Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 915 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 20

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 20 juli 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 18 mei 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 915 XII);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 915-A);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 915-J);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2026 inzake verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake Wijziging van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 915-J) (Kamerstuk 36 915-J, nr. 3);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2026 inzake verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 915-A) (Kamerstuk 36 915-A, nr. 3);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2026 inzake verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 915 XII) (Kamerstuk 36 915 XII, nr. 3);**

kst-36915-XII-20
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 april 2026 inzake monitoringsrapportage 2024–2025 terugsluis vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 535);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2026 inzake beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat: Nederland bereikbaar, schoon, veilig en economisch sterk houden (Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34).**

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

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: De Hoop
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Boelsma-Hoekstra, De Hoop, Van Leijen, Prickaertz, Schutz en Wiersma,

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

Aanvang 18.01 uur.

De **voorzitter**:
Goedenavond allemaal en welkom allemaal bij het wetgevingsoverleg over de begrotingsstaten op IenW-terrein voor het jaar 2026 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota).
Ik heet de Minister en de Staatssecretaris allereerst van harte welkom, evenals de leden en de mensen op de publieke tribune. Aangezien we vandaag drie begrotingswetten behandelen, hanteren we de begrotingsvolgorde. Dat betekent dat de grootste oppositiefractie als eerste zal spreken gevolgd door de grootste coalitiefractie. We gaan vervolgens zo door en dat betekent dat ik als woordvoerder namens de grootste oppositiepartij meteen collega Van Leijen zal moeten verzoeken om het voorzitterschap kort van mij over te nemen.
Maar allereerst stel ik alle leden die vandaag aanwezig zijn voor. Dat zijn de heer Van Leijen van D66, de heer Prickaertz van de PVV, de heer Schutz van de VVD, mevrouw Wiersma van de BBB en mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA.
Ik wil het aantal interrupties dat ik in het debat toesta, in principe vrijlaten, omdat het een wetgevingsoverleg is. Wel verzoek ik om het kort te doen en eigenlijk in drieën, zodat we er met elkaar een goed debat van kunnen maken.
Ik zou nu dus de heer Van Leijen willen verzoeken om kort het voorzitterschap van mij over te nemen.

Voorzitter: Van Leijen

De **voorzitter**:
Dank. Ik geef gelijk het woord aan de heer De Hoop voor zijn inbreng.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dank, voorzitter. Het is goed dat we vandaag als commissie met beide bewindspersonen spreken over de begrotingswijzigingen bij IenW, want dit ministerie staat voor de enorme opgave om de mobiliteit in Nederland ook de komende decennia goed te organiseren. Progressief Nederland maakt zich hier grote zorgen over. We hebben zowel zorgen over de betaalbaarheid en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer als over de investeringen in de infrastructuur.
Voorzitter. Ik begin met de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. De tarieven blijven oplopen en eerdere bezuinigingen van vorige kabinetten zijn niet structureel van tafel. Hier moet het kabinet op korte termijn echt stappen zetten. De BDU-bezuinigingen en de studenten-ov-bezuinigingen zijn nu tijdelijk opgelost met behulp van voorstellen uit de Kamer, maar als we het ov structureel betaalbaar willen maken en er structureel voor willen zorgen dat het ov voor iedereen in Nederland betaalbaar is, dan moet het kabinet bij de komende begroting met een structurele oplossing komen.
In januari nam de Kamer onze motie aan om uiterlijk bij Prinsjesdag met plannen te komen voor de structurele versterking van het ov. Ik ga ervan uit dat het kabinet deze motie onverkort uitvoert. Ik zou daarom aan de

Staatssecretaris willen vragen hoe zij het voor zich ziet dat die structurele investeringen bij Prinsjesdag kunnen worden gedaan.
Voorzitter. We zijn natuurlijk blij dat de reizigers de komende zomermaanden voor € 49 onbeperkt met de trein kunnen reizen via het Nederlandticket. Ik ben ook blij met de toezegging van de Staatssecretaris in het debat van vorige week dat het ticket per 1 juni zal starten. PRO pleit al langer voor een Nederlandticket en ik hoop dan ook dat het ticket deze zomer hier een eerste opstap naartoe is. Ik moedig het kabinet ook aan om bij de komende begroting extra concrete voorstellen te doen. Dat is echt noodzakelijk om het ov in Nederland te versterken.
Voorzitter. Ik kom bij de grote zorgen over de infrastructuur. Onze grootste zorg is dat er nog geen plan is voor de structurele oplossing voor de tekorten die er ook daar zijn. Daarbij moet worden opgeteld dat de huidige tekorten leiden tot keuzes die de kosten en dus de tekorten op de middellange termijn alleen maar verder laten oplopen.
Onderhoud uitstellen om geld te besparen is duurder dan regulier onderhoud. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de wissels bij het spoorknooppunt Haarlem. De Kamer heeft zich er breed over geërgerd dat we dat nu niet snel kunnen doen, zeker waar het gaat om investeringen die Nederland aan de gang houden, kosten voorkomen en de veiligheid vergroten. Geld lenen is dan vaak een verstandigere keuze dan een platte bezuiniging. Er is geen goede economische reden om niet in onze infra te investeren en om niet het nodige onderhoud te verrichten. Als we dat verstandig doen, verdienen we het als samenleving dik en dwars terug.
Voorzitter. Het gaat hier natuurlijk niet alleen over onderhoud, want het gaat ook over investeringen in projecten die structureel bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit in ons land. Een van de grote projecten waar al geruime tijd over gesproken wordt, is de Lelylijn. Achtereenvolgende kabinetten en Kamers hebben net als de noordelijke regio's allemaal uitgesproken dat deze lijn van belang is voor de bereikbaarheid van Flevoland, Friesland, Groningen, Overijssel en Drenthe. Maar eigenlijk is het voor het hele land van belang, want het is ook van belang voor de Randstad en voor de verbindingen met Noord-Duitsland en Scandinavië. En toch besloot het vorige kabinet om bijna alle opgespaarde financiële middelen voor de Lelylijn voor andere projecten te gebruiken. De discussie over dat onverstandige besluit hebben we meermaals hier in de Kamer gevoerd. Daar wil ik nu niet opnieuw over beginnen, maar wel zou ik graag met de Kamer de komende periode een concrete stap zetten, want als we nu niets doen, dan dreigen we met elkaar in een vicieuze cirkel terecht te komen. Als we zo blijven denken, dan komt niet alleen de Lelylijn er nooit, maar komen er überhaupt geen grote ov-investeringen meer.
De Lelylijngezant, de heer Klaas Knot, heeft recent zijn advies opgeleverd. Als Kamercommissie hebben wij vorige week met hem gesproken. In het kort zegt hij eigenlijk twee dingen. Eén, zet via een sparend gebiedsfonds ieder jaar 400 miljoen euro opzij voor de aanleg van de Lelylijn. En twee, zet een concrete stap en doe de MIRT-verkenning, omdat pas dan een beter beeld van de precieze opgave, kosten en baten kan worden geschetst. Mijn eerste vraag aan het kabinet is: waarom is er nog geen reactie op het rapport van deze gezant?
Voorzitter. Als we de reguliere MIRT-systematiek blijven volgen, gaat het nog vele en vele jaren duren voordat we überhaupt een volgende concrete stap kunnen zetten. Dat vindt Progressief Nederland niet acceptabel. Ook in de regio heeft men recht op meer commitment vanuit het Rijk. De regio heeft onlangs nog het aanbod gedaan om substantieel financieel bij te dragen. We kunnen dit aanbod wat mij betreft niet onbeantwoord laten. Omdat er nu echt iets moet gebeuren, heb ik daarom met een aantal collega's een amendement ingediend vandaag. Met mevrouw Wiersma, collega Kostić en collega Goudzwaard doen we dat voorstel vandaag breed vanuit de oppositie.

Dat amendement doet feitelijk twee dingen. Allereerst zorgt het ervoor dat de middelen die nog gereserveerd zijn voor de Lelylijn, ook daadwerkelijk beschikbaar komen voor diezelfde Lelylijn. Ze worden van de aanvullende post van Financiën naar de begroting van het Mobiliteitsfonds verplaatst. Daarnaast kan IenW met deze middelen samen met regionale overheden starten met de verkenningsfase en dus de noodzakelijke MIRT-verkenning naar voren halen.
Wij realiseren ons dat dit niet de gebruikelijke MIRT-route is, maar een Lelylijn is ook geen standaard MIRT-project. Zoals de Lelylijngezant in zijn rapport treffend schrijft: als eerdere kabinetten niet innovatief waren geweest, dan hadden vele grootschalige infrastructurele projecten die ons nu een rood-wit-blauw gevoel bezorgen, er simpelweg nooit gelegen. Ook zal ik straks in tweede termijn nog een motie indienen die het kabinet de opdracht geeft om diezelfde Lelylijnmiddelen die nog beschikbaar zijn, ook daadwerkelijk voor de Lelylijn beschikbaar te houden. Ik hoop van harte dat collega's die net als wij van mening zijn dat we samen met de noordelijke regio's eindelijk een concrete stap moeten zetten en de resterende Lelylijnmiddelen ook echt moeten reserveren voor de Lelylijn.
Voorzitter. Dan nog kort over hoe we ervoor kunnen zorgen dat er voldoende middelen zijn voor investeringen in onze infrastructuur. Uiteraard is geld niet oneindig, maar iedere econoom zal ons politiek adviseren dat investeringen in infrastructuur van noodzakelijk belang zijn voor onze economie. Dat heet economische structuurversterking. Lenen wordt daarbij ook niet als onverstandig gezien. Ik zou ook graag van de heer Karremans een wat bredere visie horen van het kabinet over hoe men kijkt naar de mogelijkheden om ook in Europa – publiek-privaat of bij de ECB – te kijken wat voor medefinancieringsmogelijkheden er nog meer zouden zijn.
Maar we kunnen ook de gebruiker meer laten betalen. Dat is de afgelopen jaren wel weer een beetje een taboe geworden in Den Haag, terwijl daar heel veel kansen liggen. Wie veel kilometers maakt en meer baat heeft bij het gebruik van de weg, meer baat heeft bij betere ontsluiting, en dat collectieve goed omzet in particuliere winst, mag daar wat mijn fractie betreft ook net wat meer aan bijdragen. Wie meer schade veroorzaakt, meer slijtage, meer vervuiling, meer overlast, mag ook daar meer voor betalen. De gebruiker betaalt. Anders betalen juist de mensen die overlast hebben, die niet profiteren en die wellicht al moeite hebben om rond te komen.
Ook een andere financieringsgrondslag is wat ons betreft nodig. Dat is eerlijk en duurzaam en ook goed voor de staatskas. Wat voor financieringsmogelijkheden ziet de Minister zelf nog extra? Hij gaf in een eerder debat en in eerdere brieven aan dat hij nadenkt over een planbatenheffing. Wij zijn daar zeer enthousiast over en denken daar ook graag over mee. Er zijn heel veel profiteurs van onze infrastructuur, in positieve zin – bedrijven, economische ontwikkeling op een andere manier – waarvan best wel een bijdrage gevraagd mag en kan worden. Ik zou graag zien dat de Minister die ambitie wat concreter zou maken in dit debat.
Voorzitter. Ten slotte. De huidige begroting en begrotingswijziging waar we vandaag over spreken, is gewoon nog kortzichtig en pakt nog niet de grote problemen aan die er zijn met onze infrastructuur. Sterker nog, er wordt eigenlijk nog niet eens echt richting gegeven. Wij verwachten van het kabinet dat er op Prinsjesdag met de nieuwe begroting structurele oplossingen worden geboden voor de problemen in het ov en met de infrastructuur. Anders worden de problemen niet opgelost, maar worden zij alleen nog maar veel groter, en dat is onverantwoord.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank aan de heer De Hoop. Ik kijk even naar links om te zien of er interrupties zijn. Mevrouw Boelsma-Hoekstra heeft een interruptie.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Het was een mooi betoog. De inzet is inderdaad het amendement over de Lelylijn. Daar heb ik een aantal vragen over. De heer De Hoop geeft zelf al aan dat er nog richting gegeven moet worden. Dat hebben we met z'n allen afgesproken. Mijn eerste vraag is eigenlijk: waarom komt de heer De Hoop namens PRO met het amendement, terwijl we het debat over die keuzes nog moeten voeren? Dat is de eerste vraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik zou allereerst willen beginnen bij het feit dat bijna alle partijen die hier zitten, volgens mij individueel de ambitie hebben uitgesproken om die Lelylijn op termijn aan te leggen, ook de partij van mevrouw Boelsma-Hoekstra. Dus in die zin hebben wij niks van de Minister en van deze Kamer nodig om duidelijk te zijn over onze inzet voor die Lelylijn. Het pad voor de strategische keuzes is alweer een hele tijd uitgesteld. Ik vind eigenlijk dat we daar niet op kunnen wachten. In de tussentijd zou je al een stap kunnen zetten. Er is dus nog 650 miljoen voor de Lelylijn beschikbaar op de rijksbegroting. Het advies van Klaas Knot is ook om elk jaar 400 miljoen te sparen. Dat betekent dat wij die eerste 400 miljoen al zouden kunnen sparen. Binnen die 650 miljoen zou je, wat ons betreft, die MIRT-verkenning ook al kunnen zetten. Wat mijn fractie betreft hoeven wij daarvoor niet te wachten op het debat dat we met elkaar over de strategische keuzes voeren, ook omdat eigenlijk elk partij die hier zit heeft gezegd: wij willen die Lelylijn. Ik zou dus zeggen: waar wachten we op?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dat is een helder antwoord. Als je die overhevelt naar het Mobiliteitsfonds, wordt die inderdaad onderdeel van die strategische keuzes. Dat moet u wel beseffen.
De tweede vraag is als volgt. U refereerde er ook al aan. Het is voor goed bestuur heel belangrijk. We hebben een goede technische briefing met de heer Knot gehad over het rapport. Er zijn alleen nog wel een aantal open eindjes – u gaf dat zelf ook al aan – want de financiering is wel anders; de systematiek is anders dan we gewend zijn. Waarom brengt u het nu in, terwijl u eigenlijk van het kabinet nog geen duiding heeft gehad van het rapport van de heer Knot? Dat is mijn tweede vraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Allereerst had de reactie op dat rapport er al een halfjaar geleden kunnen liggen, wat mij betreft. Het rapport is volgens mij van januari of december. Dat is iets minder dan een halfjaar geleden. Ik reken even terug. Het is van januari, hoor ik hier naast mij. Fair enough. Maar zonder dollen: het ligt er al heel lang. Ik kan eigenlijk geen reden bedenken waarom het kabinet los van de keuze die wel of niet gemaakt moet worden de komende periode, niet al iets van een reactie op het rapport had kunnen geven. Dat vind ik al jammer. Verder is de vraag: wachten wij op het kabinet of gaan wij als Kamer nu duidelijk ons commitment in politieke daden omzetten? Ik ben inmiddels een paar jaar woordvoerder Infrastructuur en elke partij zegt elke keer weer die Lelylijn belangrijk te vinden, maar als het erop aankomt zetten we die stap niet met elkaar. Ik denk dat het niet verstandig is om wederom op het kabinet te wachten. De Kamer moet een uitspraak doen en een eerste stap zetten. Dat is allemaal nog binnen die 650 miljoen die al gereserveerd is. Er komt dus geen euro extra bij. In die zin is het best wel een veilige eerste stap die je zet. Daarmee straal je ook commitment uit naar die regio, die zelf ook al gezegd heeft te willen gaan investeren. Ik zag dat Noord-Nederland ook al een eerste stap wil zetten van 40 miljoen en dat het dat elk jaar wil doen. Men wacht eigenlijk op ons. De vraag is dus of wij wachten op het kabinet of dat wij nu zelf het commitment in daden gaan omzetten.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
De heer De Hoop zal wel gedacht hebben: er komen wat interrupties. Dit is de derde. Ik heb nog één vraag over dat commitment naar de regio toe. Ik snap u; ik snap u echt. Ik weet ook dat u er een voorvechter van bent, maar ik denk dat het ook van belang is dat je eerlijk bent richting de regio. U zegt: dit geld is er. Dat is ook helder. Als je nu de eerste stap zet, vind ik dat je ook de tweede, derde, vierde en volgende stap moet zetten. Daarom vind ik het zo van belang dat we toch een goed beeld hebben van het rapport-Knot. U zei al: ik ben al heel lang Kamerlid; ik ben een voorvechter. Vandaar dat ik denk van: kunt u dan niet nog even een paar maandjes wachten, zodat u een reactie op het rapport hebt en dan ook de goede dingen kunt doen, en niet de regio met een kluitje in het riet stuurt?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Nou, ik denk dat mevrouw Boelsma-Hoekstra het ook niet zo bedoelde, maar het is verre van mijn intentie om de regio met een kluitje in het riet te sturen. Verre van. Dat allereerst. De vraag is: willen wij daadwerkelijk die Lelylijn? Als we dat echt met elkaar vinden, zullen we nu een keer een stap moeten zetten. Juist zo'n MIRT-verkenning is een proces waarin heel veel dingen duidelijk worden, bijvoorbeeld over het budget, maar ook waar het komt te liggen en tegen wat voor dingen je nog aan loopt. Zo'n MIRT-verkenning helpt je die scherpe keuze te maken, omdat je een veel helderder beeld hebt van hoe dat traject eruit komt te zien.
Bij de Nedersaksenlijn was er in de afgelopen periode ook een MIRT-verkenning gaande. Dat was 20, 25 miljoen, uit mijn hoofd gezegd. Ik geloof dat het 20 miljoen was. Dat is echt niet heel veel geld, dat ons wel helpt om duidelijker te krijgen wat er nou precies nodig is voor die Lelylijn. Die 14, 15 miljard vind ik namelijk best wel een groot bedrag. Misschien blijkt het wel mee te vallen, als we die MIRT-verkenning met elkaar starten. Misschien wordt het ook wel meer. Het is dus ook iets om dat debat scherper te maken met elkaar. Ik zou het van moed van de Kamer vinden getuigen als we die eerste stap zetten, zeker gezien het feit dat in de vorige periode iedereen uitsprak: die Lelylijn moet er komen. Het is ook een vervolg op de motie-Olger van Dijk, die ook een eerste stap richting die MIRT-verkenning zette. Ik hoop dus dat we moedig genoeg zijn met elkaar om die stappen te zetten.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik links van me om te zien of er nog meer interrupties zijn. Die zijn er niet. Ik heb er zelf namens D66 nog wel eentje voor de heer De Hoop, ook over de Lelylijn. Ik sympathiseer heel erg met het betoog van de heer De Hoop. Ik denk dat hij dat heel mooi en heel goed heeft neergezet. Ik denk ook dat er door de bankroof van de Nedersaksenlijn – laat ik het zo maar even noemen – gewoon sentiment in die regio zit die het extra belangrijk maakt dat die Lelylijn er komt. De heer De Hoop komt zelf uit de noordelijke provincies, dus die voelt dat sentiment misschien nog wel het beste aan.
Tegelijkertijd zegt de heer Knot eigenlijk, als je naar zijn advies luistert: spaar de komende 25 jaar 400 miljoen per jaar. Het amendement dat u indient heeft dat eigenlijk voor jaar één geregeld en niet voor de jaren daarna. Ik ben er dus ook een beetje op bedachtzaam dat we nou een regio moeten gaan teleurstellen doordat de rest van het geld er niet is. Hoe reflecteert u daarop?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan zou het eerste wat in mij opkomt, zijn: waarom hebben we dan nog 650 miljoen in de boeken staan, terwijl het vorige kabinet daar zo ontzettend veel geld weggehaald heeft? Dat vind ik eerder iemand een zoethoudertje voorhouden dan het daadwerkelijk indienen van een amendement om daar concrete stappen in te zetten. Laten we heel eerlijk

zijn met elkaar: we gaan niet in één keer 13, 14 miljard daarvoor uittrekken. Volgens mij erkennen we dat allemaal. Het mooie aan het rapport van Knot vind ik dat hij schetste hoe je daar vanuit het Rijk en de regio met elkaar commitment in kunt organiseren. Daarvoor moet je sparen, want anders kom je niet aan dat geld. Dat is een nieuwe manier van denken, dat sparende gebiedsfonds. Ik probeer daar een politieke uiting aan te geven die binnen het financiële kader past dat het kabinet heeft voor die Lelylijn. We trekken er dus geen extra geld voor uit; we doen alleen iets met het geld dat de keuze dichterbij brengt, namelijk de MIRT-verkenning. Ik denk dat dat ons helpt. In die zin denk ik dus dat het een belangrijke stap is om te zetten. Mijn wedervraag zou eigenlijk zijn: wat nou als we dat wéér niet doen? Dan wacht het Noorden nog langer. De teleurstelling die u schetst, is natuurlijk heel erg groot.
Een laatste ding: de heer Knot noemde ook heel duidelijk het Fonds Economische Structuurversterking, dat er in de jaren negentig was. Er werd geld uit de aardgaswinning in Noord-Nederland gehaald en daarvan werd 12 miljard uit het Noorden zelf weggepompt. Dat ging naar gigantische infrastructurele investeringen: de Hanzelijn, de hsl. Van al dat geld ging er in totaal maar 1% naar Friesland, Groningen en Drenthe. Ik zou dus eigenlijk willen zeggen dat het Noorden allang recht had op deze investeringen. Laten we nu de eerste stap daarvoor zetten.

De **voorzitter**:
Dan heb ik namens D66 toch nog een vervolgvraag voor de heer De Hoop. Hij heeft het over het rapport van de heer Knot. Die zei vorige week heel nadrukkelijk dat geld opzijzetten voor op z'n minst de komende vier jaar een goede manier is om te voldoen aan de eis van zicht hebben op 75% van de financiering. Dat is dus vier keer 400 miljoen. Dan kom je op 1,6 miljard uit. Er ligt echt nog een behoorlijk gat tussen wat u nu voorstelt en wat er haalbaar is. Hoe reflecteert u daarop?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik zou het heel goed vinden als het kabinet bij Prinsjesdag die stap zou zetten. De vraag is alleen wat nu je ruimte is als Kamerlid binnen de huidige Voorjaarsnota om daar iets aan te doen. Ik heb ervoor gekozen om binnen het budget dat nu beschikbaar is voor de Lelylijn en het daarvoor gereserveerde geld te kijken of we de MIRT-verkenning kunnen starten en in ieder geval of we de grote financiën naar het Mobiliteitsfonds kunnen halen. Dan stel je dat geld veilig en hoef je niks extra's te investeren tot aan september – dat is dan weer een keuze die hier aan ons voorligt. Dan kun je bijvoorbeeld al wel beginnen met de MIRT-verkenning. Ik zou dat een belangrijk signaal vinden. Ondertussen ben ik het met de heer Van Leijen eens: ik zou een veel grotere stap willen zetten; die stappen zouden we wat mij betreft in september met elkaar moeten zetten. Daarbij zijn de coalitiepartijen denk ik toch ook aan zet om te laten zien hoe belangrijk ze die Lelylijn vinden en hoe belangrijk ze het vinden om die stap te zetten. Ik hoop dat de heer Van Leijen, mevrouw Boelsma-Hoekstra en de heer Schutz met mij die stap daarin willen zetten. Uiteindelijk is er een meerderheid nodig in de Kamer. Daarbij wordt toch vooral ook gekeken naar de coalitiepartijen of die bereidheid er is de komende periode.

De **voorzitter**:
De heer Schutz fluisterde mij trouwens in dat ik tegelijkertijd de rol van voorzitter en interruptiepleger had. Volgens mij is dat niet helemaal zoals ik dat hoorde te doen. Excuses. Dat was ook mijn laatste interruptie. Ik geef het voorzitterschap weer over aan de echte voorzitter van vandaag: de heer De Hoop.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Leijen. Nu wordt het wel een hele leuke gewaarwording, want ik ga nu naar de grootste coalitiepartij. Dus daarmee geef ik het woord aan u, meneer Van Leijen, namens D66. Het woord is aan u.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank, voorzitter. We zitten vandaag bij elkaar om het te hebben over de suppletoire begroting voor 2026. Het mag duidelijk zijn: de begroting van IenW is een begroting die aandacht verdient, want deze raakt direct aan het dagelijks leven van mensen. Achter deze cijfers zitten bruggen, wegen, spoorlijnen en waterwerken, waar Nederland iedere dag op draait. We weten ook allemaal hoe groot de uitdaging is. Eerder spraken we al over de enorme opgave rondom onderhoud en instandhouding en hoe belangrijk het is dat we blijven investeren. Maar voordat ik op de begroting inga, wil ik aandacht vragen voor twee onderwerpen die we terugzien in de beleidsbrief van de Minister. Het eerste is duurzame mobiliteit en het tweede de elektrische auto.
Voorzitter. Ik begin met duurzame mobiliteit. Voor D66 is die heel belangrijk, want hoe we reizen bepaalt ook hoe we straks leven. Als meer mensen de fiets pakken, met het ov reizen of gebruikmaken van deelmobiliteit, levert dat veel op: schonere lucht, minder drukte, lagere kosten en meer vrijheid. Bovendien maakt dit ons minder afhankelijk van landen waar we niet afhankelijk van willen zijn. Juist daarom moeten we blijven investeren in manieren van reizen die slim, schoon en toekomstbestendig zijn. We missen nog wat scherpte op dat punt in de beleidsbrief. Graag vernemen wij dan ook welke concrete maatregelen er op korte termijn genomen kunnen worden om het gebruik van deelmobiliteit, de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen.
Dan nog een punt over de elektrische auto. Het is goed dat het kabinet de ambitie uitspreekt om het aantal elektrische auto's flink te laten groeien richting 2030, want elektrisch rijden betekent schonere lucht, minder uitstoot en uiteindelijk ook minder afhankelijkheid van olie uit instabiele delen van de wereld. Maar deze overgang vraagt ook dat we vooruit durven kijken. Minder accijns op brandstof betekent ook minder inkomsten. Graag vragen we de Minister om daarop te reflecteren. Welke hervormingen ziet hij voor zich om de overgang goed en rechtvaardig op te vangen?
Voorzitter. Dan over naar de begroting. Ik wil vandaag een aantal punten aansnijden over de begroting en de keuzes die daarin gemaakt worden. Hierbij zal ik specifiek ingaan op de uitvoeringscapaciteit bij Rijkswaterstaat en de middelen die nodig zijn voor de ontsluiting van woningbouw. Maar eerst heb ik een wat technische vraag over het inhouden van prijsbijstellingen op het Mobiliteitsfonds. In het verslag van de schriftelijke vragen lezen wij terug dat de totale gemiste prijsbijstelling voor de looptijd van het Mobiliteitsfonds neerkomt op circa 3,2 miljard euro. Dat is best een fors bedrag. We vragen de Minister dan ook om hierop te reflecteren. Wat betekent dit voor de toch al onder druk staande projecten die worden gefinancierd door dit fonds en voor de mobiliteitsprojecten van gemeenten?
Hiernaast wil ik specifiek doorvragen over de effecten van de taakstelling slagvaardige overheid op de capaciteit bij Rijkswaterstaat. We zien dat de taakstellingen bij artikelen 12 en 15 worden ondergebracht onder het kopje onderhoud. We vragen de Minister om aan te geven hoe dit zich verhoudt tot de gigantische instandhoudingsopgave die we ook hebben. Wat zijn de effecten hierop? De Minister geeft in het verslag aan dat bij de invulling zo veel mogelijk primaire processen worden ontzien. Kan de Minister hierover uitweiden? Hoe wordt dit gedaan? Hoe wordt voorkomen dat, nog los van het financiële tekort, een tekort aan uitvoe-

ringscapaciteit bij Rijkswaterstaat een flessenhals wordt bij de enorme onderhoudsopgave die voor ons ligt?
Voorzitter. Laat mij afsluiten met een onderwerp dat mij dicht aan het hart ligt: wonen. Als we kijken naar de aanvullende post voor beheer en onderhoud van infrastructuur en de ontsluiting van woningbouw, dan zien we dat deze twee posten samenvallen. Voor onze partij en voor de mensen in het land heeft woningbouw topprioriteit. Huizen moeten gebouwd worden en bereikbaar zijn. Je kan immers wel huizen bouwen, maar je moet er ook kunnen komen. Kan de Minister reflecteren op het samenvallen van deze posten? Hoe realiseren wij dat aan beide cruciale doelen, beheer en onderhoud enerzijds en de ontsluiting van woningbouw anderzijds, voldoende uitvoering gegeven kan worden?
In mijn inleiding had ik het al even over de korting op de prijsbijstelling. We zien in de suppletoire begroting dat die voor een deel gedekt wordt door middelen van het programma Woningbouw en Mobiliteit. Voor mijn fractie is de ontsluiting van woningbouw van groot belang. Hier kijken we dan ook kritisch naar. Het is positief dat in 2025 binnen dit programma vrijgevallen middelen zijn ingezet, zodat er vooralsnog geen nadere gevolgen zijn voor de uitvoering van lopende projecten. Maar ik vraag ook om vooruit te kijken. We vragen ons af hoe voorkomen gaat worden dat de verdeling van de prijsbijstelling in 2026 een negatief effect heeft op de WoMo-gelden in 2027.
Voorzitter. Ik sluit af. Investeren in mobiliteit is investeren in bereikbaarheid, woningbouw, economische kracht en brede welvaart. Juist daarom vraagt deze begroting om heldere keuzes en een betrouwbare uitvoering.
Dank.

De **voorzitter**:
Dank voor uw bijdrage, meneer Van Leijen. Ik kijk om me heen om te zien of er interrupties zijn. Dat is niet het geval. Dan gaan we door naar de heer Prickaertz namens de PVV-fractie. Het woord is aan u.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank, voorzitter. Vanavond is het WGO IenW aan de orde. Mijn inbreng zal zich voornamelijk richten op infrastructuur. Dat heeft te maken met het volgende. Nederland stond jarenlang bekend om zijn uitstekende infrastructuur. Goede wegen, betrouwbare bruggen, een degelijk spoor en veilige tunnels vormden de ruggengraat van onze economie, maar die voorsprong brokkelt inmiddels in rap tempo af. Onderhoud aan wegen, bruggen, tunnels en spoor wordt steeds vaker uitgesteld. Rijkswaterstaat zelf waarschuwt dat een groot deel van deze infrastructuur het einde van de levensduur nadert. Het uitgestelde onderhoud in 2024 bedroeg al ruim 2,1 miljard. Dat is nog maar het begin van het probleem, want volgens de meest recente ramingen gaat er de komende decennia een gigantisch tekort ontstaan.
Rijkswaterstaat komt tot 2038 ongeveer 34 miljard tekort voor onderhoud, renovatie en vervanging van wegen, bruggen, tunnels en viaducten. Bij ProRail loopt de opgave op tot ongeveer 20 miljard voor onderhoud en vervanging van het spoor. De totale nationale vernieuwings- en onderhoudsopgave richting 2040–2050 wordt inmiddels geraamd op circa 80 miljard euro. Berekeningen laten zelfs zien dat de totale kosten tegen het eind van deze eeuw – dat duurt gelukkig nog even – zullen oplopen tot circa 260 miljard euro.
Voorzitter. Wij vragen ons af waar de prioriteiten van deze Minister liggen. Juist hij, als oud-ondernemer, zou als geen ander moeten weten dat een goede, betrouwbare infrastructuur cruciaal is voor een bloeiende Nederlandse economie – en dan refereer ik niet aan de digitale snelweg.

Waarom kiest dit kabinet toch, in plaats van geld te steken in het op orde houden van de infrastructuur, voor veelal kostbare groene hobbyprojecten?
Voorzitter. Dit zijn geen kleine bedragen meer. Dit zijn bedragen die laten zien dat jarenlang onderhoud is vooruitgeschoven en dat problemen onder het tapijt geschoven zijn. Ondertussen heeft meer dan de helft van de Nederlandse bruggen minder dan een derde van de oorspronkelijke levensduur over. We zien het momenteel overal terug: afsluitingen, noodreparaties, tijdelijke lapmiddelen en steeds meer storingen. Ik noem ook het feit dat ons wegennet steeds vaker draaiende wordt gehouden met noodmaatregelen in plaats van met structureel onderhoud. Dat terwijl de wegenbelasting het Rijk jaarlijks zo'n 5 miljard oplevert, los van de ongeveer 2 miljard die provincies via opcenten innen. Waar gaat al dat geld naartoe? Hoezo lukt het niet om onze infrastructuur fatsoenlijk te onderhouden? Nederlanders betalen fors, maar zien daar steeds minder voor terug.
Voorzitter. Waar liggen de prioriteiten van het kabinet? Er worden namelijk miljarden uitgegeven aan klimaatfondsen, stikstofmaatregelen en allerlei duurzaamheidsprojecten, terwijl de basis van onze economie letterlijk begint af te brokkelen. Een goede infrastructuur is geen luxe. Het is een randvoorwaarde voor economische groei, veiligheid en bereikbaarheid. Het elektriciteitsnet. Iedereen weet inmiddels dat het stroomnet overvol zit. Bedrijven wachten jaren op een aansluiting. Ondernemers kunnen daardoor vaak niet uitbreiden. Toch blijft dit kabinet doorgaan met het geforceerd elektrificeren ...

De **voorzitter**:
Gaat u richting een afronding? U bent door uw tijd heen. Maakt u uw laatste zin af, dan kunt u naar een afronding.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Door mijn tijd heen? Hoe bedoelt u?

De **voorzitter**:
U heeft vijf minuten opgegeven.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Maar er is vanmorgen, als het goed is, aangegeven dat ik een paar minuten meer mocht gebruiken.

De **voorzitter**:
Dan is dat bij mij niet goed doorgekomen. Excuus daarvoor. U vervolgt gewoon uw betoog, meneer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Oké, prima. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Gaat u vooral verder. Ik zit op het puntje van mijn stoel!

De heer **Prickaertz** (PVV):
Daar ben ik blij om!
Toch blijft het kabinet doorgaan met het elektrificeren van vervoer en logistiek. PVV waarschuwt hier al jaren voor. Waarom wordt er niet eerst gezorgd voor voldoende netcapaciteit, voordat ondernemers en burgers richting elektrificatie worden geduwd?
De doorgeschoten duurzaamheidsdwang is duidelijk te zien bij de vrachtwagenheffing, die vanaf 1 januari 2027 ingevoerd wordt. Alsof de transportsector het nog niet zwaar genoeg heeft met torenhoge brandstofprijzen, stijgen de kosten en de accijnzen, die het kabinet weigert te

verlagen, en komt er opnieuw een forse lastenverzwaring bovenop. Ja, een deel van de opbrengst vloeit terug naar de sector, maar ook daar worden weer allerlei voorwaarden aan gekoppeld, vooral gericht op verduurzaming, terwijl ondernemers in grote delen van Nederland niet eens kunnen verduurzamen omdat het stroomnet simpelweg vol zit. Hoe realistisch is het om transportbedrijven richting elektrisch vervoer te dwingen als er niet voldoende laadcapaciteit is? Waarom wacht dit kabinet niet met deze heffing totdat de randvoorwaarden op orde zijn en waar gaat het deel van de opbrengst naartoe dat niet terugvloeit naar de sector?

Voorzitter. Even een stukje over de camperbezitters. Vanaf 1 juli 2026 verdwijnt het huidige kwarttarief voor campers en wordt dit vervangen door een halftarief. In gewone taal betekent dit simpelweg een forse belastingverhoging voor honderdduizenden Nederlanders met een camper. Voor camperbezitters betekent dit praktisch een verdubbeling van de wegenbelasting. Waar een gemiddelde camperbezitters nu ongeveer € 1.000 betaalt, loopt dit straks op naar circa € 2.000 per jaar, terwijl de camper slechts enkele maanden per jaar wordt gebruikt en de rest van het jaar stilstaat. Nederland behoort inmiddels tot de duurste landen van Europa qua camperbelasting. In veel andere Europese landen liggen de lasten aanzienlijk lager. Waarom kiest dit kabinet ervoor om juist deze groep Nederlanders zo hard te raken?

Een andere sector die hard geraakt wordt door dit beleid is de kermissector. Kermisexploitanten hebben al te maken met hogere brandstofkosten, stijgende loonkosten, strengere milieuregels, zero-emissiezones en nu ook met fors hogere motorrijtuigenbelasting. Voor veel familiebedrijven stapelen de kosten zich inmiddels zo hoog op dat het voortbestaan serieus onder druk staat. Naast de vrachtwagenheffing krijgen deze ondernemers nu ook nog een forse verhoging van de motorrijtuigenbelasting voor hun voertuigen. Eerder is overeengekomen dat die verhoging niet eerder dan 1 januari 2028 ingevoerd zou worden, maar door de invoering van de vrachtwagenheffing is de verhoging naar voren gehaald en zal zij per 1 juli 2026 ingaan. Dat zorgt voor een dubbele financiële klap in de sector. Ze verliezen het kwarttarief van de motorrijtuigenbelasting én gaan betalen per gereden kilometer. Hoe kan dit en waarom verandert de overheid steeds de spelregels? Kermis hoort bij Nederland en is een cultuur, een traditie en ondernemerschap. De PVV vindt dat we deze sector juist moeten beschermen in plaats van kapot reguleren en belasten. Is de Minister bereid opnieuw te kijken naar een structurele uitzondering voor deze sector, zodat deze typisch Nederlandse traditie niet langzaam verdwijnt?

Voorzitter. Ook worden onze wegen steeds vaker geteisterd door gevaarlijk gedrag en/of blokkades. Of het nu gaat om roekeloos rijgedrag of klimaatactivisten die snelwegen bezetten en blokkeren, gewone Nederlanders zijn daar de dupe van. Mensen die onderweg zijn naar werk, familie of zelfs ziekenhuis, mogen niet worden gegijzeld door relschoppende wegblokkeerders. De samenleving verwacht geen vrijblijvende tweets of symbolische verontwaardiging, maar optreden. Is de Minister bereid om samen met de Minister van Justitie en Veiligheid hardere maatregelen te nemen tegen het blokkeren van snelwegen en andere gevaarlijke verstoringen van het verkeer, zodat mensen veilig gebruik kunnen maken van onze infrastructuur?

Tot slot, voorzitter. De automobilist is al decennialang de melkkoe van de overheid. Nederlanders betalen zich blauw aan accijnzen, motorrijtuigenbelasting, bpm en allerlei andere heffingen, maar krijgen daar steeds minder voor terug. De wegen verslechteren in rap tempo, het onderhoud loopt achter en de files nemen toe. Bruggen en tunnels kampen met storingen en ondertussen weigert dit kabinet de accijnzen structureel te verlagen om gezinnen en ondernemers wat lucht te geven. Alleen maar belastingen verhogen, terwijl er onvoldoende wordt geïnvesteerd in

degelijk onderhoud en bereikbaarheid. Dat is precies waarom het vertrouwen van Nederlanders in dit beleid verdwijnt. De PVV vindt dat de prioriteit weer moet liggen waar die hoort te liggen: veilige wegen, betrouwbare infrastructuur en betaalbare mobiliteit voor gewone Nederlanders.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Meneer Prickaertz, u heeft uitstekend gebruikgemaakt van de negen minuten die u ons doorgegeven heeft. Nogmaals excuus. Ik zie dat er een interruptie is van de heer Van Leijen van D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
De heer Prickaertz is kritisch op klimaatbeleid; dat is een geluid dat we kennen van de PVV. In de Staat van de Infrastructuur lees ik dat een van de belangrijke uitdagingen en opgaven die voor ons liggen, juist het veranderende klimaat is. Meer regenval doet bijvoorbeeld iets met onze bruggen, spoorwegen en tunnels. Hoe kijkt u daar dan tegen aan?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Laat ik vooropstellen dat mijn partij er toch heel anders naar kijkt en dat wij er niet zo heel erg in geloven dat de infrastructuur onder een enorme druk staat van de klimaatverandering, gezien het feit dat nu achteraf blijkt dat de klimaatverandering enorm overdreven is. Dat neemt alles bij elkaar niet weg dat er gewoon veel te weinig geld wordt uitgetrokken om onze infrastructuur degelijk te onderhouden. Ik zou niet weten wat een elektrische auto daaraan zou kunnen toevoegen.

De **voorzitter**:
Er is een vervolginterruptie van de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Volgens mij had u zelf in uw eigen verkiezingsprogramma ook onvoldoende geld staan voor onderhoud, maar dat even terzijde. U zegt: ik geloof daar niet zo in. Staat het dan verkeerd opgeschreven in de Staat van de Infrastructuur? Is dat een onjuistheid in het rapport? Is dat wat u zegt?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Nou, of het een onjuistheid is, laat ik in het midden. Ik weet alleen dat klimaatalarmisten hebben geroepen dat in 2050, geloof ik, de temperatuur dusdanig zou zijn gestegen dat we enorme problemen zouden krijgen, en dat achteraf gewoon is gebleken dat dit helemaal niet klopt. Dat is onlangs nog gebleken. In het allerslechtste scenario is het maximaal 3 graden. Dat bedoel ik dus met kritisch zijn op alle zaken die rondom klimaat spelen.

De **voorzitter**:
Ten slotte, meneer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ja, ik probeer het nog één keer. We hebben meer regenval; we zien met z'n allen dat dat gebeurt. Stelt u nou echt dat dat niks doet met de tunnels, de spoorwegen en onze bestaande infrastructuur? Het is toch overduidelijk dat dat iets doet met de kwaliteit van de infrastructuur?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Met alle respect denk ik dat de regenval in Nederland al een ding is zolang als dit land bestaat. Als je gewoon zorgt dat er voldoende afvoermogelijkheden zijn, zou dat op zich niet tot problemen hoeven leiden.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik of er verder nog interrupties zijn. Ja, zie ik, van mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik hoor een betoog waarin met name naar voren komt dat we te weinig geld hebben voor de infrastructuur. U geeft ook aan dat het er gewoon aan ligt dat er te weinig geld is. Maar ik heb heel veel debatten met het vorige kabinet beluisterd, en daarin hoorde ik ook: we zijn in een te krap jasje genaaid. Dat betekent dus dat er toen te weinig geld was, en volgens mij zat de PVV toen in het kabinet. Kunt u dus uitleggen waarom er toen niet méér geïnvesteerd is in de infrastructuur?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Weet u, daar kan ik eigenlijk ... Laat ik ten eerste één ding duidelijk maken. We hebben elf maanden deel uitgemaakt van het kabinet. Er is inderdaad, zeker in mijn optiek, weinig geld uitgetrokken voor infrastructuur, maar zoals u als geen ander weet, zal je concessies moeten doen en afspraken moeten maken als je in een kabinet stapt. Dat neemt niet weg dat ons standpunt op dit moment is dat we in de toekomst vele malen grotere problemen zullen krijgen dan we op dit moment al hebben, als we die infrastructuur nu niet goed onderhouden en niet goed aanpakken.

De **voorzitter**:
Tot zover. Dan geef ik het woord aan de heer Schutz namens de VVD-fractie. Als het goed is, heeft u acht minuten staan. Ik check het maar even.

De heer **Schutz** (VVD):
Dat zien we aan het eind! Dank u wel.

De **voorzitter**:
Kijk! Ga uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):
Voorzitter. Nederland staat voor een enorme onderhouds-, vervangings- en aanlegopgave. De bewindspersonen schrijven er nader over in de beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat. Voor de VVD is de inzet helder. Geld voor infrastructuur moet terechtkomen waar Nederland dat het hardst nodig heeft, namelijk bij bereikbaarheid door onderhoud, vervanging en aanleg. Het moet dus niet terechtkomen in beleidsdocumenten maar juist in de uitvoering. Nederland loopt tegen grenzen aan in de uitvoering. Daarom moet iedere euro die voor onderhoud, vervanging en aanleg bedoeld is, daar ook daadwerkelijk terechtkomen. Ik wil de bewindspersonen vragen hoe wordt geborgd dat voor uitvoering bestemde middelen daadwerkelijk bij de uitvoering terechtkomen en niet verloren gaan in taakstellingen, die ook moeten worden gehaald. Wat de VVD betreft mogen onderhoudsbudgetten niet het sluitstuk worden binnen het ministerie.
Bruggen, sluizen, wegen en het spoor en het gebruik ervan staan onder druk. Het aantal storingen neemt toe en tijdelijke oplossingen worden structureler. Dat is voor de VVD geen wenselijke situatie. Juist omdat die middelen beperkt zijn, is het essentieel dat we scherp prioriteren en oog houden voor het voorkomen van grotere problemen in de toekomst. Voor de VVD is duidelijk dat onze infrastructuur een basiselement is van de Nederlandse economie. Daarom kijkt de VVD met interesse uit naar het strategische afwegingskader, waar het ministerie momenteel aan werkt, waar een nieuwe infrastructurele prioritering uit zal volgen. Als we moeten prioriteren, dienen we volgens de VVD economische kracht,

woningbouw, militaire mobiliteit en veiligheid voorop te zetten, zoals eerder aangegeven in het commissiedebat Staat van de infrastructuur. De overheid kan deze opgaven niet alleen aan. Waar private partijen eventueel sneller of slimmer kunnen bijdragen, moet er die ruimte daarvoor ook zijn; dit om beschikbare middelen effectiever in te zetten en projecten tijdig te realiseren. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat cruciale verbindingen langdurig dicht blijven omdat bijvoorbeeld Rijkswaterstaat al dan niet tijdelijk geen budget meer beschikbaar heeft voor herstel. Voor acute veiligheids- of bereikbaarheidsproblemen moet de overheid direct kunnen handelen. Deelt de Minister dat uitgangspunt?
De omvang van kasschuiven en het verwerken van tekorten uit eerdere jaren laten zien dat het begrotingsritme nog niet stabiel genoeg is. Als kasschuiven worden ingezet om projecten beter te synchroniseren met de uitvoering, is dat op zich begrijpelijk. Maar voor de VVD is het daarom essentieel dat begrotingen beter aansluiten bij wat daadwerkelijk uitgevoerd kan worden en dat er duidelijkere keuzes worden gemaakt wanneer budget en menselijke capaciteit beperkt zijn. Hoe voorkomt de Minister dat toekomstige begrotingen hierdoor verder onder druk komen te staan? In hoeverre zijn kasschuiven het gevolg van de complexiteit van het werk en van capaciteitsperikelen bij het Rijk zelf? Graag een toelichting. Hoe dan ook, kasschuiven mogen geen manier worden om structurele problemen tijdelijk weg te poetsen.
Ook de uitvoeringscapaciteit in de markt staat onder druk. Voor bouwers en aannemers zijn voorspelbare aanbestedingen en stabiele meerjarige programmering essentieel om mensen en materiaal beschikbaar te kunnen houden. Is de Minister bereid om die voorspelbaarheid meer, althans nog meer, centraal te zetten in het aanbestedingsbeleid?
Daarnaast maakt de VVD zich zorgen over de voortgang van de Kaderrichtlijn Water. De deadline van 2027 nadert snel, terwijl nog onduidelijk is welk doelbereik realistisch haalbaar is en tegen welke kosten. De Kamer is door de vorige Minister op mijn verzoek een brief toegezegd over de zogeheten «eindspurt», over wat we extra doen en nog extra gaan doen, en hoe effectief dat zal zijn. Kan deze Minister toezeggen dat deze Kamerbrief uiterlijk twee weken voor het commissiedebat Water naar de Kamer komt? Dat is dus inclusief inzicht in verwacht doelbereik en de chemische waterkwaliteit. De recente zorgen van de Algemene Rekenkamer over metingen en dataverzameling bij industriële lozingen onderstrepen het belang van heldere voortgangsinformatie richting de Kamer.
Daarnaast ontvangt de VVD graag duidelijkheid over de stand van zaken rond het naar aanleiding van toezeggingen aan mijn voorganger Ruud Verkuijlen ingestelde onderzoek naar de drinkwaternoodzaak voor bedrijven, mede gezien de toenemende druk op de drinkwatervoorziening en vergunningverlening. We horen en lezen recent veel vanuit de drinkwatersector over eventuele nakende tekorten, de financiering van infrastructuur en de beïnvloeding van watergebruik. Ik wil een lans blijven breken voor de bedrijven die voor hun bedrijfsvoering zijn aangewezen op water van drinkwaterkwaliteit: grote bedrijven zoals bierbrouwers, maar natuurlijk ook het mkb met de horeca, bakkers en vele anderen. Kan de Minister toezeggen dat ook deze onderzoeksrapportage uiterlijk twee weken voor het commissiedebat Water met de Kamer wordt gedeeld? En als het dan toch nog niet beschikbaar mocht zijn, zou ik in plaats daarvan graag een statusupdate en een duiding van de verdere tijdplanning vernemen per Kamerbrief.
Tevens wil ik om een update vragen van de situatie waarin we de grenswaarden van de watertemperatuur verlagen, waardoor bedrijven eerder dan nu hun koelwater niet kwijt kunnen, hetgeen leidt tot disruptie van bedrijfs- en productieprocessen, schaarste en concurrentienadelen, bijvoorbeeld in vergelijking met Duitsland, dat hoger, stroomopwaarts dus

eerder op de rivier, zijn koelwater kan lozen, daarmee de watertemperatuur verhoogt en daar ook langer mee door kan gaan.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw bijdrage namens de VVD-fractie, meneer Schutz. Ik kijk of er behoefte is aan interrupties. Dat is niet het geval. Dan geef ik het woord aan mevrouw Wiersma namens de BBB-fractie. Het woord is aan u.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dank, voorzitter. Voor BBB is infrastructuur geen papieren werkelijkheid, want het is de brug waar de boer met z'n trekker overheen moet kunnen rijden om mensen van voedsel te kunnen voorzien. Maar het is ook de N-weg waar ouders met hun kinderen overheen rijden om ze naar school te brengen. Het is het spoor waarvan mensen in het noorden, oosten en zuiden afhankelijk zijn om hun werk te kunnen doen. Het is de sluis, de dijk en de vaarweg die onze economie en onze veiligheid draaiende houden. Alleen al in Friesland zijn er tientallen bruggen die broodnodig onderhoud moeten hebben, met het risico dat ze de komende tijd plotseling uit gebruik genomen moeten worden, met als recent voorbeeld De Scharsterrijnbrug.
We spreken vandaag over de wijziging van de begrotingsstaten van IenW. En wij maken ons zorgen. Dat is niet omdat er in de stukken niets gebeurt, want er gebeurt heel veel: er wordt geschoven, doorgeschoven, teruggeboekt, overgeboekt en opnieuw verdeeld. Maar de vraag is: wordt Nederland daar buiten op de weg, op het spoor en aan het water beter van deze begroting?
Het kabinet schuift circa 300 miljoen terug naar 2026 en 250 miljoen naar 2027 om het Mobiliteitsfonds in een stabieler ritme te brengen. Dat klinkt netjes, maar het laat vooral zien dat de begroting niet helemaal aansluit op de uitvoering. Eerder was er al sprake van een nadelig saldo voor het Mobiliteitsfonds doordat de realisatie hoger was dan het beschikbare kasbudget. Dat betekent dat er spanning zit tussen wat we beloven of willen en wat we kunnen uitvoeren of waar we geld voor hebben.
Dan de prijsbijstelling. Die wordt niet volledig uitgekeerd. Uit de beantwoording van de vragen die eerder gesteld zijn blijkt dat de gemiste prijsbijstelling op het Mobiliteitsfonds tot en met 2039 oploopt tot ongeveer 3,2 miljard euro. Het kabinet geeft aan dat dit kan leiden tot tekorten bij lopende projecten en programma's omdat de kosten wel meestijgen. Dat is niet niks. IenW staat voor grote uitdagingen: om dit overeind te houden.
Ook in de Staat van de Infrastructuur – die werd zojuist al uitgebreid besproken – werd de conclusie getrokken dat de tekorten die zijn ontstaan het gevolg zijn van politieke keuzes, bewuste keuzes om geld niet te investeren in infrastructuur. Eigenlijk was onze conclusie – ik zeg erbij dat het gewoon een sigarendoosconclusie was – dat er waarschijnlijk politiek moeilijk mee te scoren is. Kortom, het is niet sexy. Ik wil dus eigenlijk vragen wat deze Minister, maar ook de Staatssecretaris, gaat doen om infrastructuur weer sexy te maken. Ik acht hen daartoe in staat. Ik vraag dat voor dit kabinet of wellicht voor komende kabinetten. Ik snap namelijk dat de kans om grote wijzigingen qua geld te bewerken er altijd bij onderhandelingen is. Die onderhandelingen hebben we gehad. Wat gaan deze bewindspersonen doen om dit zo op de kaart te zetten dat we over een tijdje geen problemen meer voor ons uit schuiven met alle gevolgen van dien, maar infrastructuur echt de positie in Nederland geven en ook binnen de politiek en binnen het kabinet, die ze verdient?
Dan heb ik nog een vraag aan deze Minister. Die gaat over de Staat van de Infrastructuur. Heeft dit kabinet de conclusies daarin ter harte genomen? Als dat het geval is, dan zou ik graag willen horen waaruit dat, ook in de voorliggende begroting, concreet blijkt.

Dan komen we op wat concrete projecten. Het is een voordeel dat Friesland hier in deze commissie goed vertegenwoordigd is, want de Lelylijn ligt mij natuurlijk ook nauw aan het hart. Collega De Hoop heeft daar echter al het een en ander goed over weergegeven. Wij zijn ook blij dat de Nedersaksenlijn goed in de stukken staat. Ook die lijn is van groot belang voor Noord- en Oost-Nederland, niet alleen voor de reizigers maar ook voor wonen, werken en de economie in de regio en in het algemeen.
Meppel blijft voor mijn partij ook belangrijk. De spoor- en perroncapaciteit bij Meppel is echt een flessenhals richting Noord-Nederland. Daarom zou ik willen vragen wat de huidige status daarvan is. Het geld is gereserveerd, maar hoe staat het op dit moment met de uitvoering?
De N35 is voor BBB ook een belangrijk punt. Wij zien in de stukken onder meer dat Wijthmen-Nijverdal, Nijverdal-Wierden en knooppunt Raalte terugkomen. Dat zijn geen luxeprojecten, want dit gaat over veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Overijssel. Het is een prachtige provincie overigens. Ik heb vandaag van een bezoeker nog drie verschillende vlaggen uit regio's van Overijssel gekregen. Ik heb daar dus grote liefde voor, zou ik zeggen.
Hetzelfde geldt natuurlijk voor de N50 bij Kampen-Ramspol. Mensen willen graag weten wanneer het veiliger wordt. Kan de Minister dus concreet aangeven wanneer de reserveringen die gedaan zijn leiden tot resultaat, en hoe het staat met de uitvoering van de motie van het lid Van der Plas, over de middelen die richting de N50 moesten gaan?
Voorzitter. Dat brengt mij nu bij woningbouw en bereikbaarheid. Er wordt 1,5 miljard euro toegevoegd voor de regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's rondom woningbouw. Dat zijn twee ontzettend belangrijke onderdelen. Het klinkt mooi, maar we zien dat dat vooral gereserveerd moet worden voor grootschalige woningbouwgebieden. Dat betekent over het algemeen dat die middelen met name in en rond de grote steden terechtkomen. Bouwen gebeurt niet alleen in de Randstad. Juist in dorpen, in middelgrote woonkernen en in de regio worden woningen gebouwd. Sterker nog, daar zit heel veel potentie voor het straatje of het welbekende wijkje bij. Ook daar zijn wegen, busverbindingen, fietspaden, spoorwegen en verkeersveilige aansluitingen nodig. Nieuwe huizen zonder bereikbaarheid zijn geen oplossing, maar een nieuw probleem. Kan de Minister toezeggen dat er, in de verdeling van de middelen, van de 1,5 miljard, ook echt gekeken wordt naar de verdeling tussen regio's? We hebben daar een heel mooi rapport over ontvangen in '23, Elke regio telt!. Ik hoop dat daar ook vanuit dit departement goed aandacht voor is.
Dan nog de vrachtwagenheffing. Vanaf 1 juli dit jaar gaan vrachtwageneigenaren meer betalen per gereden kilometer. De netto-opbrengsten moeten via de terugsluis terug naar de verduurzaming en innovatie van de transportsector. Het is natuurlijk positief dat het geld niet in de algemene middelen belandt, maar terug moet vloeien naar de sector. Tegelijkertijd vindt BBB dat het in deze tijd met hoge kosten en brandstofprijzen simpelweg onacceptabel is dat deze vrachtwagenheffing er nu komt. De prijzen rijzen de pan uit en dit kabinet wil nog eens een extra heffing op de logistiek gooien. Realiseert dit kabinet zich dat iedere heffing, zoals we ook hebben gezien toen de energie in woningen onder het ETS werd gebracht, uiteindelijk gewoon wordt doorberekend aan de eindgebruiker, dus aan de consument en de bedrijven? Hardwerkende burgers worden door dit kabinet op deze manier niet tegemoetgekomen, maar steeds zwaarder belast door directe en indirecte belastingen en heffingen.
Voorzitter. Naast kritische noten wil ik ook een aantal positieve richten tot de Minister. Die wil ik ook tot de Staatssecretaris richten, maar in dit geval vooral tot de Minister, want ik wil hem nadrukkelijk bedanken voor de inzet voor de bereikbaarheid van Terschelling en de renovatie van de Willem Barentszkade. Voor eilandbewoners is een veilige, betrouwbare

haven namelijk geen luxe, maar een levensader. Zonder een goede verbinding komt niet alleen de economie, maar komen zeker ook de leefbaarheid, de zorg, de veiligheid en de dagelijkse bevoorrading van het eiland onder druk te staan. Ik vind het echt mooi om te zien dat het kabinet daarin verantwoordelijkheid toont en neemt.

De **voorzitter**:
Mevrouw Wiersma, eigenlijk bent u al door uw tijd heen.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik had vijftien minuten, volgens mij.

De **voorzitter**:
Dat is later teruggebracht tot acht minuten.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Oké.

De **voorzitter**:
U mag uw tijd gebruiken.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik ben bijna zover, hoor, dus ik ga gewoon heel snel ratelen.
Op het Waddengebied speelt nog wel iets anders. Die zorg wil ik wel uitspreken. Die gaat over de nieuwe beheerplannen van Rijkswaterstaat. Deze plannen raken de Waddenbewoners rechtstreeks, ook in het dagelijks leven, de cultuur en de eeuwenoude relatie met het landschap daar. De toegang tot kwelderstranden en natuurgebieden wordt enorm beperkt, terwijl eilandbewoners juist altijd medebeheerders en beschermers van dit gebied zijn geweest. Onze kritiek richt zich met name op de onderbouwing van die plannen. Die lijkt in belangrijke mate gebaseerd op theoretische referentiewaarden. Dat zijn aannames die niet aansluiten bij de praktijk en de lokale werkelijkheid. Daarmee dreigt beleid te ontstaan dat niet alleen het draagvlak onder de bewoners aantast, maar ook leidt tot ingrijpende maatregelen daar en hoge maatschappelijke kosten, zonder dat overtuigend is aangetoond dat ze werkelijk noodzakelijk of effectief zijn. Ik zou dus willen vragen of de Minister kan garanderen dat de ontwikkelingen, als ze er komen, gaan doen wat ze beogen op te leveren. Natuurlijk is de bescherming van het wad heel erg belangrijk, maar op deze manier raken we het draagvlak daar kwijt. Eerder heeft deze Minister toegezegd om onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de wetenschappelijke onderbouwing van de referentiewaarden. Deze vraag heeft urgentie nu gebieden dreigen te worden afgesloten. Ik wil afsluiten met de vraag hoe het met dat onderzoek staat. Moeten we dat niet eerst afwachten voordat hiertoe overgegaan wordt?
Dan stop ik ermee. Dank.

De **voorzitter**:
U heeft nog een interruptie van de heer Schutz namens de VVD-fractie.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik beluister het verhaal dat u met veel passie en met zichtbare bevlogenheid uitspreekt. U noemt veel projecten die u allemaal heel belangrijk vindt. Dat betreft eigenlijk alle projecten die u in uw betoog noemt. Mijn vraag aan u zou zijn, via de voorzitter: is dat niet juist waarom we een afwegingskader nodig hebben? Het gaat daarbij om de vraag hoe al die belangrijke projecten, maar ook andere projecten, zich tot elkaar verhouden, omdat we nu eenmaal niet voor al die belangrijke zaken de middelen in overmaat hebben.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Uiteraard is het altijd een kwestie van keuzes maken binnen de beschikbare begroting. Volgens mij heb ik zojuist echter een soort hartenkreet gedaan door te zeggen: zorg dat er in de toekomst meer middelen vrijgemaakt worden voor al die projecten. Voor de bereikbaarheid in de regio kun je met een afwegingskader komen, maar het gaat om personen die wonen in een gebied waar de bereikbaarheid enorm onder druk staat of waar je op een gegeven moment de brug niet meer kunt gebruiken, waardoor je heel ver om moet rijden.
Zojuist werd in een van de bijdragen ook gesteld dat we ooit bekendstonden om hoe goed de infrastructuur hier geregeld was. Laten we er met elkaar voor zorgen dat we naar de toekomst toe zo bekend blijven staan. We hebben meer paradepaardjes. Ik noem maar iets: de landbouw is er ook eentje. Defensie kun je ook in dat rijtje plaatsen. We hebben met elkaar de afgelopen jaren toegekeken hoe dat werd afgebouwd. We moeten ons met elkaar bewust zijn van die keuzes. Ik denk niet dat dat voor het komende jaar is het geval is, maar wel naar de toekomst toe, zodat er straks meer geld naar IenW gaat. Daar sta ik voor, zodat je dat afwegingskader niet hoeft toe te passen. In de tussentijd zul je iets moeten met prioritering, maar mijn hartenkreet is vooral voor de toekomst: meer geld naar IenW.

De **voorzitter**:
Er is een vervolginterruptie van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
Die hartenkreet begrijp ik goed, maar we hebben een kader nodig omdat we geen 50 miljard beschikbaar hebben voor het onderhoud dat ons nog te doen staat, dat eigenlijk achterstallig is, en omdat de 80 miljard die we in totaal nodig hebben er niet ligt. Wat zegt u dan tegen de mensen die projecten hebben in andere gebiedsdelen, in Limburg, Brabant, Zeeland of Zuid-Holland, die niet worden genoemd in het lijstje dat u zo vol passie opnoemde? Die hebben toch ook belangrijke projecten?

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik kan het verhaal dat ik zonet verteld heb, nog een keer gaan benoemen, maar dat doe ik niet. Natuurlijk vind ik al die projecten belangrijk. Er zijn een aantal projecten waarvoor wij ons in de afgelopen tijd actief hebben ingezet. Dat heeft natuurlijk een reden. Wij vinden het heel belangrijk dat het project bij de N50 bij Kampen doorgaat. Tegelijkertijd zullen er uiteindelijk keuzes gemaakt moeten worden binnen de huidige begroting; vandaar ook dat ik die hartenkreet zojuist deed. Ik zie ook in Friesland, waar ik bestuurder ben geweest, heel veel projecten waar echt een grote achterstand is. Ik zou natuurlijk het liefst willen dat we dat hier met elkaar allemaal op korte termijn kunnen oplossen. Dat zie ik ook niet gebeuren; ik zou willen dat dat zo was.

De **voorzitter**:
Er is nog een vervolginterruptie van de heer Schutz namens de VVD-fractie. Dat is zijn laatste interruptie.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik begrijp de hartenkreet, maar is mevrouw Wiersma het met mij eens dat we toch iets hebben af te wegen en te prioriteren zolang we dat geld niet bij elkaar hebben, ook voor de gebieden en de projecten die niet in uw lijstje zijn opgenomen?

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik heb deze vraag zonet ook al beantwoord, dus hier laat ik het bij. Ik heb gezegd dat je natuurlijk prioritering zal moeten aanbrengen. Ik kan dat nog

een keer herhalen voor het lid van de VVD. Dan heb ik dat bij dezen nog een keer herhaald en onderstreept.

De **voorzitter**:
Dat heeft u bij dezen gedaan. Dan gaan wij door naar de laatste spreker. Dat is mevrouw Boelsma-Hoekstra namens de fractie van het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik ga geen projecten opnoemen, want binnenkort bespreken we de prioritering van de strategische keuzes voor infrastructuur. Dat commissiedebat is uitgesteld, want we wachten op een voorstel van het kabinet voor deze prioritering. Daarom hebben we het daar vandaag niet over, maar over de wijziging van de begrotingsstaten. Volgens mij hebben zich wel een aantal wijzigingen en verschuivingen voorgedaan, maar hier wil ik niet al te lang bij stilstaan. Eigenlijk willen wij dit debat gebruiken om aan de hand van deze gewijzigde begroting een beter beeld te krijgen van de financiële situatie van IenW – er zijn net al heel wat getallen genoemd – zodat we in het commissiedebat Strategische keuzes de juiste afweging kunnen maken.
Het eerste punt dat ik wil aanstippen, is het budget voor wat ik maar even «het dagelijks onderhoud» noem. Het zou helpend zijn als we voor het commissiedebat inzichtelijk krijgen hoe groot dit budget is. Het gaat dan niet om groot onderhoud of vervanging, maar om bijvoorbeeld gaten in de weg of een slagboom van een brug die buiten werking is. De reden voor deze vraag is het signaal uit de regio's, namelijk dat ze van Rijkswaterstaat te horen krijgen dat reparaties niet zullen plaatsvinden of dat ze worden uitgesteld omdat er geprioriteerd moet worden. Die prioritering is er natuurlijk nog niet en het is de vraag of we ook gaan prioriteren in spoedreparaties. Kan de Minister ontkrachten dat dit het geval is? Kan hij toezeggen dat deze reparaties niet worden uitgesteld? Kunnen we inzicht krijgen in de budgettering voor dit type onderhoudswerk?
Het tweede punt dat we willen aandragen is de financiering. De bestaande middelen worden pas per 2031 opgehoogd. We weten dat veel objecten nu al aan vervanging of groot onderhoud toe zijn. Er zijn er al heel veel genoemd. De eerste vraag van het CDA is: wat zijn, gezien de uitvoeringscapaciteit oftewel het gebrek aan handjes, de mogelijkheden om toch een deel van het geld naar voren te halen? De tweede vraag is: krijgen we bij het afwegingskader ook voorstellen voor een andere manier van financiering? Volgens mij heeft de heer De Hoop daar ook naar gevraagd. Denk aan meer lenen, het invoeren van de systematiek aflossen en afschrijven, en meebetalen door marktpartijen en fondsen. Capital value is volgens mij een idee dat de Minister zelf lanceerde. Daarnaast kan ik me voorstellen dat er regio's zijn die misschien zelf ergens mee aan de slag willen en die een bepaald project toch doorgang willen laten vinden. Dan is het erg van belang dat Rijkswaterstaat de regie houdt, maar dat er wel een soort afstemming is. Hoe kijkt de Minister daarnaar?
Als laatste punt wil het CDA aandragen dat, naast de discussie over de prioritering, er ook gekeken moet worden naar de gehele financieringssystematiek van IenW. Volgens mij zijn de heer Schutz en de heer De Hoop hier ook al mee bezig, maar wij wisten natuurlijk al geruime tijd dat de huidige vervangingsgolf eraan zat te komen. Zoals net ook al werd gezegd, is hier niet op geacteerd. Ik denk dat het van goed rentmeesterschap getuigt dat we hierover gaan nadenken, om te voorkomen dat een volgende generatie voor dezelfde dilemma's komt te staan als waar wij nu voor staan. Kan de Minister aangeven hoe hij hiernaar kijkt?
Dan wil ik afsluiten met de inbreng van de heer De Hoop over de Lelylijn. Ik wacht de reactie van de Staatssecretaris op het door meerdere leden ingediende amendement even af. Ik heb wel mijn reactie richting de heer De Hoop even scherp gesteld, omdat ik het van belang vind dat we met

die reactie en de inbreng de goede dingen voor de regio doen. Dat was de reden voor mijn scherpe inbreng.
Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank voor uw bijdrage. Ik kijk of er nog een interruptie is vanuit de commissie. Dat is niet het geval. Ik hoor net dat de bewindspersonen ongeveer twintig minuten nodig hebben voor de beantwoording. Dan schorsen wij tot 19.25 uur.

De vergadering wordt van 19.03 uur tot 19.29 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. We gaan verder met de eerste termijn van het kabinet. Ik kijk daarvoor naar de Minister en de Staatssecretaris, want wie kan ik daarvoor als eerste het woord geven? Ik zie dat dat de Minister is en het woord is dus aan de heer Karremans.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Dank ook aan alle commissieleden. Ik ga geen meeslepende introductie houden, maar gewoon de vragen beantwoorden. Ik denk dat dat op prijs wordt gesteld door de commissie.
Dank voor de vragen. De Staatssecretaris neemt uiteraard haar deel van de beantwoording voor haar rekening, maar ik zal mijn vragen beantwoorden aan de hand van vijf blokjes. Maar ik heb ook nog een losse vraag. Die blokjes zijn: begroting, concrete projecten, instandhouding, water en de vrachtwagenheffing. Als de commissie het goed vindt, ga ik het in die volgorde doen.
Ik begin met de vragen over de begroting. De eerste vraag die ik ga beantwoorden is gesteld door zowel D66 als BBB. Die vraag is: wat voor effect heeft de korting op de prijsbijstelling voor de druk op projecten en welk effect heeft het op gemeenten en de WoMo-middelen? Sec betekent het dat wij minder geld hebben voor de projecten die we moeten uitvoeren. Je krijgt gewoon te maken met een tekort, want de prijzen stijgen, zonder dat we daarvoor worden gecompenseerd met inhouding van de prijsbijstelling. Het betekent dat we dat moeten oplossen.
In de voorliggende suppletoire begroting hebben we dat voor een groot deel gedaan. Maar van de 2,5 miljard aan tekorten die zijn gedekt door die ruimte daarvoor in te zetten, is 1,4 miljard prijsbijstellingen of prijsstijgingen. Dat is dus een heel groot deel van het ontstane gat. Het overige deel van die tekorten wordt veroorzaakt doordat dingen bijvoorbeeld complexer zijn dan voorzien. Maar een groot deel komt dus door de prijsstijgingen, want als je daar geen prijsbijstelling tegenover hebt staan, kom dat neer op een tekort.
De PVV vroeg waar de echte prioriteit van de Minister ligt, gegeven de enorme opgave van 80 miljard. De Staatssecretaris en ik hebben de prioriteiten van het Ministerie van IenW uiteengezet in de beleidsbrief. Instandhouding, onze infra weer op orde brengen, is een van onze grootste prioriteiten. Daarom zijn we nu ook bezig om op basis van de moties die door de Kamer hierover zijn ingediend, een afwegingskader te maken. Uit mijn hoofd zeg ik dat dat besproken zal worden op 22 juni in het debat Strategische keuzes bereikbaarheid. Op die manier proberen we dit ontzettend grote probleem van 80 miljard af te pellen. We willen er uiteindelijk voor zorgen dat onze infrastructuur, waar met veel trots over is gesproken door deze commissie, goed blijft en dat onze economie daar ook op kan bouwen. Verder kunnen we zo ook zorgen voor woningbouw en dat is natuurlijk ook nadrukkelijk een belang dat van de Kamer meegewogen moet worden in het afwegingskader.
De vragen over realistisch begroten. Dat zijn heel terechte vragen, want het is heel belangrijk om de begroting en het kasboekritme zo veel

mogelijk aan te laten sluiten op de praktijk. Ik vind het wel mooi dat mevrouw Wiersma zei: het moet geen papieren realiteit zijn, die begroting, want uiteindelijk betekent het heel veel voor mensen. Het gaat namelijk om zaken als verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Maar je moet natuurlijk ook zorgen dat het aansluit bij de praktijk. Dat is soms lastig, want de praktijk is weerbarstig. Je hebt soms te maken met vertragingen of projecten die complexer blijken dat je van tevoren misschien wel dacht. Daarom kunnen ramingen op papier ook afwijken van wat het daadwerkelijk kost.
Je zult soms dus moeten bijsturen en daarom zijn wij bij IenW ook kampioen kasschuif. We moeten namelijk continu de begroting weer bij de realiteit brengen. Wat je wel ziet is dat er in het verleden veel meer kasschuiven nodig waren. Dat is nu veel minder, maar het is nog steeds heel veel en relatief ook veel meer dan bij andere ministeries. Maar we zien dus wel dat we steeds beter in staat zijn om goede ramingen te maken, die zo dicht mogelijk bij de realiteit blijven. Dat was een vraag van de heer Schutz, maar mevrouw Wiersma vroeg hier eigenlijk ook naar. Ik pak hier dus een paar vragen bij elkaar.
Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg wat het financiële beeld was, maar die vraag heb ik al antwoord.
De heer De Hoop van PRO heeft naar de VIS-financieringssystematiek gevraagd, overigens net als de heer Van Leijen. Zij vroegen allebei naar planbaten en alternatieve manieren van bekostiging. Tijdens een van mijn eerste debatten heb ik al gezegd dat we niet meer de luxe hebben om te kiezen tussen opties. De Staatssecretaris en ik hebben u dat ook in een brief geschreven. We moeten breed kijken, zonder taboes, naar mogelijkheden om de infra te financieren. Die is namelijk heel belangrijk om onze economie draaiende te houden. Het gaat daarbij overigens niet alleen om de economie, maar over de maatschappij in brede zin. We nemen dus dat deel dat we eigenlijk als opdracht van de Kamer hebben gekregen ... In een van de eerdere commissiedebatten die we hierover hebben gehad – volgens mij was dat ons eerste commissiedebat – weerklonk dat ook heel duidelijk. Toen was het zo van: ga daar nou daadwerkelijk werk van maken. Dat wordt onderdeel van de brief die we sturen over het afweegkader. Dat heeft twee elementen. Dat is het afweegkader: wat moeten we op korte termijn doen om ervoor te zorgen dat onze infra boven water blijft, soms bijna letterlijk? Tegelijkertijd gaat het om de vraag wat nou het perspectief is. Dat hebben regiobestuurders, lokale bestuurders aan ons gevraagd. Hoe kunnen we nou de middelen voor infra vergroten? We zetten al alternatieven in, onder andere bij de ViA15, de Blankenburgverbinding. Daar kijken we al naar alternatieve financiering. Planbaten hebben we genoemd, maar er zijn ook andere opties. We bekijken ook hoe ze dat in het buitenland doen. Dus zo vliegen we dat aan.
Dan de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra wat gezien de uitvoeringscapaciteit de mogelijkheden zijn om toch een deel van het geld naar voren te halen. Er is voldoende uitvoeringscapaciteit om nu meer te doen dan wat er financieel mogelijk is. We bekijken altijd of er middelen naar voren kunnen worden gehaald. We bekijken altijd met Financiën wat we naar voren kunnen halen. Een knellende factor daarin is wel het EMU-saldo. Gezien het beleid van dit kabinet om gezonde overheidsfinanciën te hanteren, wil je er natuurlijk ook voor zorgen dat het saldo op orde blijft. Het EMU-saldo is krap, dus dat beperkt ook de mogelijkheden, maar we bekijken natuurlijk altijd wat we kunnen doen om dingen naar voren te halen. Dat is altijd onderdeel van onze werkwijze.
Dan de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra over dat het van goed rentmeesterschap getuigt als wij nadenken over hoe we ervoor zorgen dat volgende generaties niet voor zulke dilemma's komen te staan en of wij kunnen aangeven hoe we daarnaar kijken. Ik denk dat dit precies is waarmee we nu bezig zijn. We pakken nu die verantwoordelijkheid op, voor onze infrastructuur, voor die instandhoudingsopgave. In het verleden

werden er altijd wel even een aantal projecten gepauzeerd. We krijgen ook echt van gedeputeerden, wethouders en vervoersregio's terug dat ze het echt spuugzat zijn om elke keer weer, na zoveel jaar, met ons in dat gesprek te zitten. De ambitie van de Staatssecretaris en van mij is gewoon dat we dit nu voor eens en voor altijd, in ieder geval voor de komende voorzienbare toekomst, echt goed regelen. Dat betekent dat wij de komende jaren misschien niet kampioen lintjes knippen worden, maar dat is onze ambitie ook niet. Onze ambitie is om de boel, de basis, op orde te brengen. Dat gaan we sexy maken. Dat was een vraag van mevrouw Wiersma. We gaan daar zeker voor zorgen, want dat is wel wat er nodig is. We zijn nu druk bezig om juist dat «rentmeesterschap», zoals mevrouw Boelsma-Hoekstra het noemt, goed in te vullen, om te voorkomen dat volgende generaties met die dilemma's te maken krijgen.
Dan de vraag van de heer Prickaertz over dat er steeds meer nodig is om ons wegennet draaiende te houden en daar noodmaatregelen voor te nemen, terwijl de wegenbelasting structureel 5 miljard oplevert: waar gaat al dat geld naartoe? We steken nog veel meer dan 5 miljard per jaar in infra. Het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zijn opgeteld zo'n 12 miljard per jaar. Er gaat dus veel meer geld naartoe. De systematiek bij het Rijk is dat inkomsten en uitgaven gescheiden zijn. Het gaat dus naar de algemene pot, maar als je het zo even snel berekent, gaat er ook heel veel inkomstenbelasting naar infrastructuur. Elke euro is er één. Natuurlijk is niet helemaal te traceren waar die vandaan komt. Met het geld dat wordt opgehaald met de wegenbelasting wordt flink geïnvesteerd.
Dan de vraag van de heer Van Leijen of ik kan uitweiden over de vraag hoe bij de taakstelling zo veel mogelijk primaire processen worden ontzien en hoe wordt voorkomen dat de werkcapaciteit bij Rijkswaterstaat een flessenhals wordt bij de enorme onderhoudsopgave die voor ons ligt. Dit is natuurlijk waarom we dat afwegingskader en uiteindelijk ook dat proces van prioriteren heel nauw afstemmen met Rijkswaterstaat. Het kan namelijk niet zo zijn dat als wij geld regelen voor bepaalde vernieuwings- of instandhoudingsprojecten, zij geen capaciteit hebben om het uiteindelijk uit te voeren; dat laten we niet gebeuren. Op basis van de gesprekken die ik voer met Rijkswaterstaat – ik voer wekelijks gesprekken met Rijkswaterstaat, ook hierover – is het beeld dat ze juist bezig zijn, en dat geven ze ook aan, om veel meer mensen te verplaatsen van de staf naar de primaire processen, dus echt van het bureau naar de weg. Het is dus juist zo dat ze daarmee bezig zijn en dat ze taakstellingen invullen met de mensen die aan de bureaus werken en niet met de mensen die werken aan de primaire processen. Dat vind ik ook precies de zorg die de heer Van Leijen formuleerde. Daar zorgen we natuurlijk ook voor, maar de taakstelling wordt natuurlijk gewoon opgelegd. Dat is gewoon een sec bedrag en dat wordt door Rijkswaterstaat op die manier ingevuld. Wij moeten ervoor zorgen dat dat niet de primaire processen raakt op zo'n manier dat juist wanneer we meer geld regelen voor instandhouding, dat niet kan worden uitgevoerd.
Dan ga ik over op de vraag van de heer Prickaertz: «Hoe realistisch is het om transportbedrijven richting elektrisch vervoer te dwingen als er niet voldoende laadcapaciteit is? Waarom wacht het kabinet niet met deze heffing tot de randvoorwaarden op orde zijn? Waar gaat het deel van de opbrengst naartoe dat niet terugvloeit naar de ...» O, dit is een vraag over de vrachtwagenheffing. Nou, die kan ik hierna wel even doen.
Deze is dat ook, over de fiscale behandeling van de camping. Ja, dat is geen onderdeel van de IenW-begroting, dus ik wil graag de suggestie doen om die vraag te stellen bij het debat met de Staatssecretaris van het Ministerie van Financiën, want daar zit de fiscale behandeling van campers.
Die vrachtwagenheffing pak ik even daarbij. Dit was dus het blokje begroting.

De **voorzitter**:
Helder. Dan kijk ik naar de commissie. Er zijn een aantal vragen. Ik zag allereerst de heer Schutz van de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik heb twee verduidelijkende vragen naar aanleiding van wat er zojuist werd gezegd. Het was een antwoord aan mijn collega de heer Van Leijen, maar ik wil het even valideren. Die kasschuiven die we hebben gezien, zijn er vaak, maar dat waren er kennelijk in het verleden nog veel meer. Het is niet zo dat er een kasschuif ontstaat doordat we niet voldoende handjes hebben, toch? Ik zag namelijk in de documentatie wel heel veel zaak dat het in overleg met de RVO, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, op een ander moment werd ingeboekt. Dat zou mijn eerste vraag zijn die nog niet helemaal naar volle tevredenheid behandeld is.
Ik heb ook nog een vraag over de acute veiligheid. Dat gaat erom dat als er een situatie ontstaat bij de Vlaketunnel of bij de TT van Assen, er dan maar gewoon een weg afgesloten wordt, in plaats van dat er budget beschikbaar is voor acuut herstel. Die vraag was nog niet beantwoord in dit blokje.

Minister **Karremans**:
Dat klopt. Dat komt doordat die in een ander blokje zit, namelijk bij instandhouding, vandaar. En dat eerste, dat klopt. Dat is niet omdat we te weinig handjes hebben. Dat heeft daar niet mee te maken. Ik stel voor dat ik die andere vraag even pak bij het blokje waarin die zit.

De **voorzitter**:
We gaan het rijtje even af. Allereerst is mevrouw Boelsma-Hoekstra namens het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ja, dank u wel. Het zit misschien ook wel in het blokje instandhouding, maar ik had een vraag over het onderhoudsgeld voor die spoedreparaties. Komt die daar ook bij aan bod?

Minister **Karremans**:
Ja, die komt straks.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
O, die komt ook? Oké. Het stukje over samenwerken met de regio's als die iets op willen pakken ook?

Minister **Karremans**:
Ja.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Oké, dank u wel.

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

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Met het gevaar dat deze ook in een ander blokje zit: ik had iets gevraagd over de woningbouwinframiddelen, grootschalige woningbouwlocaties, de regio en verdeling daarvan. Dat is een lang verhaal kort.

Minister **Karremans**:
Komt allemaal nog aan bod.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):

Oké.

De **voorzitter**:
Dan zou ik de heer Van Leijen willen vragen of hij kort het voorzitterschap over wil nemen.

Voorzitter: Van Leijen

De **voorzitter**:
Dan geef ik het woord graag aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan toch iets over de begroting. De Minister schetst in zijn bijdrage dat hij bezig is met het afwegingskader. Er zijn eigenlijk twee vragen. Wat moeten we doen en wat is het perspectief? Met name over dat laatste maakt mijn fractie zich best wel zorgen. Ik hoorde de Minister best stevig en stoer «ik kom met een afwegingskader en ik ga scherpe keuzes maken» zeggen, maar dat betekent waarschijnlijk ook dat we heel veel dingen vooral niet gaan doen. Mijn fractie vindt het ook belangrijk om dingen wél te gaan doen, ook om een begroting te steunen waarin hopelijk ook nog geïnvesteerd wordt. Kijkend naar deze Kamer, zie ik dat er naast de coalitie op rechts ook partijen zijn die willen dat er meer geïnvesteerd wordt, in plaats van bezuinigd. Hoe ziet de Minister het voor zich om daar steun voor te krijgen als we dat investeren nog niet echt scherp en duidelijk hebben met elkaar? De begroting komt er straks ook aan. Ik denk dat we met z'n allen een verantwoorde begroting door de Kamer willen krijgen, maar daar is wel iets extra's voor nodig. Ziet de Minister dat ook?

Minister **Karremans**:
Nou, ik heb een commissie gezien die verantwoordelijkheid wil nemen voor de Staat van de Infrastructuur zoals die er nu ligt. Dat hebben we echt gezien in het commissiedebat dat we daar met elkaar over gehad hebben. Die heeft op onze uitnodiging een aantal moties ingediend die richting geven aan de afweging die gemaakt moet worden ten aanzien van de instandhouding, waar ik de commissie ook echt erkentelijk voor ben. Daar zijn we nu druk mee bezig. Dat is iets wat aan de hand is. Tegelijkertijd geef ik de heer De Hoop zeker mee dat wij van lokale bestuurders meekrijgen dat zij heel graag willen meedenken. Iedereen heeft begrip voor de situatie waar we in zitten. We hebben 9 miljard cumulatief erbij gekregen in het coalitieakkoord, dus er is wel degelijk extra geld naar infra gegaan, maar het is te weinig om alles te doen wat we zouden willen en om ook alle instandhouding en vernieuwing te doen. We zullen op korte termijn dus moeten kiezen. Tegelijkertijd zoeken ook de lokale bestuurders wel naar perspectief, zoals de heer De Hoop dat ook beschrijft voor Kamerleden. Daar zijn we nu druk mee aan het werk: wat kan je aan perspectief bieden? Om dat proces niet te frustreren – ik vraag daar ook een beetje begrip voor, want dat vergt ook veel uitzoekwerk en ik wil hier geen dingen op de mat leggen die ik niet waar kan maken – zijn we nu druk bezig om dat uit te werken. Vóór 22 juni moet dat bij de Kamer liggen. Dat is een proces waar wij nu op gericht zijn. Op dat moment kunnen wij het debat erover voeren of dat voldoende perspectief is en wat we vinden van de afweging die gemaakt moet worden. Ik denk dat dat het moment is om het er met mekaar over te hebben.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:
We gaan dat volgens mij 23 juni doen.

Minister **Karremans**:

O, de 23ste, ja.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik naar de commissie of er in dit blokje nog vragen zijn. Dat is niet het geval. Dan gaan we door naar het tweede blokje: concrete projecten.

Minister **Karremans**:
Voorzitter. Dat is een relatief kort blokje, hoop ik. Hierin zit de vraag hoe wij de afweging gaan maken tussen woningbouw en instandhouding, aangezien die in één reeks in het coalitieakkoord zijn gevat. Deze loopt nu mee met de bredere afweging. Daar is woningbouw ook onderdeel van, nadrukkelijk onderdeel. Ik denk dat er geen enkele partij is in deze Kamer die zegt: laat woningbouw maar afvallen als belangrijk element in een afweging. Ik denk dat het voor iedereen ontzettend belangrijk is om te doen. Daar hebben we ook goed contact over met de collega's van VRO. Daar wordt dus hard aan gewerkt. Op het moment dat we hebben uitgespeld in die brief hoe we dat meewegen, kan de Kamer daar ook wat van vinden.
Dan de vraag hoe de verdeling van de woningbouwmiddelen, waar mevrouw Wiersma net ook naar vroeg, recht doet aan de regio. Hoe zorgen we dat die middelen enigszins gelijk worden verdeeld, zodat die niet alleen in Rotterdam of in Noordwijk, waar wij toevallig allebei vandaan komen, gaan landen? Dat hebben we al gezegd in antwoord op de vraag van mevrouw Boelsma-Hoekstra, die zei: ik vind juist in de regio de brede welvaart belangrijk. Daar is ook een motie over ingediend. Wij kijken daar dus ook naar en houden dat in de gaten. We willen eerst wel de afweging maken, maar we houden in de gaten welk bedrag en welke investering waarnaartoe gaat. Daar kijken we natuurlijk ook met een schuin oog naar.
Dan de vraag over de N50 Kampen-Ramspol. Dat is een van de N-wegen waar de verkeersveiligheid onder druk staat en waar die moet worden aangepakt. De 21 miljoen die ooit is gereserveerd is te weinig. Daarom is er later meer geld voor gereserveerd. Na de zomer volgt de besluitvorming over het vervolg van de planstudiefase. Dat volgt netjes alle fasering die we normaal ook doen bij dat soort projecten. Dat volgt na de zomer.
Dan over het beheerplan Waddengebied en de zorgen die daarover ontstaan zijn bij bewoners en belangenorganisaties. Rijkswaterstaat werkt inderdaad op dit moment aan de actualisatie van het beheerplan Natura 2000 voor de Waddenzee. Draagvlak is daarbij belangrijk. Als er twijfels zijn over de wetenschappelijke onderbouwing van referentiewaarden, horen we die natuurlijk graag. Dat is namelijk niet de bedoeling. We moeten dan zorgen dat die uit de weg worden geruimd. Er zal dan ook in overleg moeten worden getreden. Tegen mevrouw Wiersma zeg ik dat ik even zal nagaan wat daarvoor nodig is.
Dat was het punt concrete projecten.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik naar de commissie. Ik zie allereerst de heer Van Leijen namens D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
Misschien nog even een vraag aan de Minister over de relatie tussen de prijsbijstelling en de WoMo-gelden voor volgend jaar. Daar vroeg ik eerder naar, maar dit heb ik nog even gemist in dit blokje. U heeft het wel kort over de WoMo-gelden gehad.

Minister **Karremans**:
Een deel van de WoMo-middelen zit inmiddels in de fase waarin het juridisch verplicht is. Dat hebben we allemaal gedekt. Dat geldt sowieso.

Heel veel van de WoMo-middelen zijn natuurlijk inmiddels in de fase dat er bestuursovereenkomsten zijn gesloten en dat er juridische verplichtingen zijn aangegaan. Die tekorten zijn allemaal gedekt uit die 2,5 miljard.

De **voorzitter**:
Ik kijk naar de commissie om te zien of er nog vragen zijn.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik heb op een tweetal punten niet echt een bevredigend antwoord gekregen. Ik wil even beginnen met de vraag over de verdeling van de middelen en de regio. De Minister zegt: we kijken daarnaar. Ernaar kijken is natuurlijk niet genoeg. Mijn vraag is natuurlijk: wat gaat de Minister doen om erop toe te zien dat bepaalde regio's hierin niet worden achtergesteld? Ik heb als bewindspersoon namelijk ook overal heel veel naar gekeken, maar uiteindelijk gaat het erom welke maatregelen ... Ik hoor iets over de verdeling, maar wat gaat de Minister dan inbouwen om ervoor te zorgen dat de regio's die in het rapport dat ik aanhaalde, Elke regio telt!, al heel erg achtergesteld zijn, niet alleen op dit gebied, maar op heel veel beleidsterreinen, niet opnieuw worden achtergesteld?

Minister **Karremans**:
Ik snap die vraag. Met «ernaar kijken» bedoel ik dat we er oog voor houden. We zeggen niet van tevoren: dit is het geld dat we hebben; die provincie krijgt zoveel geld en succes ermee. Dat doen we nooit. Dat is ook nog nooit gebeurd op zo'n manier. Dat is ook heel onverstandig om te doen. Je kijkt altijd naar wat de bijdrage is aan woningbouw, economische ontwikkeling, bereikbaarheid en noem maar op. In het Kamerdebat waaraan ik refereerde, zijn heel veel moties ingediend die we dus op die manier netjes verwerken in het afweegkader. Daarbij zorgen wij ervoor dat het belang van de regio's geborgd is. Er is ook een motie ingediend door mevrouw Boelsma-Hoekstra die zegt: kijk daar in z'n geheel naar en hou dat in de gaten. Dat doen we dus ook. Daarnaast zitten we in het proces met al die regiobestuurders. Al die regiobestuurders zijn dus aangehaakt bij dat proces. Er zitten heel veel gedeputeerden in, die daarin ook het belang van hun regio voor het voetlicht brengen. Wij komen natuurlijk in heel veel regio's. Vandaag waren we nog in Zwolle. Vorige week was ik in Friesland. Dus we proberen dit in het proces te bestendigen. Kan ik van tevoren op een briefje geven of elke regio naar rato van het aantal inwoners evenveel krijgt? Dat is niet te doen. We hebben dus een werkwijze ontwikkeld op basis van de moties die zijn ingediend door de Kamer, maar we hebben tegelijkertijd gezegd: het kan niet zo zijn dat één regio straks helemaal niks krijgt of onderuitzakt. Op die manier kijk je er dus naar, op basis van wat er dan ligt, nadat er besluitvorming is geweest over de prioritering, of eigenlijk daarvoor, nadat er besluitvorming is geweest over het afweegkader.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik denk dat het volgende, benoemde debat daar dan voor gebruikt moet worden. Overigens vervang ik hier vandaag mevrouw Van der Plas. Die zal daar hoogstwaarschijnlijk aan deelnemen. Ik denk dat het grote probleem juist is dat er gekeken wordt naar hoeveel inwoners er zijn. Daardoor is er vaak een onevenredige investering in de regio's waar de bevolkingsdichtheid hoger is en worden bepaalde regio's achtergesteld. Dat moeten we zien te voorkomen, want juist in die regio's ligt heel veel potentie. Als de Lelylijn er straks is, dan kunnen ze snel naar dit gebied ontsloten worden.
Op een andere vraag vond ik het antwoord ook niet helemaal bevredigend. Die ging over het onderzoek naar de referentiewaarde en over de wetenschappelijke status. De Minister sprak daar net ook over. Als daar twijfels over zijn, moeten we die adresseren met elkaar, maar er is eerder

een onderzoek toegezegd naar de wetenschappelijke onderbouwing van de referentiewaarde. Ik kan hier nu een duiding geven, bijvoorbeeld over het nonnetje, een klein schelpdier, en over hoe de huidige referentiewaarde tot stand gekomen is. Deze Minister weet dat ik dat heel uitvoerig en vol passie zou kunnen doen. Ik zal jullie dat besparen, maar het is wel belangrijk dat er echt goed naar gekeken wordt en dat er een objectieve, wetenschappelijke onderbouwing ligt. Die is eerder toegezegd.

De **voorzitter**:
Uw vraag is?

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Mijn concrete vraag is: wanneer kunnen we dat tegemoetzien? Volgens mij is dat gezien de urgentie nu namelijk heel belangrijk.

Minister **Karremans**:
Ik wil graag bevestigen dat mevrouw Wiersma daar inderdaad toe in staat is. Ik heb veel discussies en debatten ... Nou, het waren geen debatten, want die voer je in het kabinet natuurlijk niet met elkaar. Ik heb veel gesprekken gevoerd waarin mevrouw Wiersma zeker tot in zeer veel detail in staat was om dingen uiteen te zetten. Dat kan ik dus bevestigen. Ten aanzien van de vraag moet ik heel even nagaan bij LVVN wat de status ervan is. Daar moet ik dus even schriftelijk op terugkomen. Dat antwoord blijf ik u even verschuldigd, mevrouw Wiersma.

De **voorzitter**:
Dan gaan we ervan uit dat de Minister daar schriftelijk op terugkomt. Ik kijk of er in dit blokje nog andere vervolgvragen zijn. De heer Prickaertz namens de PVV-fractie.

De heer **Prickaertz** (PVV):
De Minister verwees mijn vraag over de camperbelasting door naar de Staatssecretaris van Financiën. Geldt dat ook voor de vraag die ik had gesteld over de vrachtwagenheffing?

Minister **Karremans**:
Nee, die pak ik zo.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Oké. Ik had ook nog een vraag neergelegd over – het is misschien raar binnen een begrotingsdebat – het blokkeren van snelwegen.

Minister **Karremans**:
Dat komt nog.

De heer **Prickaertz** (PVV):
O, daar komt de Minister ook nog op terug. Dan is mijn vraag beantwoord.

De **voorzitter**:
Dan gaan we door naar het volgende blokje: instandhouding. Het woord is weer aan de Minister.

Minister **Karremans**:
Allereerst de vraag hoe we infrastructuur, of beheer en onderhoud, weer sexy gaan maken. Ik heb het zelfs letterlijk een keer in een socialmedia-filmpje gezegd: we gaan het weer sexy maken. We denken dus helemaal hetzelfde; dat is weer bevestigd. Dat zal wel nodig zijn, want die opgave is enorm. We moeten het politiek dus ook weer in gang zetten. We gaan er

dus over nadenken hoe we daar nog een sausje overheen kunnen gooien, maar dat is wel wat er nodig is.
Een vraag van mevrouw Wiersma: nemen we de conclusies van de Staat van de Infrastructuur ter harte? Jazeker. Daarom hebben we het hele proces natuurlijk ook in gang gezet voor dit afweegproces.
Dan een vraag van de heer De Hoop. Het uitstellen van onderhoud om geld te besparen is duurder dan regulier onderhoud. Zeker als het gaat om investeringen, is het soms beter om geld te lenen. Er is geen goede economische reden om nu niet in onze infra te investeren om het nodige onderhoud te verrichten. Als we dat verstandig doen, verdienen we het als samenleving allemaal terug. Ik herken dit zeker; de heer De Hoop heeft hier zeker gelijk in. Wij lenen als overheid overigens nog steeds heel veel. Het is dus natuurlijk niet zo dat dat niet gebeurt, maar de realiteit is dat ik het nu moet doen met de middelen die ik nu heb. Bij elke Voorjaarsnota is er weer besluitvorming over welke extra middelen nodig zijn, maar ook als ik er bij wijze van spreken 20 miljard bij krijg en als de Staatssecretaris er 20 miljard bij krijgt, hebben we alsnog niet genoeg. 20 miljard is de totale defensie-investering die er dan bij komt, en dan twee keer. En dan hebben we nog niet genoeg.
We zullen in elk geval dus echt keuzes moeten maken. Dat is wat we nu aan het doen zijn. Het zou natuurlijk mooi zijn als het op een gegeven moment in het perspectief ligt dat er meer middelen beschikbaar zijn voor infrastructuur. Er is natuurlijk nog nooit een Minister of Staatssecretaris van IenW geweest die zei: doe mij maar precies de middelen die ik heb, want ik hoef er niet meer bij. Er is altijd behoefte aan meer. Dat geldt natuurlijk ook voor ons, maar we zijn ook realistisch over wat we nu te besteden hebben. Dan kan je vervolgens, ook via dat afweegproces – zo richten we dat ook in – zeggen dat het daar, daar en daar naartoe zou kunnen, dus wat dan de volgende investeringen zouden zijn. Zo gaan we dat doen, zodat je als Kamer duidelijkheid hebt: als we er uiteindelijk voor kiezen om meer geld te investeren in infra, gaat dat bijvoorbeeld naar die projecten toe. Zo proberen we dat aan te vliegen. Dus eigenlijk is het afweegkader, ongeacht hoeveel geld je hebt, no regret.
Dan de vraag hoe geborgd wordt dat voor uitvoering bestemde middelen daadwerkelijk bij onderhoud en vervanging terechtkomen en niet verloren gaan in taakstellingen. Ook over de spoedreparaties is een vraag gesteld. Daar zorgen we altijd voor. Spoedreparaties hebben altijd voorrang. Daar is, ook in de media, wat ruis over geweest alsof we zouden zeggen: er zit een gat in de weg, maar sorry, we hebben geen geld meer. Dat lossen we altijd op. Dat was even niet goed gegaan bij Rijkswaterstaat; dat kan gebeuren, maar dat lossen we altijd op. Veiligheid staat altijd voorop. Daar kiezen we dus altijd voor. Naar de toekomst toe proberen we te bereiken dat dat soort spoedreparaties minder nodig zijn. Dat zou natuurlijk mooi zijn, want we zien de verstoringen van het netwerk door oude infra echt hand over hand toenemen. Dat heeft niet alleen gevolgen voor onze portemonnee, maar leidt ook tot ontzettend veel frustratie en uiteindelijk weer tot veel duurdere projecten, waardoor iedereen slechter af is. Dat willen we dus voorkomen. Dat is het antwoord op die vraag.
Over voorspelbaar aanbesteden is een vraag gesteld door de heer Schutz. Daar wordt al een tijd werk van gemaakt en dat blijft een punt van aandacht. De markt heeft natuurlijk behoefte aan inzicht: welke projecten komen op de markt? We zijn ook aan het werk om projecten in treintjes in aanbestedingen te gunnen, zodat de kennis die wordt opgebouwd, gebruikt kan worden, bijvoorbeeld om projecten in de toekomst efficiënter en goedkoper te maken, zodat we er allemaal van profiteren. Op deze manier werken we ook heel veel samen met de markt. Ik spreek zelf ook met de markt over wat we kunnen doen om uiteindelijk die hele infra-opgave met elkaar – want daar hebben we de markt natuurlijk ook voor nodig – zo goed en efficiënt mogelijk te doen.

De laatste vraag was van mevrouw Boelsma-Hoekstra: kan ik ontkrachten dat wij reparaties uitstellen voor bijvoorbeeld regulier onderhoud en kan de Kamer inzicht krijgen in de budgettering voor dit type onderhoudswerk? Voor regulier onderhoud van RWS-netwerken is in de IenW-begroting de komende jaren per jaar ongeveer 2,5 miljard beschikbaar. Ongeveer 10% hiervan is beschikbaar voor zijinvliegers en tegenvallers, zoals spoedreparaties. Dat is dus ongeveer 250 miljoen euro. Dat was het in dit blokje.

De **voorzitter**:
Ik zie de heer Schutz namens de VVD-fractie.

De heer **Schutz** (VVD):
Ja, ik heb één verduidelijkende vraag. Ik snap het antwoord dat de Minister gaf over de spoedreparaties, de ruis even daar gelaten. Ik heb inderdaad het beeld dat door het niet direct beschikbaar hebben van fondsen of middelen of hoe het ook heet, projecten niet zo spoedig als mogelijk worden opgepakt, maar even worden opgespaard totdat die onbeschikbaarheid is opgelost. Er is natuurlijk altijd enig tijdsverloop tussen het ontstaan en het repareren, maar het is dus pertinent niet zo dat projecten niet onmiddellijk ter hand worden genomen omdat er geen middelen beschikbaar zijn. Dat is de checkvraag die ik aan de Minister heb.

Minister **Karremans**:
Nee, dat klopt; dat is niet het geval.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Het stelt ons gerust dat dat niet zo is, maar dan denk ik dat dit wel belangrijk is in de communicatie. Mijn tweede punt hoort ook bij dit blokje. Mocht er een regio zijn die iets – ik weet niet wat – wil oppakken wat een object van Rijkswaterstaat is, zou dat dan kunnen? Bestaat daar een idee over? Wordt daarover nagedacht, aangezien de eindverantwoordelijkheid natuurlijk altijd bij Rijkswaterstaat ligt?

Minister **Karremans**:
Als het een RWS-object is, is het in principe gewoon onze eigen verantwoordelijkheid om het te doen. Er is zelden sprake van dat regio's betalen voor de instandhouding of de reparatie van objecten of kunstwerken die van RWS zijn. Andersom is dat ook vaak niet het geval. In het kader van Terschelling heb ik eenmalig een uitzondering gemaakt, gezien de unieke omstandigheden daar, maar dat is ook nadrukkelijk een eenmalige uitzondering. In principe pakken wij het dus zelf op. Dat is de afspraak die we met elkaar hebben gemaakt.

De **voorzitter**:
Ik kijk of dat leidt tot een vervolgvraag bij mevrouw Boelsma.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik heb wel een vervolgvraag, maar die pak ik later wel op, als we de prioritering krijgen. Ik denk dat ik er dan even op terugkom.

De **voorzitter**:
Dan had de heer Prickaertz namens de PVV-fractie ... Niet? Oké, ik dacht dat ik uw hand zonet zag. Dan kunnen wij door naar het volgende blokje, water.

Minister **Karremans**:
...

De **voorzitter**:
Minister, uw microfoon staat nog niet aan.

Minister **Karremans**:
O, excuus. Ik had nog niks interessants gezegd, hoor, zeg ik voor de kijkers thuis.
Eerst de vraag van de heer Schutz over de zogenoemde eindspurt. Er is een brief toegezegd en de vraag was of die uiterlijk twee weken voor het commissiedebat Water naar de Kamer kan komen. Ja, dat kan ik toezeggen.
Dat kan ik ook toezeggen over de stand van zaken van het ingestelde onderzoek naar de drinkwaternoodzaak voor bedrijven. Ook die informatie kan ik voor het commissiedebat Water naar de Kamer sturen.
Dan heeft de heer Schutz gevraagd om een update over de situatie waarin we de grenswaarden voor de watertemperatuur verlagen, waardoor bedrijven eerder dan nu hun koelwater niet kwijt kunnen, hetgeen leidt tot disruptie van bedrijfs- en productieprocessen, schaarste en concurrentienadelen, bijvoorbeeld ten opzichte van Duitsland, dat hoger, dus stroomopwaarts, zijn koelwater op de rivier loost en daarmee de watertemperatuur verhoogt en daar langer mee door kan gaan. Ja, dat is natuurlijk een rijtje waar de gemiddelde Nederlander zich mee bezighoudt aan de keukentafel! Nee, ik zal de vraag zorgvuldig beantwoorden. In 2009 hebben wij de doelen vastgelegd voor onze waterlichamen, inclusief de watertemperatuur. We werken nu hard om deze doelen in 2027 te bereiken zonder daarbij het belang van bedrijven en onze nationale energievoorziening uit het oog te verliezen. In afstemming met EZK en belanghebbenden creëren we dit jaar werkbare oplossingen, mede gelet op het internationale speelveld. We verwachten deze oplossingen in 2027 in nationaal waterbeleid en in uitvoeringskaders te verankeren. Dat is het antwoord op de vraag.
Dan was dat het blokje water, denk ik. Ja.

De **voorzitter**:
De heer Schutz. Ik zal niet ... Het woord is aan u.

De heer **Schutz** (VVD):
Dank aan de Minister voor het heldere herhalen van de vraag en voor het antwoord, maar dat is voor mij niet helemaal genoeg. Ik snap dat er nu niet acuut een omvangrijker antwoord kan komen, maar laat dat dan alstublieft per Kamerbrief komen, want daar hebben we, ook toen, wel om gevraagd. Het betekent namelijk nogal wat als het straks hartje zomer is en de watertemperatuur hoger wordt dan 26 graden. Dan kun je namelijk je koelwater niet meer lozen. Nou, dat is disruptief en dat verdient wat dat betreft, omdat er onderzoek naar is ingesteld, meer antwoord dan nu in dit WGO. En ik zou dat dan nog wat uitvoeriger willen vragen: in de vorm van een Kamerbrief. Dat hoeft niet nu acuut, maar het zou mooi zijn als het wel mee kan, misschien als kleine toezegging – net als die andere; we zijn toch bezig – richting het commissiedebat Water. Is dat niet mogelijk omdat het onderzoek nog niet zover is, dan heb ik begrip daarvoor, maar dan zou ik tegen die tijd wel graag horen wanneer het wel komt.

Minister **Karremans**:
Ik heb nog wel iets van een aanvulling, als ik daar de heer Schutz mee tevreden kan stellen, en dat is dat er op dit moment nog geen beleidsmatige keuzes zijn gemaakt en definitieve besluiten zijn genomen. In december worden de beleidsopties verder uitgewerkt in een nieuw Nationaal Water Programma, waarvan de heer Schutz ook weet dat het eraan komt, met de beoordelingsmethodiek. De verdere juridische en beleidsmatige uitwerking loopt daarmee door in dit jaar en volgend jaar.

De heer **Schutz** (VVD):
En daar zit dit in?

Minister **Karremans**:
Daar zit dit in, ja. Dan hoef ik ook geen brief meer te sturen, geloof ik.

De **voorzitter**:
Oké, dank. Dan stel ik voor dat we doorgaan naar het laatste blokje, Minister.

Minister **Karremans**:
Ja. Dat is de vrachtwagenheffing. Daarna kom ik even op de vraag van de heer Prickaertz over de demonstranten. Allereerst, voordat ik die vraag ga beantwoorden, waarmee ik denk ik ook een deel van de vraag heb beantwoord: die vrachtwagenheffing is geen nieuwe heffing in de zin dat die boven op, bij wijze van spreken, het belastingniveau komt van gisteren of vandaag; het is een heffing die in plaats komt van het Eurovignet. Dus logistieke bedrijven betalen belasting en de belasting die zij nu betalen, wordt dan vervangen door de vrachtwagenheffing. Dat betekent ook dat ze voor een aanzienlijk deel minder gaan betalen. Dat is gewoon onderdeel van dat hele verhaal. Het is dus een beetje een misvatting dat het een belasting is boven op wat ze nu al betalen. En het unieke hieraan is dat een heel groot deel van die opbrengsten direct wordt teruggesluisd naar de sector. Nou, kom daar nog maar eens om! Dat gebeurt praktisch nooit. Dat is juist nu nodig, natuurlijk ook in het licht van de crisis waarin we nu zitten in het Midden-Oosten ten aanzien van de energie en de afhankelijkheid die we hebben ten aanzien van fossiele energie uit het Midden-Oosten. Dan is het juist belangrijk om te elektrificeren en dit is een steuntje in de rug voor die sector om dat te doen. Ik heb ook ontzettend veel berichten gekregen van de sector. Die zegt: «Stel dit alsjeblieft niet uit, ga hiermee door! Want als je dat doet, als je het uitstelt, zet je de mensen die de afgelopen jaren geïnvesteerd hebben zwaar in de kou. Daarnaast is het belangrijk om juist nu die terugsluis te realiseren, om wat slagkracht te hebben om wat meer te kunnen elektrificeren.» Dat is natuurlijk omdat het vaak om hele grote investeringen gaat.
Maar dat is dus ontzettend belangrijk. Er zijn al moties aangenomen in de Kamer, in het debat over de energiekosten, waarin werd gezegd: kijk nou wat je aan die vrachtwagenheffing kan doen. Dat werken we nu uit, dus dat wordt nu verder opgepakt door het ministerie. Overigens is het zo dat de meeste transporteurs, echt een ontzettend hoog percentage, die hogere brandstofprijzen kunnen verleggen; het zit gewoon in de contracten dat ze die kunnen doorrekenen. Daarmee is het dus veel meer een liquiditeitsprobleem dan een daadwerkelijk bedrijfsvoeringsprobleem. En we kijken natuurlijk ook naar wat we daarvoor kunnen doen. We werken dus samen met EZ om te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat ze de zomer doorkomen, want dat is vaak een periode waarin er wat minder werk is voor de transport- en logistieksector.
Maar ik vind het dus wel belangrijk om dit misverstand, dat ik ook wel zie in de buitenwereld, even op te helderen, want het lijkt inderdaad alsof dit kabinet ... Het is overigens een besluit van het kabinet waar mevrouw Wiersma en ik de vorige keer in zaten, niet van dit kabinet, om dat in te voeren. Dus een echt brede oproep vanuit de sector is: ga daarmee door! Dat was de vraag over de vrachtwagenheffing, over naar de uitzondering voor de kermissector. Ik heb ook heel veel warme gevoelens bij de kermissector. Ik was er zaterdag nog met mijn kinderen; het is er fantastisch. Maar ik kan die geen uitzondering geven, want dan wordt het te lastig; dan moet ik dat voor de volgende sector ook doen en voor een volgende sector ook weer. Natuurlijk kijken we altijd naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat iedereen meekan, maar we kunnen niet beginnen aan het maken van uitzonderingen. Dat was het blokje vrachtwagenheffing.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Voor wat betreft die kermissector is er in feite het volgende gebeurd. Dit zou op 1 januari 2028 ingevoerd worden. Daar is de Minister van op de hoogte, neem ik aan. Vanwege de invoering van de vrachtwagenheffing is dat kwarttarief eigenlijk komen te vervallen en is besloten om per 1 juli 2026 van een kwart naar 50% te gaan. Ik begrijp op zich wel dat er geen uitzonderingspositie ... Althans, de kermissector hád al een uitzonderingspositie. Dan is het toch enigszins vreemd dat de Minister nu zegt: we kunnen geen uitzondering maken, want dat gaat niet. Er wás namelijk al sprake van een uitzonderingspositie.

Minister **Karremans**:
Maar er was geen sprake van een uitzondering ten aanzien van die vrachtwagenheffing. Die was er natuurlijk niet en daarvan zeg ik: dat kunnen we nu ook niet doen. Er is ook goed ambtelijk contact tussen de kermissector en IenW. Wij kijken natuurlijk altijd: hoe kunnen we helpen en wat kunnen we doen om te zorgen dat iedereen het kan meemaken? Maar we kunnen echt niet beginnen aan generieke uitzonderingen, zeg ik daarbij.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank voor het antwoord. Maar nogmaals, de kwart wordt 50% en daar komt de vrachtwagenheffing nog overheen. Dat zorgt dus voor dubbele lasten. Dat is waarom in dit geval de kermissector vraagt: waarom kan er geen uitzondering gemaakt worden en waarom wordt het nu al ingevoerd, terwijl de oorspronkelijke planning was dat het 1 januari 2028 zou zijn?

Minister **Karremans**:
Maar dan gaat het erover dat je eigenlijk een soort van double whammy hebt. Dat is wat de heer Prickaertz zegt. Maar dat gaat natuurlijk niet over die vrachtwagenheffing. Nogmaals, dat gaat over: hoe zorg je ervoor dat ... Het is heel vaak ook lokaal beleid waar kermisexploitanten tegenaan lopen en waarvoor zij om hulp vragen. Dat weet ik ook nog vanuit mijn vorige rol als Minister van EZ: zij worden gek van de regelgeving die in elke gemeente weer anders is. Dat geldt eigenlijk voor heel veel evenementenorganisatoren. Daar zijn zij heel veel geld aan kwijt. Kijk, het is individuele besluitvorming, maar voor die vrachtwagenheffing – daar vroeg de heer Prickaertz naar, dus die vraag beantwoord ik ook – kan ik geen uitzonderingen geven. Ik weet dat die vraag er ligt, maar ik kan daar geen uitzondering specifiek voor de kermisbranche voor geven. Wat we wel doen – dat geldt voor alle partijen die straks die vrachtwagenheffing gaan betalen – is dat we nu kijken naar de invulling van die moties, dus dit komt straks ook ten gunste van de kermisbranche. Die verlichting komt daar dus uiteindelijk ook terecht. Dat is dan weer een voordeeltje dat ze meepikken.

De **voorzitter**:
Ten slotte.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Maar mijn vraag ging niet specifiek over die vrachtwagenheffing; mijn vraag ging specifiek over de motorrijtuigenbelasting. Die gaat van dat kwart naar 50%. Dat was mijn vraag.

Minister **Karremans**:
Maar die motorrijtuigenbelasting wordt natuurlijk ook verlaagd. Dat is natuurlijk ook een onderdeel van dat verhaal.
Maar ik probeer er straks in de tweede termijn nog even op terug te komen, want volgens mij praten we een beetje langs elkaar heen. Dat idee krijg ik. We kunnen de rest van de commissieleden daar nog een halfuur

deelgenoot van maken, maar ik denk dat we het eerst even moeten uitzoeken met elkaar.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat we naar de beantwoording van de Staatssecretaris gaan. O, de Minister nog.

Minister **Karremans**:
Nog heel even, voorzitter. Ik blijf dan nog even bij de heer Prickaertz, voor zijn vraag over het demonstratierecht. Dat nemen we even mee terug naar JenV. Daar komen we dus nog op terug. Volgens mij is er binnenkort ook een commissiedebat over, dus ik stel voor dat we het dan allemaal samennemen. Dat gaat natuurlijk ook over het demonstratierecht.

De **voorzitter**:
Dan is er nog een vraag van de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik had nog een vraag gesteld over de derving van inkomsten door de opmars van de elektrische auto en hoe je daarmee omgaat. Zit dat bij de Staatssecretaris? Oké, dan weet ik dat.

Minister **Karremans**:
Bij dezen.

De **voorzitter**:
Dan geef ik graag het woord aan Staatssecretaris Bertram. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter, dank u wel. Ook van mijn kant een onderstreping van het betoog van de Minister dat wij er echt alles aan doen, zoals wij in het vorige debat ook hebben gezegd, om alles uit de kast te trekken om infrastructuur en instandhouding, ook voor het spoor, echt weer hoog op de agenda te krijgen. We willen daar ook zo goed mogelijk mee omgaan, omdat wij ook vinden dat hoe wij het dossier nu hebben aangetroffen ... Dat heeft allerlei redenen, dus daar hebben we ook helemaal geen kwalificaties over, maar het is wel superbelangrijk dat we dit probleem een keer getackeld krijgen, dus wij gaan daar alles aan doen. Ik wil dat betoog nog een keer onderstrepen. Mevrouw Wiersma achtte ons er ook toe in staat; dat is fijn! Nu moeten we het dus nog laten zien.
Ik heb vier vragen over. Er is een vraag over de betaalbaarheid, uiteraard een vraag over de Lelylijn, een vraag over deelmobiliteit – zo had ik 'm althans opgevat, maar daar kom ik vanzelf op terug – en een vraag van mevrouw Wiersma over de regio maar vooral over Meppel en hoe het daarmee staat.
Voorzitter. Als eerste de betaalbaarheid. Dat was een vraag van u. Ik heb in het vorige commissiedebat gezegd dat ik vier grote prioriteiten heb. Een daarvan is de betaalbaarheid. ABDTOPConsult is met een onderzoek bezig om de relatie tussen de financieringsstromen en de betaalbaarheid te inventariseren. Dat rapport verwachten wij voor de zomer. De appreciatie zal ik dan na de zomer geven. Voor de zomer krijgt u in ieder geval het rapport. Ik vind het belangrijk om daarbij het volgende te zeggen. Ik had u in het commissiedebat beloofd dat er een taskforce komt met de vervoerders. Die taskforce is inmiddels in het leven geroepen. Ook die taskforce houdt zich bezig met de vraag – daar gaan we het ABDTOPConsult-rapport bij betrekken – hoe we uiteindelijk de betaalbaarheid van het ov handen en voeten kunnen geven. Dat zijn dus eigenlijk de twee lijnen waarlangs ik het punt van de betaalbaarheid zou willen tackelen. Daarbij hoort uiteraard het 49 euroticket voor drie

maanden; dat heeft het kabinet toegezegd. Ik heb vorige keer in het tweeminutendebat gezegd dat je moet doen wat je beloofd hebt. Dat is dus zeker ook onderdeel van dat pakket. Die andere twee lijnen zijn ook in gang gezet. Die vind ik belangrijk. Het was denk ik ook onze conclusie in het commissiedebat dat je een structurele lijn nodig hebt: hoe ga je om met betaalbaarheid?
Dan de Lelylijn. Ik heb dit weekend ook nog eens even het gesprek bekeken dat u als commissie met de heer Knot hebt gehad. Ik ben namelijk ook zeer geïnteresseerd in dit dossier; dat heb ik bij het commissiedebat gezegd. Het is ook een belangrijk dossier. Er zijn een paar punten die mij in ieder geval na aan het hart liggen; dat weet u. Het is belangrijk om ook in de breedte naar regio's te kijken als het gaat om economische structuurversterking, nationale cohesie, agglomeratie-effecten. Stel dat er woningbouw wordt gepleegd. Het moet nog blijken wat voor effecten dat dan heeft. Ik denk dat dat allemaal successievelijk argumenten zijn die voor het kabinet van belang zijn en die we in de afweging zo meteen een plek moeten geven.
Tegelijkertijd moet je – dat zei de heer Knot natuurlijk ook – in die MIRT-systematiek ongeveer 75% geregeld hebben. Er zat overigens natuurlijk veel meer in de «Lelylijnpot». Toen ik aantrad, zat er 650 miljoen in. Dat is bij lange na niet die 75% die je wel nodig hebt. Ik heb ook in het vorige commissiedebat gezegd dat wij bezig zijn met de appreciatie van het rapport van de heer Knot. Dat doen wij heel serieus. Er zijn gesprekken met de regio. Wij kijken ook naar de vragen die zijn blijven liggen, overigens ook in het gesprek met de heer Knot, zoals: wat betekent het internationaal? We weten dat Duitsland het echt lastig vindt. Er was ook de vraag hoe het nu kan dat andere Europese landen dit soort lijnen toch wat makkelijker weten te financieren.
Dat zijn successievelijk allemaal vragen waarvan ikzelf denk dat die superrelevant zijn en dat ik die ook zal gaan betrekken bij de appreciatie van «Knot» die het kabinet aan het opstellen is. Ik zou u dus willen voorstellen dat ik de route die ik ook in het commissiedebat heb uitgezet, ga volgen. Zo belangrijk vind ik het echt. Het kabinet moet met een appreciatie komen. Er zijn heel veel redenen waarom dit een superbelangrijk debat is. Het gaat over de regio. Het gaat over structuurversterking. Laat ons echter even de route volgen die ik geschetst heb, want die 650 miljoen die er nu is, is natuurlijk bij lange na niet wat je nodig hebt om het MIRT-traject te starten. Als ik vanuit het kabinet met die appreciatie kom – die heb ik rond de zomer beloofd – betekent dat dat ik de vragen die in het gesprek met de heer Knot op tafel kwamen en waar ook de heer Knot van zei dat hij het niet wist maar dat het wel interessant is om ze te bekijken, daarin mee zal nemen. Dat zeg ik u toe.

De **voorzitter**:
Ik kijk of er op deze eerste twee punten al een vraag is vanuit de commissie. Als dat niet het geval is, zou ik daar zelf nog wel een vraag over willen stellen.

Voorzitter: Van Leijen

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Allereerst dank aan de Staatssecretaris voor de manier waarop zij betrokken is bij het dossier en waarop ze de afgelopen dagen nog extra in het rapport-Knot is gedoken en nog een gesprek met de heer Knot heeft gehad. Maar uit de beantwoording van de Staatssecretaris proef ik wel dat zij onverkort vasthoudt aan de 75% die nodig is voor een MIRT-verkenning. Klopt dat?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ja. De heer Knot had uiteraard, volgens mij, veel compassie met die Lelylijn. Dat snap ik ook helemaal. Tegelijkertijd zei hij wel dat hij de afweging heeft gemaakt of hij iets zou moeten zeggen van die 75%, maar uiteindelijk vond hij dat het ordentelijk gedaan moet worden en dat die 75% wel gerealiseerd moet worden voor het MIRT-traject gestart wordt. Ik heb eerder een aanbod gedaan. Die route zou ik willen blijven bewandelen. Wij komen vanuit het kabinet met een appreciatie. Ik heb toegezegd dat die rond de zomer komt. Ik heb ook toegezegd dat ik de vragen die in dat debat met de heer Knot op tafel kwamen zal meenemen. Volgens mij is dan het moment om het debat over dit dossier te voeren.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dit roept bij mij toch nog vragen op. Allereerst was het het kabinet zelf – volgens mij was het mevrouw Keijzer – dat vorig jaar nog geschetst heeft dat je misschien wel van die MIRT-systematiek af zou moeten stappen bij economische-structuurversterkende projecten. Dat woord nam de Staatssecretaris zelf in haar mond. De vraag is dus of de MIRT-systematiek nog wel logisch en toepasbaar is op dit soort grote projecten. Dat was de eerste vraag. De tweede koppel ik meteen daaraan vast. De Staatssecretaris interpreteerde de woorden van de heer Knot zo dat hij expliciet zei dat je daaraan vast moet houden. Mijn fractie heeft het net iets anders geïnterpreteerd. Hij zei dat hij waarde hecht aan de zuinigheid die wij daar af en toe in hebben en dat hij het een best politieke uitspraak vindt waar hij zich misschien niet aan waagt. Bij de 400 miljoen die hij koos noemde hij ook de 75%. Hij schetste dat die 14 miljard over 25 jaar ongeveer 560 miljoen per jaar is. Zo'n 75% daarvan is, als ik het nog ruim doe, 400 miljoen. Als je dan 25 jaar spaart, voldoe je in principe aan die 75%. Dat is ook een van de redenen waarom hij voor dat bedrag heeft gekozen. Ziet de Staatssecretaris niet ook dat hij daarin enige ruimte biedt en die keuze juist bij de politiek laat? Is de Staatssecretaris dan toch niet bereid om, juist voor dit soort projecten, wat opener naar die MIRT-systematiek te kijken?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik ken vanuit mijn verre verleden de MIRT-systematiek vrij goed. Ik weet ook wat MKBA's doen. Zeker in de stedelijke vernieuwing was dat altijd erg lastig. Tegelijkertijd is dat wel die systematiek die nu geldt. Ik heb voor mezelf genoteerd dat Klaas Knot inderdaad zei: ik heb echt goed gekeken naar die 75%, maar uiteindelijk ben ik tot de conclusie gekomen dat je er niet aan moet morrelen. Dat zegt niks over wat je er op termijn misschien mee zou willen doen, maar op dit moment zeg ik inderdaad wel namens het kabinet dat die 75% echt belangrijk is, ook omdat je, zoals ik de commissie ook hoor zeggen, uiteindelijk iets wil kunnen aanbieden. Die 650 miljoen staat er gelukkig. Het heeft mijn voorkeur om het op die post bij Financiën te laten staan, omdat hij daar het minst kwetsbaar is. Ik denk dat het heel verstandig is dat wij ons als kabinet verder bekreunen om die Lelylijn. Die kabinetsappreciatie komt eraan. Ik snap heel goed dat je soms zou willen dat sommige dingen net anders gewogen zouden kunnen worden in de MIRT-systematiek of de MKBA. Dat is al heel lang de discussie. Ik wil op dit moment vasthouden aan die systematiek, maar heb wel behoefte om de vragen uit het debat die ook door de heer Knot als zeer interessant werden bestempeld mee te nemen in de afweging.
Er werd bijvoorbeeld gevraagd hoe ze het in het buitenland doen en hoe het kan dat in Portugal die trein voor veel minder wordt aangelegd. Volgens mij werd er gezegd: er is hier zompige grond en in Portugal is dat misschien heel anders. Het heeft ook te maken met de positie van de NS en van ProRail, die verder van de overheid af staan. In Portugal had je een hele andere situatie. Het zijn successievelijk onderwerpen die ik zelf belangrijk vind om mee te nemen in de afweging. Ik ben dus zeer

gemotiveerd, ook na het bekijken van het debat, om al die aspecten mee te nemen in de kabinetsappreciatie.

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

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb nog een kortere vervolgvraag. Die heeft betrekking op de Lelylijn, maar ook op meer van dit soort projecten. De heer Knot schetste terecht dat er in de jaren dertig heel veel infrastructurele projecten gebouwd zijn waar we met z'n allen hartstikke trots op zijn. «Rood-wit-blauwe trots» noemde hij dat. Hij schetste echter ook: als we in die tijd net zo behoudend met dit soort projecten waren omgegaan als nu, dan waren ze er nooit geweest. Dit is een beetje een gewetensvraag aan deze Staatssecretaris. Als zij de ambitie heeft om echt die grote infrastructurele projecten op ov voor elkaar te krijgen, denkt zij dan dat dat binnen de huidige systematiek überhaupt mogelijk is, zeker in regio's die wat minder financiële ruimte hebben? Of zitten wij qua grote ov-projecten op dit moment in een situatie waar wij misschien niet uitkomen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik vond dat de heer Knot misschien net iets te behoudend was in zijn inschatting van wat er in de afgelopen periode gebeurd is. Er is in dit land natuurlijk best veel gebeurd, ook op het spoor. We hebben de Betuwelijn aangelegd en we hebben veel meer lijnen aangelegd. Daar waren ook allemaal grote problemen. Ik heb niet zo de behoefte om in de hoek te gaan zitten van «dan kan er niks meer». Ik denk dat het aan mij is om te laten zien dat er dingen kunnen, maar ik wil dat wel op een ordentelijke manier doen. Ik zeg u het volgende toe. Ik vond de discussies en de vragen die op tafel bleven liggen, zeer interessant. Misschien zit daar ook wel een deel van een oplossing in. Die wil ik meenemen in de kabinetsappreciatie.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Leijen. De Staatssecretaris vervolgt. Ik denk dat we bij deelmobiliteit zijn.

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker. Deelmobiliteit betreft een vraag van de heer Van Leijen. Wij zijn op dit moment bezig om op twee onderdelen met brieven richting de Kamer te komen. De fiets en lopen zijn daar in ieder geval een belangrijk onderdeel van. Die brieven verwachten we voor de zomer. We zijn ook bezig om de ondergrond daarbij te organiseren. We denken na over de verdeling van gelden. Die komt ook richting de Kamer.
Belangrijker is de vraag hoe je de regio daarbij betrekt. Dit is misschien ook een antwoord op een vraag van mevrouw Wiersma. Aan de ene kant hebben we het over het model, waarbij we echt moeten afwegen hoe we de instandhouding doen. Tegelijkertijd hebben de Minister en ik gezegd dat het belangrijk is dat we in de breedte nadenken over publieke mobiliteit. Dan heb je het over de combinatie in de regio's van de vragen hoe het met het ov zit, hoe het met de fiets zit en hoe het met andere onderdelen zit die ervoor kunnen zorgen dat de bereikbaarheid geoptimaliseerd wordt voor de mensen die daar wonen. Dat betreft bijvoorbeeld de groene hubs in Zeeland. Dat gaat bijvoorbeeld om autonoom vervoer. Dan zet je op meer punten een vernieuwing in dan op de punten die we nu kennen. Ik denk dat dat ook voor de regio belangrijk is. Daar horen dus ook deelfietsen en deelauto's bij. Dat gaat een onderdeel worden van dat verhaal.

Volgens mij heeft het vorige kabinet gezegd dat ze in het voorjaar van 2027 met een appreciatie zouden komen van de publieke mobiliteit. Ik heb eerlijk gezegd het idee dat ik daar eerder mee ga komen. Ik ga proberen dat voor de zomer te doen. Dat is dus aanmerkelijk eerder. Ik moet even kijken hoever we zijn, maar zo belangrijk vind ik dat wel. Dit wordt ook aangehaakt bij het afwegingskader, omdat dit juist ook voor de regio's belangrijk is.
Dan heb ik volgens mij nog één vraag over van mevrouw Wiersma, want de vraag over de regio heb ik meegenomen bij de publieke mobiliteit. Dit betreft de vraag: hoe zit het met Zwolle-Meppel? Volgens mij gaat het daar goed. De samenwerking met de regio en met ProRail is goed. De aanleg van het vierde perron bij het spoor in Meppel wordt voorbereid. We hebben een eerste besluit genomen over de inzet van de 100 miljoen. Dit jaar al zal ProRail de eerste aanpassingen uitvoeren om het spoor tussen Zwolle en Meppel robuuster te maken.
Voorzitter, dan ben ik door mijn vragen heen.

De **voorzitter**:
Dank. Ik kijk naar de commissie of er nog vragen zijn, en die zijn er. Allereerst de heer Van Leijen van D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik heb net een mooi trucje geleerd van de heer De Hoop, namelijk twee vragen stellen in één interruptie en dat als één interruptie laten gelden. Ik ga dat dus ook doen. Ik heb eerst een vraag over deelmobiliteit. Ik hoorde zeggen: ik ga het proberen voor de zomer. Als ik dat als een toezegging mag noteren, dan word ik daar heel erg blij van. Het tweede was een vraag over de elektrische auto. Dat betekent iets voor de inkomsten voor de schatkist. Misschien kan dit in de tweede termijn terugkomen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Sorry, de vraag over de elektrische auto wordt straks beantwoord door de Minister. Dan over «voor de zomer». Ik ga daar mijn uiterste best voor doen. Ik moet even kijken of het lukt, want het is al een flinke versnelling als eigenlijk voorjaar 2027 was bedacht terwijl ik nu denk dat rond de zomer ook wel mooi zou zijn. Excuus, ik had even overleg: de fietsen gaan zeker komen voor de zomer.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik naar u of we voor de elektrische auto naar de Minister gaan of dat we daar nog even op wachten. Wil de Minister nu al iets over de elektrische auto zeggen? Dan geef ik het woord aan de Minister.

Minister **Karremans**:
Dat gaat over de grondslagerosie. Die wordt ingecalculeerd: er wordt rekening mee gehouden dat er minder inkomsten zullen binnenkomen. Afgelopen jaar heeft mijn collega van Financiën een aantal opties geschetst wanneer er wordt gestreefd naar de stabiele overheidsinkomsten uit de autobelastingen. Wat voor IenW belangrijk is, is dat het in ieder geval geen rem zet op de elektrificatie van het wagenpark. Dat is een belangrijke doelstelling die we ook in onze beleidsbrief hebben opgenomen. We willen dat de elektrificatie doorgaat en waar mogelijk wordt versneld. De situatie met het Midden-Oosten, waar we nu in zitten, laat ook weer zien dat dat urgent is. Bij de invulling van de toekomstige autobelasting, waarover het een en ander in het coalitieakkoord staat, is dat een belangrijk uitgangspunt vanuit IenW.

De **voorzitter**:
Helder. Ik kijk naar de heer Van Leijen. Hij heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Van Leijen** (D66):
Naar ik begrijp, leidt de grondslagerosie in 2040 tot een tekort van 4 miljard. Is er een plan om daar dekking voor te vinden? Hoever gaat het? U geeft aan: we kijken ernaar. Het is 4 miljard, dat is best wel heel veel. Rijden we op de muur af of komt er een concreet plan om het anders te gaan doen?

Minister **Karremans**:
We rijden daar in principe elektrisch heel hard op af en die auto's gaan heel hard. Nee, maar dat zit allemaal in het Belastingplan. Op een gegeven moment is het onderdeel van de discussie, die over het Belastingplan plaatsvindt, om vast te stellen wat je ertegenover zet. Dat je het met benzineaccijns niet meer redt, is evident.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik naar de commissie of er nog resterende vragen zijn. De Minister heeft nog een reactie.

Minister **Karremans**:
Ik heb een nieuw antwoord op de situatie rond de kermis. Ik denk toch dat het verstandig is dat ik er even een briefje over schrijf. Die halftarieven herken ik hier nu namelijk niet uit. Ik denk dat het verstandig is dat we het op papier zetten, dan nemen we de tijd om dat goed uit te zoeken.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank aan de Minister dat hij dat doet. Ik heb nog even teruggekeken. Ik haalde de vrachtwagenheffing aan omdat door de vrachtwagenheffing, die zou worden ingevoerd per 1 juli 2026, eigenlijk ook de afschaffing van het kwart motorrijtuigenbelasting is vervroegd van een kwart naar 50% van 1 januari 2028 naar 2026. Ik had de vraag nog even erbij gepakt, vandaar.

Minister **Karremans**:
Ik snap het. Tegelijkertijd krijg ik van de ambtelijke staf mee dat met de komst van de vrachtwagenheffing de mrb ook aanzienlijk wordt verlaagd, en dat is ook precies wat ik dacht. Er komt dus sowieso een lagere mrb, maar het is een technisch verhaal. Volgens mij moeten we dit even goed uitzoeken. We komen er schriftelijk op terug.

De **voorzitter**:
Dat is een toezegging van de Minister die er al stond. Dan stel ik voor dat we verdergaan met de tweede termijn. Dan zou ik de heer Van Leijen weer willen verzoeken het voorzitterschap over te nemen.

Voorzitter: Van Leijen

De **voorzitter**:
Met alle plezier. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dank aan beide bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording, waarin naar voren komt dat er nog steeds grote tekorten zijn op het gebied van infrastructuur. Er is veel ambitie, zowel bij het kabinet als bij de Kamer, maar er ontstaan toch zeer grote problemen door de tekorten. Het is belangrijk om daar scherpe keuzes in te maken, maar ook om vooral te blijven investeren in de infrastructuur van de toekomst. In dat verband zou ik toch kort nog iets over de Lelylijn willen zeggen. Het is mijn angst dat we eigenlijk al jarenlang van proces in proces komen zonder te investeren. De Staatssecretaris schetste dat er nog altijd een aantal onbeantwoorde vragen zijn over bijvoorbeeld de WoMo-mogelijkheden

voor woningbouw. In 2021 hebben de noordelijke provincies in het Deltaplan voor het Noorden al heel duidelijk geschetst welke mogelijkheden er zijn voor woningbouw en economische ontwikkeling. Dus heel veel weten we al.
Dit soort vragen zou je misschien wel het beste kunnen beantwoorden in een MIRT-verkenning, want daardoor wordt er veel meer duidelijk over de financiën en al dat soort zaken. Ik zou dus eigenlijk willen zeggen dat er meer voor pleit om wel een MIRT-verkenning te doen dan om die niet te doen. De Staatssecretaris schetste ook het voorbeeld van de Betuwelijn. Dat was juist een investering van 4,7 miljard die volledig betaald is uit het Fonds Economische Structuurversterking, een fonds dat gevuld werd uit de aardgasbaten van Noord-Nederland. Dat voorbeeld maakt, denk ik, pijnlijk duidelijk dat heel Nederland aan heel veel investeringen in infrastructuur bijdraagt. Maar de noordelijke provincies hebben dat zeker ook gedaan in de afgelopen decennia en die hebben daar toch wel betrekkelijk weinig voor teruggekregen.
Het vorige kabinet heeft bovendien ook nog de keuze gemaakt om geld bij de Lelylijn weg te halen voor andere projecten. Dat maakt het extra gevoelig en extra noodzakelijk om een gebaar richting die regio's te maken. Wij zouden dus graag zien dat er met open ogen naar ons amendement wordt gekeken.
Ik heb één motie, voorzitter, over de Lelylijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer meermaals heeft uitgesproken dat de Lelylijn een belangrijk infrastructureel project is voor de bereikbaarheid tussen de noordelijke regio's en de Randstad;

constaterende dat het vorige kabinet desondanks een groot deel van de beschikbare middelen voor de Lelylijn heeft aangewend voor andere projecten;

constaterende dat om de Lelylijn aan te leggen er langjarig gespaard zal moeten worden en de Lelylijngezant hier concrete voorstellen voor heeft gedaan via een zogenoemd sparend gebiedsfonds;

verzoekt de regering het resterende budget voor de Lelylijn gereserveerd te houden voor de Lelylijn en deze middelen niet aan te wenden voor andere doeleinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.
Zij krijgt nr. 5 (36 915 XII).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Hiermee beëindig ik mijn bijdrage. Dank u.

De **voorzitter**:
Ik zie dat er geen interrupties zijn voor de heer De Hoop en daarom kan ik hem het voorzitterschap weer teruggeven.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer Van Leijen van de fractie van D66.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank. Ik ga het kort houden.
Ik begon mijn inbreng met de opmerking dat er enorme druk en spanning staat op de begroting van IenW. Ik denk dat dit debat ook wel bevestigd heeft dat er een enorme opgave ligt op het gebied van onderhoud. Er zijn onvoldoende middelen, want we hebben geen van allen 50 tot 80 miljard in de achterzak zitten. We ontkomen er dus niet aan om keuzes te maken. Ik kijk dan ook met veel belangstelling uit naar dat afwegingskader.
Ik ben er heel positief over dat ik zowel de Minister als de Staatssecretaris duidelijk hoor zeggen: «Wij begrijpen ook dat er perspectief nodig is. Wij begrijpen dat de regio's daarom vragen en dat we daarnaar moeten kijken. We gaan alles uit de kast halen. Er zijn geen taboes.» Ik heb ze dat letterlijk horen zeggen en ik kijk ook daar met heel veel belangstelling naar uit.
Daar laat ik het voor nu even bij. Dank.

De **voorzitter**:
Dan is nu het woord aan de heer Prickaertz. Hij spreekt namens de fractie van de PVV.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank, voorzitter. Ik weet niet hoeveel tijd ik heb, maar ik heb wel een aantal moties die ik graag wil kunnen indienen.

De **voorzitter**:
Je hebt drie minuten.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Op het gevaar af dat de Minister of de Staatssecretaris mij gaat verwijzen naar een andere Staatssecretaris, dien ik ze toch in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat wegen en spoor te maken hebben met fors achterstallig onderhoud;

constaterende dat meer dan de helft van de bruggen nog minder dan een derde van de levensduur over heeft;

constaterende dat de verwachting is dat het tekort van achterstallig onderhoud in de periode 2040–2050 oploopt tot ruim 80 miljard;

overwegende dat goede infrastructuur cruciaal is voor goede bereikbaarheid en een sterke Nederlandse economie;

verzoekt de regering klimaatuitgaven binnen de begroting van IenW aan te wenden voor onderhoud en renovatie van infrastructuur, zoals wegen, bruggen en spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Prickaertz.
Zij krijgt nr. 6 (36 915 XII).

De heer **Prickaertz** (PVV):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat kermisexploitanten vanwege het bijzondere gebruik van hun voertuigen historisch een uitzonderingspositie hebben binnen de motorrijtuigenbelasting;

constaterende dat de motorrijtuigenbelasting voor deze groep per 2026 wordt verhoogd, terwijl eerder werd gecommuniceerd dat dit pas in 2028 zou gebeuren;

overwegende dat de kermissector een belangrijk onderdeel is van het Nederlands cultureel erfgoed;

verzoekt de regering om de structurele uitzonderingspositie voor motorrijtuigen van kermisexploitanten binnen de motorrijtuigenbelasting te behouden door het kwarttarief te handhaven en af te zien van verdere verhogingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Prickaertz, Wilders en Van Meetelen.
Zij krijgt nr. 7 (36 915 XII).

De heer **Prickaertz** (PVV):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de motorrijtuigenbelasting voor kampeerauto's per 2026 effectief is verdubbeld;

constaterende dat het gebruik van kampeerauto's beperkt en primair recreatief is;

constaterende dat Nederland hiermee een van de duurste landen van Europa is voor camperbezitters;

verzoekt de regering deze verdubbeling terug te draaien en de dekking hiervoor te halen uit de afschaffing van de rechterlijke dwangsommen in vreemdelingenzaken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Prickaertz en Van Duijvenvoorde.
Zij krijgt nr. 8 (36 915 XII).

De heer **Prickaertz** (PVV):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat blokkades op snelwegen van klimaatactivisten en andere relschoppers leiden tot gevaarlijke situaties, de bereikbaarheid voor hulpdiensten belemmeren en Nederland ontregelen;

verzoekt de regering om met de Minister van Justitie en Veiligheid te komen tot een harde aanpak van snelwegblokkades, waarbij dit tuig direct van de weg wordt verwijderd en streng wordt gestraft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Prickaertz.
Zij krijgt nr. 9 (36 915 XII).

De heer **Prickaertz** (PVV):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een deel van de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing verplicht moet worden teruggesluisd naar de transportsector ten behoeve van verduurzaming;

constaterende dat het elektriciteitsnet op veel plekken overvol is, waardoor verdere elektrificatie en verduurzaming in de praktijk niet mogelijk is;

overwegende dat ondernemers hierdoor wel extra lasten opgelegd krijgen;

verzoekt de regering om af te zien van de verplichting om opbrengsten uit de vrachtwagenheffing terug te sluizen naar verduurzamingsmaatregelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Prickaertz.
Zij krijgt nr. 10 (36 915 XII).

De heer **Prickaertz** (PVV):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland behoort tot de landen met de hoogste brandstofprijzen;

overwegende dat verlaging daarvan direct ten goede komt aan huishoudens en bedrijfsleven;

verzoekt de regering om per direct de accijns op benzine en diesel tijdelijk te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Prickaertz.
Zij krijgt nr. 11 (36 915 XII).

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat waren ze, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Schutz een interruptie heeft.

De heer **Schutz** (VVD):
Het is eigenlijk een vraag aan de heer Prickaertz via u, voorzitter. Een van de moties, volgens mij was het de tweede, ging over de kermisexploitanten. Er werd een motie ingediend terwijl er straks nog via een Kamerbrief duidelijkheid wordt geschapen. Houdt de heer Prickaertz die motie dan aan? Is de inhoud van die Kamerbrief dan niet interessant voor de motie? Hoe ziet de heer Prickaertz dat, meneer de voorzitter?

De heer **Prickaertz** (PVV):
De antwoorden van de Minister doen in feite niks af aan onze wens, vandaar dat ik de motie gewoon handhaaf.

De **voorzitter**:
Verder is de appreciatie aan de Minister en is wat wij daar uiteindelijk mee doen aan de Kamer. Dan is nu het woord aan de heer Schutz, namens de VVD-fractie.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik wil eigenlijk wat de heer Van Leijen in tweede termijn aangaf, onderstrepen. Het gaat om een positieve grondhouding. Laten we bekijken hoe we mensen, projecten en regio's, maar vooral ook sectoren perspectief bieden. Daar hebben we dat afwegingskader heel nadrukkelijk voor nodig. We hebben het nu over langdurige projecten, projecten die er ook al lang liggen, maar de actualiteit met betrekking tot hoe Nederland, de omgeving van Nederland en de infrastructuur zich ontwikkelen, verandert

met de dag. Ik hoop dus dat de flexibiliteit die in het afwegingskader komt daar ook rekening mee houdt. Ik wens de bewindspersonen daar veel wijsheid in. We spreken er vast later over.

De **voorzitter**:
Ik kijk naar mevrouw Wiersma, die spreekt namens de BBB-fractie.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dank. Ik heb een drietal moties. Die luiden als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2024 blijkt dat de Nederlandse infrastructuur verder veroudert, storingsgevoeliger wordt en niet overal meer aan de eisen voldoet;

constaterende dat Rijkswaterstaat schrijft dat publieke investeringen in het onderhoud van infrastructuur al decennialang een dalende trend laten zien;

constaterende dat de Algemene Rekenkamer het verschil tussen budgetbehoefte en begroting voor instandhouding over 2024–2038 raamt op circa 35 miljard euro;

overwegende dat tijdig onderhoud goedkoper is dan uitgesteld onderhoud en dat uitstel leidt tot meer beheersmaatregelen, storingen, stremmingen en hogere kosten;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk inzicht te geven in hoeverre het tekort op instandhouding in te lopen of op te lossen valt, en de Kamer hier bij de ontwerpbegroting 2027 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Wiersma en De Hoop.
Zij krijgt nr. 12 (36 915 XII).

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik heb een motie over de beheerplannen. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat in de conceptbeheerplannen voor het Waddengebied voornemens is grote delen van de Waddenzee af te sluiten voor bewoners en bestaande gebruikers;

constaterende dat hierover op de Waddeneilanden grote onrust is ontstaan onder bewoners, ondernemers, vissers en andere betrokkenen;

overwegende dat de uitvoering van deze conceptbeheerplannen mogelijk leidt tot aanzienlijke extra kosten, terwijl hierover nog geen duidelijke raming beschikbaar is;

verzoekt de regering om zo spoedig mogelijk in overleg te treden met vertegenwoordigers van Waddenbewoners, ondernemers, visserijvertegenwoordigers, gebruikersorganisaties en andere betrokken partijen over de inhoud en gevolgen van de conceptbeheerplannen, en de Kamer daar zo snel mogelijk over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Wiersma.
Zij krijgt nr. 13 (36 915 XII).

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Onder de betrokken partijen zijn ook de Wadlopers, die je natuurlijk midden in de nacht van het Wad moet plukken, zoals afgelopen weekend! Ik wou alle drie de moties in één keer overhandigen, maar geef deze twee alvast af. Dat is geen onderdeel van de motie, uiteraard.
Dan heb ik nog een motie waar ik het in mijn inbreng niet over gehad heb, maar die ik wel belangrijk vind. Ik moest wat sneller afronden dan mijn tekst beoogde. Ik dien 'm alsnog in. Die gaat over – ik wil het eigenlijk niet meer uitspreken – wat ik de voorzitter vorige week de «kazemátten» heb horen noemen. Ik heb mijn leven lang ook gedacht dat dat is hoe je ze moet noemen, maar dat blijkt anders. Ik kan me niet meer herinneren hoe je het dan wel uitspreekt. Hier is in ieder geval de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de kazematten op de Afsluitdijk in slechte staat verkeren en dat sprake is van grote veiligheidsrisico's door loslatende betonresten;

constaterende dat deze kazematten rijksmonumenten zijn en gebruikt worden door Defensie om te oefenen;

constaterende dat Rijkswaterstaat heeft toegezegd noodzakelijke veiligheidsmaatregelen te treffen maar dat structureel herstel vooralsnog uitblijft;

verzoekt de regering om de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen van de kazematten bij de Afsluitdijk zo spoedig mogelijk te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Wiersma.
Zij krijgt nr. 14 (36 915 XII).

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik noem het maar even «deze gebouwen», die kazématten. Weten jullie het antwoord? Gewoon kazemátten? Neeneenee, volgens mij spreek je het anders uit. Ik ga dit straks opzoeken, maar dat doe ik even nadat dit debat is afgelopen.

De **voorzitter**:
Dank, mevrouw Wiersma, voor uw bijdrage. Als u uw microfoon uitdoet, gaan we naar mevrouw Boelsma-Hoekstra voor haar bijdrage in de tweede termijn.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel. Dat is nog een spannende vraag, maar die kwestie gaan we oplossen.
Dank voor dit debat. Ik denk dat wij commissieleden heel veel hart hebben voor de infrastructuur, en het kabinet ook. Dat komt tot uiting in zo'n debat. Dat is dus hartstikke mooi. Hier kwam ook heel duidelijk naar voren dat we oog hebben voor alle regio's. Dat is dus mooi. Ik denk dat we met z'n allen goede dingen kunnen doen.
Ik ben ook blij met de toezegging dat spoedreparaties gewoon door kunnen gaan. Dat was wel even een dingetje dat speelde. Ik ben dus heel blij dat de Minister heeft gezegd: dat gaan we doen, want daar is gewoon geld voor; dat was een misverstand.
Als laatste heb ik nog iets over de Lelylijn. Ik heb natuurlijk een interruptie gepleegd op de heer De Hoop daarover. Ik waardeer zijn inzet, maar ik heb ook heel goed de Staatssecretaris gehoord over de kabinetsappreciatie. Misschien dat de heer De Hoop 'm dus nog aan wil houden. Dat weet ik niet. Dat laat ik bij hem. Ik denk dat we goede dingen voor de regio moeten doen en dat het daarom van belang is dat we goed weten hoe we dit rapport moeten duiden en dat we alle informatie hebben. Vandaar mijn reactie op het inbrengen van het amendement en de reactie van de Staatssecretaris.
Tot zover.

De **voorzitter**:
Dank voor uw bijdrage. Ik kijk even naar het kabinet om te zien hoelang we schorsen voor de beantwoording. Er zijn redelijk wat moties ingediend. We gaan een kwartier schorsen. Dan gaan we verder om 21.00 uur. Tot dan.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
De Staatssecretaris en de Minister zijn terug voor de beantwoording in tweede termijn. Ik geef allereerst graag het woord aan de Minister.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Ik ga in sneltreintempo de moties appreciëren.
Ik begin bij de motie op stuk nr. 6, die de regering verzoekt om klimaatuitgaven aan te wenden voor onderhoud van infrastructuur. Deze moet ik ontraden.
De motie op stuk nr. 7 verzoekt de uitzondering voor kermisexploitanten in de mrb structureel te behouden. Daarover ga ik eerst een brief sturen. Ik wil de heer Prickaertz vragen of hij de motie wil aanhouden, want ik wil eerst even de brief sturen. Dan kan er altijd nog van alles worden besloten. Anders moet ik de motie ontraden. Maar het verzoek is dus even om 'm aan te houden.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Mag ik de Minister vragen op welke termijn hij denkt dat antwoord te kunnen geven?

Minister **Karremans**:
Deze week moet dat kunnen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dan houd ik de motie even aan.

Minister **Karremans**:
We kunnen ook zeggen dat ik de motie later even schriftelijk apprecieer.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is ook goed.

Minister **Karremans**:
Zullen we dat anders doen?

De **voorzitter**:
Ja, als dat slaagt voor de stemmingen.

Minister **Karremans**:
Die zijn volgende week dinsdag, denk ik?

De **voorzitter**:
Volgende week dinsdag inderdaad.

Minister **Karremans**:
Dan moeten we zorgen dat we de motie daarvoor even schriftelijk appreciëren.

De **voorzitter**:
Ja, dan gaan we het zo doen.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 8 gaat over de verdubbeling van de mrb voor de kampeerauto's. Het verzoek is om deze terug te draaien en de dekking te halen uit dwangsommen in vreemdelingenzaken. Deze motie moet ik ontraden.
Dan de motie op stuk nr. 9, over de blokkades op de snelwegen. Die blokkades gebeuren overigens ook op spoorwegen, zo hebben we vandaag ook weer gezien. Deze motie moeten we even samen met JenV oppakken. We komen met een schriftelijke appreciatie.
De motie op stuk nr. 10 verzoekt de regering om af te zien van de verplichting om de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing terug te sluizen naar verdere verduurzamingsmaatregelen. Daarbij verwijs ik even naar het debat: ik vind dit juist een verstandige maatregel. Deze motie ontraad ik dus.
De motie op stuk nr. 11 verzoekt de regering om per direct de accijnzen op benzine en diesel tijdelijk te verlagen. Deze ontraad ik.
De motie op stuk nr. 12 is van Wiersma en De Hoop en vraagt om zo snel mogelijk inzicht te geven in hoeverre het tekort op instandhouding valt in te lopen of op te lossen en de Kamer hier bij de ontwerpbegroting 2027 over te informeren. Die scherpe keuzes zijn inderdaad nodig; dat is duidelijk. We hebben dat ook in eerdere debatten met elkaar gewisseld, ook vandaag. Zoals bekend zijn we nu bezig met de brede herprioritering van de fondsen. Die willen we gereed hebben na de zomer. Dit vormt ook het uitgangspunt voor het instandhoudingswerk: wat kan wel en niet uitgevoerd worden? Het in de motie gevraagde inzicht zullen we hier ook

in meenemen. Als we het zo kunnen invullen, met deze logische gedachtegang, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven.
Dan de motie op stuk nr. 13, over de beheerplannen van het Waddengebied. Deze kan ik oordeel Kamer geven. De motie vraagt erom dat RWS spoedig in overleg treedt met vertegenwoordigers van de Waddenbewoners, ondernemers, visserijvertegenwoordigers, gebruikersorganisaties en andere betrokkenen. Dat kunnen we natuurlijk gaan organiseren, dus deze motie krijgt oordeel Kamer.
Dan de motie op stuk nr. 14, over het herstel van de «kázematten», «kazématten», «kázemáten» ... Volgens mij hebben we het over hetzelfde. Deze motie kan ik ook oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Dank. Volgens mij is het gewoon «kázematten». Ik weet niet wie me erop af gaat rekenen als dat niet klopt, maar dat horen we dan wel weer. Dan geef ik graag het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dank u wel, voorzitter. Eerst het amendement: dat moet ik ontraden. Dat zal u niet verbazen, gelet op het betoog dat ik net gehouden heb.
Over de motie op stuk nr. 5 zou ik nog het volgende erbij willen zeggen. Het staat nu safe op een post bij Financiën. Kortom, als er ook vanuit het kabinet een overweging zou zijn om iets met het bedrag te doen, dan kan dat überhaupt nooit zonder de Kamer. Daar is geen aanleiding toe, maar ik geef u even mee dat het daar eigenlijk best safe staat. Als het gaat om de inhoud van de motie, zou ik zeggen: houd 'm aan totdat de appreciatie van het kabinet er is. Als u 'm echt niet wil aanhouden, dan kan ik niet anders op dit moment dan 'm ontraden. Maar liever zou ik hebben dat u 'm aanhoudt. Als de appreciatie van het kabinet er is, kunnen we 'm erbij betrekken.

De **voorzitter**:
Ik vraag de heer Van Leijen of hij het voorzitterschap even kan overnemen.

Voorzitter: Van Leijen

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer De Hoop, zodat hij daarop kan reageren.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan ben ik bereid om de motie aan te houden, maar ik denk dat de Staatssecretaris ook de bijdrage en de context van de motie heeft gehoord. Ik hoor ook van haar dat zij bereid is om zo snel mogelijk met een appreciatie van het rapport-Knot te komen. Maar ik hoop dat de boodschap vanuit de Kamer dan in ieder geval helder is en dat die in die zin ook meegewogen wordt in de appreciatie die we de komende periode krijgen.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (36 915 XII, nr. 5) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik heb volgens mij de boodschap vanuit uw commissie gehoord en u heeft volgens mij ook mijn boodschap gehoord.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:
Dan neem ik het voorzitterschap weer over. Dat was de beantwoording van de bewindspersonen in de tweede termijn. Ik kijk of er nog vragen zijn blijven hangen. Dat is volgens mij niet het geval.
Dan gaan we nog een ronde doen langs de toezeggingen. De allereerste is als volgt.
– De Minister zegt schriftelijk terug te komen op de vraag van het lid Wiersma inzake de BISI-methode, die wordt toegepast bij bodemonderzoek in de Waddenzee.

Minister **Karremans**:
Volgens mij heeft ze daar nu een motie over ingediend en heb ik die oordeel Kamer gegeven. Die vraag wordt daarin dus meegenomen.

De **voorzitter**:
Helder.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Excuses. De ingediende motie ging over in gesprek gaan met alle bewoners over de impact van de beheerplannen op de gebieden die gesloten worden. De toezegging gaat over de onderbouwing van de staat van instandhouding van een aantal van de daar voorkomende habitats en de vraag waarom de gebieden gesloten worden. Daar hebben wij echt wat kritische ...

Minister **Karremans**:
Dat klopt.

De **voorzitter**:
De Minister deelt dat, dus we houden 'm gewoon aan als toezegging.
Dan gaan we door naar de tweede toezegging.
– De Minister zegt aan het lid Schutz toe eerder toegezegde brieven over de eindspurt KRW en de drinkwaternoodzaak voor bedrijven uiterlijk twee weken voor het commissiedebat Water aan de Kamer te doen toekomen.
– De Staatssecretaris zegt toe de vragen die in het gesprek met de Lelylijngezant nog niet beantwoord kunnen worden, mee te nemen in de kabinetsreactie op het rapport van de Lelylijngezant.
– De Staatssecretaris zegt aan het lid Van Leijen toe haar uiterste best te doen om voor de zomer met een brief over deelmobiliteit te komen.

Ik hoor van de Staatssecretaris dat het over fietsen en lopen gaat. Dat gaan we nog even corrigeren.

De heer **Van Leijen** (D66):
Volgens mij kwam er een brief over fietsen en lopen en werd de uiterste best gedaan voor een brief over deelmobiliteit. Ik had 'm zo onthouden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Excuus, misschien had ik duidelijker moeten zijn. Ik kom sowieso met een brief over fietsen en lopen en ik doe mijn uiterste best om zo snel mogelijk een brief over publieke mobiliteit naar de Kamer te sturen.

De **voorzitter**:
Dan gaan we het zo noteren. Dank.
Ten slotte:
– De Minister zegt toe schriftelijk terug te komen op de vraag van het lid Prickaertz inzake de motorrijtuigenbelasting voor kermisexploitanten en daarbij zijn motie over dit onderwerp te appreciëren.

Daarmee zijn ... Ik zie dat de heer Schutz toch nog een opmerking heeft.

De heer **Schutz** (VVD):
Er waren twee toezeggingen. De eerste ging over de eindspurtbrief Kaderrichtlijn Water. De tweede ging over de drinkwaterbehoefte voor bedrijven.

De **voorzitter**:
Ze staan beide in de lijst met toezeggingen. Dat weet u bij dezen zeker. Ik dank beide bewindspersonen voor zowel hun aanwezigheid als de beantwoording in het debat. Ik zie dat de heer Prickaertz toch nog een laatste punt heeft, ten slotte.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ten slotte. Ik mis even de schriftelijke appreciatie over de blokkades op snelwegen.

De **voorzitter**:
Die staat erbij.

De heer **Prickaertz** (PVV):
O, die staat erbij. Prima. Dan is het helemaal goed. Top.

De **voorzitter**:
Helder. Dank, allen, voor uw aanwezigheid. Dank ook aan de assistentie bij dit debat en aan de mensen die thuis of vanaf de publieke tribune hebben gekeken. Ik wens u allen een fijne avond. Dank.

Sluiting 21.06 uur.