waarvan het onderhoud de komende jaren nog niet zeker is? Zo ja, welke zijn dat? In de Staat van de infrastructuur is goed te zien om welke projecten het gaat. Dat zijn voornamelijk projecten waar er risico's zijn ontstaan door waterstofverbrossing en door de tand-nokconstructie die na een herberekening toch wat minder veilig bleek dan we dachten. Je hoeft je geen zorgen te maken over de veiligheid van het hoofdwegennet in Nederland, zeg ik ook tegen de mensen die nu zitten te kijken – ik hoop niet dat ze zitten te kijken in de auto terwijl ze rijden, want dat is niet goed voor de verkeersveiligheid – want onze mensen van RWS monitoren heel zorgvuldig wat er aan de hand is, zeker op de plekken waar mogelijk risico's zijn, en we treffen ook altijd mitigerende maatregelen. Maar je wilt natuurlijk zo veel mogelijk problemen voorkomen. Dat is ook waar deze hele operatie op gericht is, zodat we daar in ieder geval voldoende geld voor hebben.
Dan de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra wat de mogelijkheden zijn om de continuïteit van de werkzaamheden tot 2031 te borgen en de basis op orde te krijgen. We proberen dit natuurlijk op te lossen. Aan de ene kant zorgen we ervoor dat er voldoende capaciteit bij RWS is. De productiviteit bij RWS is in de afgelopen jaren enorm verhoogd, op een indrukwekkende manier. Nu moeten we zorgen dat er ook financiële middelen zijn, dat het geld voor onderhoud er daadwerkelijk is en we niet nog verder achtergesteld onderhoud krijgen.
De heer De Hoop vroeg of er noodzaak is tot het stellen van extra voorwaarden voor de vaarwegen. Welke afspraken kunnen we met lokale overheden maken over toerisme op het water? Ben ik bereid om hier extra hinderbeperkende maatregelen te treffen? Gebruiksbeperking is een van de instrumenten die in onze toolkit zitten. Zo'n beperking kan op vaarwegen zitten en stellen we soms ook in. We fixeren soms een brug. Er kunnen dan geen zeilboten meer door. Maar je probeert altijd routes te bedenken waarbij mensen kunnen omvaren, net zoals je altijd routes

probeert te bedenken waarbij mensen kunnen omrijden. Dat is altijd een puzzel, die onze mensen van Rijkswaterstaat leggen. We proberen dus altijd de hinder te beperken, maar we kijken inderdaad ook waar we gebruiksbeperkingen op kunnen zetten. Ik zeg erbij dat dit soms heel lastige afwegingen zijn. Het is onderdeel van het werk dat we doen en het is niet altijd leuk, maar wel noodzakelijk.
Mevrouw Wiersma vroeg of ik kan garanderen dat er de komende jaren geen snelheidsbeperkingen, gewichtsbeperkingen of afsluitingen nodig zijn. Kijk, daar moet ik wel eerlijk over zijn: er kan natuurlijk altijd acuut wat gebeuren, zeker met ontzettend veel infrastructuur die uit de jaren zestig en zeventig komt. Al zou ik het geld hebben, kan ik niet morgen alles vervangen. De markt heeft daar überhaupt ook gewoon geen capaciteit voor. Bovendien zou het leiden tot onacceptabele hinder als we dat nu zouden doen, want je komt dan gewoon niet meer bij je werk aan. We moeten het dus sowieso gefaseerd doen. Nogmaals, omdat Rijkswaterstaat zeker de oudere infrastructuur heel zorgvuldig monitort en inspecteert, kan er altijd iets gevonden worden, ook met boringen in beton bijvoorbeeld, waarvan we zeggen dat er voor de zekerheid toch een afstandsbeperking op moet komen of dat er wegen moeten worden afgesloten. Dat kan altijd; ik kan niet garanderen dat dat nooit meer gebeurt. Maar we proberen nu juist om dat te voorkomen waar we het probleem kunnen voorzien, zodat we juist niet die snelheidsbeperking, die afstandsbeperking of die afsluiting krijgen. Nederland heeft immers wel een beetje de buik vol van al die storingen vanwege uitgesteld onderhoud op het hoofdwegennet.

De **voorzitter**:
Eerst de heer Stoffer, dan mevrouw Wiersma. Ik begrijp dat het anders moet. Dan stel ik voor dat de Minister het even afmaakt.

Minister **Karremans**:
Excuus. Ik maak ik het af. Hoe vaak worden deze wegen, viaducten en vangrails gecontroleerd? Hoe vaak dat nodig is, is afhankelijk van het kunstwerk. Het gebeurt via visuele inspecties, rijdende weginspecteurs, geavanceerde meetvoertuigen, camerasystemen en periodieke asfaltboringen. Hiermee houden we de conditie van onze kunstwerken heel goed in de gaten.
Welke gebreken zijn al bekend, vraagt mevrouw Wiersma. Dat is eigenlijk dezelfde vraag als die van de heer De Hoop. Die heb ik zojuist al beantwoord.
Wanneer wordt de grens bereikt en moet er alsnog worden ingegrepen? Bij kwesties van veiligheid wordt er natuurlijk altijd ingegrepen. Als blijkt dat een bepaald viaduct of een bepaalde brug niet kan worden gebruikt zoals bedoeld, met de intensiteit die er elke dag overheen gaat, grijpt Rijkswaterstaat in. Safety first, dus we kiezen dan altijd het zekere voor het onzekere. Veiligheid voorop. Het ligt maar helemaal aan wat er aan de hand is wat dan de maatregelen zijn die Rijkswaterstaat neemt.
De heer Stoffer vroeg naar de ruimte voor onvoorzien onderhoud. Ik denk dat ik die vraag al beantwoord heb. Onze mensen kunnen een goede inschatting maken van wat daarvoor nodig is. Ik kan die ruimte natuurlijk niet vooraf toewijzen aan bepaalde projecten, maar het geld hebben we wel nodig.
De wegafsluitingen voor werkzaamheden gaan pijn doen, bijvoorbeeld bij de Papendrechtsebrug en de Van Brienenoordbrug. Er gaan extreem veel auto's over de Van Brienenoordbrug, per dag meer dan 200.000, geloof ik. Het is de drukste brug die we hebben in Nederland. Met alle gemeenten eromheen en ook met de provincie, Zuid-Holland Bereikbaar, bekijken we hoe we het op de beste manier kunnen doen. Hetzelfde geldt voor de Papendrechtsebrug. Toen ik nog wethouder was in Rotterdam, waar de Van Brienenoordbrug ligt, waren we al bezig met het moment dat deze

brug zou worden afgesloten. Op allerlei manieren wordt daarmee in de planning rekening gehouden, zodat je andere werkzaamheden ofwel erna ofwel ervoor doet, maar niet tegelijkertijd. Je werkt routes uit. We kunnen precies zien waar mensen van werk naar huis gaan en van huis naar werk. Ik kijk naar wat voor effect het heeft als wij ergens bepaalde deelscooters neerzetten en naar wat we moeten doen met de metro. Het is één groot vervoersnetwerk, waarin we dat allemaal nu ook heel goed kunnen moduleren met behulp van AI, maar dat vergt jaren aan voorbereiding, waar we dus ook al mee bezig zijn.
Zien wij het belang van het goederenvervoer over vaarweg en spoor, met relatief lage maatschappelijke kosten ten opzichte van wegvervoer? Dat was een vraag van de heer Stoffer. Ja, dat belang zien wij. Die prioritering weegt ook mee. Die vaarwegen vinden we natuurlijk ook belangrijk. Ik noem maar even een vaarweg: Lemmer–Delfzijl. Dat is een extreem belangrijke vaarweg voor de Nederlandse binnenvaart, maar ook met extreem veel oude bruggen. De Gerrit Krolbrug, waar de heer De Hoop terecht veel aandacht voor heeft gevraagd, is er daar één van, maar er zijn heel veel andere bruggen. Ik heb begrepen – om een beeld te geven van hoe oud de bruggen zijn – dat één daarvan zelfs door de Duitsers is aangelegd. Die Duitse brug doet het overigens nog veel beter dan we gedacht hadden, maar toch is die op gegeven moment ook aan vervanging toe. Dit geeft een beeld van hoe oud die infrastructuur is.
Dan de vraag waarom er zo weinig geld wordt uitgetrokken voor het fundament van ons land en of het, gezien het tekort, wel gaat lukken om het basiskwaliteitsniveau te handhaven. Ja, het is precies de bedoeling dat we dat basiskwaliteitsniveau willen halen en dat we het uitgesteld onderhoud uiteindelijk willen wegwerken. Dat is natuurlijk wat we uiteindelijk willen doen, maar er moet ook nog steeds geld zijn voor ... Ik zei net al dat er ook veel miljarden de grond in moeten gaan. Juist door nu te investeren in dat onderhoud maak je straks ook weer geld vrij voor nieuwe aanleg, omdat dat anders gewoon steeds duurder wordt.
De heer Grinwis vroeg naar aanleiding van het instorten van de brug in Genua of we niet genoeg gewaarschuwd zijn. Hij refereerde daarbij ook aan al die bruggen in Friesland die niet meer open kunnen; ik had het zojuist inderdaad over die brug. Is daar niet genoeg waarschuwing van uitgegaan? Hoe moeten we dat zien? Rijkswaterstaat waarschuwt hier natuurlijk al een tijdje voor. Dat is ook gewoon de realiteit; die informatie heeft de Kamer ook gewoon kunnen krijgen. Tegelijkertijd zeg ik ook dat het niet alleen het gevolg is van politieke keuzes dat we te maken hebben met tekorten, want we hebben nog nooit zo veel geld aan infrastructuur uitgegeven als vandaag. Het is goed om ons dat te realiseren. Ook deze coalitie heeft het kabinet meer geld beschikbaar gesteld om te investeren in infrastructuur. Ik heb ook altijd gezegd dat we zonder die middelen nog verder van huis waren geweest. Ik denk dus dat het heel belangrijk is dat dat is gebeurd. Tegelijkertijd zeggen we natuurlijk ook eerlijk dat er, zoals de Algemene Rekenkamer ook zegt, niet genoeg is voor alle opgaven. Maar dat komt dus niet alleen omdat er andere keuzes zijn gemaakt, want je moet keuzes maken in de politiek en je kan niet elk beleidsterrein altijd bedienen.
Nogmaals, begrijp me niet verkeerd, ik zal altijd blijven pleiten voor meer geld voor infra, maar dit komt bijvoorbeeld ook doordat wij als maatschappij en als overheid de markt veel steviger bevragen op bouw dan twintig of dertig jaar geleden. Kijk maar eens naar wat er nu aan huizen gebouwd moet worden, wat er aan netcongestie moet worden opgelost en wat er dus aan verzwaring van het net moet worden gedaan. Het zijn allemaal dezelfde partijen die dat moeten doen. Het is gewoon een hele simpele economische wet: als de vraag omhooggaat en het aanbod gelijk blijft of in sommige gevallen zelfs daalt – de heer Stoffer had het over de opleidingen, waar steeds minder mensen vandaan komen die dit werk kunnen doen – dan gaat de prijs omhoog, want schaarste

wordt beprijsd. Dat zie je natuurlijk ook gebeuren. Het komt ook door regelgeving en ook gewoon door gestegen loonkosten. Het heeft dus verschillende oorzaken. Politieke besluitvorming is dus niet altijd de oorzaak. Het is wel belangrijk om te weten hoe dat tekort is ontstaan, maar nog veel belangrijker is hoe we dit oplossen. Daar zijn we nu mee bezig. De woorden die daarover gesproken zijn, onderstreep ik dus.
Dan de vraag over slim plannen, beter spreiden, 's nachts doorwerken waar dat kan en gebruikmaken van slimme innovaties en technieken. Ik vond het briljant gevonden van de heer Bikkers: de verjongingscrème die wél werkt. Dat is natuurlijk een hele mooie innovatie die kan werken. Dat verkleint uiteindelijk ook de opgave. Het mooie van die verjongingscrème, die nu wordt getest – die ziet er heel veelbelovend uit en we gaan die echt breed toepassen – is dat die de levensduur van bepaald asfalt met een fractie van de kosten drie tot vijf jaar kan verlengen. Dat is gewoon pure winst. Dat scheelt ontzettend veel geld, dat we dan kunnen steken in andere zaken. Dat is ook belangrijk: er gaat niet minder geld naar infra. Ik heb ook weleens een bericht gelezen over «bezuinigingen op infra» of zo, maar daar is allemaal geen sprake van. Er gaat geen cent minder naar infra. Sterker nog, er komt meer geld voor infra bij, maar de opgave is nog groter. Dan moet je dus keuzes maken en dan kunnen dit soort innovaties juist ontzettend helpen, net zoals het verminderen van de regeldruk. Ik heb het weleens over de pijler in het water die niet altijd nodig is, maar die wel heel veel geld kost – ik bedoel: als je die eruit wil halen.
Dat was het.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik naar de leden. De heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik hoor de Minister zeggen: uitgesteld onderhoud willen we gaan wegwerken en we gaan inzetten op veiligheid, aanleg en onderhoud. Ik kan mij dan toch niet aan de indruk onttrekken dat hele grote woningbouwlocaties de komende jaren simpelweg niet ontsloten gaan worden. Kan de Minister daarop reflecteren? Wat gaan daarvan nou echt de gevolgen zijn?

Minister **Karremans**:
Ik kom zo bij de vragen die de heer Van Leijen over woningbouw heeft gesteld. Natuurlijk committeer ik me aan het kabinetsdoel. Dat is heel logisch; daar sta ik ook voor. We zijn allebei ook heel goed in gesprek met de Minister van VRO om dit voor elkaar te krijgen, maar we kunnen nu niet vooruitlopen op «wat wel en wat niet». Dat heb ik ook gezegd. We weten allemaal over welke woningbouwlocaties we het met elkaar hebben. Ik heb van tevoren gezegd dat we ons hebben voorgenomen om dat niet te doen, maar we kunnen het daar in september natuurlijk over hebben, wat de uitkomst ook is.

De heer **Stoffer** (SGP):
Een hele tijd terug, toen u, voorzitter, mij bijna een interruptie wilde geven, had de Minister het over de constructieve veiligheid. Ik ben het met hem eens dat hier in Nederland op het rijkswegennet geen bruggen zullen instorten; dat hebben we allang voor die tijd gezien en dan hebben we een afsluiting. Over het gemeentelijke wegennet maak ik mij overigens wel zorgen; niet bij iedere gemeente, maar er zijn volgens mij gemeenten die echt niet weten wat hun areaal is. Daar ligt echt een grote zorg, maar dat is niet mijn vraag. Als we die herprioritering doen, staat veiligheid bovenaan. Dat zie ik in ieder geval in de stukken van de Minister. We zijn het er ook mee eens dat constructieve veiligheid en waterveiligheid bovenaan staan. Ik snap dat de Minister geen projecten wil noemen, maar één gemaal is IJmuiden. Noem een ander groot project; dat komt ergens

bovenaan. Dan is er een heleboel op. Als we straks herprioriteren ... Voordat een brug of een viaduct instort, hebben we natuurlijk allerlei storingen, beperkingen of eventueel een afsluiting gehad. Hoe voorkomen we dat we straks die grote projecten allemaal doen en dan misschien ook nog wat dingen aan de Brienenoordbrug en de Galecopperbrug in Utrecht, maar dat we aan de randen van het land uiteindelijk toch te weinig hebben en blijven zitten met storingen, beperkingen en als je niet uitkijkt straks echt een heel aantal afsluitingen? Ik ben benieuwd hoe de Minister daartegen aankijkt. Ben ik nu een zwartkijker of zegt de Minister dat hij die zorg deelt?

Minister **Karremans**:
Je kan natuurlijk door een aantal brillen kijken. Zonder die bril zwart of roze te noemen, denk ik dat je niet moet kijken vanuit het perspectief van waar het landt, hoewel we natuurlijk ook hebben gezegd dat we zorgen dat alle regio's bediend worden; daar heeft mevrouw Boelsma-Hoekstra ook aandacht voor gevraagd. Het moet natuurlijk een beetje in evenwicht zijn, maar we gaan het niet verdelen in de zin van: Friesland krijgt zoveel geld. Het is nooit verstandig om dat te doen. En doe je dat dan op inwonersaantal of oppervlakte; dat zou dan ook de vraag zijn. Dit zit overigens natuurlijk al in de systematiek van het gemeentefonds. Maar als we zeggen dat we veel meer gaan doen aan instandhouding, betekent dat dus dat dat ook in Limburg, ook in Overijssel, ook in Friesland en ook in Noord-Holland zo is. Dan kijk je dus door die bril. Ik maak me er in die zin dus niet zoveel zorgen over, want als we daar voorrang aan geven, geldt dat niet alleen voor de Randstad.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Daarmee is mijn zorg nog niet weggenomen. Ik ben een man uit de regio. Ik kom uit een dorpje van 5.000 inwoners op de Veluwe. Ik vind het dus heel belangrijk dat we geld in die regio's stoppen, maar ik wil niet dat dat bijvoorbeeld ten koste gaat van Zuid-Holland, het economisch hart, want daar verdienen we ons geld. Als de haven en Schiphol niet meer bereikbaar zijn, is het gauw gebeurd in dit land. Mijn zorg is dat die koek voor instandhouding straks gewoon te klein is, dat er bijvoorbeeld te veel gaat naar hele grote waterveiligheidsprojecten en dat je eigenlijk de schaarste blijft verdelen, hoewel we nu ontschotten. Daar zit mijn zorg. Het maakt niet uit of het in Zuid-Holland, in Limburg of in Friesland is, maar ik zoek naar waar de grens ongeveer ligt: wat hebben we nodig en denkt de Minister dat dat te vinden is in het huidige budget om te voorkomen dat we straks ergens die storingen blijven houden en er elke keer beperkingen op moeten zetten? Die onzekerheid moet weg. Daar maak ik me echt hele grote zorgen over. Als de Minister zegt dat hij dat helemaal wegneemt, ben ik daar natuurlijk heel blij mee, maar dan zou ik wel graag binnen een afzienbare termijn, bijvoorbeeld voor de IenW-begroting, echt willen zien of dat echt hard is.

Minister **Karremans**:
Dat gebeurt sowieso. In september krijgen we de uitwerking. Dan kan dus echt gewoon hard gezien worden waar dat geld dan naartoe gaat. Als ik de vraag van de heer Stoffer goed begrijp, vraagt hij eigenlijk: zijn we klaar om het geld te geven als we stap één niet zetten? We verwachten niet dat dat het geval is. Anders hadden wij zes stappen voor de bühne gezet. Alleen dat al was natuurlijk zonde van het werk geweest. We verwachten dus niet dat dat zo is. Het is ook goed om ons te realiseren dat we in de looptijd van alle fondsen 200 miljard hebben. Dat is veel geld. De vraag is alleen hoe je dat op de goede manier uitgeeft. Het is niet zo dat

als je een project van een miljard hebt – op sommige projecten heb ik een tekort van een miljard, laat staan dat het een miljard kost – je dan in één keer klaar bent. Dat is niet het geval. We hebben dus veel geld, maar niet genoeg geld om alles te doen, want de opgave is nog veel meer. Daarom zullen we moeten kiezen. Maar het is niet zo dat we na stap één al klaar zijn.

De **voorzitter**:
Een interruptie van de heer Van Leijen. Daarna ga ik naar de heer Grinwis.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik heb eerst even een punt dat ik toch even kwijt wil. Rotterdam is de mooiste stad van Nederland. Dat moet gewoon gezegd worden.
Los daarvan gaat het me even om de crème van de heer Bikkers. Ik ben vorig jaar 40 geworden. De verjongingscrème die wél werkt klinkt mij als muziek in de oren. Terwijl u dat vroeg, zat ik erover na te denken. Het zou misschien ook kunnen helpen als je op een hele andere manier naar mobiliteit gaat kijken. Het gaat natuurlijk ook om wat je kan doen om de belasting op infrastructuur te verminderen. Dat vraagt soms ook om een andere blik op mobiliteit. Ga kijken naar deelmobiliteit, naar ov en hoe je dat anders in kan richten. Ik zie dat terugkomen in de brief; ik zag dat daar een paragraaf over in de brief stond. Welke concrete stappen kunnen we daarin nog nemen? Want die mis ik nog wel een beetje.

Minister **Karremans**:
Ik vind het op zich een terecht punt, hoor, om te kijken hoe we dat nou op een goede manier kunnen doen. Er zitten twee kanten aan het antwoord, denk ik. De ene kant is dat het ov voor sommige mensen niet een alternatief is. Daar moeten we ook reëel in zijn. Aan de andere kant is het zo dat die systemen – het wegsysteem, het spoorsysteem, het deelmobiliteitssysteem, het fietssysteem – niet goed genoeg met elkaar communiceren en eigenlijk allemaal parallel werken. Dat is ook de frustratie die ik had als wethouder Mobiliteit van inderdaad de mooiste stad van Nederland. Daar kijken we natuurlijk ook tweeledig naar. De Staatssecretaris en ik delen de ambitie om er wat aan te doen, juist om er ook voor te zorgen dat we meer mensen het ov in krijgen, waar dat voor mensen passend is, natuurlijk. Ik ben als Minister van Infrastructuur, die natuurlijk vooral ook files wil oplossen, erg gebaat bij meer mensen in het ov, als die mensen dat willen en wij ze daartoe kunnen verleiden. Dat vind ik helemaal prima. Wij kijken dus ook naar hoe we dat kunnen doen. Daarover komen we later ook nog richting de Kamer. Dit pakken we dus op, want ik denk dat de heer Van Leijen gelijk heeft dat er echt nog wel kansen liggen om daar verder mee aan de slag te gaan.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Grinwis. O, een vervolgvraag.

De heer **Van Leijen** (D66):
Een korte afsluiting. Inderdaad, verspil nooit een goede crisis. Dat is een mooi gezegde. Ik denk dat dit een hele mooie is om vol mee aan de slag te gaan. Fijn dat dat opgepakt wordt.

De **voorzitter**:
De heer Grinwis, ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voordat ik ze benut: hoeveel interrupties heb ik nog, voorzitter?

De **voorzitter**:
U heeft er nog drie, maar wel drie korte.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Oké, dan moet ik even snel to the point komen. Ik zou bijna willen zeggen tegen mijn collega: als het leven je citroenen voorschotelt, maak er dan limonade van. Dat is ook mijn oproep. Nee, nee, nee.
Ik heb de volgende vraag aan de Minister. Ik ga door op het punt van collega Stoffer van één groot project versus veel kleine projecten. Potentieel kom je toch voor dat soort afwegingen te staan. Dan kom ik toch op mijn regionale punt, waar de Minister heel kort op inging. Pas reed hij naar Terschelling. Misschien is hij wel over allemaal bruggen gereden in Friesland die tot voor kort open konden en nu niet meer. Dat zijn stuk voor stuk misschien niet zulke grote projecten, maar ze doen wel heel veel voor het imago van Friesland als provincie waar je kunt varen. Het zomerseizoen begint weer. Tot mijn verdriet kan de Scharsterrijnbrug niet meer open, als ik het goed heb. Dat voorkomt gewoon dat er in Friesland bijvoorbeeld geld verdiend kan worden. Dat heeft een grote regionale uitstraling. Ondertussen wordt er wel geld gestopt in de kade op Terschelling. Daar zijn wij heel erg voor, maar ik snap wel de pijn die wordt gevoeld in Friesland, zeker als straks ergens anders een grote brug vervangen gaat worden en die Friese bruggen maar dicht blijven zitten. Zolang ze dichtzitten, zijn ze misschien veilig, maar ze functioneren niet.

Minister **Karremans**:
Eén: Terschelling ligt in Friesland. Dus daar ging het geld naartoe. Twee: ik ben via de Afsluitdijk gereden, maar goed, dan ga je uiteindelijk ook nog een stukje door Friesland. Ik snap het. Nee, dit punt van de heer Grinwis snap ik ook. Daarom heb ik ook die brug als voorbeeld genoemd. Die oude bruggen hangen vaak niet alleen samen met recreatie, maar ook gewoon met de binnenvaart, die gewoon een extreem belangrijke ader is voor onze economie. Lemmer-Delfzijl is extreem belangrijk voor onze binnenvaart; dat heb ik al gezegd. Dat moeten we dus echt op een goede manier oplossen. Overigens hebben wij die bruggen al overgenomen, ook omdat de provincies er zelf niet uit kwamen, en gaan we ze uiteindelijk ook opknappen. Met de Gerrit Krolbrug zijn we al bezig. We zijn er dus juist mee bezig om die infra aan te pakken, inclusief die Duitse brug die in Friesland ligt. Dat wordt dus ook gewoon meegenomen in die afweging. Ook als er belang is vanuit toeristisch perspectief, dan heeft dat dus een bepaald economisch belang en krijgt het dus ook een plekje in het afwegingskader. We hebben echt de zomer nodig om dat allemaal op te halen, ook bij de regio's, en om dat goed te kunnen afwegen tegen andere belangen, die misschien in Limburg spelen of in Overijssel. Maar dat nemen we op die manier wel mee.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Karremans**:
Dan kom ik gelukkig bij wat dunnere blokjes. Het eerste gaat over regelgeving en innovatie. De vraag van de heer Bikkers is welke maatregelen we op korte termijn gaan nemen om de kosten van projecten daadwerkelijk omlaag te brengen en wanneer we de eerste resultaten zien van minder regeldruk. Ik ga het nu niet herhalen, maar we hebben natuurlijk dat voorbeeld van die waterpeiler en die brug. Ik vind dat echt een heel sprekend voorbeeld van hoe we met regelgeving er echt voor kunnen zorgen dat we de kosten omlaag brengen zodat we meer geld overhouden voor infra elders in het land. We willen met een programma aan de slag gaan. Het is dus echt niet een eenmalige exercitie; dit wordt gewoon echt een stevig programma op die regeldruk, om die kosten echt omlaag te brengen. Ik wil richting de heer Bikkers toezeggen dat we voor het einde van het jaar een eerste terugkoppeling daarover richting de

Kamer sturen. Het zal dan nog niet helemaal afgerond zijn, maar dan kan de Kamer in ieder geval zien waar we op dat punt staan.
De tweede vraag ging over verjongingscrème. Die passen we toe.
Dan is dit blokje gelijk voltooid. Dit was het blokje Bikkers op deze manier. Nu krijgen we het blokje Van Leijen, want dat gaat over woningbouw.
De vraag was eigenlijk of ik eraan gecommitteerd ben dat te doen. Ja. Ik ben ook absoluut gecommitteerd aan het woonakkoord. We zijn echt bezig. Morgen hebben we weer een vergadering met de Taskforce Versnelling Woningbouw. We kijken echt waar locaties zijn waar gebouwd kan worden, waar we op het spoor dingen kunnen doen. In de volgordelijkheid doen we het ook samen. Eerst worden door VRO met de input die wij daarvoor hebben geleverd woningbouwlocaties uitgezocht, juist bij bestaande wegen en bestaand spoor. Daar zijn we dus mee bezig, net zoals de Minister van VRO ook gecommitteerd is aan wat we in het coalitieakkoord hebben afgesproken over instandhouding. Dat is een wederzijds commitment. Daar werken we echt ontzettend goed op samen, moet ik zeggen. Daar blijven we de schouders onder zetten met elkaar.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank. Goed om dat te horen. Wij horen dat ook van de Minister van Wonen. Dit is volgens mij een hele goede manier om de samenwerking vorm te geven. Ik wil toch nog even doorvragen op die 30 grootschalige woningbouwlocaties. Meneer Goudzwaard vroeg er ook al naar. Ik snap heel goed dat we nu nog te vroeg in het proces zitten om te kunnen zeggen of het wel of niet lukt, of dat het zo wel lukt en zo niet lukt. Dat snap ik heel goed en respecteer ik volledig, maar dit is natuurlijk zo essentieel voor de woningbouwopgave die we in Nederland hebben dat ik eigenlijk wel heel graag wil vragen om een signaal vanuit de Minister als we op een moment zien dat dit echt niet gaat lukken. Dan moeten we dat als Kamer wel weten. Daar moeten we wel echt in meegenomen worden. Dat zou ik u dus toch wel willen vragen.

Minister **Karremans**:
Dat zal de Minister van VRO ook vanzelf doen. Als het niet gaat lukken om bepaalde woningbouwlocaties te realiseren, dan zal de Minister van VRO vanzelf aan de bel trekken. Ga er maar van uit dat we daarvoor natuurlijk al met de Minister van VRO praten, als het aan infra ligt. Het kan ook aan netcongestie liggen of aan andere zaken. Er zitten gewoon veel beperkingen op. Stikstof is ook nog een voorbeeld. Dan zal de Kamer daar natuurlijk goed in worden meegenomen door de Minister van VRO. Wij zijn zeker in het proces betrokken waar het gaat om infrastructuur.

De heer **Van Leijen** (D66):
Daar ging het mij ... Sorry, voorzitter.

De **voorzitter**:
Meneer Van Leijen, gaat uw gang.

De heer **Van Leijen** (D66):
Het ging mij natuurlijk om het stukje infra, waar we het vandaag hier over hebben. Nou hoorde ik de Minister eerder zeggen dat hij in september met een brief naar de Kamer komt met een concreter inzicht van wat die prioritering betekent. Daar kunnen we dan ook nog een debat over hebben. Is dat een moment dat we heel scherp kunnen zien hoe het zit met die 30 grootschalige woningbouwlocaties en of de infra, de bereikbaarheid, daar een bottleneck in gaat zijn of niet.

Minister **Karremans**:
Dat kan inderdaad, want die brief van VRO komt ook in september, dus die kun je heel makkelijk over elkaar leggen. Dan doen wij natuurlijk van

tevoren al. We werken hier in Den Haag niet helemaal parallel; dat is misschien een geruststelling.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Karremans**:
Dank. Dan ben ik bij het blokje MIRT. Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg of de projecten na de zomer worden gewogen en of er dan de keuze wordt gemaakt welke doorgang kunnen vinden. Ze vroeg: welke consequenties heeft dat voor de doorstroming op de weg en het spoor en over het water? In eerste instantie nemen we de doorstroming natuurlijk mee in de bereikbaarheid. Dat is een afweegcriterium. Daarna zal duidelijk worden wat de consequenties zijn. We zullen inzichtelijk maken wat de consequenties zijn van die afweging.
Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg ook nog naar de N35 bij Hoevelaken. «Als we dat niet doen en het strandt, heeft dat dan grote gevolgen voor de verkeersdrukte? Hoe kunnen zulke regionale gevolgen richting de Kamer inzichtelijk worden gemaakt?» Nogmaals, ik kan niet iets zeggen over individuele projecten; dat heb ik al eerder aangegeven. Maar we kijken natuurlijk altijd waar we kunnen helpen om te mitigeren. Dat hebben we ook bij Deil-Vught gedaan. Maar we moeten wel voorkomen dat we heel veel geld steken in mitigerende maatregelen en we daardoor niks meer kunnen investeren. Dat is altijd een lastige afweging. Bij Hoevelaken heeft het ook met stikstof te maken. Dat moet natuurlijk eerst worden opgelost. Maar goed, daar werkt het kabinet deze week hard aan.
De heer Bikkers vroeg: hoe kunnen we ervoor zorgen dat de keuzes daadwerkelijk bijdragen aan het verdienvermogen van Nederland? Volgens mij had de heer Bikkers daar ook een motie over. Dat zit ook op die manier verwerkt in het afweegkader.
«Moeten we niet meer doen? Ben ik bereid om geld van gepauzeerde woningbouwprojecten in te zetten voor onderhoud?» Dat was een vraag van de heer De Hoop. Dat is voor een heel groot deel al gebeurd, vandaar dat ze ook gepauzeerd zijn, zodat we dat geld kunnen gebruiken voor bijvoorbeeld onderhoud. Maar die gepauzeerde projecten lopen wel mee in de afweging. We hopen natuurlijk dat het kabinet ... Hoop is niet een hele goede strategie. We werken er hard aan. Ik vind «De Hoop» overigens wel een hele goede strategie, maar hoop niet. Ik zag de heer De Hoop kijken. We willen van het stikstofslot af. Dat zou ook weer meer mogelijkheden bieden voor de infrastructuur. Volgens mij heeft de heer Van Leijen gezegd: we moeten nadrukkelijk rekening houden met de milieuruimte. Daar hoort de stikstofruimte ook bij. Als die er is, dan biedt dat weer perspectief en dan loopt het ook gewoon mee in het afweegkader. Dan is er ook weer perspectief voor de gepauzeerde projecten om uiteindelijk weer tot financiering te komen. Nogmaals, ik kan niks garanderen aan de voorkant, maar ze lopen in ieder geval mee.
«Multimodaliteit wordt alleen aantrekkelijk als de basis op orde is. Bent u het daarmee eens en is dat een voorwaarde in het afweegkader?» Ja, daar ben ik het zeker mee eens.
Ik denk dat ik net al wat gezegd heb over de verkeersveiligheidsaanpak. We wachten eerst het afweegkader af. Hetzelfde geldt voor de N35 tussen Wierden en Nijverdal.
«Worden bestaande afspraken in het MIRT niet zomaar opengebroken?» Nee, maar cofinanciering telt wel mee. De Kamer heeft al eerder aangegeven dat dat belangrijk is. Nogmaals, we willen doorgaan met alles wat juridisch verplicht is, maar van projecten die bijna gaan heien, die bijna gaan beginnen, ligt het in de reden dat ze prio hebben boven andere, want we willen natuurlijk zo snel mogelijk resultaat. We noemen dat: prioriteren om te presteren. Dat is een oneliner van de Staatssecretaris,

dus ik wil niet de credits daarvoor pakken. Dat heeft de Staatssecretaris bedacht en dat is ook precies wat we doen.
De veerponten zijn door de heer Stoffer aangehaald. Ik herken dit. Als fervent wielrenner in de regio Rotterdam ben je aangewezen op het veerpontje als je naar Krimpen gaat. Dit is belangrijk, maar er valt slechts één veerpont onder het regime van de Wet personenvervoer 2000 en dat is de Fast Ferry van Zuid-Holland. Zij ontvangen hiervoor een exploitatiebijdrage. De overige veerponten vallen onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden, waterschappen, gemeenten of particulieren.
«Het besluit rond de A27 is vernietigd. Is er een plan en heeft de Minister een alternatief plan?» De heer Prickaertz begon daarover. Toen het vernietigd werd, heb ik dat een zwarte dag genoemd voor de Nederlandse economie, de bereikbaarheid en de woningbouw. Dit is echt desastreus. Het is de rotonde van Nederland. We werken nu aan een vervolg samen met de regio, maar dat is niet makkelijk. We zullen voor een heel groot deel opnieuw moeten beginnen, dus dat gaat ontzettend veel tijd kosten. Maar we zijn hier wel naar aan het kijken. We wilden het verbreden en vernieuwen, en daarmee ook een aantal oude viaducten vervangen. Maar die moeten nu waarschijnlijk worden onderhouden. Dit is echt voor iedereen ontzettend slecht nieuws. Ik kan er helaas niks mooiers van maken. Het is wat het is.
Dat was het MIRT, het subblokje onder het afweegkader. Volgens mij kan ik doorgaan, toch?

De **voorzitter**:
Ik zie geen interrupties, dus gaat u verder.

Minister **Karremans**:
Ik heb nog twee blokjes. Perspectief is nadrukkelijk erg belangrijk. Dat heb ik ook in mijn inleiding gezegd. Ik heb net al wat gezegd over de gepauzeerde projecten. Het ging veel over stikstof. Het is belangrijk om Nederland weer van het stikstofslot te halen. De vraag ging over perspectief voor gepauzeerde projecten.
Er zijn veel vragen gesteld over alternatieve bekostiging. Eigenlijk had ik een soort disclaimer aan de voorkant moeten geven. Er is veel gevraagd: waar denkt u aan en waar heeft u het over? We hebben een aantal voorbeelden in de brief gezet. Ik heb me voorgenomen om niet inhoudelijk te reageren op wat ik wel of niet zie zitten. Het zijn vaak politiek gevoelige punten. Het raakt deels ook aan inkomenspolitiek. Er was net al een debatje tussen de heer Van Duijvenvoorde en de heer De Hoop. Als ik nu heel veel ga zeggen over wat ik wel of niet vind, dan heb ik morgen geheid weer een kop in De Telegraaf te pakken en ik vind één per week wel genoeg. Ik ga daar dus nu even niks over zeggen. We doen zorgvuldig onderzoek naar alle verschillende mogelijkheden. We proberen voor het einde van het jaar een update te sturen over hoever we daarmee zijn om de Kamer daarvan op de hoogte te houden, maar ik ga nu geen uitspraken doen over verschillende alternatieven of suggesties, dus over fondsen, leningen en noem het maar op. Op die manier kan ik heel snel door mijn vragen heen!
De heer Bikkers vroeg: hoe voorkomen we dat projecten die zichzelf terugverdienen door een positieve businesscase door het afweegkader van de haak gaan vallen? Ik neem aan dat de heer Bikkers een positieve MKBA, een maatschappelijke kosten-batenanalyse, bedoelt, want vaak hebben die projecten een positieve MKBA. Ik zei als wethouder altijd al: het enige probleem van maatschappelijke kosten-batenanalyses is dat ik van maatschappelijke baten geen brug kan betalen. Ik kan niet naar een aannemer gaan en zeggen: hier heb je 100 miljoen aan maatschappelijke baten; kun je alsjeblieft die brug bouwen? Die wil gewoon keiharde euro's. Dat is dus een beetje lastig, tenzij we op elke weg tol gaan heffen. Dat kan, want dat doen we al op een aantal plekken. Ik ben geen fan van tol; laat ik

dat vooropstellen. Dat komt niet door wat de Ombudsman er vandaag over heeft gezegd. Ja, het is nu al een geweldige week en het is pas dinsdag! Dat is de enige manier waarop je rendement creëert voor een weg, maar dat geldt niet voor het overige deel van het wegennet. Over alternatieve bekostigingsmogelijkheden ga ik dus niks zeggen.
Dan kom ik op het indexeren van projectbudgetten. Er werd gezegd: medeoverheden indexeren wel, maar het Rijk doet dat onvoldoende. Mijn ervaring is dat het heel vaak andersom is, namelijk dat het Rijk wel indexeert maar de medeoverheden niet, bijvoorbeeld omdat ze een eenmalige opbrengst hebben uit een verkoop en die natuurlijk niet vanzelf indexeert. Het gebeurt dus wel. Als er sprake is van cofinanciering, maken we ook vaak afspraken over indexering. Dan zeggen we bijvoorbeeld: we indexeren ons deel. Die afspraken worden gemaakt.
De heer Van Duijvenvoorde vroeg of ik de analyse deel dat de huidige koers onvoldoende is om achteruitgang af te remmen, maar ook onvoldoende is om Nederland verder te brengen. Ik denk dat dit echt noodzakelijk is voor de basis, het fundament waar we vervolgens op gaan doorbouwen. Ik werd helemaal enthousiast van het betoog van de heer Van Duijvenvoorde. Hij zei: we willen weer dingen kunnen maken en doen. Dat is fantastisch. Daar moeten we uiteindelijk naartoe. We willen Nederland laten zien dat dingen weer kunnen. Een belangrijk tussenzinnetje daarbij is wel dat het belangrijk is dat we van het stikstofslot af gaan. Dat is een heel groot ding. Als we vandaag de Deltawerken zouden willen aanleggen, dan zouden we daarvoor geen vergunning krijgen. Dat is een harde realiteit, maar dat is wel waar. We moeten weer door met elkaar en daarvoor is het heel belangrijk dat we van het stikstofslot af gaan.
Ben ik bereid om binnen het kabinet duidelijk te maken dat een gebrek aan coalitiemiddelen ten koste gaat van Nederland? Er is geen enkele Minister of Staatssecretaris die niet pleit voor zijn of haar eigen belang, dus dat is een inkopper.
Gaan de bewindslieden geld naar voren halen? Daar heb ik net al wat over gezegd. We kijken naar de mogelijkheden. We kunnen niks garanderen, maar we kijken wat er mogelijk is. We willen ervoor zorgen dat het instandhoudingsbudget voor de lange termijn geborgd is. Dat is natuurlijk wel het idee.
Willen we de Algemene Rekenkamer vragen naar verschillende varianten voor projectfinanciering? We zijn nu zelf een onderzoek aan het doen. We gebruiken daarbij alle onderzoeken die door de Algemene Rekenkamer zijn gedaan.
Dan nog een vraag over de belastingen. Dat half miljard is slechts een deel van wat we totaal opbrengen. Het gaat niet voor niets naar de algemene middelen. Er gaan juist ook weer heel veel middelen vanuit de algemene middelen naar de autowegen. Ik ga me nu even niet wagen aan de hele verdelingssystematiek of toerekeningsystematiek, maar het is belangrijk dat autorijden ook met belastingen betaalbaar blijft; laat ik het zo zeggen.
Dat was het blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan heb ik nu wel wat interrupties. Ik begin met de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):
De Minister begon dit blokje met de tekst dat hij eigenlijk niet in wil gaan op de alternatieve financieringsmogelijkheden. In alle eerlijkheid neem ik daar geen genoegen mee in dit debat. De Minister vraagt ons om afwegingskaders te schetsen, maar wij vragen volgens mij in dit debat ook nadrukkelijk om perspectief. Een van de dingen die gebeurt met het stellen van die kaders is dat we minder dingen kunnen doen in de schaarste en toch deels pleisters plakken, zoals mevrouw Adema het in het artikel in De Telegraaf noemde. Ondertussen wil volgens mij de hele

commissie Nederland in beweging brengen. Daar is financieel perspectief voor nodig. Ik wil de Minister dus toch vragen om iets meer uit te weiden over alternatieve financieringsmogelijkheden, omdat dat ook nodig is in de ruimte die wij hebben willen geven richting het einde van jaar. Dan weten we ook waar we met elkaar naartoe werken. Als de Minister daar niet toe bereid is, vind ik het wel een ingewikkeld debat.

Minister **Karremans**:
Dat snap ik op zichzelf. We hebben in de brief ook een aantal opties gezet. Het is dus echt niet dat wij zeggen: we trekken het gordijn omhoog en u ziet wel welk konijn wij uit de hoge hoed toveren. We hebben echt nadrukkelijk een aantal opties genoemd, maar er zijn mij heel veel vragen in detail gesteld over «hoe moet dat dan eruitzien en denk erover na», en ik weet gewoon hoe politiek gevoelig dingen als rekeningrijden of een autobelasting naar draagkracht zijn. Dat zijn hele politieke onderwerpen. Als ik daar een uitspraak over doe, help ik het proces niet. Ik kies er dus nadrukkelijk voor om daar niks over te zeggen, maar ik heb wel degelijk – dat hebben wij samen gedaan – een aantal richtingen gegeven die wij willen gaan onderzoeken. Dat zijn ook een aantal dingen die niet zomaar uit de lucht komen vallen of nieuw zijn. We willen met alle mitsen en maren die er zijn die puzzel leggen op wat er nu nodig is om te doen. Het doel daarvan is het versterken van het financiële fundament en, naar de analogie die ook door medeoverheden is gebruikt, daarmee dus ook de koek te vergroten. Dat moeten we echt zorgvuldig uitwerken. Ik wil niet vooruitlopen op politieke besluitvorming. Daarom zeg ik ook daarover: dat gaan we allemaal netjes uitwerken, maar het doel is dat we een steviger financieel fundament krijgen onder de infrastructuur.

De heer **De Hoop** (PRO):
Daar dan even op voortbordurend. Ik hoor in dit debat bijvoorbeeld terugkomen dat we toch willen naar meer fondsen als het gaat over grotere infrastructurele projecten. Ik hoorde daar bijvoorbeeld collega Stoffer en de heer Grinwis wat zinvols over zeggen en ook van een aantal anderen hoorde ik dat dat wel is waar ze naartoe willen werken. De vraag is hoe je dat soort fondsen kunt vullen. Er wordt in de brief een aantal suggesties gedaan. Is er nou iets in de suggesties die de Minister de Kamer zelf heeft meegegeven waarin hij zich gesterkt voelt door de bijdragen die hij tot nu toe in deze commissie heeft gehoord? Ik denk dat het echt nuttig is om dat soort vragen te beantwoorden. Dus kan de Minister daar iets over zeggen?

Minister **Karremans**:
Ik snap die vraag, maar ik vind het heel erg lastig om die te beantwoorden, omdat het een hele politieke is. Het zal voor de ene partij anders zijn dan voor de andere. Ik heb niet één maatregel gehoord waarvan ik denk of inschat: nou, daar schaart de hele commissie zich achter. Dus daar ga ik me niet aan wagen, ook al snap ik die vraag van de heer De Hoop. Hier wil ik echt zorgvuldig en goed onderzoek naar doen en gedegen afwegingen maken in wat daarin nou werkbaar is en wat niet. Dat is echt iets wat we nu met stoom en kokend water aan het optuigen zijn, omdat we ook zien – het is natuurlijk niet alleen een vraag van de Kamerleden – dat er een hele nadrukkelijke vraag van de regio's is: geef ons nou perspectief voor de toekomst. Dat willen we daadwerkelijk bieden. We hebben ook beloofd om dat te gaan doen en, sterker nog, om daar samen aan te werken. Sterker nog, daar zijn we al mee aan de slag en dat gaan we heel snel een vervolg geven. Voor het einde van het jaar kan ik de Kamer daar inhoudelijk – ik snap die vraag van de heer De Hoop wel, dus daar wil ik echt niet van wegelopen – al wat richting aan geven, maar er zal eerst echt nog veel meer onderzoek moeten worden gedaan om te kijken wat nou een oplossing is voor Nederland. Er wordt gezegd: plak het

Oostenrijkse model op Nederland. Ook al klinkt dat heel aantrekkelijk, we moeten echt bekijken wat dat betekent, welke nadelen dat heeft en op welke termijn je dingen zou kunnen doen, als je het in eerste instantie al zou willen doen. Ik zou de Kamer ook niet serieus nemen als ik daar even uit de losse pols iets – niet dat de heer De Hoop dat van mij vraagt, maar dat doe ik dan voor mijn gevoel wel – over zou roepen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik ga hier even op doorborduren, want ik wil eigenlijk de Minister wel uitdagen. Ik wandel veel en tijdens die wandelingen dacht ik: zou ik nou de oplossing hebben voor dit probleem? Ik denk: dan krijg ik een standbeeld of een Boelsmaweg of een Boelsmaplein. Maar ik vrees met grote vreze dat dat er niet inzit. Wij hebben in deze commissie – dat noemde ik net ook al in mijn interruptie – volgens mij een hele constructieve bijdrage geleverd over het perspectief naar de toekomst toe en de mensen op de tribune hebben ook meegedacht. Dus ik daag de Minister uit – hij hoeft er van mij nu niet op in te gaan, want ik snap de politieke gevoeligheid – om hier, samen met de Minister van Financiën, creatief over na te denken en om ons, onze input en alle ideeën te gebruiken. Niks is misschien direct kopieerbaar op Nederland, maar er zitten zulke goede elementen in. Ik denk dat we gewoon samen perspectief willen voor de toekomst van Nederland, dus dat we dit punt heel serieus moeten aanvliegen. Ik verwacht dan ook een heel mooi, creatief stuk met de inbreng van de hele commissie hier. Daar daag ik de Minister toe uit. Ik hoop dat dat gaat lukken. De toezegging is voor het eind van het jaar, dus dat is mooi.

Minister **Karremans**:
Volgens mij was dat geen vraag, maar een oproep en die handschoen pakken we op.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik had het over die positieve businesscase en expliciet niet over die positieve MKBA. Er zijn gewoon verkenningen, met name van ov-lijnen – misschien dat de Staatssecretaris daar in haar bijdrage op terugkomt – waaruit blijkt dat die zichzelf over 30 jaar terugverdiend hebben en uiteindelijk kunnen leiden tot rendementen. Dat zijn bij uitstek projecten waarvan ik denk dat grote pensioenfondsen, vanwege langetermijnvisie et cetera, erin zouden kunnen en willen stappen. Als we die nu niet direct meenemen in het hele verhaal, dan ben ik bang dat die van de haak gaan vallen en dat we ze kwijtraken. Dus dat was mijn oproep. Misschien komt dat straks wel terug in het onderzoek naar alternatieve bekostiging, omdat dat precies een punt zou kunnen zijn wat daarbij hoort. Dan roep ik de Minister ertoe op om dat in ieder geval mee te nemen.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik laat me toch een beetje verleiden door deze Minister. Ik hoor hem zo vaak zeggen: Nederland moet van het stikstofslot. En als er één ding is dat zeker sexy is, dan is dat de rekenkundige ondergrens. Een heel groot deel van de belemmeringen – niet allemaal, maar een heel groot deel – die de Minister hier schetst, zijn opgelost op het moment dat de rekenkundige ondergrens wordt ingevoerd. Ik weet dat er een aangehouden motie ligt om de rekenkundige ondergrens in de update van AERIUS, die in oktober aanstaande plaatsvindt, mee te nemen. Ik zou de Minister willen vragen om elkaar binnen het kabinet nog eens goed diep in de ogen te kijken en dit toch maar te doen. Want als er echt laaghangend fruit is om die grote stikstofproblemen op te lossen, dan ligt dat hapklaar klaar. Het is met één druk op de knop opgelost, zou ik zeggen.

Minister **Karremans**:

Ik neem het mee. Misschien hebben we het al meegenomen. Wie weet. Dat komt vrijdag allemaal.

De **voorzitter**:
Ik zie geen verdere interrupties. Dan komt u bij het laatste blokje. Succes.

Minister **Karremans**:
Ja, dan kom ik bij het laatste blokje: overige vragen. Die ga ik snel proberen te doen. De prijsbijstellingen: of ik een toezegging kan doen dat die gewoon worden uitgekeerd. Ik zou het natuurlijk wel willen, maar ik kan het niet toezeggen omdat het kabinetsbesluitvorming is. Natuurlijk ga ik ervoor vechten dat onze fondsen worden geïndexeerd. Dat kunt u zeker van ons verwachten. Maar het is kabinetsbesluitvorming. Ik ga de Kamer niet iets toezeggen of iets garanderen wat ik niet kan garanderen. Dan zou ik de Kamer ook niet serieus nemen.
Dan de heer Stoffer: de bouw komt handen tekort en wat hebben bewindslieden in petto voor jongeren die helpen om Nederland bereikbaar te houden? Wij dachten aan een meet-and-greet met Hugo de Jonge. Is dat wat? Of niet? Toch? Misschien moeten we wat ander verzinnen. We komen hierop terug.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dit was uitlokking, voorzitter.

Minister **Karremans**:
Nee, maar goed. Rijkswaterstaat investeert heel veel in het aantrekken van jong talent, wat ook belangrijk is. Hier hebben we natuurlijk ook contact over met het Ministerie van OCW.
Dan de vraag of ik erken dat de doelstelling van het MF zoals begrepen is in artikel 2 veel breder is dan onderhoud alleen. Zeker, dat is absoluut het geval. Het zijn kleine ingrepen waarmee we relatief veel impact kunnen hebben op veiligheid, woningbouw en bereikbaarheid. Dat is ook belangrijk. Die vraag is natuurlijk ook gesteld en die heb ik al beantwoord.
Dan de elektrificering en de vrachtwagenheffing. De heer Prickaertz maakt zich daar zorgen over. Ik wil die zorgen serieus nemen. Ik heb heel veel contact met de transportsector. Er zijn transportondernemers die mij echt – ik kan de whatsappjes laten zien – hebben gezegd «zorg er nou echt voor dat je hiermee doorgaat», omdat ze ook geïnvesteerd hebben. Ondernemers vinden het het allerbelangrijkst dat er stabiliteit is, voorspelbaar stabiel overheidsbeleid. Het is in de zomer voor de logistieke sector zwaarder dan normaal. Gelukkig zien we dat de dieselprijzen nu wat dalen. Dat helpt enorm, want de marges in de sector zijn dun. We hebben bijna elke week contact, ik ook, met de voorzitters van brancheverenigingen om te kijken wat er aan de hand is. Ook de brancheverenigingen zeggen: ga alsjeblieft door met de vrachtwagenheffing. Op de lange termijn is de elektrificering namelijk ontzettend belangrijk. Ik was laatst bij de Lidl. Zij hebben hun hele wagenpark geëlektrificeerd. In Almere hebben ze een heel laadplein voor al hun trucks.
De vrachtwagenchauffeurs vinden het trouwens geweldig om met een elektrische vrachtwagen te rijden. Ik weet dat nog van toen ik als wethouder in Rotterdam over de afvaldienst ging. Je wordt veel minder vermoeid, de wagens maken veel minder geluid en ze rijden lekkerder. Ik zie u kijken; ik neem u een keer mee, zeg ik via de voorzitter. Het is geweldig; elektrische trucks zijn de toekomst. Lidl had een mooi verhaal over duurzaamheid, en dat is ook belangrijk. Maar ik vroeg ook hoeveel geld het scheelde. Dat was ontzettend veel. Elektrificering is dus gewoon een heel positieve businesscase.
Elektrificering maakt ons ook nog eens een keer een heel stuk onafhankelijker van energie uit landen waarvan je niet afhankelijk wil zijn. Het is dus echt ontzettend belangrijk dat we dit doen: de ondernemer verdient er

geld mee en het maakt ons onafhankelijker. Ik vind het dus gewoon top dat het gebeurt. En we helpen de sector er echt mee. We hebben die trucksluis. Dat gebeurt nergens, in geen enkele andere sector. Het geld van de vrachtwagenheffing gaat zo direct terug naar de sector en daarmee kunnen ze die elektrische trucks gaan betalen. De subsidiepotten die we daarvoor hebben, worden enorm overvraagd. Ik denk dus dat het heel belangrijk is dat het gebeurt.
Maar de heer Prickaertz gaat nu zeggen dat hij het er toch niet mee eens is, denk ik.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer Prickaertz, want dan kan hij gelijk hierop reageren. Gaat uw gang.

De heer **Prickaertz** (PVV):
De Minister heeft de vorige keer ook al gezegd dat hij transportondernemers spreekt die er helemaal voorstander van zijn. Ik spreek kennelijk heel andere transportondernemers, want hoe je het ook wendt of keert, het is een lastenverzwaring. Het is een lastenverzwaring in een periode waarin de transportsector het al heel moeilijk heeft. Natuurlijk, als je een bedrijf hebt met veel vrachtwagens beneden de twaalf ton en je gaat volop investeren in elektrische voertuigen, dan is dit een absoluut interessant verhaal. Maar het gros van de vrachtwagens in Nederland zijn dat niet. Dat zijn de grote vrachtwagens, de combinaties, trekker-opleggers, diesels die gewoon de Euro 6-norm hebben en minimaal 100.000 kilometer per jaar rijden. Daar komt een gigantische lastenverzwaring voor aan. Ik gaf dit al aan in mijn inbreng en kan dat verhaal ook staven vanuit mijn eigen onderneming, want ik krijg van alle transportbedrijven waarmee wij zaken doen meldingen in de trant van: «Moet je luisteren. De vrachtwagenheffing komt eraan; de kilometerheffing komt eraan; we gaan waarschijnlijk weer tussen de 5% en de 10% extra rekenen voor transport.» Dit na al een eerdere verhoging van minimaal 10%. Dus ja, ik vind het een prachtig verhaal en heel erg leuk. Een van de redenen dat ik dit heb meegenomen in het debat van vandaag, is dat er wel degelijk een correlatie is. We hebben het over de staat van de infrastructuur, we hebben het over het onderhoud dat moet plaatsvinden. Elektrische voertuigen zijn vele malen zwaarder dan gewone, normale voertuigen met een benzinemotor of een dieselmotor. Dat heeft ook invloed op de infrastructuur, op de wegen. Dit alles tezamen maakt het naar mijn mening gewoon een heel slecht plan. Ik hoor echt alleen maar ondernemingen die zeggen: wij gaan een gigantische ... En ING Research heeft een rapport uitgebracht waaruit blijkt dat de kosten enorm gaan stijgen. Transport en Logistiek Nederland ...

De **voorzitter**:
Meneer Prickaertz, kunt u er een vraag van maken?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ja. Maar ik probeer duidelijk te maken dat dit ... Ik krijg een beetje het gevoel dat het verhaal wordt afgedaan met: joh, het maakt allemaal niet uit; het is allemaal geen enkel probleem en het komt allemaal goed. Maar ik heb daar weinig geloof in. Dus vandaar. Misschien kan de Minister daarop reflecteren.

Minister **Karremans**:
Ik zit aan tafel met Transport en Logistiek Nederland en met Evofenedex, of ze zeggen heel wat anders tegen de heer Prickaertz dan tegen mij. Maar we zijn dit met elkaar aan het doen, en ze staan erachter omdat ze ook zien dat het juist nu belangrijk is om die onafhankelijkheid te creëren. En het scheelt ook geld. Dit is gewoon een goede businesscase voor een

ondernemer; het is gewoon slim om te doen. De grap is dat grote partijen, die juist wel bij mij aan tafel komen om te klagen, zeggen: je bent de kleine ondernemers aan het bevoordelen; zij hebben veel meer baat bij die terugsluis dan wij. Tja, ik weet niet wat ik er dan precies van moet maken. We kunnen er natuurlijk over van mening verschillen, maar ik denk dat het in de brede zin heel verstandig is dat we het wagenpark gaan elektrificeren. Dat is goed voor de businesscase van ondernemers; de vrachtwagens hebben een enorme range, die ze vijf tot tien jaar geleden niet hadden, waardoor ze echt een waardig alternatief zijn voor de dieseltruck; chauffeurs vinden het fijner; het zijn weliswaar zwaardere trucks, maar daar houden we rekening mee, ook in de vervangingsopgave die we hebben, en het maakt ons onafhankelijker van energie uit landen waarvan we niet afhankelijk willen zijn. Natuurlijk is het niet makkelijk. We proberen iedereen mee te nemen, juist op een goede manier met ontzettend veel subsidie en hulp. Ik sta er echt achter dat we dit doen. We kunnen erover van mening verschillen, maar ik krijg echt te horen van ontzettend veel transportondernemers die juist hebben geïnvesteerd: ga hier alsjeblieft mee door, laat zien dat je een voorspelbare overheid bent, want wij gaan er juist op vooruit. Er zijn onwijs veel ondernemers die met de invoering hiervan erop vooruitgaan, want de mrb gaat omlaag en je betaalt minder belasting als je een elektrische truck hebt. De mensen die geïnvesteerd hebben, wil je ook op die manier belonen als je dat in het vooruitzicht hebt gesteld. Wel gaan we vanaf september de vrachtwagenheffing generiek verlagen voor iedereen. Dat is onderdeel van het pakket dat het kabinet heeft gemaakt naar aanleiding van de crisis in de Straat van Hormuz. Dat geldt niet alleen voor de mensen met een elektrische truck, maar voor iedereen.
Tot slot Zwartsluis. Daar staan we positief in. We waarderen de aanpak van inwoners zeer. We zullen kijken wat we kunnen doen, mits het technisch kan en veilig is. Dat zijn altijd randvoorwaarden die we hebben. Dat was de laatste vraag uit dit blokje. Ik kijk naar rechts.

De **voorzitter**:
We gaan we naar de Staatssecretaris voor de rest van de vragen. Maar eerst is er nog een laatste interruptie, zie ik. Mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Misschien komt het in de bijdrage van de Staatssecretaris, maar ik denk het haast niet. Ik had nog een vraag gesteld over de stand van zaken bij de verschillende departementen. Dat was mijn laatste vraag. Ik zie dat dit bij de Staatssecretaris aan de beurt komt. Helemaal goed. Dan heb ik niks gezegd.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de Staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter, dank u wel. Er zijn nog een paar vragen. Ik heb twee blokjes. Ik wil eerst iets algemeens zeggen over hoe wij het spoornet betrekken in de hele afweging. Daarna ga ik in op de meekoppelende belangen, waaronder woningbouw en de militaire transporten. Dan heb je het gelijk ook over de departementen en de regionale bereikbaarheid.
Misschien even twee opmerkingen vooraf. Voor de Minister en mij was het eigenlijk volstrekt normaal – dit is ook het antwoord op de vraag van de heer Goudzwaard – om de drie hoofdnetten echt in samenhang te gaan bekijken. Als je het namelijk hebt over multimodaliteit, heb je het over de drie hoofdnetten, maar heb je het ook over de fietsplannen en over the first and the last mile. We gebruiken deze exercitie dus ook om binnen het eigen departement maar juist ook met heel veel bestuurders te bezien hoe al die modaliteiten aan elkaar te knopen en hoe je meer kunt doen als je ze

in combinatie beziet in plaats van los van elkaar. Ik kom er zo nog even op terug als ik het heb de regionale bereikbaarheid.
Als het gaat om het spoor, zijn we aan de ene kant echt heel trots dat we een ruime voldoende halen bij de Staat van de Infrastructuur. Tegelijkertijd weten we ook – ik heb al behoorlijk wat debatten met u gehad – dat er gewoon echt grote opgaven zijn rondom het spoor, als het gaat om ERTMS, om de hsl, om connecties die heel erg van belang zijn. In deze afweging zijn in ieder geval de veiligheid en de instandhouding van belang; de heer De Hoop vroeg hiernaar. Ook als het gaat om het spoornet gaan we via exact dezelfde meetlat al die projecten bekijken. Dat betekent dus dat veiligheid en instandhouding vooraan staan. Vervolgens kijken we naar woningbouw en gaan we eigenlijk die trits af.
Wat nog wel relevant is, is dat we rondom het spoor apart aan het kijken zijn hoe we de koek daar kunnen vergroten, misschien wel op een manier die we nog niet eerder hebben bedacht. We hebben ProRail ook gevraagd tegen welke regelgeving zij aanlopen. Gaat dat om kleine bedragen of om grote bedragen? We doet dit ook met Rijkswaterstaat. Dus los van eigen regelgeving hebben we ze ook gevraagd om inzichtelijk te maken waardoor ze vaak tempo verliezen, waardoor ze behoorlijke investeringen moeten doen omdat overheden dat vragen of omdat de regelgeving dat vraagt. Zo kunnen we meewegen of dat wel allemaal moet. Dat zou best weleens een interessante exercitie kunnen zijn. Het is in ieder geval een van de lijnen die we gaan inzetten.
Er is ook gevraagd naar innovatie. Autonoom vervoer is zeker als het gaat om ov heel belangrijk en gaan we ook een plek geven bij de verschillende afwegingen.
Voorzitter. Ik begin bij het eerste blokje: hoe zit het nou met de departementen en met de meekoppelende belangen? De Minister heeft er al het nodige over gezegd, maar we hebben met de departementen, dus ook met het Ministerie van Defensie, het volgende afgesproken. Ik visualiseer het maar. We hebben de kaart van Nederland. Ik ben gek op kaarten, zoals iedereen inmiddels weet. Je hebt de kaart van Nederland met de hoofdnetten erop. Dan probeer je met het Ministerie van woningbouw, maar dus ook met de bestuurders te kijken waar woningbouw wordt gepland en wat je al hebt aan vervoersmogelijkheden, zodat je veel preciezer met elkaar het debat aan kunt gaan en je dus ook meer kunt doen met wat je eigenlijk al hebt. Datzelfde doen we met het Ministerie van Defensie. We hebben twee belangrijke discussies. Aan de ene kant is dat het inzichtelijk maken waar Defensie investeringen in ons land nodig heeft. Dan kom ik natuurlijk ook bij Staphorst. Dan kom ik ook bij de Rotterdamse haven. Dan kom ik ook bij wat Europa van ons vraagt en hoe het zit met de corridors. We hebben het dus over de kaart van Nederland. We hebben het ook over de financiële stromen die er dan zijn die we zouden kunnen aanboren, waardoor je meer kunt, ook dan weer, met wat we nu hebben. Gisteren hadden we bijvoorbeeld nog een gesprek met de EIB. Het is in ieder geval meer dan interessant om gezamenlijk op te trekken en te kijken wat Europa vraagt, welke financieringsstromen daarachter zitten en hoe we daarvan veel meer gebruik kunnen maken dan we tot nu toe doen. Als ik de mensen hoor die in Brussel zitten bij de NAVO of de EIB, dan denk ik dat die gezamenlijke exercitie nog wel een hele interessante is om na te lopen. Het zal heus niet alle gaten dichten, maar het zijn wel de twee exercities die we samen met het Ministerie van Defensie doen. Ik denk dat dat ook de manier is om vooruit te komen.
Ik denk dat dat ook de vraag was van mevrouw Boelsma-Hoekstra: hoe doe je dat nu met de departementen? De heer Van Leijen, mevrouw Wiersma, de heer Stoffer en de heer De Hoop vroegen: zitten jullie er echt bovenop? Als het gaat om het Ministerie van VRO, verwijs ik naar het antwoord van de Minister op de vraag van de heer Van Leijen. Maar ook als het gaat om Defensie zijn we op dezelfde manier bezig om het in kaart te brengen en samen op te trekken. Dat was het blokje.

De **voorzitter**:
Dan wil ik graag het woord geven aan de heer Stoffer. De heer Grinwis had ook nog een vraag, maar eerst de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik heb straks nog één vraag aan de Minister, maar ik heb nu gewoon een vraag aan de Staatssecretaris. Anders had ik twee vragen aan de Minister gehad, maar de ene vraag komt nu omdat de Staatssecretaris die beantwoordde. Die gaat heel specifiek over Staphorst. We steunen de lijn die de Staatssecretaris schetst, namelijk om te kijken hoe we in Europa en op het ministeries dingen kunnen behalen. We hebben daar ook weleens eerder over gesproken. Ik denk dat dit echt een goede beweging is, want daarmee kun je de koek groter maken. Even heel specifiek afdalend naar Staphorst: ik snap dat we vanavond geen antwoorden krijgen over specifieke projecten, maar hier ligt wel iets heel specifieks. Er ligt een grote ontwikkeling op Defensiegebied. Je moet dat maar willen hebben in je buurt, zo'n munitieopslag. Ik ben blij dat het bij mij een stukje vandaan is, denk ik af toe. Aan de andere kant moet je het ergens neerzetten. Ik zou best in Staphorst willen wonen met dit ding ernaast. Sowieso zou ik daar best kunnen aarden, denk ik. Hier zit een burgemeester van Staphorst die volop met Defensie bezig is, maar hij wordt voor die op- en afrit naar IenW doorverwezen. Dan ga je van het kastje naar de muur. Mijn vraag is, denk ik, een vraag van de heer Grinwis en mij samen. Zou de Staatssecretaris of de Minister – het maakt ons niet uit wie van het ministerie – met de Staatssecretaris van Defensie gezamenlijk met een antwoord naar de Kamer kunnen komen op de vraag hoe dit wordt opgepakt, laten we zeggen voordat de begroting van IenW wordt behandeld? Als dat een toezegging wordt, zijn de heer Grinwis en ik best heel tevreden.

De **voorzitter**:
Mooi dat hier samenwerking ontstaat. Ik ben benieuwd naar uw antwoord. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik wilde heel even weten wanneer de begroting van IenW is, voorzitter, maar dat duurt nog heel even. Ik beloof in ieder geval dat we met een gezamenlijk antwoord komen. Overigens is dat natuurlijk niet alleen voor Staphorst, maar inderdaad voor meer plekken. Defensie moet op veel meer plekken in Nederland echt investeren. Dan is het nog interessanter om te kijken hoe je samen kunt optrekken. Die toezegging heeft u dus, maar die gaat voor meer plekken gelden.

De **voorzitter**:
De heer Stoffer heeft een korte vervolgvraag.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank voor dat antwoord. Ik denk dat wij dat kunnen waarderen. Daarbij gaat het er ons nadrukkelijk om hoe je het doet, want hier – ik zat te denken aan Oost-Nederland – moet echt ook met Rijkswaterstaat de boel in gang gezet worden om het voor elkaar te krijgen. Dit kan in de planning natuurlijk wel de rode draad worden. Zo concreet vraag ik het dus: neem ook mee dat het planmatig een beetje kan. De uitvoering is niet ingewikkeld, maar straks zit je er gewoon mee dat je nog hele procedures door moet. Zo concreet zouden we het dus graag willen zien. Defensie en IenW samen, zou toch goed moeten kunnen komen. Dat even ter specificering.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het is altijd fijn als de heer Stoffer in ieder geval een enorme aanmoediging geeft aan ons. Ik ga deze handschoen zeker oppakken samen met

de collega van Defensie. Nogmaals, dat gaat dan natuurlijk om het grotere beeld van waar Defensie in moet investeren. Uiteindelijk heb je al die plekken in Nederland nodig en moet je daar ook een oordeel vellen over wat de beste manier is om uiteindelijk tot die investeringen te komen. Voorzitter. Dan had ik nog ...

De **voorzitter**:
Excuses. Ik had de heer Grinwis nog staan voor een vervolgvraag. Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik had eigenlijk ook nog een vraag over hetzelfde punt, omdat de Minister in de antwoorden nog niet was ingegaan op de relatie met Defensie, maar dat komt dus nu. Het is wel echt even belangrijk dat er dan wel wat souplesse nodig is, ook aan de kant van Defensie. Dat kunnen we hier in de I&W-commissie met elkaar makkelijk zeggen; dat snap ik. Bij wijze van spreken één hypersonische raket minder en we hebben die afslag gewoon aangelegd. Ik roep Defensie hierbij ook op – misschien kunnen de bewindspersonen dat meenemen – om echt slim om te gaan met het maximaal oprekken van die 3,5%. Dat doe ik dus nog als oproep.
Ik had nog één andere vraag, maar ik weet niet of dat mag in deze interruptie. Het is een heel ander soort vraag. Sorry, mevrouw de Staatssecretaris. Is ov, openbaar vervoer, niet een beetje het kind van de rekening van het afweegkader? Wat bedoel ik daarmee? In de afgelopen twintig jaar zijn er relatief weinig aanlegbeslissingen genomen op het gebied van ov, terwijl er wel veel aanlegbeslissingen zijn genomen op het gebied van de weg. Ik denk bijvoorbeeld aan de jaren dat Camiel Eurlings Minister was. Ja, we betalen nu een beetje de prijs voor aanlegbeslissingen uit het verleden. De Minister zei het ook al. Leidt het afweegkader er niet soort van toe dat we de komende jaren te weinig investeren in ov? Daarop wil ik deze Staatssecretaris van ov toch wel even uitdagen.

De **voorzitter**:
Het zijn drie vragen in één, dus dat is weer knap van de heer Grinwis. Het woord is aan de Staatssecretaris om die te beantwoorden. Dan kan ik daarna naar de heer Bikkers. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik beschouw de oproep rondom het Ministerie van Defensie als een aanmoediging voor ons.
Wat het ov betreft zeg ik het volgende. Ik denk dat het serieus de intentie van de Minister en mij is om die drie hoofdnetten echt in samenhang te bekijken en uiteindelijk in de optelsom meer voor Nederland te doen, bijvoorbeeld rondom die multimodaliteit, dan wanneer je dat niet zou doen. Tegelijkertijd snap ik heel goed dat het afweegkader natuurlijk superbelangrijk is, ook voor de regionale bereikbaarheid. Daar kom ik zo nog even op. Het is heel erg belangrijk dat je in weg en water investeert, maar dat je ook in het ov blijft investeren, want uiteindelijk is dat voor heel veel mensen toch de manier om van A naar B te komen.

De **voorzitter**:
Dan ga ik nu naar de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
De Staatssecretaris zegt toe om te kijken naar hoe Defensie kan bijdragen aan onze infrastructuur en daarop terug te komen bij de Kamer. De Staatssecretaris geeft ook aan dat dat voor meer plekken geldt. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen of dat ook voor meer departementen geldt. Ik kan me zo voorstellen dat er ook vanuit VRO een bijdrage geleverd kan worden aan het ontsluiten van woningbouwlocaties, om op die manier die

koek ook groter te maken. Ik zou dus niet alleen de focus willen leggen op Defensie, maar ook breder willen kijken op welke manier die belangen van verschillende departementen samenkomen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Daarom zijn die kaarten van mij natuurlijk ook zo geweldig, want daarmee kun je inderdaad, door ze aan elkaar te koppelen, ook laten zien waar je bereikbaarheid kunt koppelen aan waar je de woningbouw wilt plannen. We doen het dus op twee manieren. Natuurlijk moet je samen tot die understanding komen over waar je het wilt plannen, maar vanuit onze kant hebben we ook gezegd: ja, er is nu geld voor woningbouw en dat gaan we ook echt zo goed mogelijk inzetten, maar laten we tegelijkertijd ook eens even andersom kijken. Dan kom je voor een deel ook in de regio terecht. Waar is er al een optimale bereikbaarheid, waar je misschien met weinig investeringen prima woningbouw kunt plannen? Op die manier zijn we het debat ook over en weer aan het voeren.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dan heb ik tot slot een aantal vragen liggen over de regionale bereikbaarheid, van de heer De Hoop, mevrouw Boelsma-Hoekstra, mevrouw Wiersma, de heer Stoffer en de heer Grinwis. Eigenlijk is de vraag toch: hebben jullie nu in dat hele verhaal oog voor wat er in de regio gebeurt? Er wordt vaak gesproken over verschraling. We hebben natuurlijk niet voor niets die brede welvaart in het afweegkader opgenomen. Dat is voor ons niet zomaar een blokje; dat is een heel belangrijk blokje. Met betrekking tot het perspectief dat in die brief geschetst is, is het namelijk onze bedoeling om juist ook in de regio die bereikbaarheid te optimaliseren. We doen dat langs twee wegen. Dat ligt misschien ietsjes buiten de orde van dit debat, maar ik noem ze toch. Aan de ene kant wil je dat de hoofdnetten echt ook bereikbaar zijn vanuit de regio. Je hebt die regionale netten en je hebt de hoofdnetten. Dat is natuurlijk ook echt een van de opgaven. Daarom hebben we ook gezegd: je moet die drie netten nu in samenhang bekijken.
Tegelijkertijd zijn we op het regionale niveau ook aan het kijken hoe je veel meer van alle financiële stromen gebruik kunt maken, vanuit OCW, vanuit VWS. Kijk naar het voorbeeld van Zeeland. Je hebt dat inmiddels ook in Brabant en in Overijssel. Ik ga met elke regio in gesprek om te bezien hoe je met hoofdnetten aan de ene kant en regionale bereikbaarheid aan de andere kant met de bestaande budgetten en de bestaande mogelijkheden een zo goed mogelijk systeem kunt maken. Daarmee kom ik ook weer bij die multimodaliteit van de heer Goudzwaard, want dan heb je het over fietsverbindingen, busverbindingen en deelauto's. Je wilt dus eigenlijk wat in Zeeland gelukt is. Althans, daar ga ik echt van uit. Daar zijn groene hubs en iedereen kan in een straal van 500 meter van zijn huis gewoon openbaar vervoer oproepen. Dat hebben ze gedaan door op een hele slimme manier gebruik te maken van drie grote financiële stromen. Eigenlijk willen we aanvullend op wat we nu met de hoofdnetten aan het doen zijn, voor die verschillende regio's ook de regionale bereikbaarheid handen en voeten geven.
Dan kom ik ook op de vraag van de heer Grinwis, die vroeg: vergeet je dan bijvoorbeeld ook niet dat vierde perron in Deventer? De Minister zei al dat we op dit moment nog niet zover zijn dat we ook precies weten wat er gaat gebeuren, maar ik vond het wel belangrijk om samen met de Minister duidelijk te maken dat die hoofdnetten één kant van het verhaal zijn en dat die regionale bereikbaarheid echt ook centraal gesteld wordt in ons verhaal, juist door op een slimme manier gebruik te maken van zaken

die er al zijn en dat met een aantal investeringen misschien nog eens een push te geven.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik nog even rond om te zien of er nog Kamerleden willen interrumperen. De heer Stoffer heeft nog één vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ja, ik heb nog één vraag die niet beantwoord is, tenzij ik niet goed geluisterd heb. U heeft ons natuurlijk een keer moeten corrigeren, omdat we zaten te praten. Ik had nog gevraagd of het kabinet de Algemene Rekenkamer ook zou willen vragen om voor het komende MIRT-debat – dat duurt nog wel even ... Is die vraag toch wel beantwoord? O, dan ben ik wel even nieuwsgierig wat het antwoord ook alweer was.

Minister **Karremans**:
We gaan het niet doen. Nee hoor, we doen nu zelf een onderzoek en waar nodig zullen we de Algemene Rekenkamer daarbij betrekken. Maar we doen nu eerst zelf een onderzoek, ook op basis van onderzoeken die door de Algemene Rekenkamer zijn gedaan.

De **voorzitter**:
Dat brengt mij eigenlijk inderdaad bij de opmerking dat het soms heel gezellig is in die hoek en dat het dan soms kan zijn dat een vraag ondersneeuwt.
De beantwoording is uitgebreid geweest. Dank u wel daarvoor. Dan gaan we naar een eventuele tweede termijn. Dan kijk ik eerst naar de heer De Hoop, hier aan mijn linkerzijde.

De heer **De Hoop** (PRO):
Voorzitter. Allereerst vraag ik een tweeminutendebat aan, voordat ik dat vergeet. Ik heb vandaag ook al een vooraankondiging gedaan bij de regeling van werkzaamheden, zodat we dat ook kunnen afronden met elkaar voordat we het reces ingaan, want dat lijkt me goed.
Voorzitter. Dan heb ik over het debat het volgende te zeggen. In alle eerlijkheid, voor mijzelf sprekend, merk ik dat ik het gevoel heb dat we niet veel verder zijn gekomen dan wat beide bewindspersonen in de brief hebben opgeschreven. Mijn fractie had de hoop dat we iets meer inkleuring zouden krijgen van de scherpe keuzes die gemaakt moeten worden. Ik vind dat er nog best wel veel open blijft. Als het bijvoorbeeld gaat over het vergroten van de koek, heb ik de Minister niet horen zeggen dat hij de deur van de Minister van Financiën wel 100 keer gaat platlopen omdat hij het eigenlijk ook ondraaglijk vindt dat deze keuzes nu gemaakt moeten worden. De Minister zei zelfs in het debat dat hij het eigenlijk niet over alternatieve financieringsmogelijkheden wil hebben, omdat het zo politiek is. Maar uiteindelijk is dat natuurlijk wel wat wij hier met elkaar doen: keuzes maken hoe we al die maatregelen bekostigen die toch echt nodig zijn om Nederland in beweging te houden. Ik vind de beantwoording van het kabinet daarin toch wat onbevredigend.
Ik zou de bewindspersonen dus willen aanmoedigen om in het proces dat we de komende maanden met elkaar volgen daar meer inkleuring aan te geven, zodat we dit met elkaar als commissie kunnen dragen. Er zitten namelijk heel veel moeilijke keuzes in. De commissie heeft breed suggesties gedaan en is bereid om daar verantwoordelijkheid in te nemen en het met elkaar te dragen. Maar dan moeten we wel gekend worden in de keuzes die gemaakt worden. Ik vind dat dat in dit debat nog niet voldoende is gebeurd. Hierbij dus een aanmoediging om dat in het vervolg van het proces nog beter met elkaar te doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Boelsma-Hoekstra. Maar eerst nog een interruptie van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is bijna een formaliteit om een tweeminutendebat aan te vragen. Ik begrijp het ook wel, maar kan de heer De Hoop misschien een tipje van de sluier oplichten waar hij op wil inzetten? Het is immers belangrijk wat we nog meegeven aan het kabinet richting de septemberbrief, waar op het ministerie tijdens de zomer hard aan wordt gewerkt.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik denk dat dit het meest gaat zitten op de alternatieve financieringsmogelijkheden. Daar willen we suggesties voor doen en richting aan geven. Ik denk namelijk dat uiteindelijk daar de grootste pijn zit: hoe gaan we de koek vergroten, hoe gaan we ervoor zorgen dat Nederland in beweging blijft en dat we de komende tijd een aantal langetermijninvesteringen kunnen doen? Daarover zou ik wat richting willen geven vanuit de Kamer. Ik heb er een aantal ideeën over en ik heb hier in de commissie ook goede ideeën gehoord. Het lijkt me goed als we voornamelijk daarop richting geven, maar het is natuurlijk aan eenieder om het tweeminutendebat zelf in te vullen. Maar dit wordt, denk ik, de insteek van PRO.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik nu wel naar mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb een wat positiever gevoel overgehouden aan dit debat. Dat komt doordat wij als Kamer in deze commissie heel mooie dingen hebben meegegeven maar ook een aantal dingen terug hebben gekregen waar ik namens het CDA verder mee kan. Ik doel er dan op dat er oog is voor alle regio's. Ik zeg niet «alleen de regio», maar «alle regio's», dus ik doel ook op de Randstad. Ik hoop dat daar een goede balans in wordt gevonden.
Waar ik ook verder mee kan, betreft de meekoppelende belangen. Ik ben heel blij met de toezegging, op vragen van de heer Grinwis en de heer Stoffer, om daar wat concreter naar te kijken, en, een aanvulling van de heer Bikkers, om er ook breder naar te kijken, dus over verschillende departementen heen.
Ik ben heel blij dat er goed naar de continuïteit in het werk wordt gekeken in verband met de herprioritering. Ook op de vraag of er geld naar voren kan worden gehaald reageerde de Minister voorzichtig positief – laat ik het zo zeggen. Hij geeft geen garanties, maar wil er wel naar kijken.
We horen ook dat er heel serieus wordt gekeken naar het verhaal over de vaarwegen, bijvoorbeeld van Delfzijl naar Lemmer, waarvan wij weten hoe het praktisch zit. Dat is hartstikke mooi. Het is weer een onderstreping van het concept «voor elke regio».
Ook is het mooi dat wij straks worden meegenomen in die Excellijst. Toen ik die voorbeelden noemde, bedoelde ik niet dat ik daar iets van wilde weten, maar wel dat het heel belangrijk is dat wij straks de consequenties van de keuzes voor de totale bereikbaarheid overzien. Ik noemde twee projecten als voorbeeld, omdat ik het van die toevallig wel weet, maar van heel veel weet ik het ook niet.
Voorzitter. Als laatste – daarna ben ik klaar – de oproep van mijn kant aan de Minister over het langetermijnperspectief voor de financiering; de heer De Hoop had het er ook al over. Het is commissiebreed aangedragen en ik doe echt de klemmende oproep om er met een heel creatieve bril naar te kijken, ook richting uw collega van Financiën.
Dat was het in deze termijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat we een mooi debat hebben gehad. Ik kijk met iets meer optimisme terug op dit debat en zeker ook vooruit. Dit zeker als ik zie dat de Minister niet alleen flink kan kletsen en mooie verhalen kan vertellen, maar ook goed kan luisteren. Als ik namelijk de brief lees die er ligt, heeft de Minister, maar zeker ook de Staatssecretaris, goed geluisterd naar de commissie. Ook in het vervolg zullen zij dat doen. Ik ben daarom blij dat we na de zomer opnieuw het gesprek met elkaar zullen voeren.
Ik kan mij zo voorstellen dat dat een ander gesprek gaat zijn. Nu voelt wat we allemaal meegeven namelijk nog een beetje vrijblijvend, maar dan gaan we echt de projectlijsten in en gaat het echt pijn doen. Ik wilde zeggen dat ik ernaar uitkijk, maar tegelijkertijd weet ik ook dat het een lastig gesprek zal zijn, ook voor onszelf.
Voorzitter. Ik ben ook blij dat er gekeken wordt naar verschillende belangen van andere departementen en hoe dat zich samenvoegt tot onze infrastructuur. Ik kijk ook uit naar het tweeminutendebat, waar we misschien in gezamenlijkheid kunnen komen tot wat richtinggevende uitspraken rondom de alternatieve financiering. Maar dat gaan we zeker zien in de tussentijd, en die is kort.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Van Leijen van D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank je wel, voorzitter. We staan voor enorme opgaves op het gebied van onderhoud en op het gebied van de ontsluiting van de woningbouw. We zullen keuzes moeten maken. Ik denk dat het goed is dat we het proces ingaan om die keuzes te maken. Het werd al een paar keer gememoreerd in het debat dat we hopen deze week van het stikstofslot af te gaan. Dat is heel goed voor de woningbouw. We moeten wel oppassen dat we dan niet op een volgend slot gaan, namelijk een slot op het gebied van bereikbaarheid. Ik hoorde zowel de Staatssecretaris als de Minister daar heel goede dingen over zeggen. Ik ben blij om te horen dat zij gaan werken aan de bereikbaarheid van de woningen.
Op het punt van de alternatieve financieringen sluit ik mij toch wel een beetje aan bij wat de heer De Hoop zei en wat mevrouw Boelsma-Hoekstra benoemde in een aantal vragen in haar eerste termijn. Ik zou beide bewindspersonen echt willen uitdagen om met die alternatieve financiering aan de slag te gaan. Ik snap dat het complex is, ik snap dat het politiek is en ik snap dat het ingewikkeld is. Maar dat geldt voor deze hele opgave. Volgens mij moeten we daar echt meters in gaan maken. Ik sluit mij dus aan bij die uitdaging voor u.

De **voorzitter**:
Mevrouw Wiersma, BBB.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik wil vooropstellen dat ik over de specifieke projecten natuurlijk niet heel gerustgesteld ben. De Minister zegt eigenlijk dat ook projecten waarover al concreet afspraken zijn gemaakt allemaal weer op de helling liggen. Dit terwijl het veiligheidsaspect juist een heel belangrijk onderdeel is van de concrete projecten die ik noemde. Dat ligt nu gewoon stil. Wat mij betreft kan dat echt niet.
Voor de rest denk ik dat het meeste wel gezegd is. Ik had nog een openstaande vraag over het geld bij Defensie, maar die werd beantwoord richting de heer Grinwis en Chris Stoffer. BBB is er ook groot voorstander

van. Ik had nog gevraagd om te kijken wat de voorwaarde is waaronder Defensie als cofinancier in die projecten mee kan gaan. Valt die voorwaarde op wat voor manier dan ook op te rekken? Misschien kunnen we daar via de Kamer een handje bij helpen.
Tot slot. Niet alles is treurnis, zou ik zeggen. Volgens mij hoorde ik namelijk een impliciete toezegging over de RKO vrijdag aanstaande. Maar misschien ben ik dan iets te optimistisch in mijn lezing van de woorden van deze Minister.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Voorzitter. Ik heb een paar punten genoteerd. Ik sluit mij echt aan bij de woorden van de heer Stoffer en de heer Grinwis over die 1,5% NAVO-norm. Laten we serieus proberen om dat percentage uit te trekken voor infrastructuur en het geld niet ergens anders terecht te laten komen. Mijn punt van zorg, namens mijn fractie, blijft of het geld dat wij incasseren, die 18 miljard tot 20 miljard, echt teruggaat naar het asfalt. De Minister schetst een beetje een schimmig balletje-balletjespel, in de trant van: dan komt het via de algemene middelen daar wel weer terug. Dat komt niet heel transparant over en ik geloof ook niet helemaal dat het het geval is.
Voorzitter. Ik probeer een positief ingesteld mens te zijn, maar ben toch nog een beetje bevreesd. Ik las namelijk een paar weken geleden een artikel van Jort Kelder met als titel Alleen groei kan ons niet redden. Wij zijn niet in staat, althans, dit minderheidskabinet is niet in staat om 1% te bezuinigen. Het lukt niet om 6,5 miljard te bezuinigen over vier jaar tijd. Als dit minderheidskabinet iets wil doen op het gebied van zorg of sociale zaken, zegt het boze-boomerbastion van FNV te gaan staken. Alles komt zo bij de jongere generatie terecht; daar heeft klaarblijkelijk niemand moeite mee. U als minderheidskabinet bent kwetsbaar. U moet over eieren lopen. Zitten wij in zo'n schuitje of schets ik het nu te negatief? Dat is een beetje mijn inbreng, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Interessant. We gaan door naar de heer Van Duijvenvoorde namens Forum voor Democratie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter, dank u wel. Het wordt een beetje een cliché, maar ik wil mij toch aansluiten bij de heer De Hoop. Dit is eigenlijk het tweede heftige debat. Dus niet het een-na-laatste debat, maar het debat daarvoor. Ik hoop dat het niet een patroon gaat worden waarbij dit debat eigenlijk een soort verplicht nummer wordt waarin precies alle moeilijke zaken die we moeten bespreken, na het debat besproken gaan worden, waar wij dan vervolgens op kunnen reageren. Ik hoop dat de Minister daarvoor kan waken.
De Minister is van Rotterdam. Daar leer je om van lelijkheid te houden. Ik ben van Amsterdam en woon dus gewoon in een mooie wereld; het spijt me. Ik wil de Minister vragen om een zachte toezegging. Ik noemde Lodewijk XIV al. Het moet natuurlijk allemaal gebouwd gaan worden. Beton waar nodig, maar alsjeblieft ook een beetje mooi waar mogelijk. Laten we dat toch ook niet helemaal vergeten.
Dat wilde ik nog even inbrengen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De heer Prickaertz van de PVV.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Dank, voorzitter. Ook ik sluit mij enigszins aan bij de woorden van de heer De Hoop: er zijn eigenlijk geen echte toezeggingen gedaan en we zijn niet tot echte oplossingen gekomen.
Er zijn wel een aantal dingen aangedragen. Persoonlijk vind ik het heel jammer dat ik de Minister niet kan overtuigen van die gruwelwet – zo zie ik het echt – over de vrachtwagenheffing. Zoals de Minister ook weet, is er een motie van Eerdmans en Wilders over het uitstellen van die wet tot 1 januari 2027 door een meerderheid van de Kamer aangenomen. De Minister heeft ervoor gekozen om alsnog de wet in te voeren per 1 september, maar heeft daarnaast ook gekozen voor een korting van, uit mijn hoofd, 22,3% tot het einde van dit jaar. Je zou je kunnen afvragen waarom er wordt gekozen voor een korting, als er ook gesteld wordt dat die nieuwe wet, die vrachtwagenheffing, niet zal leiden tot zwaardere lasten voor de transportondernemer. Ik kijk heel erg uit naar het tweeminutendebat en ga me voorbereiden op mogelijke moties op dit gebied. Dat was eigenlijk mijn inbreng in tweede termijn. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. «Een mens lijdt het meest door het lijden dat hij vreest», luidt een spreekwoord. Maar als je kijkt naar de infrastructuur op de korte termijn, denk ik dat het lijden vrij groot kan worden. We hebben vandaag gesproken over het afwegingskader. Op zich kan ik me er goed in vinden dat we met elkaar zeggen: we kunnen ons daar in grote lijnen in vinden. Maar er komt natuurlijk wel wat uit voort. Dan deel ik met de heer De Hoop dat ik liever gisteren al had geweten wat het ongeveer is, die vingeroefening van wat wel en wat niet. Ik heb namelijk enige vrees dat het aantal projecten dat nog boven de rode lijn blijft zitten, wel eens heel beperkt zou kunnen zijn.
Maar – je moet altijd optimistisch eindigen – ik denk dat dat de korte termijn is. Ik zit hier nu ruim acht jaar. Vroeger werkte ik bij Rijkswaterstaat en dacht: laat die lui in Den Haag eens zorgen voor een beetje extra geld. Nou, ik heb hier acht jaar gezeten waarin ik dacht «het komt niet en het interesseert eigenlijk bar weinig mensen», behalve toen met die 1,7 miljard bij Rutte IV. Maar de urgentie zit er nu. Als we met elkaar blijven vasthouden aan de lijn dat er meer geld naar infra moet, is er voor de middellange termijn echt superveel kans dat net zoals we trots kunnen zijn op wat er in de jaren zestig en zeventig gebeurde – ik ben blij dat de Minister er met verve over vertelt – de mensen over 20 of 30 jaar denken: de lui die in '26 in de Kamer zaten, hebben ons toch trots gemaakt. Daar ga ik voor, dus ik eindig optimistisch.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We ronden af met de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank u wel. Ik kan me aansluiten bij de woorden van de heer Stoffer. Ik zit nog wel te wachten op alle wijsheden van Van Kooten en De Bie van deze Minister; die heb ik nog een beetje gemist. Hij heeft zich vanavond wel laten kennen als een positivo, om er nog maar eens eentje aan te halen, tegenover misschien wat doemdenken aan deze kant.
Tegelijkertijd komt dat doemdenken niet voort uit zwartkijken, maar uit oprechte zorg en betrokkenheid bij het prachtige werk van IenW, de uitvoeringsorganisaties, Rijkswaterstaat en ProRail – dat is een zelfstandige et cetera, ik weet het. Ze doen heel mooie dingen, waar we heel trots op zijn. We willen graag dat ze dat kunnen blijven doen.
Ik zie uit naar alle voorstellen voor alternatieve financiering, maar daarbij moeten we wel beseffen dat gewoon simpelweg publiek geld beschikbaar

stellen via de Nederlandse Staat, geleend op de kapitaalmarkt, over het algemeen de allergoedkoopste oplossing is, omdat niemand goedkoper leent dan de Staat. Ik wil in overweging geven dat dat uiteindekijk de kortste route is naar extra geld voor IenW.
Ik geef het kabinet ook in overweging om toch nog eens de prioriteiten tegen het licht te houden. Ik snap dat JA21 een beetje zit te zuchten: ze hebben een bezuiniging opgeschreven op sociale zaken en volksgezondheid, maar er komt niks van terecht. Tegelijkertijd heeft men ook extra geld uitgetrokken voor een aantal zaken waarvan je je kunt afvragen of de prioriteiten goed zijn gelegd. Als er 1,5 miljard structureel naar OCW gaat en 0,5 miljard structureel naar IenW, denk ik dat je die bedragen misschien nog eens naast elkaar moet leggen. Wat heb je er immers aan als een brede brugklas onder water staat? Als je aanstaande vrijdag het stikstofvraagstuk rationeel oplost, kan dat voor minder dan 20 miljard. Ik geef zomaar voor de vuist weg wat suggesties. Ik heb Defensie al genoemd. Als Defensie daar gewoon kijkt naar een project als een munitiedepot inclusief een afslag op een andere plek, dan opent zich een wereld aan mogelijkheden. Het hoeft dus niet alleen via het doemdenken van collega Goudzwaard, via per se geld ophalen bij Sociale Zaken en VWS. Het kan ook op een andere wijze. Dat geef ik nog maar even mee. Daarmee ben ik door mijn tijd heen, hè?

De **voorzitter**:
Ja, u bent er ruim doorheen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik kijk uit naar het tweeminutendebat. Ik heb ook nog wat plannen op het gebied van de regio, hoe die mee wordt gewogen in het afwegingskader. Ik ga ook nog even kauwen op de prijsbijstelling, want ik wil wel graag een signaal meegeven dat je daar niet op moet interen.
Tot zover.

De **voorzitter**:
Dank u wel. In het volgende commissiedebat is er denk ik wat minder tijd voor de heer Grinwis. Ik kijk even naar de Minister. Er zijn nog een paar korte vragen. Misschien kunt u daar nog op ingaan. Dan kunnen we het daarna afronden voor vandaag.

Minister **Karremans**:
Laat ik maar eens met de vraag van de heer Grinwis over de quote beginnen. Die past ook heel erg bij zijn betoog. Die is namelijk: bezuinigen, bezuinigen, laat ze zelf maar eens bezuinigen. Dat is dan wat het is. Laat ze zelf maar eens bezuinigen. De overheid moet ook kritisch naar haar eigen uitgaven kijken. Dat is ook een beetje mijn opmerking. Ja, we gaan maximaal creatief kijken. We laten geen kans onbenut. De Staatssecretaris vliegt heel Europa door om te kijken of er nog ergens geld is om naar ons toe te trekken, maar gratis geld bestaat niet. Dat zeggen we er gelijk bij. Uiteindelijk betaalt iemand ergens de rekening. Dat is namelijk onderdeel van de economie. Dat wil ik de Kamer wel voorhouden. Dat is altijd wel onderdeel van het verhaal. Maar goed, we gaan ermee aan de slag.
Een tweeminutendebat is natuurlijk helemaal prima. Ik geef wel mee dat we juist heel gedegen onderzoek willen doen, ook naar die alternatieve bekostigingsmaatregelen. Maar als de Kamer zegt «we willen dat jullie bepaalde dingen onderzoeken», is dat natuurlijk helemaal prima. Maar ons op voorhand vastleggen op dat we dit of dat doen? Daar willen we natuurlijk precies het onderzoek voor doen, om dat juist netjes in integraliteit af te wegen. Volgens mij is dat ook wat de Kamer van ons verlangt.

Over of het er allemaal nou zo negatief uitziet? Ik vond het wel mooi. Men vreest het lijden ... Wat is het ook alweer? Het lijden dat men vreest, daar lijdt men onder het meest. Zoiets.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dat is niet van Van Kooten en De Bie, denk ik, want dat ken ik namelijk helemaal niet.

Minister **Karremans**:
Nee, nee, nee. Ik heb ook ergens een keer gezien dat 90% van waar je je zorgen over maakt niet uitkomt. Dat is een politiek een handige om je aan vast te houden, moet ik zeggen. Dat werkt vaak goed. Voor mij in ieder geval. Dus laten we dat afwachten met elkaar. Wij gaan in de zomer aan de slag. Ik moet ook zeggen dat het niet heel veel over regelgeving is gegaan, maar dat we daar ook echt kansen zien om de opgave te verkleinen waardoor we dus wel weer veel meer mogelijk kunnen maken. We pakken 'm op en we hebben ook de oproep van de Kamer goed gehoord.
Dan over Amsterdam. Dat moet de heer Van Duijvenvoorde natuurlijk zelf weten. Ik zou zeggen: veel plezier daar, gap, in Amsterdam. Ik was laatst met het koninklijk paar in Miami. Nou, bij die Amerikanen is het echt superfunctioneel. Wat wij als tijdelijke werkzaamheden op de weg zetten, dat is voor hen permanent. Daar hoeven we ook niet naartoe, maar soms doen we het wel een beetje over the top de laatste tijd. Dus we moeten daar wel een beetje op terug.
Dat is het, denk ik. Ik vrees dat de heer Prickaertz en ik het niet eens worden over de vrachtwagenheffing, maar dan bewaren we dat voor het volgende debat.
Dank.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daar wil ik nog even op aanvullen dat ook Zwolle een hele mooie stad is. Dan gaan we naar de afronding en de toezeggingen. Zoals gebruikelijk, lezen we die even voor, voor de mensen die aanwezig zijn en iedereen die meekijkt. Het lid De Hoop heeft zojuist een tweeminuten-debat aangevraagd.
– De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de Kamer aan het einde van het jaar een brief te sturen over de resultaten van het programma waarmee de regeldruk wordt verminderd. Dat is een toezegging aan de heer Bikkers van de VVD.
– De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de Kamer voor de begrotingsbehandeling te informeren over hoe het Ministerie van Defensie financieel kan bijdragen aan het onderhoud en de aanleg van infrastructuur, waarbij specifiek wordt ingegaan op de situatie bij Staphorst. Dat was een toezegging aan de heer Stoffer en de heer Grinwis.
Ja, Minister?

Minister **Karremans**:
Richting de heer Bikkers was de toezegging om de voortgang te doen eind dit jaar, omdat we dan nog niet klaar zijn. Ik vermoed dat het nog wel even doorloopt, dat over regeldruk. Dan doen we de voortgang voor het eind van het jaar en daarna weer een volgende rapportage et cetera.

De **voorzitter**:
Dan zie ik een hand van de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
Niet op deze, want dat is wat mij betreft prima. Het was inderdaad een toezegging aan de heer Grinwis en de heer Stoffer, waarbij het volgens

mij uiteindelijk werd verbreed naar andere departementen. Maar goed, dat laat ik eventjes.

De **voorzitter**:
Dat is dan bij dezen genoteerd, als aanvulling. Dan was het dat. O, mevrouw Boelsma heeft nog een vraag.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Het was misschien niet een hele formele toezegging, maar de Minister zou aan de slag gaan met de methodiek-Zwartsluis. Dat kwam een beetje tussen neus en lippen door, maar ik wil het toch even gezegd hebben want het is wel mooi. Het is misschien niet echt een toezegging, maar zo voelt het wel een beetje.

De **voorzitter**:
De Minister geeft aan dat het opgepakt wordt. Dan kijk ik nog één keer. Een laatste? De heer Van Leijen steekt zijn hand omhoog.

De heer **Van Leijen** (D66):
Misschien heb ik niet goed geluisterd, maar volgens mij was er ook nog de toezegging om voor het eind van het jaar terug te komen op die mogelijkheden voor alternatieve financiering. Die miste ik even in het lijstje. En de brief van september over de prioriteiten met daarin een terugkoppeling over de 30 woningbouwlocaties. Die is volgens mij ook nog genoemd.

Minister **Karremans**:
Ook daarover: logische vraag en het klopt ook. Dus ook daar de stand van zaken, waar we zijn met die alternatieve bekostiging. Ja, precies.

De **voorzitter**:
Dan is dat genoteerd. Dan ronden we het hierbij af en sluit ik de vergadering. Ik dank iedereen voor de komst, voor het meekijken, voor de vragen, voor de beantwoording. Nog een hele fijne avond en veel collega's: tot morgen.

Sluiting 21.32 uur.