

4

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2026

Begrotingen Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds 2026

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (36800-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 (36800-A).**

(Zie vergadering van 20 januari 2026.)

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat opnieuw, of nog steeds, van harte welkom en de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Aan de orde is de voortzetting van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat en van het Mobiliteitsfonds.

Ik wilde net de heer Van Asten het woord geven, maar dat gaan we niet doen; we gaan de minister het woord geven. Nee, meneer Van Asten, u komt nog wel aan de beurt, maar later. Het woord is eerst aan de minister. Ik hecht er echter wel aan de Kamer mee te delen dat we echt uiterlijk om 15.00 uur klaar moeten zijn, want daarna vindt er een debat plaats over een informele Raad in Brussel die vanavond zal plaatsvinden. Stemmingen over de moties ingediend bij dat debat van 15.00 uur moeten dus ook echt tijdig plaatsvinden, zodat het kabinet weet met welk mandaat het op pad gestuurd kan worden. Ik vraag dus de leden echt beknopt te interrumperen en de bewindspersonen de beantwoording van de zijde van het kabinet summier en to the point te houden.

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.

Minister Tieman:

Fijn, dank u wel, voorzitter. Dank aan de Kamer voor alle vragen en de bijdragen van de afgelopen dagen. Op veel vragen heeft u schriftelijk een antwoord gekregen. Vandaag wil ik samen met de staatssecretaris, de heer Aartsen, graag nog wat dieper op de zaken ingaan. Er waren een aantal nieuwe gezichten afgelopen dinsdag en vandaag, en een paar maidenspeeches. Meneer Dion Huidekooper, meneer

Björn Schutz en meneer Jumelet: alle drie van harte gefeliciteerd.

Er is nog een aantal amendementen ontvangen. De appreciatie hierop neem ik mee in de beantwoording in de tweede termijn.

Ik zal zo ingaan op de gestelde vragen over wegen en bereikbaarheid, kopje 1, instandhouding en infrastructuur, verkeersveiligheid, luchtvaart, maritieme zaken en water, kopje 6.

Maar laat ik beginnen met een aantal algemene opmerkingen. Met een dubbeldemissionair kabinet is dit een atypische begrotingsbehandeling. Er zijn dus geen grootse en meeslepende nieuwe plannen, maar we hebben wel de zorg voor en het werk aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland. Dat vraagt dan ook om een doortastende aanpak, met concrete plannen voor vandaag en voor morgen, maar ook om een blik gericht op de lange termijn. We zijn demissionair, maar we zitten zeker niet stil. Daarvoor is het werk aan veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en weerbaarheid veel te belangrijk. Er is veel werk aan de winkel. Obstakels zijn er ook. Die obstakels motiveren ons dag in en dag uit.

Maar er moet mij ook, voordat ik op de vragen inga, iets van het hart. Eerst stel ik vast dat we er in Nederland nog altijd goed voor staan met ons wegennet, de bereikbaarheid van onze regio's en steden, de kracht van onze dijken en waterwerken, de havens en de maritieme sector, en de kwaliteit van ons drinkwater en van de Nederlandse leefomgeving. We staan er nog altijd goed op. We prijzen hoog op de internationale lijstjes. In de Overall Public Infrastructure Quality Index 2025 staat Singapore op één, Zwitserland op twee en Nederland op drie. De ligging van ons land aan de Noordzee, met de Rotterdamse haven en de grote rivieren, maakt ons land hét portaal naar Europa, de gateway to Europe. Schiphol is een groot internationaal knooppunt met 350 bestemmingen.

Maar nu komt de grootste maar. Ik stel vast dat lenW in een te krap jasje zit. Velen van u vinden dat ook. Ik kijk de heer Stoffer even aan, die dat eigenlijk al twee jaar geleden constateerde, maar ook de heer Schutz, de heer Goudzwaard en de heer Grinwis hebben diezelfde constatering onderstreept. Er is een structureel tekort om alles te doen wat nodig is om wegen, sporen, waterwegen en buisleidingen geheel toekomstbestendig te maken. De uitgaven aan infrastructuur als onderdeel van ons bbp dalen structureel. Volgens het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, daalden de uitgaven van infrastructuur tussen 2008 en 2019 van 1,7% van het bbp naar 1,5% in 2019. Inmiddels zijn we verder gedaald, tot 1,2%. Weet: in de jaren zestig, toen we die enorme investeringen deden, zaten we op 2%. Dat is een gevaarlijke trend, want de behoefte aan infra neemt snel toe. Immers, de bevolking groeit, de economie groeit en er is meer vraag naar mobiliteit. Als we nu niet investeren in de netwerken van de toekomst, zijn we straks te laat.

"Beheer en onderhoud zijn geen bijzaak, maar de basis", om de heer De Groot van de VVD te citeren. Een sterke infrastructuur en veilige havens zijn keihard nodig om weerbaar te zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering en om aan onze verplichtingen als NAVO-lidstaat te kunnen voldoen. Op dit moment kunnen we ons alleen richten op

de instandhouding van bestaande netwerken. Ook daarbij dwingt schaarste ons tot keuzen. "Het is allang één voor twaalf voor onze infrastructuur", zei de heer Heutink van de Groep Markuszower. Hij refereerde daarbij aan de grote daden van de overheid uit de wederopbouwperiode. Een goedgekozen verwijzing, want het is inderdaad die lange-termijnvisie die we nu hard nodig hebben. Daar zou ik graag het citaat van Cornelis Lely aan willen toevoegen: "Een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst."

Ik ken de noodkreten uit de diverse sectoren. Dit kabinet heeft ook belangrijke stappen gezet voor de bereikbaarheid van ons land. Zo is er 2,5 miljard euro beschikbaar gesteld vanuit de WoMo-gelden. Daarnaast trekken we alles uit de kast voor de grote instandhoudingsopgave. Maar de grote uitdagingen blijven bestaan. De beschikbare middelen zijn simpelweg niet genoeg, ondanks de efficiencylagen die we bijvoorbeeld bij Rijkswaterstaat blijven maken. Het is dan ook aan een nieuw kabinet om hierin verdere keuzes te maken, want als wij het land veilig en bereikbaar willen overdragen aan de generaties na ons, dan zijn er versterkende projecten nodig. Denk bijvoorbeeld aan de spiegelmalen van IJmuiden, maar ook in de Afsluitdijk. Ik heb u daar onlangs ook een brief over gestuurd, met daarin een richtlijn, een bandbreedte, want we moeten nog naar de markt, maar dan weet u in ieder geval over wat voor bedragen we het eigenlijk hebben. In dit geval ging het over één spuisluis, maar in de Afsluitdijk hebben we er nog meer.

Een aantal van u noemde terecht de Merwedelijn, maar ook de IJmeerverbinding, de Lelylijn en de trein Eindhoven-Aken en Eindhoven-Brussel zijn natuurlijk goede voorbeelden. Op de weg zijn er legio voorbeelden van het kaliber knooppunt Hoevelaken. De ambities zijn nu niet allemaal haalbaar. De Algemene Rekenkamer berekende dat de onderhoudsachterstand voor RWS, Rijkswaterstaat, inmiddels op 34,5 miljard ligt. Volgens de laatste inschatting van de deltacommissaris loopt het Deltafonds 9 miljard achter op de noodzakelijke investeringen tot 2050. Die inschatting van de deltacommissaris is eigenlijk een voorzichtige, bescheiden schatting. Dan heb ik ProRail nog niet eens genoemd. Als wij een sterk en weerbaar Nederland willen, kunnen wij niet om deze constatering heen.

Hoe langer de noodzakelijke ingrepen worden uitgesteld, hoe duurder ze worden. Als wij niet samen besluiten daar meer geld voor uit te trekken, dan zal de productie ook geremd moeten worden. Als de Haringvlietbrug dicht moet om veiligheidsredenen of de sluizen bij Weurt en Heumen niet vernieuwd worden, betekent dat veel praktisch ongemak. Het betekent echter ook economische schade. Als de gemalen bij IJmuiden en de Afsluitdijk niet worden vervangen, houden we geen droge voeten. Zo simpel is het. Zo urgent is het ook. Kort samengevat, we gaan van wat we willen via wat we kunnen naar wat we écht moeten. Die spiraal naar beneden heeft grote gevolgen voor de welvaart en het welzijn van toekomstige generaties. Het is als kabinet en Kamer onze plicht om ons land en onze inwoners te beschermen. Tot zover mijn noodklok, mijn cri du coeur. Ik proef de urgentie ook bij u, Kamerbreed, en dat stemt mij hoopvol.

Terug naar vandaag. Ik kom ter zake. Wij zitten niet stil. Ik ga naar het kopje wegen en bereikbaarheid. "Mobiliteit is geen luxe," zeiden de heer De Groot van de VVD, de heer Huidekoper van D66 alsmede mevrouw Van der Plas van

de BBB. Daar hebben zij helemaal gelijk in. Mobiliteit is een basis voor vrijheid en welvaart. Mijn blik in de toekomst en blik in de portemonnee van IenW noopte mij tot de noodkreet van zojuist. Wij moeten die notie in ons achterhoofd houden. Kijk ik naar beneden, naar het heden en de nabije toekomst, dan zie ik dat we ook heel veel hebben om trots op te zijn. Ja, het systeem piept en kraakt en de instandhouding van de netwerken heeft prioriteit. Daarmee werken we nog niet aan de robuuste mobiliteit van morgen. Grote nieuwe projecten die onze infra de upgrade geven die de huidige tijd van ons vraagt, staan nu in de wacht. In de spits zijn files dan onvermijdelijk. Maar toch hebben we onze netwerken met de beschikbare middelen wel operationeel en beschikbaar gehouden. Dat is een groot compliment aan onze collega's van Rijkswaterstaat en ProRail. Ik bedoel dat we er ondanks de beperkte middelen nu nog steeds zo goed voor staan. De prestaties zijn gemiddeld tot goed. Dat zien we dan ook terug in de internationale ranglijstjes.

Nederland is een mooi en welvarend land, met sterke dijken, een solide netwerk van wegen, havens, vaarwegen en sporen. We hebben 3.000 kilometer rijkswegen, 6.000 kilometer hoofdrijbanen, 900 kilometer op- en afritten, 3.000 camera's die verkeersstromen realtime in de gaten houden, 3.400 kilometer spoor, 2.900 viaducten, 86 sluiscomplexen, 17 aquaducten en 6 stormvloedkeringen. Ik kan het rijtje nog veel langer maken, maar dat zijn indrukwekkende cijfers. We zijn een internationaal knooppunt voor goederen-transport en voor logistieke dienstverlening.

De heer Grinwis van de ChristenUnie had het over "het verbonden land" in overdrachtelijke zin, maar vooral met het oog op de fysieke component. En ja, er zijn grote financiële opgaven. In de Kamerbrief Langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw, die ik u samen met de minister van VRO ongeveer twee maanden geleden — dat zeg ik uit mijn hoofd — heb doen toekomen, is een indicatief voorbeeld opgenomen van een structurele ophoging naar 1 miljard in 2031, oplopend naar 2,5 miljard. Hiermee kan in de periode tot 2050 35 miljard euro tot 50 miljard euro extra worden gereserveerd. Het is dan ook aan het nieuwe kabinet om hierover keuzes te maken.

Onze infrastructuur is letterlijk het fundament van een gezond en veerkrachtig land met een sterke economie. Ik hoorde een aantal van u de metafoer van een ruggengraat gebruiken. Het werk van het departement van IenW gaat niet alleen over wegen, sporen, water en dijken, maar ook over bereikbare woningen, veilige huizen, droge grond, transport, economie, militaire logistiek en maatschappelijk weerbaarheid. In het kader van Bereikbaarheid op peil hebben Rijk en regio's dit najaar de MIRT-afsprake gemaakt dat de regio's de komende periode regionale bereikbaarheidsanalyses gaan uitwerken. Dat is een aanpak om de bereikbaarheid van voorzieningen, banen en goederen op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren. De heer Jumelet van het CDA stelde hier een vraag over. Het Nationaal Bereikbaarheidspeil en de nulmeting die daarvoor gemaakt zijn, dienen als referentiekader voor deze analyses. Ook zullen Rijk en regio komend jaar samen een voorstel uitwerken over de invulling van de vervolgstap waarin deze analyses omgezet worden in een concreet handelingsperspectief om te werken aan die bereikbaarheid. Een en ander is verder toegelicht in de onlangs aan de Kamer toege-stuurde MIRT-brief. Vorige week bent u geïnformeerd over de status van een groot aantal projecten in deze MIRT-brief,

de MIRT-afsprakenlijst en de beantwoording van de Kamervragen over het MIRT-overzicht.

Mevrouw Van der Plas vroeg naar de aanpak van de N36, de flessenhals Meppel-Zwolle, de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand en de N50 bij Kampen. In de schriftelijke beantwoording vindt u de verwijzingen naar de stand van zaken in het MIRT-overzicht, maar uit het toen genoemde lijstje pik ik er toch eentje uit, namelijk de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Daarvoor is bij de Voorjaarsnota 375 miljoen euro gereserveerd. De verwachting is dat in het tweede kwartaal van dit jaar de ramingen duidelijk zijn. We hebben daarbij ook nog een behoorlijke zouttongdiscussie, die vrij complex is. Wij zijn ingenieurs; dat kunt u dus van ons verwachten. Dan kan het besluit over de scope, de risicoverdeling en de dekking ook genomen worden. Komende maandag, tijdens het notaoverleg MIRT, kom ik graag uitgebreid terug op de rest.

De Merwedelijn is een belangrijk traject voor de ontsluiting van veel nieuwe woningen in de regio Utrecht. Het kabinet heeft in november besloten 562 miljoen euro extra middelen aan de Merwedelijn toe te kennen. Dat is conform de wens zoals vastgelegd in het amendement van de leden Vijlbrief en Grinwis. Met deze extra middelen kan in het najaar van dit jaar een voorkeursbeslissing genomen worden. Dan kan de plan- en studiefase voor deze tramverbinding ook worden gestart. Dit is het antwoord op een vraag van de heer Van Asten.

De heer Van Duijvenvoorde merkte de Schipholtunnel terecht aan als een stukje cruciale infrastructuur. Op 1 juli heb ik het Meerjarenplan Instandhouding Rijkswaterstaatnetwerken aan uw Kamer doen toekomen. De vernieuwing van de Schipholtunnel is in voorbereiding, maar hiervoor is vooralsnog geen financiële dekking. De besluitvorming hierover is aan een nieuw kabinet. Zonder die financiële dekking kan er geen opdracht aan de markt worden verstrekt. De precieze kosten van de vernieuwing van de Schipholtunnel zijn op dit moment nog niet bekend. Het project bevindt zich nog in de planfase, waarbij in beeld wordt gebracht wat de precieze opgave is en ook wat de kosten daarvan zullen zijn. De kosten van de tunnelrenovatie bedragen afhankelijk van hoe we de tunnel precies gaan uitvoeren tussen 250 miljoen euro en 300 miljoen euro. De afronding van die planfase — want ik wil u in deze fase graag zo concreet mogelijk antwoord geven — is in 2028. Dan weten we meer. In de tussentijd zijn er mogelijk wat operationele zaken. Wanneer er een vrachtwagen uit getrokken moet worden, ga je dan het luchtvaartterrein op? Dat kunnen we misschien nog net wat meer stroomlijnen. Je hebt dan wel wat wet- en regelgeving, maar ik denk dat we daar nog eens even goed naar moeten kijken om zo veel mogelijk hinder te voorkomen.

Automobiliteit. De auto speelt een grote rol in de bereikbaarheid van veel van onze Nederlanders. De heer Goudzwaard van JA21 stelt dit ook vast. Hij vraagt of we de komst van het inmiddels tweede ETS, het EU Emissions Trading System, kunnen stoppen. Dat is ook een vraag over belastingen. De introductie van die ETS2 is een Europese verplichting. De autobelastingen zijn geen onderdeel van de begroting van het ministerie van IenW. Dit onderwerp valt onder de beleidsverantwoordelijkheid van het ministerie van Financiën. Het deels doortrekken van de accijnskorting is het afgelopen najaar behandeld tijdens het debat over het

Belastingplan 2026. Afijn, natuurlijk spreken we in de ministerraad over de 1,6 miljard demping op die kosten, dus ik wil het ook niet helemaal afschuiven op het ministerie van Financiën, maar laten we daar die discussie starten. Wij haken daar absoluut op aan, maar we zijn die verplichting nu eigenlijk al aangegaan met Europa. Dat heeft consequenties.

Over de Gerrit Krolbrug heeft u gisteren een brief ontvangen.

Voorzitter. Misschien is dit een moment waarop ik even een pauze inlas voor mogelijke vragen.

De voorzitter:

Nou, op zich ga ik daarover.

Minister Tieman:

O, excuus.

De voorzitter:

Ik zou de leden willen voorstellen om interrupties toe te staan na afronding van ieder blokje. Dus als u hiermee zegt dat u uw eerste blokje heeft afgerond, waar u mij héél gelukkig mee zou maken, dan geef ik ruimte voor interrupties.

Minister Tieman:

Ik bevestig dat.

De voorzitter:

Nou, dat is prettig. Meneer De Hoop, gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Laat ik dan maar gelijk vragen stellen over de Gerrit Krolbrug. Allereerst dank aan de minister voor de brief die de Kamer heeft ontvangen, maar ik heb er nog wel een aantal vragen over. De minister houdt in de brief toch vast aan het feit dat IenW op dit moment niet méér geld wil uittrekken voor een tijdelijke brug. De minister zegt dat hij het eigenlijk niet proportioneel vindt met wat het qua tijdswinst oplevert. Ik zou de minister toch voor willen houden dat de afgelopen jaren, sinds 2000, dus deze eeuw, alleen al in Groningen op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl 36 bruggen zijn aangevaren. Maakt dat die proportionaliteit dan niet ietsje anders? Dat zou ik de minister willen vragen.

Minister Tieman:

Ik wil absoluut de ruimte bieden om hier nog eens goed naar te gaan kijken. Ik heb ook in de brief aangegeven dat we op hoog ambtelijk niveau maar ook op bestuurlijk niveau het gesprek aangaan. Wij hebben goed gekeken, maar we gaan nog beter kijken met elkaar. 36 bruggen aanvaren is in mijn optiek onacceptabel. Hierover ga ik ook echt met de sector in overleg. Daar heb je nu even niks aan voor de hinder die gaat plaatsvinden, maar het is wel een investering in de toekomst. Ik denk dan aan een soort Streckenkenntniszertifikat, met een Duits woord. Dit kan absoluut niet; deze aanvaringsgetallen zijn veel te hoog. Ten aanzien van dat eerste punt, over proportionaliteit: natuurlijk, 18.000

handtekeningen voor een petitie die eronder zit, vind ik ook weer een weegfactor. Zo kijken we eigenlijk per geval hoe we dat maatwerk kunnen doen. Maar weet ook: ik ben echt al verder gegaan dan onze comfortzone. Op een begroting van aanvankelijk 70 miljoen voor de brug hebben wij substantieel bijgedragen tot die 90 miljoen die het nu is. Daar komt dan nog eens 11 miljoen bij. Dat is dan voor een tijdelijke verbinding. Aan de andere kant is het een studentenstad met ook heel veel mensen, een grote stad; dat nemen we mee. Ik zou zeggen: laten we dit gesprek zo snel mogelijk starten met de bestuurders van het Noorden.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Laat ik tegen de minister zeggen dat ik in de brief ook lees wat voor maatregelen Rijkswaterstaat al treft. Dat zie ik ook. Ik denk dat het Rijkswaterstaat daar in Noord-Nederland echt siert, omdat de situatie daarom vraagt. Ik zie die inzet ook. Ik lees in de brief van de minister ook dat hij met de lokale overheden wil kijken wat er misschien nog mogelijk is. Het is ook fijn dat hij die handschoen oppakt. Ik zou de minister willen vragen of hij toch ook een inkijkje kan geven in wat voor mogelijkheden hij misschien nog ziet om tijdelijk, voordat de permanente brug er is, de overlast toch te doen afnemen.

Minister Tieman:

Ik zie een aantal zaken. De ene is echt die keiharde tijdelijke brug. Ik stop het uiteraard liever in iets fundamenteels waar de mensen in het Noorden langere tijd wat aan kunnen hebben. Ik heb ook echt gekeken naar: waarom 11 miljoen? We hebben echt te maken met wet- en regelgeving. Dat is dan dus niet anders. Dan hebben we een aantal maatregelen voor de omleidingsroutes. Denk bijvoorbeeld aan het verbreden van fietspaden, denk bijvoorbeeld aan de sociale veiligheid, diverse zaken. U heeft in de brief ook een kaartje gekregen waarop staat hoe die omleidingen er dan uit zullen zien. Denk aan taxibusjes en tram- en bushaltes. Dat is één deel van de scope. Het andere is, zoals net al gezegd: een keiharde brug, wel met de kosten die dat met zich brengt. Dan gaan we daar ook het gesprek over aan. Welke ruimte zie je nog? Moeten we dit aan de regio overlaten? Trekken wij dit naar ons toe, kijkende naar de enorme instandhoudingsopgave die we al hebben? Dat zijn een aantal zaken die ik gewoon open wil gaan bespreken. Voorafgaande aan dit debat zat ik eigenlijk toch op die wat zachtere zaken, kijkende naar de kaartjes die ik tot me heb genomen. Ik wil bijna op de fiets stappen en die timer aan gaan zetten. Gaat u met me mee, mevrouw Beckerman? Nee? Oké. Maar dan kunnen we dat in ieder geval ook duidelijk duiden, want er was ook wat ruis over hoe lang die omrijroutes precies zijn.

De heer Schutz (VVD):

Kort. Dank voor de brief van de minister. In de bijlage staan inderdaad twee gekleurde omrijroutes. Ik heb een vraag over de blauwe omrijroute. Dat is die busbaanbrug. Even voor de duidelijkheid: is die brug nu veilig voor fietsers of is die straks, als het zover is, veilig te maken en is het dan echt een volwaardige, veilige brug waarnaast de tijdelijke brug, als die er zou komen, gesitueerd zou worden? Ik wil eigenlijk met name weten wat de kwaliteit van die busbaanbrug is.

Minister Tieman:

U ziet in het kaartmateriaal dat ze ernaast liggen, ten aanzien van de potentiële 11 miljoen euro-brug. Die is veilig te maken, conform de standaarden die wij daarvoor hebben. Dat zal dus een volwaardige vervanging zijn.

Mevrouw Beckerman (SP):

Ik heb hier niks over gezegd. Ik woon toevallig in die wijk. Als ik naar die brief van gisteravond kijk, dan wordt het omrijden als heel snel voorgesteld en wordt van een probleem als de tunnel — sorry, maar heel veel mensen willen daar echt niet 's avonds doorheen — wel heel makkelijk gezegd "dat maken we veilig", terwijl die tijdelijke brug wel erg wordt afgeschreven. Zie ik nou een bewindspersoon die daar toch een beetje van terugkomt en zegt dat hij toch nog wel naar die permanente brug wil kijken, of niet?

Minister Tieman:

Nee. Ik ga er open in. Alle opties liggen op tafel. Ik heb ook nog genoemd dat ik een pontverbinding in het hoofd had. We zitten wel op een "snelweg"-vaarweg. Het is een drukke vaarweg. Dan heb je misschien ook snelheidsbeperkingen nodig. Ik heb het dan over zo'n klein pontje voor fietsers die je ook weleens over het Amsterdam-Rijnkanaal ziet varen. Is dat dan een alternatief? Laten we alles gewoon uit de kast halen om nog eens een keer hier open in te gaan. Wij hebben al een behoorlijk stappenplan, maar dat moet ons niet belemmeren, ons niet blind laten zijn voor zaken. En moeten we nog een keer naar die markt gaan, en kan die 11 miljoen euro geen 9 miljoen zijn? Laten we gewoon out of the box gaan denken.

Mevrouw Beckerman (SP):

Nou, ik denk dat heel veel mensen hier heel blij mee zijn. Morgen is er een grote actie, ook van schoolkinderen daar in de buurt, die zelfs vrij krijgen van school om actie te voeren. Zo diep wordt dit gevoeld in de buurt. Ik denk dus dat de mensen hier heel blij mee zijn. Kan er ook een tijdpad aan gekoppeld worden?

Minister Tieman:

Ik zal dat zo snel mogelijk doen. Dat is, denk ik, het tijdpad dat ik kan geven: zo snel mogelijk. De afspraken moeten ingepland worden. We moeten nog een quickscan doen ten aanzien van de berekeningen. De partijen aan de andere kant wil ik er ook bij betrekken. Dus houd het op een paar maanden, waarin dit zou kunnen plaatsvinden. Wanneer wij ons huiswerk hebben gedaan, het bestuurlijk gesprek hebben gehad en tot een conclusie komen, dan wordt u geïnformeerd.

De voorzitter:

Heel kort, tot slot.

Mevrouw Beckerman (SP):

Heel kort. Net, toen ik daar bij onze plek stond, hoorde ik de bewindspersoon vragen: wilt u met mij meefietsen? Dat wil ik wel, want volgens mij is dat belangrijk. Maar, en dat zou ik ook wel goed vinden, ga nou voor het perspectief van bijvoorbeeld die schoolkinderen maar ook van die doelgroep van jonge vrouwen die op die omrijroute wel op nare plekken komen, ook eens met hen fietsen en praten.

Ik ga er daarbij van uit dat het kabinet altijd in de buurt is. De financiële kant is helder, maar die kant is misschien nog wel belangrijker.]

Minister Tieman:
Ja.

De voorzitter:
De foto's zien we graag tegemoet, mevrouw Beckerman.

De heer Goudzwaard (JA21):
Ik wil even kort reageren op wat de minister net zei over de brandstofprijzen. Ik snap dat dat in principe ligt bij het ministerie van Financiën. Maar goed, u neemt deel aan de ministerraad. Ik heb in de eerste termijn ook gezegd: men heeft niet altijd de keuze, vooral in de landelijke gebieden, om wel of niet met het ov te gaan. En nu las ik gisteren nog in een krantenartikel dat er in Nederland inmiddels 175.000 mensen in armoede leven terwijl ze een baan hebben.

De voorzitter:
En uw vraag?

De heer Goudzwaard (JA21):
We hebben dus te maken met een stijging. ETS2 is natuurlijk iets Europees dus daar ontkomen wij niet aan, maar is dat krantenartikel niet juist een extra aanmoediging voor u om te zeggen: we gaan wél serieus kijken wat we nú alvast kunnen doen aan al die accijnzen?

Minister Tieman:
Ik ben hier ook mee bezig. Weet ook dat ik die 1,6 miljard euro ter tafel heb gebracht. Daarna is er actie ondernomen en hebben we natuurlijk ook de motie van de heer Grinwis gezien. Zo ben ik continu bezig met het ministerie van Financiën om te zorgen dat we niet uit de pas lopen met de omliggende landen.

De voorzitter:
U vervolgt met het tweede blok, instandhouding.

Minister Tieman:
Dank u wel, voorzitter. Instandhouding. Rijkswaterstaat heeft de productie goed op stoom, en de komende jaren zal er fors meer werk verzet gaan worden. De meerjarenafpraak zet in op een groei van het productievolume van 2 miljard euro naar 3 miljard euro per jaar voor de instandhouding in de periode tot 2030. Dit niveau is nu al bereikt. Dat laat onverlet dat er meer nodig is.

De heer Stoffer vraagt of het Meerjarenplan Instandhouding niet kan meer rollen over de langere termijn van tien jaar, in plaats van over vijf jaar. In feite functioneert het Meerjarenplan Instandhouding nu ook al zo. Naarmate de uitvoering vordert blijft Rijkswaterstaat het meerjarenplan ontwikkelen en waar nodig ook aanpassen. We kijken zelfs al verder, naar zestien jaar. Ik hoor u ook de tijdslijn noemen, maar die heeft te maken met een afspraak die wij hadden. Nou, misschien moeten we een iets andere tijdslijn op de kaft

van dat document gaan zetten, maar onze horizon ligt eigenlijk al veel verder. Ik ga dus helemaal mee met uw oproep: regeren is vooruitzien; laat de marktpartijen ook weten wat er op ze afkomt. Dit omarm ik dus in feite geheel. Weet wel dat de afspraak nog tot 2030 loopt, maar wij kijken gewoon iedere dag al verder en geven een update. Dit gaat dus ook een beetje over de communicatie in die brief, dus over hoe we de zaken verwoorden. Dit mogen we nog wat meer duidelijk maken.

Rijkswaterstaat doet dit in nauwe samenwerking met de gehele infrastructuur. Denkt u aan de grote beurs InfraTech, een mooi moment voor Rijkswaterstaat om ook de markt echt te consulteren met preconsultaties. De ambitie is om dit meerjarenplan elk jaar te actualiseren, zodat er een voortrollend beeld ontstaat. Op 8 december hebben we uw Kamer van een tweetal rapportages voorzien, genaamd Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en Staat van de Infrastructuur ProRail. Daarbij zijn bijlagen opgenomen met vooruitzichten van gepland grootschalig onderhoud, uitgestelde projecten en objecten met een verhoogd inspectieregime. In dit overzicht hebben we ook meer objecten staan dan vorig jaar, omdat het areaal gewoon spouderd. Dat heeft ook te maken met hoelang je met spullen doet. De kaarten laten ook zien dat er in 2026 meer onderhoud gepland staat dan in 2025 het geval was. Dat is een noodzakelijke groei van instandhouding van onze netwerken. Dat is belangrijk en die lijn zetten we ook door, want zoals de heer De Groot van de VVD al zei, leidt uitstel van onderhoud niet alleen tot hogere kosten maar ook tot veiligheidsrisico's en tot economische schade.

Voor de netwerken van ProRail en Rijkswaterstaat geldt dat de veiligheid en de beschikbaarheid op dit moment worden geborgd. Hiervoor zijn wel steeds meer dure beheersmaatregelen en inspecties nodig, zoals blijkt uit de Staat van de Infrastructuur. Ook laat de rapportage een toename van beperkingen op de netwerken zien. Denk aan het weren en omleiden van zwaar vrachtverkeer van bruggen of aan schepen die moeten omvaren. Voor ProRail zijn de technische prestaties van de spoorinfrastructuur beheersbaar, zoals ook blijkt uit de Staat van de Infrastructuur ProRail 2024. Ik blijf samen met de staatssecretaris met prioriteit werken aan die instandhoudingsopgave. Om die reden is er ook een schuif van middelen gepleegd van aanleg naar instandhouding, en is in de afgelopen jaren de productie bij Rijkswaterstaat en ProRail verhoogd. Echter resteert ook na die maatregelen een grote opgave. Om de infrastructuur op basis van de huidige eisen operationeel te houden, is de beschikbaarheid van voldoende structurele middelen een voorwaarde. Er zijn dan verregaande keuzes nodig om de veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructurele netwerken te kunnen blijven garanderen.

Overigens is het niet zo dat de grote infrastructurele projecten van Rijkswaterstaat vastlopen in langdurige vergunningstrajecten. "Vastlopen", in de woorden van de heer Goudzwaard van JA21, vind ik net iets te zwaar. Echter, er zit natuurlijk wel een goede kern van waarheid in. De trajecten kosten tijd én geld, maar projecten lopen op dit moment niet vast. Op dit moment zijn vooral de beperkingen vanuit stikstof, budget en menskracht bepalend voor de vertraging van die projecten. Maar ik herken de suggestie van de heer Goudzwaard in een bredere context, trouwens ook in het rapport-Wennink. Daarin wordt een oproep gedaan om deze vergunningsprocessen te versnellen en de lokale best practices breed toe te passen, en ook om toch een bepaalde

termijn te zetten op een bezwarenprocedure. Dat is een van de aanbevelingen. Die notie van het rapport-Wennink, specifiek over de vergunningverlening, geef ik graag mee aan het volgende kabinet.

Dan de rolverdeling ten aanzien van waterschappen, gemeenten, provincies en MIRT. Dit is een zeer terecht punt. Een goede afstemming over investeringen gericht op infrastructuur en ruimte is essentieel. Ik noem: water en bodem leidend, water en bodem sturend. Betrek de waterschappen vanaf dag één bij grote ruimtelijke ontwikkelingsprojecten voor een watertoets, die opgenomen is in de Omgevingswet, zodat we elkaar op dat gebied niet verrassen. Rijk en regio maken afspraken over wie waarvoor investeert en onder welke voorwaarden. De verantwoordelijkheid van het Rijk betreft primair de hoofdnetwerken. In de Wet Mobiliteitsfonds zijn daarvoor nadere kaders vastgesteld.

De heer Schutz vroeg of regionale toekomstvisies, zoals Zeeland 2050, bij de MIRT-besluiten betrokken kunnen worden. Het antwoord daarop, meneer Schutz, is ja. Als regionale opgaven ook een nationaal belang en een bereikbaarheidsaspect hebben — ik geef nu even het voorbeeld van Zeeland 2050 — worden ze meegenomen in zo'n MIRT-proces. Ik kijk terug op zeer constructieve overleggen met wethouders en gedeputeerden in alle MIRT-gebieden, in alle regio's, waar de waterschappen ook bij waren. De suggestie is ook om daar in de toekomst defensie aan toe te voegen, want we hebben daar natuurlijk ook nog een opgave liggen. In een voorbereidend overleg tussen Rijk en regio wordt een en ander verder afgestemd met elkaar. Vanuit lenW zijn we intensief betrokken bij Zeeland 2050, juist omdat er ook de nodige nationale en bereikbaarheidsopgaven spelen in deze regio. Vergelijkbare trajecten spelen ook in Flevoland.

Dan de Wadden. Onze Waddeneilanden zijn een bijzonder en zeer geliefd deel van ons land. Bereikbaarheid is daar even cruciaal als in de rest van Nederland. Terschelling kampt met een verouderde haven. De gemeente Terschelling heeft zelf 15 miljoen euro bijeengehaald om de bereikbaarheid van het eiland te verbeteren. Mevrouw Van der Plas van de BBB vroeg of het mogelijk is te kijken hoe wij kunnen helpen om de bereikbaarheid te verbeteren. De gemeente Terschelling is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de toegangskade. De middelen voor het eigen wegennet komen uit de gemeentelijke begroting, het gemeentefonds. De afgelopen periode heeft lenW kennis en kunde van Rijkswaterstaat beschikbaar gesteld om met de gemeente mee te denken. Ook is er een gesprek geweest met de gemeente, de provincie en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties om het vraagstuk te bespreken en om de financiële opties te verkennen. In maart staat een vervolgesprek gepland. Overigens ben ik wel degelijk van plan om op werkbezoek te gaan naar de Wadden, namelijk op 9 februari. Dan zal ik spreken met de exploitant van de watertaxi op Ameland.

Voorzitter. Ik kom op de hinderaanpak. Waar gehakt wordt, vallen spaanders. Groot onderhoud aan onze wegen en vaarwegen gaat niet zonder hinder. Die proberen we echt tot een minimum te beperken. Daar hebben we ook een hinderaanpak voor: slim plannen, slim bouwen en slim reizen. Maatschappelijke hinder weegt zwaar mee bij de planning van een projectbesluit, zeg ik tegen de heer Schutz

van de VVD. Tijdens de verkenningsfase van projecten worden, in samenspraak met medeoverheden en andere betrokkenen, alternatieve oplossingen standaard onderzocht. We kijken binnen de scope van het project altijd naar andere onderhouds- en vervangingsopgaven. Met regionale medeoverheden bespreken we de mogelijkheden van het combineren van de opgaven, om zo veel mogelijk werk met werk te maken en hinder tot een minimum te beperken. Bij de uitvoering wordt daarnaast ook budget beschikbaar gesteld voor de aanpak van de onvermijdelijke hinder die een groot project met zich meebrengt. Maar de opgave is groot en bij meer werk aan de weg neemt ook de hinder toe.

Voorzitter. Ik ben klaar met dit blokje.

De voorzitter:

Ik geef ruimte voor een interruptie aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zou toch even door willen gaan met de minister over die haven op Terschelling. Heeft de minister een idee hoeveel geld per inwoner de gemeente nu zal uittrekken voor het verbouwen van de haven?

Minister Tieman:

Het zijn exorbitante bedragen, die de gemeente niet alleen kan dragen. Ik probeer zo veel mogelijk te bewegen op dit onderwerp, maar ik kijk ook naar BZK; ik spreek hier wel met eenheid. Maar die gesprekken lopen nog. Wat kunnen we doen? U ziet ons financiële plaatje ook. We hebben nog een stukje van Rijkswaterstaat voor betonning. Ik probeer alle puzzelstukjes in elkaar te laten schuiven. We hebben in maart op hoog niveau overleg.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Het is €3.000 per inwoner. Dat is echt exorbitant. Als dit over Amsterdam zou gaan, heb je het over een bedrag van 3 miljard dat de gemeente zou moeten uittrekken. Maar heel Nederland maakt natuurlijk gebruik van die haven en geniet van de prachtige Wadden en Terschelling. Om dat ook deze zomer weer mogelijk te maken, moet wel op korte termijn duidelijk worden of er überhaupt zicht is op financiering vanuit het Rijk. Ik hoop dat de minister de urgentie voelt om daar ergens in de komende maand, tot maart, zicht op te geven, omdat het anders echt tot problemen leidt voor al die mensen die deze zomer graag naar de Waddeneilanden en Terschelling willen gaan.

Minister Tieman:

Zeker. Ik zal ook in gesprek gaan met de minister van BZK alvorens we ernaartoe afreizen voor de afspraak in maart, om deze casus goed voorbereid te hebben.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik ga graag door op ditzelfde punt. Ik ben het namelijk helemaal eens met de heer De Hoop. Mij valt aan de woorden van de minister op dat hij zich een beetje op de vlakte houdt, van "ja, ik moet eerst gaan afstemmen". Maar wat is nou de inzet van lenW, van deze minister, om Terschelling bij te staan? Zoals de heer De Hoop zei, legt het

eiland zelf al ruim €3.000 per inwoner, 15 miljoen euro, op tafel. Maar als je het toekomstbestendig wilt oplossen, is er eigenlijk gewoon 40 miljoen euro nodig. Wat is de inzet van het ministerie hierbij?

Minister Tieman:

De inzet van het ministerie is om hier echt, met BZK, een goede oplossing voor te vinden. Ik noem BZK bewust, want daar ligt in mijn optiek ook een verantwoordelijkheid. Ik heb namelijk nog meer kades in Nederland. Ik heb ook een kade in Maassluis. Enfin, ik zal het rijtje met kades die aan het verzakken zijn niet geheel noemen. Ik gaf net ook aan dat de Wadden mij nauw aan het hart liggen, maar je kunt het niet helemaal vergelijken. Laten we kijken hoever we komen met BZK. Ik wil als Rijk met één mond spreken richting de gemeente in kwestie over een oplossing. Ik ben nog even aan het schuiven, meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Wil de minister dan toezeggen om, zodra hij in maart ook met Terschelling het overleg heeft gehad, de Kamer te informeren over de stand van zaken en de inzet van het kabinet? Ik beseft dat dat mogelijk een andere persoon zal zijn, maar er zal altijd een regering, een kabinet, een minister zijn, dus graag die toezegging.

Minister Tieman:

Deze toezegging kan ik doen, onafhankelijk van de persoon in kwestie.

De heer Stoffer (SGP):

De woorden van de minister ten aanzien van het Meerjarenplan Instandhouding zijn behartenswaardig. Ook in de schriftelijke beantwoording zag ik er al best een goed antwoord op komen. Dat stelt aan de ene kant, procedureel gezien, wel redelijk gerust. Aan de andere kant zit ik wat te zoeken wat het uitrollen voor tien jaar betekent; de minister heeft het zelfs over zestien jaar. Zou hij misschien via een korte, scherpe brief, het liefst voor het MIRT-overleg van maandag, nog even uiteen kunnen zetten hoe we dat procedureel moeten zien? Dat zou mij in ieder geval meer comfort geven, zodat ik weet waar het ongeveer naartoe gaat. Zeker in dit tijdsgewricht, waarin we wellicht naar een nieuw kabinet overgaan, geeft dit iets meer vastigheid.

Minister Tieman:

Dat is een toezegging, voorzitter.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zou nog een vraag willen stellen over de toezegging die de heer Grinwis net over de brief kreeg.

De voorzitter:

Ja, gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Die toezegging was eigenlijk: we gaan de Kamer voor maart informeren. De minister zegt dat hij op 9 februari — ik geloof dat het die datum is — een gesprek op de Wadden heeft,

maar we hebben ook een commissiedebat Wadden. Ik zou het fijn vinden als aan die toezegging voldaan kan worden voor het commissiedebat Wadden, zodat wij die brief dan ook bij dat debat met de minister of staatssecretaris, wie daar dan ook bij aanwezig is, kunnen betrekken.

Minister Tieman:

Wij gaan in maart naar Terschelling. Ik ga op 9 februari naar Ameland. Het bezoek van 9 februari staat in het teken van het vinden van een oplossing voor het snelvaren richting het eiland. Ik heb wat meer tijd nodig voor Terschelling. Ik wil de kaarten met BZK goed neerleggen. Na het overleg van maart wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg van maart ten aanzien van de casus Terschelling.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De minister noemde net dat er ook problemen zijn met andere kades, waaronder in Maassluis, maar in Terschelling is die kade, die haven, de enige toegang. Als die kapotgaat, is er niks meer. Voor Maassluis, met alle respect, moet ook een oplossing komen; ik ken de casus niet, maar de minister noemt hem. De urgentie van Terschelling is juist dat dat hele eiland gewoon op slot komt te zitten als dat probleem niet wordt opgelost. Op Terschelling wordt er ook over gesproken om misschien een alternatieve ontsluitingsweg aan te leggen, maar die ligt dan weer dicht bij kwetsbare natuur. De kans bestaat dus dat daar dan weer rechtszaken over komen.

De voorzitter:

En uw vraag?

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Hebben wij wel goed in het vizier dat Terschelling een eiland is, dat dit echt de enige manier is om op het eiland te komen en dat alles daarvan afhangt?

Minister Tieman:

Goed dat u dat nog even noemt. Maassluis was een slecht voorbeeld. Er is maar één toegangsweg voor het hele eiland Terschelling. Dat maakt deze casus uniek of in ieder geval significant anders. Ik heb er dus ook echt oog voor om dan eventueel buiten gestandaardiseerde paden te treden, maar ik wil de zaak in dezen echt nog even met BZK scherp krijgen, want dat ministerie heeft daar ook een rol bij te spelen.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik waardeer de inspanningen van de minister. Ik weet ook zeker dat hij betrokken is. Het is ook fijn dat de minister naar Ameland gaat om het te hebben over de watertaxi. Dat is goed om te horen, maar ik wil echt vragen of de minister daar met dringende urgentie met de gemeente Terschelling en de ondernemers goed over kan gaan spreken. Zij wonen daar. Zij kennen de problematiek en zij weten wat dit gaat betekenen. Denk bijvoorbeeld aan vervoer van spullen voor de supermarkten of de horeca. Toerisme is de inkomstenbron van Terschelling. Het eiland zou dan helemaal op slot komen te zitten. Kan de minister ons allemaal echt toezeggen dat hij de urgentie ziet van de haven van Terschelling?

Minister Tieman:

Ik zie de urgentie van de haven van Terschelling, mevrouw Van der Plas. In maart gaan we daarnaartoe en dan zal ik u ook informeren hoe we verdergaan. Dat we daar dan spijskers met koppen willen slaan, is mij na uw betoog ook duidelijk.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De laatste vraag. Kan de minister in gesprek gaan met de provincie Fryslân om te bekijken of die daar ook een bijdrage aan kan leveren? Via de opcenten betalen Terschelling's namelijk ook aan de provincie Fryslân. Kan hij dat meenemen in het gesprek, of misschien eerder al contact opnemen met de provincie Fryslân?

Minister Tieman:

Ik zal aan de voorkant van het gesprek van maart al contact hebben opgenomen met de provincie Fryslân, net zoals ik contact opneem met BZK, om dan met elkaar, regio en Rijk, met de lokale bestuurders deze puzzel te gaan leggen.

De voorzitter:

De heer Goudzwaard en dan vervolgt de minister zijn beantwoording.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ten eerste kan ik als Fries alles wat hier gezegd is over de haven van Terschelling van harte onderschrijven. Even heel kort terugkomend op wat u net zei: u refereerde aan wat ik had gezegd over het vastlopen van projecten, bijvoorbeeld als het gaat om vergunningverlening. Volgens mij had de minister daarover zelf ook al wat gezegd in zijn nieuwjaarsgroet richting VNO-NCW. Mijn vraag is de volgende. Het soortmanagementplan, het SMP, is een instrument dat soms ingezet wordt bij infrastructurele projecten. Hebben wij volgens de minister daar nou het maximale uit gehaald?

Minister Tieman:

Ik zie nog ruimte om hierin stappen te zetten. De A2 is een voorbeeld. Daarover heb ik ook gesproken met mijn collega-ministers. Dat is niet-proportioneel, maar je hebt ook de consequentie ervan. Ik heb nu dus voor het minst kwade gekozen om het toch doorgang te kunnen laten vinden. Maar stel dat het een verdubbeling van prijs betreft. Ga je dan nog steeds door? In mijn optiek moet je hier echt met elkaar naar gaan kijken en een proportionaliteitstoets doen op bepaalde wet- en regelgeving. We zien nu het voorbeeld van Defensie. Zo moeten we die puzzel met elkaar gaan leggen en dan probeer ik het instrumentarium dat er is te verbreden.

De heer Goudzwaard (JA21):

Tot slot. Fijn dat u dat aangeeft. SMP's zijn volgens mij vooral inzetbaar voor de kleinere en middelgrote projecten. Voor de hele grote hebben we dan de ADC-toetsen. Ik zou de minister graag het volgende willen meegeven. Kunt u de komende tijd ook even nader inzoomen op het effect

van de SMP's? Hebben wij dat volledig uitgenut? Wat kunnen we allemaal nog verwachten qua kostenbesparingen op dat punt? Ik heb namelijk het idee dat daar nog heel veel onduidelijkheid over is. Zou u daartoe bereid zijn?

De voorzitter:

"Zou de minister daartoe bereid zijn?" We spreken altijd via de voorzitter.

Minister Tieman:

Daar ben ik toe bereid.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording met verkeersveiligheid.

Minister Tieman:

Bij IenW zetten we veiligheid voorop, dus ook verkeersveiligheid. Ik heb op dit onderwerp veel hartstocht bij uw Kamer geconstateerd, ook bij de heer Van Asten van D66 en de heer Jumelet van het CDA. De trend is namelijk niet goed. In de afgelopen tien jaar is het steeds drukker geworden op de weg. De bevolking groeit. Ik gaf dat al eerder aan. Op het fietspad gaat het steeds harder, op de fatbike bijvoorbeeld. Smartphones, alcohol- en drugsgebruik, en verkeersdeelname: het blijft een levensgevaarlijke combinatie. Hier is een trendbreuk noodzakelijk. Dat kan alleen als je ook onder de motorkap kijkt en de reden van de stijgende cijfers herkent. Dan blijkt: alles moet mogen, maar er mag niets foutgaan. Dat kan niet.

Het rapport Trendbrekers verkeersveiligheid laat zien dat werken aan verkeersveiligheid de grootste maatschappelijke winst oplevert. Niet alleen voorkomen we veel leed en verdriet, ook krijg je meerdere euro's terug voor elke euro die je aan verkeersveiligheid uitgeeft. De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid, die de heer Stoffer al noemde — dat is een bedrag van zo'n 500 miljoen euro — is een zeer effectieve maatregel. Maar de 450 miljoen euro zal dit jaar ook wel op zijn. De laatste tranche is ingezet. Ik zie een brede geografische verspreiding van gemeenten die gebruik hebben gemaakt van dit stukje cofinanciering. Er zijn mooie voorbeelden: fietspaden die breder worden, aanpassingen van 30km/u-wegen et cetera om de verkeersveiligheid te verhogen. Ik bepleit zeker niet om dat overal binnenstedelijk te doen, maar er zijn wegen waar dat handig zou kunnen zijn. Dat budget dat we met elkaar hebben, loopt dan op tot 1 miljard euro. Dat vind ik lovenswaardig, maar er moet wel een vervolg op komen.

Voor rijks-N-wegen was 200 miljoen euro beschikbaar, waarvan de projecten uit de eerste tranche zijn uitgevoerd. Het budget voor de N36 is met de voorjaarsbesluitvorming in 2025 opgehoogd met 115 miljoen euro. Voor aanvullende maatregelen zijn dan nu geen middelen meer beschikbaar.

Aandacht voor verkeersveiligheid blijft belangrijk, maar een keuze voor een aanvullende financiering is aan een volgend kabinet. Verkeersveiligheid blijft een speerpunt van beleid. In essentie gaat het om een drietal zaken: veilige en voorspelbare straten en wegen, veilige voertuigen en veilig gedrag.

De heer Jumelet vroeg naar de fatbikes, de elektrische fietsen. De landelijke aanpak van het ministerie van IenW, zoals ik die een zeven- of achttal maanden geleden heb gezien, is gericht op een drietal sporen: handhaving, markttoezicht en communicatie. Eind 2025, in december, hebben de Inspectie Leefomgeving en Transport, de NVWA, die toezicht houdt op de elektrische fiets, wij als IenW, de Douane en de politie samenwerkingsafspraken gemaakt, zodat markttoezicht en handhaving effectiever wordt. Denk ook aan de brommer. Daarnaast zijn er gemeenten bezig met maatregelen om de overlast van de fatbike aan te pakken. Ik heb u schriftelijk een aantal voorbeelden gegeven. Aparte landelijke wetgeving voor fatbikes is nu niet effectief, zo blijkt uit een drietal onafhankelijke onderzoeken die zijn ingezet tot 18 jaar voor gebruikers van alle elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen. Maar ik heb aan de heer De Hoop ook aangegeven dat ik nog even bij u langs zou komen. Dat doen we dan via het LEV-kader medio dit jaar.

Voorzitter, dan zou ik nu naar de luchtvaart willen gaan.

De voorzitter:
Ja, u vervolgt.

Minister Tieman:
De waarde van de luchtvaart is ... Hè, zo te zien zijn er toch interrupties!

(Hilariteit)

De heer Van Asten (D66):
Ja, ik dacht al: er worden hier wel heel snel blokjes afgerond, niet door de minister, maar misschien wel door de voorzitter. Toch had ik hier nog even een vraag over. Ik had namelijk een vraag gesteld over de verfijnde ongevalregistratie. In mijn bijdrage vroeg ik: weten we bij een eenzijdig ongeluk wel waardoor dat gebeurt en als we dat niet weten, hoe kunnen we dan het meest effectief zijn? Ik heb de beantwoording van de minister gelezen. Daarin zegt hij eigenlijk dat er wel degelijk een goede registratie is, maar als ik die bekijk, zie ik daarin niet die helderheid. Ik vraag me dus toch af of de minister mijn pleidooi deelt om daar veel verder in te gaan.

Minister Tieman:
Daarvoor zou ik dan echt nog even de diepte in moeten gaan. Ik stel voor dat we dat bij het verkeersveiligheidsdebat doen. Is dat een optie?

De heer Van Asten (D66):
Verkeersveiligheid moeten we zo snel mogelijk oppakken, maar dit debat komt in februari al. Dan houd ik mijn kruit daarvoor dus nog even droog.

De heer Jumelet (CDA):

De minister sprak over verkeershandhaving, of in ieder geval over verkeersveiligheid; daar hoort handhaving bij, zou ik zeggen. Ik heb ook geprobeerd dat duidelijk te maken in mijn bijdrage in de eerste termijn. We horen dat flexflitspalen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dat valt inderdaad onder de verantwoordelijkheid van de minister van JenV, maar uit gesprekken blijkt dat het plaatsen van flexflitspalen aan allemaal regels is gebonden. Ik denk dat dat wel van belang is als het gaat om het bevorderen van de verkeersveiligheid.

De voorzitter:
En uw vraag?

De heer Jumelet (CDA):
De vraag is de volgende. Uiteindelijk zul je met elkaar moeten constateren dat er ook gehandhaafd moet worden en dat bezwaren moeten worden afgehandeld aan de achterkant. Het lijkt erop dat het aantal flexflitspalen dat geplaatst kan worden, te maken heeft met het afhandelen van bezwaren door het ministerie. Ik kan me voorstellen dat daar nog eens goed naar gekeken kan worden.

Minister Tieman:
Daar ga ik naar kijken.

De voorzitter:
U vervolgt met luchtvaart.

Minister Tieman:
Dan de luchtvaart. De waarde van de luchtvaart is helder: het is een snelle vorm van vervoer voor mensen die vrienden of familie ver weg in het buitenland willen bezoeken, voor mensen die zakendoen in andere delen van de wereld en natuurlijk ook voor veel vakantiegangers. Goede internationale bereikbaarheid is ondenkbaar zonder luchtvaart. Schiphol en de regionale luchthavens zijn van belang voor ons land. De heer De Groot en de heer Goudzwaard wijzen daar ook op. De heer Goudzwaard schilderde nog een mooi historisch perspectief van Schiphol, hoe Schiphol ooit bescheiden is begonnen en daarna is uitgegroeid tot een internationaal knooppunt. Dagelijks vliegen nu tienduizenden mensen vanaf Schiphol de wereld in en andersom.

Dan wil ik toch even stilstaan bij de eerste week van dit jaar. Hoeveel mensen het betreft, zie je scherp als het weer tegenzit. Dat zagen we in die eerste week. Mevrouw Van der Plas alsmede mevrouw Zwinkels stelde daar vragen over. Laat ik helder zijn: de situatie begin januari was chaotisch. Die was niet goed voor de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen, en vooral dramatisch voor al de gestrande reizigers. Het is zeer belangrijk dat we hier lessen uit gaan trekken. Ik ga niet zelf over de operationele activiteiten op de luchthaven, maar ik heb uiteraard regelmatig contact met Schiphol en KLM gehad om deze lessen hieruit te gaan trekken. Schiphol en KLM hebben al snel aangegeven dat de communicatie tijdens het winterweer beter had gemoeien en dat zij de gebeurtenissen gaan evalueren. Ik ben blij dat deze partijen deze week hebben laten weten dat ze een gezamenlijke en onafhankelijke externe evaluatie uit zullen laten voeren. Die evaluatie zal nog voor de zomer plaatsvinden, zodat wij er profijt van hebben in het komende winter-

seizoen. Dat is belangrijk, want het gaat erom dat we in de toekomst beter voorbereid zijn. Onderdeel van het onderzoek is om te kijken hoe de operationele processen en de communicatieprocessen hebben gefunctioneerd, en wat dus de verbeter- en aandachtspunten zijn. Daar wil ik de Kamer bij betrekken wanneer het zover is.

Mevrouw Van der Plas stelde een paar specifieke vragen, over de draaiboeken, weermodellen en de icingprocedures. De kern van het antwoord over de draaiboeken is dat de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn om procedures te hebben voor onder andere deze winterse omstandigheden. Schiphol en de KLM hebben die procedures ook. Ze worden getraind, geüpdatet en gebruikt. De evaluatie zal ook inzicht geven in of dit voldoende is geweest. Maar de weermodellen zijn natuurlijk cruciaal voor die beslissingen. De sectorpartijen, LVNL, Schiphol en KLM, krijgen tijdig en meerdere keren per dag voorspellingen van het KNMI aangeleverd, de Schipholkansverwachting, en er is onderling overleg. Op basis van die voorspellingen bepaalt de sector welke maatregelen hij treft in de operatie, zoals een beperking van de baancapaciteit, maar iedereen die Buienradar gebruikt, weet dat het weer nu eenmaal niet honderd procent voorspelbaar is. Na de eerste inzichten blijkt dat nu ook zo te zijn geweest.

In de praktijk bleek dat de sneeuw eerder en heviger viel dan voorspeld was. Bij de maatregelen die toen genomen moesten worden, zocht men naar de balans tussen wat nog aan vluchten geaccommodeerd kon worden enerzijds en het tijdig en voorspelbaar annuleren van vluchten anderzijds. De keuzes en de beschikbare informatie die daaraan ten grondslag liggen, zullen allemaal onderdeel zijn van de evaluatie die Schiphol en de KLM hebben aangekondigd, die op korte termijn zal starten.

De luchtvaart in Nederland is altijd een oefening in balans. De belangen van omwonenden moeten in balans zijn met de economische belangen. Het moet stiller worden. Voor Schiphol geldt dat de rechtspositie van omwonenden hersteld moet worden. Daarvoor moet een nieuw luchthavenverkeerbesluit, een LVB, worden vastgesteld. Het lid Kostić vroeg hiernaar, en verzoekt het kabinet om geen onomkeerbare stappen te zetten met het LVB Schiphol totdat de Kamer hier goed naar heeft kunnen kijken. Het kabinet vindt het van belang dat de juridische basis van Schiphol en de rechtsbescherming van omwonenden zo snel mogelijk hersteld wordt. Dat gebeurt door middel van dit luchthavenverkeerbesluit. Het kabinet heeft op 19 januari 2026 de ontwerpwijziging van het LVB Schiphol naar de Kamer gestuurd, vanwege de voorhangprocedure. Het is nu aan de Kamer om te bepalen hoe zij verder wil handelen.

De heer De Groot vroeg naar de grensluchthavens, zoals Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Hij verzoekt ondersteuning voor de levensvatbaarheid van die luchthavens. Hoe sympathiek ik dat verzoek ook vind, ik wil even kijken of er nog aanpassingen op het amendement zijn geweest — daar kom ik in de tweede termijn op terug — om te kijken welke bewegingsruimte ik heb. Ik ben er zelf geweest; ik vond het daar vrij stil toen ik op bezoek was, meneer De Groot.

In 2027 treedt de afstandsafhankelijke vliegbelasting in werking. De effecten van die vliegbelasting op bijvoorbeeld de uitwijk- en concurrentiepositie van luchthavens en

luchtvaartmaatschappijen zal goed gemonitord moeten worden. Het is belangrijk dat er een gelijk speelveld is. Wennink en Asscher, de voorzitters van de Duurzame Luchtvaarttafel, die ik weer voor de komende drie jaar heb mogen benoemen, noemen daarbij ook de middelen die beschikbaar moeten worden gesteld voor verduurzaming van de luchtvaart. Zie het als een soort vrachtwagenheffing: een verduurzaming vanuit de eigen middelen door de sector. Dat is een interessant aspect.

Tot slot in dit blokje de vraag van de heer Goudzwaard van JA21 over dual use van Lelystad Airport. Hij pleit voor zogenaamde dual-useburgerluchtvaart en de stationering van F-35's. Hij vraagt ook naar mijn zienswijze hierop. Het was ook een wens van de Kamer om het besluit hierover aan een volgend kabinet te laten; ik heb het dan over de motie-Kröger. Die wens heeft het kabinet overgenomen op 19 december. Een definitief integraal besluit over die dual-usefunctie is dan ook aan een volgend kabinet. In het voorstel ging het trouwens over een tienduizendtal vluchten voor groothandelsverkeer, niet te verwarren met General Aviation. Lelystad is namelijk al de grootste luchthaven als het gaat om General Aviation.

Dat het schoner moet, zodat generaties na ons ook zonder zorgen kunnen vliegen, is evident. Ik geloof dat dit kan. De luchtvaart is in 125 jaar stormachtig ontwikkeld. De innovatiekracht van de mens is nog niet op. Ik ga gedurende mijn levensperiode — ik ben 49 jaar — ook nog meemaken dat ik de vliegtuigen nagenoeg niet zal horen opstijgen of landen. Vanuit het Groeifonds is er 383 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het programma Luchtvaart in Transitie. Wat mij betreft zou de vliegbelasting goed geïnvesteerd kunnen worden in de vergroening van deze belangrijke vervoersvorm, maar dat is aan een volgend kabinet.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dit dubbeldemissionaire kabinet probeert belangrijke luchtvaartbesluiten nog door de Kamer heen te jassen. Dat gebeurt inderdaad via een luchthavenverkeerbesluit, waar de minister het net over had. Gisteren heeft de Kamer de minister gevraagd om geen verdere stappen te ondernemen totdat er een nieuwe minister zit en de Kamer er een apart debat over heeft kunnen voeren. Accepteert deze minister dat? Gaat hij inderdaad geen definitieve besluiten nemen en laat hij het gewoon over aan een nieuw kabinet?

Minister **Tieman**:

Er is nu een terinzagelegging. Die loopt tot een bepaalde periode. Ik zal er dan hoogstwaarschijnlijk niet meer over gaan. Het is aan u om hier verder mee te gaan. We gaan ook nog naar de Raad van State voor advies. Zo'n luchthavenverkeerbesluit is van belang voor de omwonenden. Het is aan de Kamer om te bepalen of we hier verder mee gaan. Ik heb nog een aantal hordes te nemen en ook nog een debat met u te voeren alvorens hier een besluit over genomen kan worden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik weet wat de procedure is. Er is een voorhang bij de Kamer, voor zes weken. Als de Kamer daar niks mee doet, gaat dit gewoon door. Maar gisteren heeft de Kamer hier wel al iets mee gedaan. De Kamer heeft namelijk twee dingen tegen de minister gezegd. Een. Deze minister gaat hier

niet meer over en moet dit overlaten aan een nieuwe minister. Twee. Er moeten sowieso geen onomkeerbare stappen worden gezet totdat de Kamer hier een debat over heeft gevoerd. Accepteert de minister dat? Ik zie hem een beetje zoekend kijken. Misschien moet hij even overleggen met de ambtenaren. Dit was in ieder geval gisteren het verzoek vanuit de Kamer bij de procedurevergadering. Ik wil graag de bevestiging dat deze minister dat accepteert, want anders ben ik gedwongen een motie in te dienen.

De voorzitter:

Lid Kostić, ik begrijp dat het verzoek dat gisteren in de procedurevergadering is gedaan, formeel nog niet bij de minister terecht is gekomen. Dat bericht zal nog bij het departement aankomen. Maar zoals lid Kostić aangeeft, is dit inderdaad het verzoek geweest in de richting van de minister.

Minister Tieman:

Oké. Dan zal ik de beantwoording in de tweede termijn in het licht van deze nieuwe ontwikkelingen doen, mevrouw Kostić. Ik hoor goed wat u zegt. Daar zal ik op terugkomen.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ten slotte. Ik wil hier nog even op terugkomen: deze minister beweert dat het besluit in het belang is van de omwonenden, maar geen enkele omwonende die in de vervuiling en herrie van Schiphol moet leven, geen enkele milieuorganisatie en geen enkele maatschappelijke organisatie, is hier tevreden mee. De enigen die hier tevreden mee zijn, zijn de mensen van de luchtvaartlobby. Ik vraag de minister om hier echt anders over te gaan spreken.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik ben ook weleens op een stille luchthaven geweest, maar die waren meestal gesloten of teruggegeven aan de natuur. Dat is natuurlijk niet de bedoeling met Groningen en Maastricht. Net over de grens is het wel heel druk. Daar gaat mijn vraag dan ook over. Ik lees in de beantwoording dat u zich zorgen maakt over het eventueel verlenen van staatssteun aan deze luchthavens. Nu is het zo dat de EU-richtlijn voor staatssteun ruimte daarvoor biedt. Die stelt regels over bijvoorbeeld limieten en passagiers en over gerichte steun vanwege de ligging van die luchthavens. Dat is natuurlijk precies wat hier aan de hand is. Kunt u er misschien over uitweiden waar u zich dan zorgen over maakt, aangezien de EU-richtlijn voor staatssteun daar ruimte voor geeft?

Minister Tieman:

Dan zal ik die ruimte nemen. Dat moet even goed onderzocht worden, want anders moeten we weer terug gaan krabbelen. Ik wil zo veel mogelijk ruimte geven binnen het juridisch kader, de monitoring inzetten en nu al mogelijk kunnen acteren, dus ik wil zo veel mogelijk ruimte. Ik kom zo meteen terug op uw amendement. Maar als die ruimte er is zoals u nu aangeeft, dan wil ik die benutten.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik wil de minister daarvoor bedanken. Ik zie dat hij er in de beantwoording echt mee worstelt hoe we dit kunnen

invullen. Het gaat er natuurlijk ook over dat de regionale luchthavens niet worden voortgetrokken ten opzichte van de andere luchthavens. Maar goed, het is natuurlijk heel helder dat deze twee regionale luchthavens, die dicht bij de grens liggen, heel specifiek zijn. Ze zijn niet te vergelijken met Schiphol en Rotterdam, die volledig vol zitten en volledig operationele luchthavens zijn. Het doel zou eigenlijk moeten zijn dat dat een beetje wordt verdeeld. Het zijn specifieke luchthavens. Ik zou de steun van de minister daarvoor willen vragen, voor dat beeld tenminste.

Minister Tieman:

Ik ben op bezoek geweest, zoals ik al aangaf. Ik had toen echt een open gesprek met de medewerkers, met mijn ambtenaren erbij. We hebben gekeken naar de komende verhoging van de vliegbelasting en naar de mogelijkheden om op economische gronden en goed onderbouwd toch veel meer een vinger aan de pols te hebben. U trekt 'm even naar voren ten opzichte van mijn aanvankelijke idee, maar ik zie ook dat het daar rustig is. Zoals u al had aangegeven wat betreft de andere luchthavens net over de grens: dat lijkt mij niet de bedoeling. Ik ga dus kijken welke ruimte ik heb om zo veel mogelijk hierin mee te bewegen. De heer De Groot weet ook dat we vanuit de MIRT twee keer 6,5 miljoen euro voor toegangswegen hebben mogen overmaken.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Ik heb nog een vraag naar aanleiding van het antwoord over de chaos die op Schiphol is ontstaan door het winterse weer. Van de week las ik in de toegestuurde brief al dat er een evaluatie gaat komen vanuit Schiphol en KLM. Het is gelukkig wel een onafhankelijke evaluatie. Ik ben nog wel benieuwd naar het volgende. Er werd al gezegd dat ze het qua inhoud ook gaan hebben over de communicatie naar reizigers, die niet voldoende is geweest. Kan de minister mij toezeggen dat hij aan Schiphol en KLM meegeeft dat wij het belangrijk vinden dat ze daarin ook meenemen hoe er met reizigers is omgegaan, als het gaat om onkosten en zaken waar zij recht op hebben gehad zoals maaltijden, hotelovernachtingen et cetera? Op dit moment staat er in het antwoord alleen dat er aan KLM en Schiphol is gevraagd om aan wettelijke verplichtingen te voldoen, maar dat lijkt me iets te vrijblijvend.

Minister Tieman:

Het lijkt mij logisch dat we dat erbij betrekken.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Dank voor deze toezegging. Dan ben ik ook benieuwd wanneer wij als Kamer hierover worden geïnformeerd en welke rol de minister ziet voor de Rijksoverheid. Want ja, daar ligt toch ook een verantwoordelijkheid.

Minister Tieman:

De minister van Financiën heeft een aandeelhouderspositie. Ik ben verantwoordelijk voor het luchtvaartbeleid. Ik ga u echt goed informeren over wat hier gaat gebeuren. Wij nemen dit allemaal mee bij de gesprekken die gaan plaatsvinden. Ik heb op de 27ste, zeg ik uit mijn hoofd, een werkbezoek aan Schiphol. Dan zal ik dit ook ter sprake brengen. De evaluatie komt voor de zomer. We hebben

communicatie zo snel mogelijk daarna, maar ik wil ook de andere aandeelhouders respecteren in het een en ander. Het gaat erom wat er naar buiten kan komen en wat Schiphol en KLM zeggen over aanbevelingen die ze gaan overnemen. Er zal dus nog een weging moeten plaatsvinden en ook een appreciatie van onze kant, maar dat is dan vrij snel nadat de evaluatie is opgeleverd. Zodra ik meer details heb over de opdrachtverstrekking en over wanneer de evaluatie ook echt klaar is — ik zeg nu even: voor de zomer — dan probeer ik u daar zo secuur en gedetailleerd mogelijke informatie over te geven. Dan kunnen wij gezamenlijk dat debat gaan voeren, of een luchtvaartdebat, over wat daar dan uit gaat komen.

De voorzitter:
Tot slot.

Mevrouw Zwinkels (CDA):
Dank u wel.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Toen dat allemaal speelde met de sneeuw, het ijs en de chaos op Schiphol, heb ik gesproken met Marjan Rintel, de CEO, de hoogste baas, van KLM. Ik heb haar toen ook verteld over de communicatie. Als je naar de website van KLM gaat, dan verwacht je dat er op dit soort dagen een groot bericht staat over de chaos en over wat er gaande is, en over waar je vragen en antwoorden kunt vinden. Je wilt een rechtstreekse link waarmee je je onkosten kunt declareren. Maar dat is niet het geval.

De voorzitter:
En wat is uw vraag?

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Mijn vraag is of de minister dit wil meenemen. Het moet zo simpel mogelijk zijn voor burgers, niet alleen voor buitenlandse toeristen, maar ook voor onze eigen burgers. Zij betalen via belastinggeld mee aan KLM, omdat het een staatsdeelneming is. Mij bereiken signalen van mensen die laten zien hoe je dat kunt doen, op wat voor platform dan ook. Ik hoor dat er tegen het personeel wordt gezegd: het is niet de bedoeling dat jij dat doet, want dat moeten de mensen zelf uitzoeken. Als dat zo is, dan vind ik dat heel erg. Wil de minister dit meenemen?

Minister Tieman:
Ik neem dat mee. Dat lijkt mij evident. Mevrouw Rintel heeft 's avonds bij een talkshow ook zelf een aantal dingen aangegeven. Dat noem ik even "de spiegel". De informatievoorziening voor passagiers in een dergelijke situatie is anders. Zij behoeven meer informatie. Het gaat dan niet om een appje, maar om veel meer klantcontact. Dat heeft meer tijd nodig. Mensen wilden niet uit de rij gaan, want ze stonden al een tijd in een lange rij. Het gaat om al dat soort zaken. Ik neem dit punt mee. Bij de NS hebben we dat al als er sprake is van een weersverstoring. Wellicht kan men nog een voorbeeld nemen aan hoe de NS dat doet.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas, kort.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ja, kort. Welk contact is er in die periode geweest tussen het ministerie, en de minister persoonlijk, en KLM en Schiphol over de communicatie? Ik heb het dan echt over die week waarin er chaos was. Welke contacten zijn er toen geweest en wat is er besproken om de chaos zo snel mogelijk weg te krijgen?

Minister Tieman:

Ik heb alle luchthaven-CEO's gebeld. Ik heb gevraagd wat ik operationeel kon doen of betekenen. Ik heb een update gekregen over hoe de vlag erbij hing. Dat verschilde per luchthaven; laat dat ook helder zijn. Het spitst zich hier echt toe op Schiphol. Ik heb met zowel de heer Van Oord als mevrouw Rintel gesproken, maar ook mijn ambtenaren en mijn medewerkers hebben regulier overleg gehad. Ik heb de concrete vraag gesteld: wat kan ik voor u betekenen? Ik heb mijn 06-nummer gegeven en gezegd: laat het mij weten als ik iets kan doen. Ik wilde ook kijken naar de wettelijke mogelijkheden die ik zou hebben gehad, maar daar is geen antwoord op gekomen. Het is goed dat ik het heb aangegeven, maar men heeft daar geen gebruik van gemaakt. Ik heb een relaas gekregen ten aanzien van de bedden. Ik werd operationeel op de hoogte gehouden, net als de raad van toezicht. Zo heeft de communicatie plaatsgevonden, mevrouw Van der Plas.

De voorzitter:
De heer Goudzwaard.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Sorry, ik heb nog één laatste vraag.

De voorzitter:
Dit was al de derde.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Dan wacht ik nog heel even en kom ik straks weer terug.

De heer Goudzwaard (JA21):

In mijn eerste betoog gaf ik aan: zou de minister zijn zienswijze willen geven op het toelaten van de burgerluchtvaart op Lelystad Airport? De Partij voor de Dieren wil het altijd doen voorkomen alsof deze Kamer fel tegen de luchtvaart is, maar dat is niet het geval. De motie waar net aan werd gerefereerd, heeft het gehaald met de kleinst mogelijke meerderheid. Het staat de minister volledig vrij om zijn zienswijze daarop te geven, want nu is er momentum. De Provinciale Staten en de gemeenteraad staan daarvoor open. De F-35 wordt daar gestationeerd, dus dan mogen wij daar ook wat voor terugdoen. Zou de minister daarop willen reflecteren?

Minister Tieman:

Meneer Goudzwaard, ik wil de wedstrijd niet overspelen. Ik heb het hier op tafel gelegd. Mijn mening was duidelijk. Ik heb 'm ook onderbouwd, ook ten aanzien van de kosten

voor het gebruik van dual use. Dat heb ik ook in het luchtvaartdebat neergezet. Ook hebben we te maken met een aanpassing van de vliegroutes. Afijn, het was ook een politieke afweging. Er zijn nog heel wat hordes te nemen, alvorens je daar een wijziging in aanbrengt. Mijn visie was dus duidelijk: pak die dual use. Maar we hebben hier wel een besluit over genomen met elkaar. Vandaar dat ik die wedstrijd niet wil overspelen. Er was een meerderheid voor die motie, en dat heeft het kabinet omarmd.

De voorzitter:

Nog één korte vervolgvraag van meneer Goudzwaard en een kort antwoord, en dan gaan we luisteren naar het vervolg van de beantwoording van de minister.

De heer Goudzwaard (JA21):

Heel kort. Dank dat de minister hier toch nog even op wilde terugkomen. De minister heeft inderdaad heel duidelijk aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar openstelling voor burgerluchtvaart. Fijn dat u daar nog even bij stil heeft willen staan. Dank u.

De voorzitter:

De minister vervolgt met maritieme zaken.

Minister Tieman:

Voorzitter. Afgelopen december is Nederland opnieuw verkozen in het dagelijks bestuur van de IMO, de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties. Dat is een belangrijke plek aan tafel. We beslissen mee over belangrijke zaken die onze veiligheid aangaan. Denk aan de aanpak van de Russische schaduwvloot en het beschermen van de onderwaterinfrastructuur van de Noordzee en de andere zeeën. De urgentie van de bescherming van de veiligheid voelen we zeker, zeg ik tegen de heer Stoffer van de SGP, die daarnaar vroeg. Er gebeurt nu wel van alles. Na de incidenten bij Nord Stream 1 en bij Nord Stream 2 is onder regie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het PBNI gestart, het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Samen met Defensie, Justitie en Veiligheid, Economische Zaken, Klimaat en Groene Groei, alsmede Buitenlandse Zaken, is direct gewerkt aan een actieplan, aan het opstellen van dreigingsanalyses en aan het in kaart brengen van de meest kritieke infrastructuur op de Noordzee.

Ook is de Kustwacht versterkt. Dit zeg ik in antwoord op vragen van de heer Goudzwaard en de heer Stoffer. In de afgelopen jaren is circa 44 miljoen euro geïnvesteerd in onder andere extra patrouillecapaciteit en betere communicatie op zee voor de Kustwacht. Voor het PBNI was twee jaar financiering geregeld, voor 2024 en 2025. IenW heeft, gezien de nieuwe realiteit, besloten om hiervoor structurele middelen te reserveren. Het gaat om een bedrag van 180 miljoen euro tot 2040. Het verdere besluit over de totale structurele financiering, dus ook met de andere departementen, wordt overgelaten aan een volgend kabinet. Maar ik ben overtuigd en dus hebben we al een reservering hiervoor gemaakt. Ook hebben we een plan gemaakt en hebben we geïnvesteerd in de beeldopbouw. We zeilen op dit moment dus een stuk scherper aan de wind dan in de periode hiervoor, maar we zijn er nog niet.

Meer voor de korte termijn wil ik nog het volgende hierover zeggen. Ten aanzien van het maritieme overleg zal ik zo veel mogelijk van wat ik mag delen in het publieke domein met u delen. Maar ondanks het feit dat ik ook wat zeerecht heb mogen genieten in het verleden, zijn er toch nog een aantal zaken op het gebied van zeerecht die we met elkaar moeten gaan oplossen. Concreet betekent dat, zoals het er nu voorstaat, dat er een wetswijzigingsvoorstel komt, waar we op dit moment achter de schermen aan werken.

Er zijn helaas weinig vragen gesteld over de binnenvaart. Die is toch zo belangrijk en kenmerkend voor ons land. Wel heeft de heer Stoffer, die altijd een scherp oog heeft voor de binnenvaart, gevraagd naar een ondersteuningsregeling voor de vervanging van kleine schepen om elektrisch te varen. Het antwoord is: ja. Dat wil zeggen dat wij werken aan een tijdelijke subsidieregeling om de energietransitie in de binnenvaart te versnellen. De regeling helpt scheepseigenaren bij de vernieuwbouw van schepen met een emissieloze of een klimaatneutrale aandrijving. Daarnaast kan subsidie worden aangevraagd voor laad-, wissel- en bunkerinfrastructuur, in samenwerking met bijvoorbeeld havens, terminals en energieleveranciers. We hebben voor de binnenvaart, denk ik, een paar hele mooie zaken kunnen bewerkstelligen en accenten kunnen leggen met de beperkte middelen die wij toch hadden, meneer Stoffer. Maar het is een mooie bedrijfstak.

Voorzitter. Tot slot water, een ander kopje. Alle IenW-onderwerpen zijn me dierbaar, maar water net dat ene druppeltje meer. We duiken er op 2 februari diep in tijdens het wetgevingsoverleg, maar er zijn nu al enkele vragen over gesteld. Dat is terecht, want Nederland is waterland.

Als laaggelegen delta zijn we kwetsbaar voor klimaatverandering. 25% ligt onder de zeespiegel; 60% kan overstroomd door rivieren en zee. Het klimaat verandert. De klimaatscenario's van het KNMI laten zien dat de extremen toenemen en het weer grilliger wordt. In de nationale adaptatiestrategie van het Deltaprogramma wordt expliciet gewezen op deze klimaatverandering. Vandaag verscheen een nieuw rapport, van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, waarin die het belang benadrukt van meer bewustzijn van en maatregelen voor de gevolgen van klimaatveranderingen. Die oproep kan ik onderstrepen. We gaan bekijken op welke manier we de aanbevelingen van het vandaag verschenen rapport gaan meenemen.

In dat kader vroeg mevrouw Zalinyan van GroenLinks-Partij van de Arbeid of en hoe wij de kennis uit het Deltaprogramma en de RIVM-analyses structureel vertalen naar de uitvoering. Dat doen wij nadrukkelijk via het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie. Ook helpt het ministerie van IenW de komende jaren actief bij het concreet maken van deze klimaatadaptatiedoelen. Deze kennis is dan ook verwerkt in de ontwerp-Nota Ruimte en krijgt ook een plek in het Nationaal Water Programma, dat begin 2027 ter inzage ligt. Deze week heb ik nog overleg gehad met de Unie van Waterschappen en met de provincies over klimaatadaptatie en over de vraag wat de weg voorwaarts is met ons. Meer hierover dit jaar, maar ik ben blij dat ook de OVV het beleid onderstreept dat wij ingezet hebben. De appreciatie van de aanbevelingen, die ook echt bij ons komen te liggen, krijgt u op korte termijn toegestuurd.

Wij doen er alles aan om Nederland voor nu en de toekomst blijvend te beschermen tegen overstromingen vanuit de zee en de rivieren. Het doel is dat Nederland ondanks zijn kwetsbare ligging en klimaatverandering de best beschermde delta van de wereld blijft; leest u dan ook kredietwaardigheid in deze woorden. Twee onvermijdelijke investeringen staan echt op mijn netvlies: de vervanging van het gemaal IJmuiden en de vervanging van de spuimiddelen in de Afsluitdijk. De heer Grinwis van de ChristenUnie heeft hier ook naar gevraagd. Ik zet een streep onder dit pleidooi, want het gaat om echt grote bedragen en het vraagt om ingenieurs en projectmanagement. Het gemaal IJmuiden is het afvoerpunt van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal. Van Wijk bij Duurstede tot IJmuiden: het is onmisbaar voor de afvoer van water naar de Noordzee. Het complex beschermt op dit moment 4 miljoen mensen tegen wateroverlast, zoals de heer Grinwis ook al aangaf. De voorbereidingen voor vervanging van dit gemaal gaan door, met bijbehorende kostenramingen. Die bedragen tussen de 1,4 miljard en 2,3 miljard euro. Dit is noodzakelijk werk, waar het volgende kabinet een stevig besluit over moet nemen. De vervanging van de spuimiddelen in de Afsluitdijk is nodig om de waterveiligheid te kunnen blijven garanderen en de hogere waterstanden van de Rijn aan te kunnen door de afvoer via de IJssel. Beide complexen naderen het einde van hun technische levensduur. Ze verkeren nu in een slechte staat en worden met lapwerk operationeel gehouden. Renovatie blijkt gezien de ontwikkelingen, waaronder zeespiegelstijging, niet meer mogelijk. Daarom is vervangende en toekomstbestendige nieuwbouw, dan wel de uitbreiding van het complex, onvermijdelijk. Dit betreft investeringen van 1 miljard tot 3 miljard euro.

We zijn nog steeds een van de veiligste delta's ter wereld. De kwaliteit van ons drinkwater is nog steeds heel goed, hoewel we ook problemen zien, zoals in Amersfoort en onlangs ook in Utrecht. Daaruit blijkt dat schoon drinkwater zeker geen vanzelfsprekendheid is. Het is dus wel elke dag heel hard werken. Dat geldt zeker ook voor het behalen van de Kaderrichtlijn Water-doelstellingen. De heer Stoffer wil weten wanneer we deze KRW-doelen actualiseren. Momenteel wordt daar keihard aan gewerkt. We zijn met een eindsprint bezig. 22 december 2027 is de deadline. Dat betekent dat de eindsprint gaande is. Momenteel behalen we meer dan 80% van de doelen. Ik zie op allerlei vlakken nog heel veel handelingsperspectief om deze maatregelen op tijd af te krijgen. Recent heb ik hierover afzonderlijk met alle twaalf watergedeputeerden in Nederland gesproken. Zij trekken er ook echt hard aan. Ook wordt er goed samengewerkt aan de aanpak van de indirecte lozingen en het tijdig herzien van de vergunningen, zodat we naar de best beschikbare techniek kunnen gaan. Ook als we niet alle doelen halen, kunnen we nog steeds voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Er kunnen legitieme redenen zijn waarop beroep gedaan kan worden, zoals de buitenlandse belasting, maatregelen die wel zijn uitgevoerd maar waarbij het ecologische effect nog op zich laat wachten, of schade door exoten. Op initiatief van Nederland is daaraan in Brussel ook een extra mogelijkheid toegevoegd, wanneer het uitsluitend om het verplaatsen van de verontreiniging gaat, zoals bij baggeren.

Tot zover, voorzitter.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik heb een korte vraag aan de minister. De minister refereerde aan het PBNI. Ik heb hier nu een artikel voor me, waaraan ik volgens mij ook heb gerefereerd. Daarin staat dat het voorkomt dat door de Kustwacht ontvangen signalen echt pas dagen later door de inlichtingendiensten of marine kunnen worden geduid en dat er op basis van onvolledige informatie wordt besloten of er wel of niet moet worden ingegrepen.

De voorzitter:
En uw vraag?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
JA21 vindt dat een buitengewoon kwalijke zaak. Is dat nog steeds de situatie?

Minister Tieman:
Deze vragen zijn gesteld naar aanleiding van een krantenartikel. Ik herken wel een aantal zaken. Ik wil een toezegging doen dat ik bij u terugkom met een duiding van hoe wij het op dit moment zien, zodat ik niet de verkeerde woorden gebruik. De Kustwacht is van groot belang. Wij zijn op dit punt het coördinerend ministerie. Ik zou dus graag een brief naar de Kamer willen doen toekomen, waarin het kabinet en ik onze mening geven over de situatie die genoemd wordt in het krantenartikel.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Kan de minister dan aangeven op wat voor termijn wij die brief zullen ontvangen?

Minister Tieman:
Dat zal binnen nu en vier weken zijn.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is mooi om de passie van de minister voor water te zien. Net dat druppeltje meer; heel goed. Ik heb antwoord gekregen op mijn vraag over nieuwe infrastructuur en de extra budgettaire opgave: 1 miljard in 2031, oplopend naar 2,5 miljard. Even voor mijn begrip: ik denk dat dat alleen over de droge kant en de vaarwegen gaat, maar nog niet over de wateropgave. Of zit de hele IenW-opgave in dat schriftelijke antwoord op mijn vraag?

Minister Tieman:
Daar kom ik op terug in de tweede termijn.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik vraag het om het volgende. Er is nu terecht veel focus op woningbouw, bereikbaarheid en het onderhoud van de infrastructuur. Die zijn heel hard nodig, maar ik ben heel bang dat water een beetje buiten de boot valt en dat het belang daarvan toch een beetje wordt ontkend, terwijl de OVV vanochtend heeft laten zien dat het niet goed zit en dat het overal uitvoeren van onze stresstesten aantoont dat wij een hevige piekbui niet zomaar kunnen handelen, zeker als de faalkans van het Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden per dag toeneemt. Stel je voor dat dat faalt op het moment van een piekbui; dan hebben we een enorm probleem. De

minister ziet het belang, zoals hij uit-en-te-na heeft toege-licht. Wat kan hij er nog aan bijdragen dat zijn opvolger toch zo snel mogelijk een besluit hierover neemt? Ik heb namelijk een soort zorg dat deze minister het belang hiervan ziet, maar dat er straks toch te weinig geld in de begroting is opgenomen en dat er dan maar weer geen besluit wordt genomen.

Minister Tieman:

Wij hebben hier heel wat stormvlaggen over gehesen; laat dat duidelijk zijn. Ik heb ook een werkbezoek gebracht aan Centraal Holland. We hebben hier veel communicatie over. We zijn echt met de waterschappen, de provincies, de gemeenten en de betreffende regio bezig om naar een voorkeursbesluit te gaan. Dit ligt echt op tafel. Hier ontkomt niemand meer aan, ook mijn opvolger niet. We hebben niet zo lang geleden natuurlijk een enorm schot voor de boeg gekregen ten aanzien van een heel klein elementair bedra- dingssysteem. Ik geef dit ook mee in het overdrachtdossier, met een dikke streep eronder. Ik wil de A50 ook niet tekortdoen, maar bij water staan deze zaken bovenaan de lijst; ik noem ze ook expliciet. Ik kan het niet versnellen. We zijn goed bezig. De samenwerking is goed. Ik geef het in dit verslag nog eens mee en ik geef het in het overdrachtdos- sier mee: het spuigemaal IJmuiden en de Afsluitdijk, en op korte termijn een besluit daarover.

De voorzitter:

Heel kort, meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik kijk uit naar de tweede termijn, want ik wil heel graag inzicht hebben in het deel van de financiële opgave dat nodig is in het Deltafonds. Ik weet dat er een actualisatie aan komt, maar goede aandacht hiervoor in de tweede termijn is prettig, omdat we heel veel geld kwijt zijn aan de afspraken met de waterschappen om de dijken goed te versterken. Dan resteert er heel weinig vrij budget voor de andere grote opgaven. Dat zie je terug in dit soort belangen- afwegingen over gemalen of over Grevelingen. Dan moeten we ander onderhoud naar achteren schuiven. Hoe we dat nu in het Deltafonds hebben geregeld, vind ik zeer onge- wenst, want elementaire rijksopgaven voor de veilige instandhouding van ons land dreigen een beetje de pineut te worden.

Mevrouw Zalinyan (GroenLinks-PvdA):

Dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen. Ook ik heb het rapport van de OVV gelezen. Net als ik maken heel veel mensen die vanochtend het NOS-bericht hebben gelezen zich ontzettend veel zorgen over klimaatverande- ring, maar ook over de gevolgen en de schade daarvan. Wat kan de minister zeggen tegen al die mensen die van- ochtend het NOS-bericht hebben gelezen en die denken: ben ik een van die puntjes die op de kaart staan?

Minister Tieman:

Die puntjes betreffen ook de stad Groningen, om ook maar weer even het Noorden te noemen. Wij zijn echt bezig met de uitrol hiervan. Er wordt ook al heel veel gedaan binnen de waterschappen. Denk bijvoorbeeld aan de verhardings- opgave in het Hoogheemraadschap van Delfland. In alle

waterschappen wordt dit echt opgepakt. Ik heb gesprekken gevoerd met alle gedeputeerden. Daarin is dit ook onder- werp ook besproken. Tegen de mensen die het op dit moment lezen, wil ik zeggen dat wij dit hoog in het vaandel hebben staan. Wij zijn niet voor niks watermensen. Wij kunnen dit echt aan, maar dat zal wel betekenen dat we de schouders eronder moeten zetten.

Wat kun je zelf doen? Allerlei kleine zaken. Ik zie dingen gebeuren in wijken. Denk bijvoorbeeld aan het Rotterdams WeerWoord. Bij de ruimtelijke ordening kun je al dingen meenemen, zeker omdat we aan de vooravond van de enorme woningbouwopgave staan. Ik zie heel veel meekop- pelkansen bij zo'n bouwproces.

Mevrouw Zalinyan (GroenLinks-PvdA):

Ook ik zie dat er ontzettend veel gebeurt. De kern van het rapport van de OVV is dan juist ook dat er te veel versnip- pering is in de dingen die gebeuren. Kan ik meer regie verwachten van de minister of het volgende kabinet om hier echt werk van te maken?

De voorzitter:

De beantwoording mag echt korter, minister.

Minister Tieman:

Wij komen dit jaar bij u terug voor de klimaatstrategie. Daar zal alles in staan, ook de regie, de coördinatie, die ik op mij zal nemen.

De voorzitter:

Tot slot.

Mevrouw Zalinyan (GroenLinks-PvdA):

Dank. Kunnen we van het kabinet een reactie verwachten vóór het WGO Water? Het lijkt mij wel fijn om die aanbeve- ling alvast gereflecteerd te zien.

Minister Tieman:

Ja, die toezegging kan ik doen.

De heer Stoffer (SGP):

Rond de Kaderrichtlijn Water zien we in de schriftelijke beantwoording dat er gewerkt wordt aan de actualisatie van de doelen. Ik zie ook drive bij de minister om daar volop op in te zetten. Ik heb veel waardering daarvoor. Ik krijg — ik ben benieuwd of de minister dat deelt — van één ding buikpijn, namelijk dat onze landbouw op de huidige doelen wordt afgerekend, echt nu op dit moment. Die doelen zijn niet altijd adequaat. Mijn vraag is hoe de minister hiermee omgaat.

Minister Tieman:

We moeten hier echt goed naar gaan kijken. Er is in mijn optiek ook heel wat onduidelijkheid ten aanzien van de gebruikte data. Die onduidelijkheid moet eruit. Het moet echt heel duidelijk zijn. Ik zie ook nog veel handelingsper- spectief. Waar het knelt, zal maatwerk nodig zijn. We gaan de doelen niet allemaal halen; laat dat ook duidelijk zijn.

Maar ik wil nog net wat verder naar de finishlijn gaan om de foto zo scherp mogelijk te maken, alvorens we wederom naar Brussel zouden moeten gaan. Dat betekent ook een investering en kijken waar die investering dan het beste landt. De landbouw hebben we ook nodig voor onze strategische aspecten. Je moet zelf samenredzaam zijn. Dat betekent ook voldoende voedselproductie. Dat is daar een afweging. Wat vragen we nu? Wat is redelijk? Wat is onredelijk? Waar ligt wellicht nog wat meer handelingsperspectief bij een andere sector? Dat zeg ik zonder dat ik zaken wil afschuiven. We moeten dit met alle sectoren doen. Deze foto zal de komende maanden, het komende jaar, nog veel scherper gaan worden naarmate we dichterbij 2027 komen, maar ik wil eerst ook duidelijkheid over de gebruikte data.

De heer Stoffer (SGP):

Helder. Dank voor dat antwoord. We delen dit, denk ik. We zijn het hierover eens. Het enige waar ik echt buikpijn van krijg, is dat landbouwers, agrariërs, nu op dit moment echt gewoon worden afgerekend op iets waarvan je denkt: dat is net te vroeg. Die indruk heb ik. Zou de minister dat misschien ook nog mee kunnen nemen, om te voorkomen dat er voor individuele landbouwers onomkeerbare stappen genomen worden die straks misschien niet nodig blijken te zijn, hoe je ook tegen de landbouw aankijkt? Daar heb ik echt buikpijn van. Ik hoop dat de minister dat samen met zijn collega en samen met provinciale bestuurders wil bekijken. Neem even de ruimte, om te voorkomen dat individuele boeren nu gewoon stoppen terwijl dat straks helemaal niet nodig is.

Minister Tieman:

Ik neem dat zeker mee, meneer Stoffer. We gaan dit met elkaar, ook met de minister van LVVN, oppakken om dicht bij elkaar te blijven, ook voor die landbouwsector.

De heer Van Asten (D66):

Ik hoor de minister nu enkele malen zeggen dat hij voldoende handelingsperspectief ziet, en dat voor iets wat toch binnen een vrij korte termijn geregeld moet worden. Ik was eigenlijk wel benieuwd naar waaruit dat handelingsperspectief dan bestaat, want dat lijkt een wat breed begrip.

Minister Tieman:

Bijvoorbeeld de vergunningen. Wij hebben heel veel vergunningen geactualiseerd. Dat betekent dat wij vergunningen die al wat ouder zijn, naar de best beschikbare techniek willen gaan brengen. Denk bijvoorbeeld aan de indirecte lozingen. De pilotfase zijn we allang voorbij. Het gaat erom dat nu ook MKB-Nederland en VNO-NCW het omarmen, dat zij hun leden, echt de mkb'ers, overtuigen en hun vragen: waar staan jullie nu voor aan de lat? Een ander voorbeeld is wat er gebeurt bij de rwzi's. Dat staat weer net wat verder in de tijd. Wanneer ik een uitzondering mag meegeven op een aantal zaken, dan zal ik dat ook zeker doen, zoals bij de Richtlijn stedelijk afvalwater. Dat zijn een tweetal voorbeelden waarbij ik denk: hier is nog handelingsperspectief. Maar de lijst van die stoffen is wel dynamisch. Op dit moment staat pfas daar nog niet in, of misschien staan er een paar. Maar in de toekomst ga je daar veel meer van krijgen.

De voorzitter:

Tot slot, als laatste interrumpant, de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Het kan volgens mij in één interruptie, voorzitter, aanvullend op de heer Stoffer. Ik heb net voor het kerstreces een motie ingediend over het achtste actieprogramma Nitraatrichtlijn, waarin onder andere het verzoek stond om met de waterschappen in overleg te treden met het oog op duidelijkheid over de data en over de duiding van de data inzake de NV-gebieden. Mag ik de minister vragen om in dat overleg, dat hopelijk al gaande is, ook duidelijk te krijgen wat wel en wat niet aan de landbouw moet worden toegerekend? Hoe wordt bijvoorbeeld met in- en uitlaatwater omgegaan? Ik hoor veel klachten over dat het uitlaatwater wel wordt gemeten, terwijl nooit is gemeten wat erin is gekomen en vervolgens alles op het conto van de landbouw wordt geschoven. Daar moet geen discussie over zijn, want als we discussie hebben over de data, dan krijgen we ook discussie over de aanpak.

Minister Tieman:

Ik ben het helemaal met u eens. Wij gaan voor die duidelijkheid zorgen.

De voorzitter:

Volgens mijn administratie bent u aan het einde gekomen van uw eerste termijn. Dat is het geval. Ik schors een enkel ogenblik, waarna het woord is aan de staatssecretaris. Ik deel de Kamer vast mee dat het mijn ambitie is — ik heb geen glazen bol — om de lunchpauze te gebruiken voor de voorbereiding van de beantwoording van de zijde van het kabinet in tweede termijn, zodat we gewoon even met elkaar doorpakken. De vergadering is voor een kort ogenblik geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering voor de beantwoording door de staatssecretaris. Hij heeft het woord. Wellicht kan hij ons meenemen in de lijnen waarlangs hij zijn beantwoording heeft gestructureerd.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter. Na een intro van een uur of drie zal ik ingaan op spoor en openbaar vervoer, waarbij ik iets zal zeggen over de betaalbaarheid, de financierbaarheid en natuurlijk de veiligheid daarvan. Vervolgens heb ik het kopje leefomgeving, waarin zaken als de industrie, het VTH-stelsel, pfas en staatslakken de revue zullen passeren. Daarna komt circulair en grondstoffenefficiëntie, en tot slot heb ik het kopje vuurwerk.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter, dank. Voordat ik begin aan mijn intro en mijn algemene woorden wil ik, als u mij dat toestaat, kort stil-

staan bij de vreselijke ongelukken van de afgelopen dagen op het spoor in Spanje, eerst bij Córdoba en daarna vlak bij Barcelona. We hebben allemaal de vreselijke beelden gezien. We werken allemaal samen met mensen voor wie dit de grootste nachtmerrie is, zoals machinisten en conducteurs tijdens hun werkzaamheden, en mensen die reizen. Het is natuurlijk vreselijk dat deze ongelukken aan tientallen mensen het leven hebben gekost en er vele gewonden waren. Het kabinet heeft de Spaanse regering dan ook zijn steun betuigd en condoleances overgebracht. Onze gedachten en gebeden zijn uiteraard bij de slachtoffers en de nabestaanden van deze ongelukken.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende kom ik bij mijn introductie. Laat ik zeggen dat ik trots ben om hier te mogen staan als staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en om vandaag over de begroting te mogen spreken. Dat is vooral ook omdat mobiliteit en infrastructuur van ongekend, cruciaal en misschien zelfs ondergewaardeerd belang zijn voor onze samenleving. Ik heb dat afgelopen dinsdag ook veel gehoord in het debat. Veel mensen hadden het over infrastructuur als ruggengraat en levensader van onze samenleving. In een van de maidenspeeches, die van de heer Huijdekoper, hoorde ik: zonder mobiliteit ook geen levenskwaliteit. Dat vond ik een mooie vergelijking. En mobiliteit is zeker ook een randvoorwaarde voor persoonlijke vrijheid. Het is cruciaal om in verbinding te kunnen staan met de volledige samenleving, om naar vrienden, familie, geliefden, dierbaren en je werk te kunnen gaan, om nieuwe ontdekkingen te kunnen doen, om jezelf te kunnen ontplooiën en om nieuwe avonturen te kunnen beleven. Dat is heel erg mooi. Iedere politieke partij zegt het misschien op haar eigen manier en vanuit haar eigen focus. De ene partij is misschien wat meer gericht op de auto en op het vliegtuig en de andere wat meer op het openbaar vervoer en de fiets, maar heel eerlijk, ik denk dat we op dit moment niet meer de luxe hebben, die we jarenlang wel gehad hebben in Nederland, om een heel felle ideologische discussie te kunnen voeren over asfalt aan de ene kant van het politieke spectrum en spoor aan de andere kant. Dat is even een noot vanuit de beide bewindspersonen. De luxe van discussies over de auto tegenover het openbaar vervoer, die de afgelopen jaren toch veel de revue hebben gepasseerd, hebben we niet meer. Die hebben we financieel niet meer. Het is alle hens aan dek en we staan inmiddels op het punt dat we echt verschrikkelijk moeilijke keuzes moeten maken als het gaat om de vraag waar we geld aan uitgeven en hoe we de budgetten verdelen.

Die keuzes zijn echt pijnlijk en soms ook moeilijk navolgbaar. We hebben daar al een paar debatten over gehad. Als je bijvoorbeeld logisch nadenkt zou je als je iets gaat vervangen, ook automatisch iets anders willen meenemen als je weet dat je anders over een paar jaar moet terugkomen. Dat is bijvoorbeeld zo in de casus Haarlem, waar we over hebben gesproken. We zijn nu gewoon in een situatie beland waarin het niet verantwoord is om die verplichtingen aan te gaan, omdat er zo'n enorm grote druk is op het Mobiliteitsfonds. De minister heeft daar uitgebreid over gesproken. Maar ook als het gaat om de maatschappelijke uitdagingen waar we op dit moment voor staan, hebben we simpelweg niet meer de luxe om te zeggen: het is óf de auto óf de fiets óf het openbaar vervoer óf het vliegtuig. Als we eerlijk zijn, zullen we, met alles wat er in de wereld en in ons eigen land gebeurt, echt alles op alles moeten zetten voor een en-en-en-enbenadering.

Dat is niet omdat we dat leuk vinden, maar uit bittere noodzaak, vanwege de drie grote maatschappelijk opgaven waar Nederland voor staat. Hoe zorgen we ervoor dat we massief investeren in woningbouw? Hoe zorgen we ervoor dat die woningbouwopgave echt van de grond komt, en dan niet op één plek maar op heel veel plekken tegelijk? Hoe zorgen we ervoor dat we, met alles wat er in de wereld gebeurt, een gezonde boterham kunnen blijven verdienen? Hoe zorgen we dat onze economie blijft draaien en het verdienvermogen gegarandeerd is op alle plekken in Nederland, niet alleen nu maar ook over 50 jaar? En hoe zorgen we ervoor dat we voldoende afschrikking hebben en weerbaar en veilig zijn in dit land? Het antwoord op alle drie die vragen is als volgt. Als je meer woningen wilt bouwen in Nederland, zul je moeten investeren in infrastructuur en mobiliteit. Als je wilt investeren in het verdienvermogen van Nederland, zul je moeten investeren in infrastructuur en mobiliteit. En als je Nederland veilig wilt houden, zul je moeten investeren in infrastructuur en mobiliteit.

Dan kijk ik naar wat we hebben gedaan op het gebied van woningbouw. Ik ga alvast een aantal inhoudelijke dingen aanstippen. Je kunt in Nederland geen woningen bouwen zonder écht fundamenteel te investeren in infrastructuur. Dan is het niet of-of, want we investeren in het openbaar vervoer, dus in de bus en in rails, én in de auto, dus in parkeerplaatsen en in rotondes, én in de fiets, dus in alle mobiliteiten bij elkaar. Het vorige kabinet heeft 7,5 miljard euro geïnvesteerd in woningbouw, of in infrastructuur rondom woningbouw. Inmiddels heeft het huidige kabinet 2,5 miljard geïnvesteerd in woningbouw. Je zou zeggen: halleluja, fantastisch! Dat hebben we ook een aantal keren gezegd, maar het eerlijke verhaal is ook dat we hadden kunnen uitgeven voor een dubbel aantal woningen. Het gaat ongeveer om 400.000 woningen. Voor eenzelfde hoeveelheid, waar we niet die 2,5 miljard euro voor hebben, liggen er plannen klaar. Als de politiek de ambitie heeft om te investeren in woningbouw, als je meer woningen wilt, is het vrij logisch: dan zul je moeten investeren in infrastructuur. Dat is de oproep hier.

Het rapport-Wennink is vrij duidelijk over ons verdienvermogen en onze concurrentiekracht. Ook wat dat betreft zul je moeten investeren in infrastructuur. Al eeuwenlang verdient Nederland als handelsland buiten Nederland een gezonde en liefst dikbelegde boterham. Infrastructuur is essentieel voor de bereikbaarheid en ook voor onze economie. Je hoort op een aantal plaatsen: infrastructuur is conjunctuur. Maar de vraag is dan wel: doen we op dit moment het juiste? We hebben natuurlijk een systematiek die van onderaf komt. Kijk naar de economische visie van Nederland. Kijk naar bijvoorbeeld structuurversterkende investeringen in het noorden van het land. Dat is daar echt keihard nodig. Klopt het dan wat we aan het doen zijn? De Brainport Regio is bijvoorbeeld een fantastische groeimotor voor Noordwest-Europa. We hebben hier misschien wel de belangrijkste bedrijven op aarde zitten, als het gaat om de technologische ontwikkeling in de toekomst. Dan moet je eerlijk zijn: hebben we daar onze infrastructuur op aangepast? Als je van ASML naar Brussel wilt, de belangrijkste stad op ons continent, ben je drieënhalve uur onderweg en moet je een stuk of vier keer overstappen, als de trein al gaat. Naar bijvoorbeeld de verbinding tussen de Brainport en Brussel zijn we op dit moment hard aan het kijken: klopt het op deze manier? Of zul je er ook op een economische manier naar moeten kijken?

Voorzitter, tot slot. De militaire mobiliteit en de weerbaarheid baren mij wel grote zorgen. Ik ben zelf op bezoek geweest bij het NAVO-hoofdkwartier in Brussel, maar ook bij het Joint Support and Enabling Command in Zuid-Duitsland, in Ulm, om daar te spreken over de knelpunten. We hebben inmiddels 56 knelpunten in Nederland gedefinieerd. Als jij een trein vanuit Rotterdam naar Oekraïne wilt laten rijden met bijvoorbeeld tanks en ander materieel, ben je soms meer dan een maand onderweg, vanwege bureaucratische en fysieke knelpunten. Alleen al tussen 't Harde, een groot militair emplacement, en Duitsland staan 28 fysieke knelpunten in de weg om met bepaald vervoer heen en weer te rijden. Dat is wat mij betreft een grote eyeopener. Ik heb geprobeerd er in deze periode al wat aan te doen, door bijvoorbeeld voorrang te verlenen aan militaire voertuigen op het spoor, door bijvoorbeeld te investeren in Kijfhoek en de Maasvlakte en door de heer Van der Maat te vragen om een acuut onderzoek te doen naar wat er in het hier en nu geïnvesteerd moet worden voor een veiliger spoor. Ik denk dat het de komende jaren van cruciaal belang zal zijn voor Nederland om dat te blijven doen.

De voorzitter:

Bent u daarmee aan het einde gekomen van uw blokje spoor en ov?

Staatssecretaris Aartsen:

Dit was de inleiding, voorzitter.

De voorzitter:

Dit was de inleiding! O! Meneer De Hoop, dan stel ik toch voor dat de staatssecretaris met gezwinde spoed het eerste blokje gaat ...

Staatssecretaris Aartsen:

Er komt nog wel meer over spoor en ov. Dat wordt wel kort en krachtig; maakt u zich daar geen zorgen over.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, als het bij u blijft, vind ik het goed.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Kijk, ik kan natuurlijk niet voor anderen instaan, voorzitter.

De voorzitter:

Nee, maar ikke wel.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat is waar. U gaat over de orde.

Kan ik de inleiding van de staatssecretaris zo interpreteren als dat hij eigenlijk zegt dat ook hij in een te dun pak is genaaid bij deze begroting? De erkenning is er heel erg als het gaat over weginfrastructuur en onderhoud, maar eigenlijk gaat het nog te weinig over wat er nodig is om ons openbaar vervoer bereikbaar en betaalbaar te houden. Is dat een goede interpretatie van de inleiding van deze staatssecretaris?

Staatssecretaris Aartsen:

De heer De Hoop — dat is ook het grappje dat ik bij de eerste termijn van de heer Stoffer maakte — zal begrijpen dat ik vanwege mijn lichaamsomvang en het feit dat ik maatpakken probeer te dragen de analogie met te strakke pakken et cetera niet zal aangaan. Maar laat ik wel zeggen dat we heel eerlijk moeten zijn. Ik bedoel dit politiekbreed; ik denk dat dit breed geldt. Als je met woord belijdt dat je de woningbouw belangrijk vindt, als je met woord belijdt dat je de veiligheid van ons land belangrijk vindt, als je met woord belijdt dat je het duurzame verdienvermogen van ons land belangrijk vindt, dan is het ook belangrijk om het daar niet bij te laten en niet alleen naar die beleidsterreinen te kijken. Dan zul je ook moeten nadenken over welke randvoorwaarden daarbij horen. Infrastructuur is bij alle drie die onderdelen echt randvoorwaarde nummer één. Feit is wel dat het gewoon niet aansluit. We hebben op dit moment de situatie in Eindhoven. We spreken daarbij over het belang van ASML en over 200 miljoen euro voor het station daar. Het gaat echt een belemmering worden als we dat nu niet doen, maar ik heb het geld nu niet. Dat is een hele vervelende boodschap, als we zien wat er in de wereld gebeurt.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik deel die analyse geheel met de staatssecretaris. Als je terugkijkt, ging het tot corona echt heel erg goed met ons openbaar vervoer. Met minder reizigers zijn we in een neerwaartse spiraal terechtgekomen. Zowel de Kamer als het kabinet heeft incidenteel best veel geprobeerd om pleisters te plakken, maar zolang dat niet structureel gebeurt, is GroenLinks-Partij van de Arbeid bang dat we niet uit die neerwaartse spiraal komen. Mag ik dit dus ook zien als een oproep van de staatssecretaris aan een volgend kabinet om te kiezen voor structurele investeringen in het openbaar vervoer?

Staatssecretaris Aartsen:

Daarom zei ik net: ik ga nu beginnen met het blokje over de betaalbaarheid. Daar gaat de vraag van de heer De Hoop namelijk over. Dit gaat over infrastructurele investeringen. Dat zijn twee verschillende zaken. Ik ga zo in op de exploitatie van ons openbaar vervoer. Dit gaat echt over de infra.

Misschien kan ik daar nog twee korte opmerkingen over maken, voorzitter. Dan heb ik het blokje afgerond. Wij kijken op dit moment naar een hervorming van de MIRT-systematiek, omdat we zien dat de landelijke thema's die ik net aandroeg, die drie onderwerpen, niet aan tafel zitten bij de MIRT-systematiek. De MIRT-systematiek is een goede systematiek om ervoor te zorgen dat het geen woud aan loze beloften wordt dat op papier klopt, maar waarvoor in de praktijk geen geld voor is. We moeten eerlijk zijn: defensie, woningbouw en economie zitten daarbij onvoldoende aan tafel. Dat is voor ons als bewindspersonen de reden geweest om te zeggen: laten we inzetten op een hervorming van de MIRT-systematiek.

In het verlengde daarvan zijn er een aantal vragen gesteld over de Lelylijn. Ik hoop dat ik volgende week een mooi rapport in ontvangst mag nemen van Klaas Knot, de formele Lelylijn-gezant, zoals we hem maar even hebben gedoopt. Ik vond dat wel belangrijk. In mijn eerste week was ik daar en heb ik gezien hoeveel de beslissingen, wat je daar ook van vindt en hoe verstandig die ook waren, kapot hebben

gemaakt in het noorden in het vertrouwen, en hoeveel behoefte er was aan een nieuw perspectief. Het lijkt mij goed om, hopelijk volgende week, een begin te maken met het hernieuwde perspectief, waar een nieuw kabinet dan ook mee aan de slag kan gaan.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Dat gaat over de betaalbaarheid en de financierbaarheid van het openbaar vervoer. Daar is veel over gesproken. Het is misschien goed om de stapeling van een drietal zaken te noemen.

Allereerst de BDU-korting. Daar hebben we in de zomer ook al met elkaar over gesproken. Dat is een onbedoelde fout uit het regeerakkoord van de voorgangers, waarin 10% werd weggesneden van de gelden die bedoeld zijn voor het regionale openbaar vervoer in de Randstad. Dat betrof 110 miljoen euro en is echt een enorme ingreep geweest. Dat was het financiële kader toen deze twee bewindspersonen aantraden. Het is gelukt — daar ben ik blij om — om dat in ieder geval incidenteel voor 2026 en gedeeltelijk voor 2027 te dempen. Dat is geen structurele oplossing, zeg ik er wel bij. Als er niks gebeurt, treden die bezuinigingen uiteindelijk in werking. Maar met deze ingreep zorgen we er wel voor dat een nieuw kabinet de kans krijgt om de keuze te maken om dat wel of niet te doen. Ook zorgen we ervoor dat de vervoersregio's nu nog niet het mes hoeften te zetten in materieel, zoals buslijnen schrappen en andere zaken. Ik ben dus trots dat we dat in dezen nog hebben kunnen bereiken.

Ik zeg er wel bij — dit is het bruggetje naar het studenten-ov en de NS-tarieven — dat we hier een wirwar, een stapeling, zien van betalingsproblematiek en financieringsproblematiek binnen het openbaar vervoer. Formeel gezien betreft het bij het studenten-ov geen bezuiniging. Formeel gezien is het ministerie van Onderwijs een klant van onder andere de NS en het regionaal vervoer. Zij zeggen: er zijn minder studenten, dus minder klanten, en dus hoeven we ook minder af te rekenen. Ook dat gaat om een fors bedrag van bijna 150 miljoen euro. Feitelijk gezien klopt dat dus. Vanuit het perspectief van bussen en treinen is dat een hele harde ingreep in de financiële situatie daar. Zeeuwse vervoerders zijn voor de bekostiging van het openbaar vervoer voor 50% afhankelijk van die studenten-ov-producten. Ik kijk naar de heer Jumelet; volgens mij geldt er in Drenthe een vergelijkbaar getal. Dat hakt er natuurlijk verschrikkelijk hard in. Dat kunnen wij niet morgen oplossen, maar ik heb wel gezegd dat we daar fundamenteel naar moeten kijken. Is dit nou de manier waarop we ons openbaar vervoer willen financieren? Moet die financiering nou met een enorme schokgolf naar beneden? Kan je dat nou niet slimmer doen? Hetzelfde geldt voor de indexatie: 60% van de kosten bij het openbaar vervoer betreft personeelslasten, terwijl wij niet op cao-lonen indexeren, maar op inflatie, op de CPI. Ik weet zelf uit mijn SZW-tijd dat dat een slok op een borrel scheelt, zeg ik met een knipoog naar de heer Grinwis. Als je dit soort elementen doorrekent in een Excel-sheet en de lijn doortrekt, bouw je verschralling van het openbaar vervoer in je financieringsmodel in. Dat is zo'n vraagstuk.

Hetzelfde geldt natuurlijk voor de wijze waarop de bekostiging van bijvoorbeeld de treinen is geregeld. We zien ook daar stijgende lasten. Dan doet het verschrikkelijk pijn dat je de kosten moet laten stijgen en bij de reiziger neer moet leggen. We hebben daar nu een aantal keer incidenteel rijksmiddelen voor uitgetrokken. Daar is geen structureel geld voor beschikbaar. Er moet wel een politieke keuze voor worden gemaakt over de vraag of je daar meer geld aan wilt besteden, ja of nee. Dat is een keuze die aan de formatietafel zal moeten worden gemaakt, maar ook als het antwoord daarop nee is, zullen wij moeten bedenken of wij dit de eerlijke manier vinden om geld aan ons openbaar vervoer uit te geven.

De laatste trein van de twee hyperspitsen op dinsdag en donderdag — die is meestal rond een uur of 8.30 — is de meest dure trein die er in Nederland rondrijdt. Als een verpleegkundige op woensdag om 11.00 uur met de trein naar haar werk toe gaat, betaalt zij 40% of meer te veel vanwege het feit dat forenzen, bijvoorbeeld van de overheid, op dinsdagochtend om 8.30 uur in een trein zitten. Je kunt er natuurlijk vraagtekens bij zetten of we dat rechtvaardig vinden, ja of nee, en je kunt kijken hoe je dat oplost. Hetzelfde geldt voor de producten rondom het studenten-ov. Ook die producten komen uit de vorige eeuw; die zijn namelijk geldig in het weekend of op de doordeweekse dagen. Met de huidige technologie en inzichten kan je daar natuurlijk veel slimmer over nadenken.

Voorzitter. Al deze zaken hebben wij gebundeld. Wij hebben gevraagd om een groot onderzoek over de betaalbaarheid en financierbaarheid van het openbaar vervoer. Deze vragen zien we namelijk bij ieder debat terugkomen, steeds maar weer. Laten we die nou bundelen en eens even goed, doorwrocht, met elkaar doorakkeren. Laten we daar een paar heldere keuzes uit laten voortvloeien. Mijn opvolger heeft dan hopelijk een mooie menukaart waarop staat wat je kunt doen, wat die keuzes financieel voor de overheid en de reiziger betekenen en welke dingen er slimmer gefinancierd kunnen worden. We hebben een wirwar aan financieringsmodellen in het openbaar vervoer: via het Rijk, via de provincie, via de zorg, via het onderwijs. Noem het allemaal maar op. Dit heeft te maken met de hele discussie rondom publiek mobiliteit. Dit alles moet echt slimmer. Dat is de reden dat we dat initiatief hebben genomen. Dat moet echt slimmer en dat is de reden waarom we dat initiatief hebben genomen. Dat ten aanzien van betaalbaarheid en financierbaarheid.

De voorzitter:

Ik wil eigenlijk het hele kopje spoor en ov afgerond hebben voordat ik interrupties toesta.

Staatssecretaris Aartsen:

Het is wel veel, hoor, want dan ga ik nog door naar veiligheid.

De voorzitter:

Ja, maar we gaan het wel echt doen, want om 15.00 uur vindt hier een ander debat plaats, en dat zal ook echt vanaf 15.00 uur plaatsvinden, zeg ik tegen de staatssecretaris en de leden.

Staatssecretaris Aartsen:

We hebben het over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer gehad. Misschien is echter nog wel belangrijker dat mensen überhaupt het openbaar vervoer in durven. Ik zeg dat zo stellig omdat ik me vanaf dag één rot ben geschrokken van de beleving van reizigers in het openbaar vervoer. Dat was eigenlijk vanaf weekend één dat ik deze portefeuille mocht hebben. Mensen zeggen tegen mij: "Ik werk al jaren bij de geel-blauwe familie. Dat doe ik met liefde en plezier. Er heerst echt een familiegevoel. Maar ik zie hoe hard het de afgelopen vijf jaar is gegaan en ik maak mij daar hele grote zorgen over; ik sta op het punt om te stoppen als hoofdconducteur vanwege het feit dat er zo veel geweld en agressie is in het openbaar vervoer." Jonge vrouwen zeggen: "Als ik op donderdagavond of vrijdagavond een bedrijfsborrel heb, dan ga ik niet meer met het openbaar vervoer, want dat durf ik niet. Ik drink dan maar een spaatje rood in plaats van een glaasje wijn en ik pak wel de auto."

Voorzitter. Iedere dag hebben drie NS-medewerkers te maken met de zwaarste vorm van agressie en geweld. Iedere dag drie! Morgen weer drie, overmorgen weer drie, het weekend erop weer drie. Dat zijn echt aantallen die mij heel erg verontrusten. Dat is 60% stijging in de afgelopen vijf jaar. Al die cijfers beschrijven natuurlijk op hun manier wat er wordt meegemaakt. Ik ben zelf een dag meegelopen met een hoofdconducteur, vanuit Utrecht naar Den Haag. Je hoort dan wat er gebeurt. Waar er vroeger gescholden werd, wordt er nu gespuugd. Waar er vroeger gespuugd werd, wordt er nu geduwd. Waar er vroeger geduwd werd, wordt er nu geslagen. Waar er vroeger geslagen werd, wordt er tegenwoordig in elkaar geramd. Dat zien we in het openbaar vervoer richting de medewerkers gebeuren, maar ook naar de reizigers zelf. Ik ben mee geweest met een Roze Maandagtrein. Als je hoort wat mensen van de lhbtq+-gemeenschap, die misschien wat afwijkend gekleed zijn en die zich misschien op een andere manier uiten, in het openbaar vervoer over zich heen krijgen ... Ik heb bij mijn aantreden gezegd: daar gaat een streep onder. Dat mogen we niet meer accepteren.

Het is geen kwestie meer van één maatregel nemen; het is een kwestie van alle knoppen tegelijkertijd induwen. Er is al veel gebeurd: camera's, afgesloten poortjes et cetera. Maar wat mij betreft moeten we daarop doorpakken. In de afgelopen maanden hebben we besloten om de boetes op zwartrijden met 40% te verhogen, hebben we 34 miljoen euro uitgetrokken om stationsdeals te sluiten en hebben we per station gewoon samen met ProRail, NS, de gemeente, de provincie, de burgemeester, iedereen daaromheen, en met hulpverleningsorganisaties voor daklozen en verwarde personen bekeken: wat is er nodig om ieder station een opknopbeurt te geven? Als iedereen nou een stapje extra doet, hoe kunnen we dan daarmee de onveilige omgeving van zo'n station aanpakken? We hebben 12 miljoen euro uitgegeven aan de aanschaf van bodycams voor hoofdconducteurs van NS. We hebben 2,3 miljoen uitgegeven aan de beveiliging van station Maarheze. Helaas was dat vanwege de azc-problematiek daar kei- en keihard nodig. We hebben besloten om het rijbewijsregister open te stellen, zodat boa's beter hun werk kunnen doen. We hebben besloten om hetzelfde te doen voor het vreemdelingenregister als het gaat om asielzoekers die structureel overlast geven.

De heer Jumelet vroeg naar het strafrechtkenregister. Dat is een hele mond vol. Ook daar zijn we nu mee bezig. Dat is een hele ingewikkelde zaak. We hebben daar al een aantal keer met mijn collega van JenV over gesproken. Dat is zeer complex door alle situaties die daaromheen spelen. We hebben in ieder geval gezegd dat de gezamenlijke ambitie is om iemand die in het openbaar vervoer garant moet staan voor de veiligheid, in staat te laten zijn om op zelfstandige wijze, zonder fysieke tussenkomst van de politie, een boete uit te schrijven. Zo simpel moet het zijn. Zo simpel is het nu niet geregeld. Beide bewindspersonen hebben de ambitie uitgesproken om dat te doen.

Dat was het ten aanzien van openbaar vervoer en spoor, met gezwinde spoed.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw medewerking.

De heer Huidekooper (D66):

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. De minister ging net in op de problematiek van het winterse weer op Schiphol, maar ook op het spoor was er natuurlijk behoorlijk wat overlast. Dat maakt informatievoorziening aan de reizigers van extra belang. Maar wat gebeurde er nou op dat moment? De NS-reisplannerapp viel uit. Kan de minister aangeven of hij, ook in het kader van de weerbaarheid van het spoor, stresstests laat uitvoeren en ervoor zorgt dat die digitale infrastructuur, die zo belangrijk is voor de informatievoorziening aan de reiziger, op orde is?

De voorzitter:

U debatteert met de staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

De promoties vliegen me hier om de oren, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, ik hoor het ook.

Staatssecretaris Aartsen:

Toch spannend! De winterproblematiek. Ik ben daar vrij duidelijk over. Ik heb veel contact gehad met ProRail en de NS. Die gaan ook operationeel evalueren. Ik zeg bewust "operationeel", want ik ga dat politiek niet doen, omdat ik echt vind we ook een beetje moeten relativiseren. Dit is extreme sneeuwval. Dit gebeurt zo ongeveer eens in de vijf of zeven jaar voor een week. Je kunt dit financieel oplossen, maar dan ben je 3 of 4 miljard verder. Ik weet niet of het verstandig is om dat te doen. Ik denk het niet. Dat is namelijk echt geld weggooien. Dat geldt ook voor de verwarmde wissels. Dat hebben we best aardig geregeld in Nederland. Van de 7.000 wissels zijn er 5.000 verwarmd. Zelfs bij een verwarmde wissel zie je dat de sneeuw of het ijs smelt, vervolgens vastvriest aan de grond en er alsnog in gaat vastzitten. Dan zit je met een wissel die weliswaar verwarmd is, maar nog steeds vastzit, omdat die vastgevroren is. Dat moet je er handmatig uittikken. De mensen van ProRail rijden ernaartoe. Die doen dat in een auto en die staan vervolgens in de file omdat daar ook sneeuw gevallen is. Als het gaat om weerbaarheid moeten we met elkaar

misschien een beetje accepteren dat dit misschien zo eens in de vijf jaar een keer een week gebeurt, hoe verschrikkelijk en vervelend dat ook is.

De IT-storing bij NS staat eigenlijk los van het winterweer. Dat is een aparte IT-storing geweest. Ik geloof dat we het in dit geval zelfs "Murphy's Law" noemen. Dat is wat het is. Dat wordt operationeel geëvalueerd door de NS. Ik zou daar politiek gewoon echt even de ruimte voor willen laten en dat een beetje willen relativeren.

De heer Huidekooper (D66):

Ik heb de staatssecretaris geprobeerd te vragen om na te gaan — ik wil die oproep dan toch nog een keer doen — of er contingentieplannen zijn, want als zo'n crisis zich voordoet waardoor het spoor eruit ligt, moet de reiziger kunnen weten waar hij wel of niet naartoe kan reizen. We moeten de chaos voor zijn. Dat is mijn oproep.

Staatssecretaris Aartsen:

Kijk, de discussie over retentie is natuurlijk breder. De afgelopen 30 tot 40 jaar was alles gericht op zo veel mogelijk treinen op een heel klein stukje spoor en zo kort mogelijk op elkaar laten rijden. De efficiëntie stond voorop. Daarom hebben we een vrij goed stelsel; metro plus, zeg ik weleens. Met alles wat er nu speelt, zullen we op een andere manier moeten gaan denken. Daarom heb ik ook bewust het rapport-Van der Maat nog eens aangehaald als het gaat om weerbaarheid. Lees dat nog eens, zou ik tegen iedereen willen zeggen, want het is echt lezenswaardig. We zullen retentie en robuustheid moeten inbouwen. Dat gaat geld kosten, waarvan we met elkaar zeggen: moet dat nou? Het antwoord daarop is ja. In dit hele specifieke geval gaat het om een IT-storing. Die kan soms plaatshebben. Dat wordt ook nog operationeel onderzocht. Daar kan ik dat dus niet specifiek op toezeggen, maar als het gaat om de bredere retentievraag, kan ik dat zeker wel.

De voorzitter:

Meneer Huidekooper, tot slot.

De heer Huidekooper (D66):

Voorkomen is beter dan genezen.

Staatssecretaris Aartsen:

Absoluut.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Een dikke streep onder de woorden van de staatssecretaris over de betaalbaarheid. Mijn vraag gaat over een aspect van zijn beschouwing, namelijk spitsmijden en spitsspreiden. De laatste trein in de spits op dinsdag en donderdag is ongelooflijk duur. Vervolgens betalen heel veel mensen de rekening. Naar aanleiding van een motie van Olger van Dijk, onze oud-collega, is er een aanpak voor spitsmijden en spitsspreiden opgezet.

De voorzitter:

En uw vraag?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Is er daarin voldoende inzet om met scholen, onderwijsinstellingen, hbo's en universiteiten te overleggen, zodat zij hun roosters zo maken dat er op dinsdag en donderdag zo min mogelijk studenten gebruik hoeven te maken van de trein in de spits?

Staatssecretaris Aartsen:

Het eerlijke antwoord daarop is volgens mij nee, omdat we er natuurlijk al decennialang met onderwijsinstellingen over spreken of dat niet op een slimmere manier kan worden geregeld. Volgens mij gebeurt dat al tientallen jaren. Wat betreft die vraag vanuit de Kamer aan het kabinet: ik denk dat het heel ingewikkeld is om dat te regelen met onderwijsinstellingen. Vandaar ook mijn idee van dat onderzoek naar de betaalbaarheid, van: moet dat niet een stuk slimmer? Ik noemde net dat voorbeeld van de ov-studentenkaart. Tijdens een avondje brainstormen kun je natuurlijk wel iets slimmere bedenken dan iets wat we begin jaren negentig hebben bedacht, namelijk: alleen doordeweeks en alleen in het weekend. Er zijn natuurlijk een aantal creatievere manieren te bedenken, zeker ook om daarin de hyperspitsen mee te nemen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Kan de staatssecretaris om mij een motie te besparen toezeggen om in het kader van die aanpak, waarvoor we al een programmaplan hebben gekregen, specifiek in de eerstvolgende rapportage of brief — ik weet niet wanneer die is voorzien; misschien kan die anders toegezegd worden — aan te geven wat het resultaat is van de gesprekken met onderwijsinstellingen en welke afspraken gemaakt zijn, met name gericht op de dinsdag en donderdag? Je kunt inderdaad heel veel sturen via slimmere kaarten en de financiële prikkel, maar het duurt heel lang tot we zover zijn. Die afspraken zijn in principe best snel te maken. Ik vind het echt zonde dat we zo veel geld kwijt zijn aan die laatste trein, terwijl we met dat geld veel slimmere dingen zouden kunnen doen voor de reizigers.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat laatste ben ik zeker eens met de heer Grinwis. Ik kan toezeggen dat we een brief maken waarin we uiteen zullen zetten wat we doen wat betreft studenten met de onderwijsinstellingen. Dan kan ik de Kamer ook informeren over de staat van het denken over de studentenkaarten en of je dat niet op een slimmere manier kan doen. Die ideeën zijn er. Ik zal die ideeën met uw Kamer delen, zodat er mogelijk besluiten over pilots of iets dergelijks kunnen worden genomen. Ik ben het namelijk met de heer Grinwis eens dat het zonde van het geld is om dat niet slimmer te doen.

De heer Jumelet (CDA):

De staatssecretaris geeft, denk ik, een heel goed beeld van hoe het ov er op dit moment voor staat. Daarnaast geeft hij inzicht in de financiering van het ov. We hebben het net al gehad over de financiering vanuit OCW, IenW en VWS als het gaat om gemeenten; die hebben een taak als het gaat om Wmo-vervoer. Hij zegt ook iets over een plan of onderzoek om verder te komen met elkaar in de toekomst.

De voorzitter:

En uw vraag?

De heer **Jumelet** (CDA):

De vraag — daar komt ie! — is of daarin de ontschotting van die huidige systemen is meegenomen. Dat zal wellicht de mogelijkheid bieden om een echt goed product te krijgen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, dat zit daar ook in. Ik zeg er wel even bij dat het heel ingewikkeld is, ook qua verantwoordelijkheidsverdeling. We hebben uw Kamer laatst het rapport over publieke mobiliteit toegezonden. Ook daarin zie je dat het toch ingewikkeld is. Wie maak je dan verantwoordelijk voor gehandicaptenvervoer en leerlingenvervoer? Tegelijkertijd is het wel belangrijk om daarover na te denken, omdat we nu op heel veel gebieden allerlei busjes vanuit allerlei verschillende financieringsstromen rond hebben rijden. Dat idee moeten we dus zeker op tafel houden. Dat verwerken we daar ook in. Ik geef daarbij wel de winstwaarschuwing dat het schot wegnemen soms wat ingewikkelder is dan het misschien op het eerste oog lijkt. Laten we daar slim naar kijken.

De heer **Jumelet** (CDA):

Dank voor deze beantwoording. Ook de VNG vraagt ernaar. De vervoersregio's vragen ernaar. Ik denk dat het goed is om juist met die overheden samen te werken om met een goed uiteindelijk plan te komen voor de toekomst.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Eens.

De heer **Schutz** (VVD):

Een beschouwing over dat er eens in de zeven jaar heel veel sneeuw valt ... Ik begrijp de reactie dat je het moet relativeren. Maar dit laat ook zien dat we heel kwetsbaar zijn. Dit overkomt ons. Soms kan die afhankelijkheid ook van andere actoren komen, veroorzaakt door andere dingen dan sneeuw, bijvoorbeeld mensen elders. Wil de staatssecretaris in die beschouwing ook meenemen hoe de afhankelijkheid daarvan meerlaags kan worden afgedekt? Misschien kan dat een continuity plan worden, zoals door de heer Huidekooper werd gevraagd.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik verwijs dan graag even naar het rapport van Van der Maat dat we hebben gevraagd over de weerbaarheid op het Nederlandse spoor. Dat hebben we juist gedaan naar aanleiding van de situatie rondom de NAVO-top. Daarbij zagen we dat er schadelijke actoren zijn geweest als het gaat om het doorknippen van, uit mijn hoofd, 29 kabels. Daarmee lag een groot gedeelte van Noordwest-Nederland plat. We weten niet wie daarachter heeft gezeten, maar we weten wel dat het heeft plaatsgevonden en dat het geen ongeluk was. Dat was voor mij de aanleiding om te zeggen: laten we daar nou eens onderzoek naar doen. Als je op dat soort strategische punten geraakt kunt worden, hebben we een heel groot probleem in Nederland. Ik verwijs dan graag nog even naar het rapport van Van der Maat, want die heeft juist gezegd: voor de korte termijn en voor de lange termijn

zijn dit de zaken die we met elkaar moeten ondernemen om te voorkomen dat mensen van buiten op een bepaalde manier het Nederlandse spoorwegennetwerk raken.

De heer **Schutz** (VVD):

Terug naar het lenW-veld. Hier vlogen de vliegtuigen niet, hier reden de treinen niet en hier hadden de mensen geen informatie. Dat is de meerlaagse context van de problematiek hier. Dat laat wel zien hoe kwetsbaar we zijn. Daar hoort een nadere evaluatie bij.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Eens.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Het moge bekend zijn: de Socialistische Partij is voor publiek openbaar vervoer en is altijd tegenstander geweest van privatisering. Als we dan toch kijken in de huidige context: hoe wenselijk vindt het kabinet het dat een Amerikaanse private-equityinvesteerder nu eigenaar is van Arriva en Arriva verder wil uitbreiden op het Nederlandse spoor?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Als de vraag is of het erg is dat Arriva gaat uitbreiden op het Nederlandse spoor, denk ik dat het alleen maar goed is voor de reiziger als er meer aanbod komt en er meer treinen komen te rijden. Als het gaat om financierbaarheid, kan ik hier een marktkapitalistisch en economisch verhaal houden over wat voordeel is van private equity, namelijk dat er gezond nieuw kapitaal binnenkomt, dat er kennis en kunde binnenkomt en dat er geïnvesteerd wordt in nieuw materiaal en kwaliteit. Als de Socialistische Partij één ding weet, is het dat je, als je iets wil verschraken en qua kwaliteit naar beneden wil brengen, het publiek moet maken. Dat is aloud bekend. Maar dan gaan we wel een heel ideologische discussie voeren tijdens deze begrotingsbehandeling.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Nou, daar ben ik heel erg voor in, maar de voorzitter iets minder.

De **voorzitter**:

Dat dacht ik al.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Ik wil er toch op wijzen dat het sinds de invoering van die marktwerking ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

We huren binnenkort een zaaltje af.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

... nou niet echt heel erg veel betaalbaarder is geworden. Laten we nog even ingaan op dat strategische aspect. Ik deed in dit reces een debat over Venezuela. De VVD was een van de partijen die zei: we zouden strategisch veel onafhankelijker willen worden, maar ja, we hebben het laten lopen. Vindt de staatssecretaris het, gelet op die strategische

onafhankelijkheid die Nederland wil, logisch dat zo iets cruciaals, eigenlijk de ruggengraat van Nederland, spreek ik de minister na, in Amerikaanse handen is?

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, want de Amerikanen zijn nog steeds een NAVO-bondgenoot van Nederland. Laten we dat alsjeblieft niet vergeten.

De voorzitter:

Dat is wel een andere begroting.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, maar ik krijg een vraag over de strategische situatie. Gunt u me ook even één zin om dat in te leiden. De Amerikanen zijn volgens mij geen vijandelijke actor. Ze zijn NAVO-bondgenoten. Als het gaat om het in bezit hebben van aandelen, zie ik geen strategische gevaren voor het laten rijden van treinen in Nederland. Zo eerlijk moeten we ook zijn. Arriva is een bedrijf dat in Nederland al jarenlang actief is en op heel veel plekken goed en kwalitatief vervoer organiseert. Dat doet Arriva juist ook op plekken waar dit in het verleden niet het geval was en in situaties waar het kwaliteit kan toevoegen, met een verfijnde dichtheid. Het is, denk ik, juist goed voor reizigers dat er nieuwe partijen zijn naast de eeuwenoude partijen, die we ook zeer dankbaar zijn. We zien bijvoorbeeld de FlixTrain opkomen. Er zijn nieuwe treinen die nieuwe proposities aan de reiziger kunnen voorleggen. Dat is de kwaliteit van reizen en dat is alleen maar goed.

De voorzitter:

Mevrouw Beckerman, terug in eigen land, zou ik willen zeggen.

Mevrouw Beckerman (SP):

Dat is goed. Ik denk dat de discussie over die strategische onafhankelijkheid straks in bijna elk debat gevoerd moet worden, maar laten we teruggaan naar eigen land. De staatssecretaris zegt dat hij juist is blij met Arriva, omdat marktwerking leidt tot betaalbaarheid. Juist Arriva verhoogt de prijzen nog harder dan NS, tot 17,7%. Vindt de staatssecretaris het niet wenselijk dat we de stijging van de prijzen in heel Nederland gelijk houden? Wat ons betreft mag die op nul en mogen de kaartjes zelfs goedkoper. Laten we in ieder geval voorkomen dat er regio's ontstaan waar het openbaar vervoer nog veel duurder is dan in andere regio's.

Staatssecretaris Aartsen:

Er zal echt per concessieverlener moeten worden bepaald welke afspraken daarover zijn gemaakt. Wij zijn concessieverlener op het gebied van het hoofdrailnet aan de NS. Daar maken we afspraken over. Uiteindelijk zijn het vaak stijgende kosten waar de enorme druk achter vandaan komt. Linksom of rechtsom zal dat moeten worden betaald, of dat nou door de belastingbetaler is of door de reiziger. Dat is de belangenafweging die je steeds moet maken. Wij doen dat met de NS op een bepaalde manier. In andere regio's zal dat per concessie moeten worden gedaan.

De voorzitter:

De staatssecretaris vervolgt puntig en bondig de beantwoording van de gestelde vragen op het onderwerp leefomgeving.

Staatssecretaris Aartsen:

Even de administratie doen, voorzitter. Bij het kopje leefomgeving begin ik met een aantal vragen die zijn gesteld over de relatie met de industrie. Dat is natuurlijk een spannend punt, ook maatschappelijk, dat steeds terugkomt in het debat. Hoe ga je nou om met een industrie die aan de ene kant onder druk staat: de basisindustrie, de industrialisatie binnen Europa, waar de concurrentiekracht onder druk staat, wat uiteindelijk ook raakt aan het verdienvermogen van Nederland? Alle zaken die wij hier in dit land doen, alle begrotingen die wij hier in Den Haag met elkaar behandelen, worden betaald door bedrijven, die zorgen voor welvaart, groei en banen. Tegelijkertijd mogen we ook kritisch zijn op die bedrijven. We mogen ook kritisch zijn op de impact die zij hebben op hun leefomgeving. Ik zeg het altijd maar zelf. Ik ben zelf afkomstig uit een klein middenstandsgesin en heb daar altijd geleerd: je ruimt je eigen rommel op rondom het bedrijf, je veegt de stoep als het sneeuwt en zo nog meer. Je neemt verantwoordelijkheid voor je omgeving. Dat is de reden waarom mijn mantra zou zijn en ook is: een goed bedrijf is een goede buurman en andersom. Dat proberen we ook te doen. We proberen een goede balans te zoeken tussen aan de ene kant een gezonde leefomgeving en aan de andere kant de industrie. Dat betekent dat we daar streng op zullen moeten zijn, als het gaat om schadelijke stoffen. Dat betekent niet dat de doelstelling is om die bedrijven weg te jagen of aan te pakken. We moeten echt kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat bedrijven zich aan de regels houden — dat is één — dat ze breed hun verantwoordelijkheid nemen — dat is twee — en dat uiteindelijk de balans tussen de leefomgeving en de industrie, die we ook nodig hebben in Nederland, in orde is.

Dat is ook de reden waarom we laatst met de Actieagenda Industrie en Omwonenden zijn gestart. We hebben een aantal stappen gezet, juist vanwege de kritiek die daarop was dat er te veel onderzoeken in zaten en te weinig acties. We hebben besloten om te beginnen met een aantal zaken. Een van die zaken is: hoe zorg je ervoor dat er geen discussie meer is over het meten. Het viel mij op dat er heel veel wantrouwen is, ik denk soms ook terecht, bij omwonenden. Die zeggen: wij vertrouwen die cijfers niet, wij vertrouwen de informatie die we krijgen niet. Hoe komt dat? Dat komt omdat we in de wet hebben opgeschreven dat het bedrijf zelf verantwoordelijk is voor het leveren van die data. In heel veel gevallen gaat dat goed, maar we zien in een aantal casussen dat dat gewantrouwd wordt. Dat is de reden waarom wij hebben gezegd: laten we nou eens kijken of je die metingen op een onafhankelijke manier kan doen. Dat ontstaat daar geen discussie meer over, keert het vertrouwen weer terug en hebben inwoners niet het gevoel dat zij degenen zijn die het niet helemaal goed kunnen volgen. En dan is er duidelijkheid dat de overheid daar vervolgens stappen op kan zetten.

Een andere zaak is dat we gezegd hebben dat we het veel meer over gezondheid moeten hebben. We moeten veel meer spreken over: wat is nou het belang van gezondheid als het gaat om die milieueffectrapportages? Je merkt toch dat het in de discussie over de techniek heel vaak gaat over

emissies, over de milieueffectrapportages en over andere zaken. Vandaar dat wij hebben gezegd: laten we nou gezondheid daarin centraal stellen.

Een van de andere zaken die wij hebben gedaan, is kijken of je op een slimme manier kunt ... Op dit moment is het vergunningstelsel als volgt: er is een max aan wat je mag uitstoten. Of je nu 1 of 100 uitstoot: zolang je niet boven de max van 100 komt, vinden we het goed. Zou je niet op een slimme manier kunnen kijken naar financiële prikkels die ervoor zorgen dat bedrijven zo min mogelijk uitstoten? Daar kun je op een hele slimme manier over nadenken. Dat is een van de initiatieven die we hebben genomen. Dat doen we ook met de maatwerkafspraken die we inmiddels met een aantal bedrijven hebben gesloten. Daarbij is juist het punt van gezondheid cruciaal. We willen daar harde afspraken over maken, in de zin van: als wij deze maatwerkafpraak met elkaar aangaan, dan zal de uitstoot van bepaalde stoffen in de leefomgeving hard naar beneden moeten. Daar hebben we onze handtekening onder gezet.

Een ander aspect als het gaat om de leefomgeving is de discussie rond het VTH-stelsel, het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Dat loopt al een tijd. De commissie-Van Aartsen, niet te verwarren met mijzelf, heeft hier al een aantal aanbevelingen over gedaan. Er zijn een aantal trajecten geweest. Het belangrijkste dat wij in de afgelopen tijd hebben gedaan, is het doorzetten van het wetsvoorstel rond VTH. Ik zeg heel eerlijk dat dat spannend is, want daar zitten best wel stevige zaken in. Ook de lokale overheden zijn daar zoekende naar. Uiteindelijk is de staatssecretaris stelselverantwoordelijk voor het VTH-stelsel, maar een instrument om in te grijpen in dat stelsel ontbreekt. Dat is de reden waarom we hebben gezegd: we moeten er met dat wetsvoorstel voor zorgen dat er een ondergrens komt, dat er instrumenten komen voor de staatssecretaris om een beter beeld te kunnen krijgen van het stelsel en dat er ultimo, als laatste redmiddel, ook een instrument is om in te kunnen grijpen. Dat is wat we doen.

Hetzelfde geldt voor het robuust maken van de omgevingsdiensten. Ook dat is een flinke kluit. We hebben een heel duidelijke deadline gesteld: op 1 april 2026 moeten alle omgevingsdiensten robuust zijn. Op dit moment zitten er nog drie omgevingsdiensten in de gevarezone. We hebben daar pittige en stevige gesprekken mee, samen met het bevoegd gezag, om het goed op orde te krijgen. We hebben daar ook geld voor uitgetrokken. Het gaat om 18 miljoen euro structureel. We kijken per jaarschijf wat verstandig is om uit te geven, zodat we ook beter kunnen sturen op de robuustheid in het stelsel.

Voorzitter. Ook de discussie over pfas is langlopend. Die discussie is ook erg ingewikkeld. Mijn lijn is dat we daarin steeds focus en nuance moeten zien te betrachten. We weten dat pfas risico's geven voor de volksgezondheid en dat ze een risico zijn voor het milieu. Dat staat buiten kijf. Daar staat tegenover dat het niet in alle gevallen direct een ziekmakende situatie met zich meebrengt. Het per direct stilleggen van allerlei zaken in Nederland zou disproportioneel zijn. Daarom moeten we goed kijken naar nuances.

We zetten in op een viertal zaken. Allereerst zijn we de initiatiefnemer van het EU-restrictievoorstel. Ik heb daar al een aantal keer met mijn Europese collega's over gesproken in REACH-verband. Dit vergt een lange adem. Dit loopt al

een tijd. Wij hebben hier als Nederland onze nek voor uitgestoken en dat blijven we ook doen, bijvoorbeeld met de non-paper over REACH, die we ongeveer twee maanden geleden hebben gepubliceerd en aangedragen in Europa. Zoals u weet, zijn wij geen voorstander van een nationaal productverbod. Dat werkt niet in een land als Nederland, met open grenzen. Dat zou alleen maar slecht zijn voor de bedrijven die nu niet zonder pfas kunnen en die dat ook op een verantwoorde en nette manier gebruiken. Zij zorgen ervoor dat het niet in het milieu terechtkomt. Dat moeten we dus niet doen.

Voorzitter. Een andere zaak wij wel zien zitten, is het actieprogramma rond pfas. Hoe voorkom je dat je überhaupt pfas nodig hebt? Kun je niet zoeken naar alternatieven? Het beste voorbeeld om pfas te bannen, was uiteindelijk een rapportage op televisie over koekenpannen waar pfas in bleek te zitten. Vervolgens zeiden alle grote supermarkten: wij willen vanaf nu een rond stickertje met daarop "pfas-vrije koekenpan". Vervolgens dacht iedereen: ik wil een pfas-vrije koekenpan; ik heb geen idee wat dat spulletje is, maar ik wil het wel hebben. Dat heeft uiteindelijk enorm goed gewerkt, waardoor consumenten en aanbieders zeiden: vanaf nu gaan we alleen nog maar pfas-vrije koekenpannen kopen en verkopen. Hoe mooi zou het zijn als we dat ook op regenjassen en andere zaken kunnen krijgen in Nederland? Dat initiatief hebben we genomen om lopende het restrictievoorstel nog het een en ander te kunnen doen. Ook doen we iets ten aanzien van de bestaande pfas-emissies. Daar geldt het minimalisatievereiste voor. Ook kijken we natuurlijk naar de lozings situatie. Ook dat ligt enigszins genuanceerd en is complex, maar we proberen wel te kijken wat we daar kunnen doen.

Voorzitter. Tot slot een heel belangrijk punt. Inmiddels zit pfas ook in ons bloed en in het regenwater. Het is belangrijk om te voorkomen dat het niet wordt toegevoegd, maar de komende decennia zitten we er nog wel mee. Het is dus ook belangrijk om te kijken hoe je pfas uit het milieu kunt halen. Op dit moment is het een vrij dure toepassing: het moet door een membraan heen en vervolgens moet je het in België gaan verbranden. Op dit moment bekijken we of je met subsidies voor innovatieve technologieën waterzuivering en pfas-verwijdering mogelijk kunt maken.

Voorzitter. Dan kom ik bij staalslakken en secundaire bouwstoffen. Zoals u weet ben ik vanaf dag één van mijn aantreden aan de slag gegaan met de situatie rondom staalslakken. Ook dit is een langlopend dossier. We hebben laatst de tijdlijn naar de Kamer gestuurd. Die tijdlijn begon ver voor mijn geboorte. Dat zegt niks over mijn leeftijd, maar vooral over hoe lang deze problematiek al loopt. We hebben nu een tijdelijke regeling. Er zijn acht actielijnen, maar ik zal ze niet alle acht uitgebreid toelichten. Ik zie de voorzitter al nee schudden. Wel is het goed om nog even het volgende te herhalen. We hebben een tijdelijke regeling ingesteld om echt in te grijpen. Die ligt op dit moment nog steeds in Brussel, maar die is actueel. We zijn bij het RIVM een enorme set aan uitgebreide en nieuwe onderzoeken gestart. We hebben per 1 januari 2026 een informatie- en meldplicht geïntroduceerd, zodat we dat achter de hand hebben voor het geval de Europese Unie het niet toestaat om de tijdelijke regeling door te zetten. We zijn een traject gestart met VNG, IPO en waterschappen om de bestaande toepassingen in beeld te brengen en daar een risicokwalificatie voor te maken. We hebben een bestuurlijke afspraak gemaakt met de provincie Zeeland over hoe om te gaan

met de watertoepassingen. We zijn een industrietafel gestart om op een innovatieve manier te bekijken hoe je staalslakken — als je staal maakt heb je staalslakken; daar ontkom je niet aan — uiteindelijk op een schone manier kunt toepassen. Ook zijn we begonnen aan de ontwikkeling van een beleidskader voor secundaire bouwstoffen, omdat dit een bredere problematiek is in de circulaire economie.

Voorzitter. De specifieke vragen gingen ook over de casus Spijk. Dat is echt een uitzonderlijke situatie. We hebben het daarbij over de complete jaarproductie van 650.000 kilo staalslakken van fabrieken in Nederland. Dat is echt fors. Daarvoor is de gemeente, een klein gemeente, op zoek naar hulp. Ik kan u zeggen dat we daar intensief mee samenwerken. Ik heb een aantal keren ook zelf met de burgemeester, de gedeputeerde en met de omgevingsdienst gesproken. Inmiddels zijn mensen van IenW daarmee aan het helpen. Op dit moment wachten wij nog op een onderzoek van een bodemkamer. Die is aan het bekijken wat de opties zijn en hoe je die verstandig kunt wegen. Zodra die bodemkamer klaar is, gaat de werkgroep die we inmiddels hebben ingesteld, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter kijken hoe die adviezen van de bodemkamer kunnen worden gewogen, zodat we daar ook snel een besluit over kunnen nemen. Laat ik duidelijk zijn: in de situatie die daar voortduurt, moeten we echt snel ingrijpen. We zitten daar dus ook bovenop.

Voorzitter, tot zover. Dit was het totale blok leefomgeving.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik sta nu interrupties toe aan de leden Zalinyan, Zwinkels en Kostić. Zij liepen naar voren.

Mevrouw Zalinyan (GroenLinks-PvdA):

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik ben heel benieuwd naar het volgende. Ook op de website van het RIVM lezen we dat Nederlanders te veel pfas binnenkrijgen via het drinkwater en voedsel. Tegelijkertijd zien we — dat had ik ook in mijn eerste termijn geschetst — dat er in Weert nog steeds wordt overwogen om een vergunning te verlenen voor pfas-lozingen. Hoe kijkt de staatssecretaris daarnaar?

Staatssecretaris Aartsen:

Ook hier is weer sprake van een genuanceerd verhaal. Het klopt wat het RIVM schrijft. Daar moet wel bij worden gemeld dat die normen natuurlijk zijn gebaseerd op de meest kwetsbare groepen: zuigelingen, mensen die zuigelingen kunnen krijgen, dus jonge vrouwen, en ouderen. Dat is waar de norm op gebaseerd is, logischerwijs. Maar dat betekent natuurlijk niet dat er in alle gevallen altijd sprake is van een acute situatie. Het is belangrijk om die nuance steeds aan te brengen, ook als het gaat om de situatie in Weert. Dat ligt bij het bevoegd gezag. Maar we zien natuurlijk dat dit breder speelt. We zien ook situaties waarin een bedrijf koelwater gebruikt waar pfas in zit en datzelfde koelwater vervolgens ook moet lozen. Dat is logisch. Waar moet het daar anders mee naartoe als het al in die inname zat? Afvalverwerkingssituaties en rioolzuiveringsbedrijven hebben een situatie waarin de input al voorzien is van pfas. Ze doen er met de beste beschikbare technieken hun best voor om dat eruit te halen, maar ook daarin zijn grenzen aan wat kan en wat niet kan. Die balans zoeken we.

Mevrouw Zalinyan (GroenLinks-PvdA):

Tegelijkertijd constateer ik dat als vergunningen worden verleend de drinkwaterbedrijven dat water vervolgens moeten zuiveren om voor ons drinkwater te zorgen. Dat brengt ontzettend veel kosten met zich mee, dus bij wie liggen die kosten dan vervolgens? Vooraf wordt die vergunning wel verleend, omdat die kosten er volgens wettelijke normen eigenlijk niet zijn, terwijl waterschappen en gemeenten eigenlijk van tevoren al zeggen: verleen die vergunning nou niet.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik wil voorkomen dat we in een specifieke situatie duiken, want dat is echt aan het lokale gezag. We moeten natuurlijk naar de hele keten kijken. Je kunt niet met een wc-rolletje alleen maar naar het bedrijf kijken dat de lozing aanvraagt, want dat is een afvalverwerkingsbedrijf. Als we daartegen zeggen dat het massief moet investeren in het eruit halen van, zal dat die rekening dan vervolgens neerleggen bij gemeenten, die het afval ophalen, en die zullen de rekening dan vervolgens weer neerleggen bij de burger, die graag wil dat zijn klinko's worden opgehaald. In die situatie zitten we. Het is een complete ketenaanpak. Daarom zeg je: kijk nou stap voor stap wat je moet doen. Een van de zaken die je kan doen, is investeren in die nieuwe technologie om het er goedkoper uit te halen. Dat is het vierde spoor; daar investeren we ook subsidie in. De minister is bezig met een andere zaak, namelijk een gedeeltelijk lozingsverbod voor specifieke sectoren, waarbij je wil dat het zo min als mogelijk wordt toegevoegd. Dat is natuurlijk stap één en stap twee: het restrictieverbod en bekijken hoe je alternatieven kan stimuleren. Je zult het alle vier tegelijkertijd moeten doen.

De voorzitter:

Tot slot.

Mevrouw Zalinyan (GroenLinks-PvdA):

Het is inderdaad een ketenaanpak, want water reikt niet tot een bepaalde grens. Juist voor ons drinkwater is het ontzettend belangrijk om vooraf die vergunningen te heroverwegen, zodat we schoon drinkwater hebben, want uiteindelijk betaalt de inwoner de rekening via het drinkwater. Ik weet niet of dat de bedoeling is.

Staatssecretaris Aartsen:

Nee, maar als de rekening anders wordt betaald, via de afvalstoffenbelasting, dan zit je op hetzelfde punt. Volgens mij moet je dus proberen om op al die punten in de keten zo snel als mogelijk naar nul te gaan. Maar gelijk hard in één keer naar nul gaan, is gewoon onhaalbaar. Daar moeten we ook eerlijk over zijn.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Ook mijn vraag ging over pfas. Ik heb beantwoording gekregen ten aanzien van de casus in Leeuwarden. Ik zie de staatssecretaris al seinen.

Staatssecretaris Aartsen:

Gaat u door; ik pak intussen het mapje.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Het ging om pfas-houdend blusschuim. Nu heb ik daar een vervolgvraag over. Ik ben wel benieuwd: er zijn inderdaad SPUK-gelden beschikbaar vanuit het Rijk, maar mogen deze SPUK-gelden ook worden aangewend om de sanering van waterbodems te financieren?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Bedoelt mevrouw Zwinkels specifiek de casus Leeuwarden?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dat is inderdaad de aanleiding, maar ik kan me voorstellen dat we ook andere rijkslocaties hebben waar deze vervuiling is opgetreden. Daar geldt deze vraag dan ook voor.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De SPUK-uitkering die wij hebben gedaan, ging om 11 miljoen euro "in het kader van bodemsanering", maar niet om "de bodemsanering" van 11 miljoen euro; het is toevallig ook een discussie die we nog even hebben gehad naar aanleiding van de beantwoording van uw vraag. De eigenaar van de grond, in dit geval dus ook de vervuiler, moet namelijk betalen. Het principe "de vervuiler betaalt" staat hierbij voorop. In dit geval is de eigenaar van dit terrein het ministerie van Defensie. Dat is verantwoordelijk voor de bodemsanering. We hebben aan de gemeente Leeuwarden een subsidie verstrekt van 11 miljoen euro, juist voor het beter in beeld brengen en het onderzoeken van de vraag of er gesaneerd moet worden, wat er gesaneerd moet worden, wanneer dat gesaneerd moet worden en hoe je dat op een goede manier kunt doen, omdat het ook een uitstraling heeft naar de gemeente als het gaat om de bodem en naar het Wetterskip Fryslân als het gaat om de oppervlaktewatersituatie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik begrijp het punt dat de staatssecretaris maakt, maar tegelijkertijd voelt het wel een beetje als vestzak-broekzak. Uiteindelijk zijn de SPUK-gelden nu beschikbaar om het probleem op te lossen. Nu komt vanuit de regio het verzoek om ook flexibel om te gaan met de financiering vanuit de SPUK-gelden. Dan ben ik toch benieuwd: is de staatssecretaris bereid om ervoor te zorgen dat er een voorstel komt vanuit de regio en om bijvoorbeeld ook de waterschappen daarin wat meer ruimte te geven, om ervoor te zorgen dat we de vervuiling sneller kunnen aanpakken?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik snap de problematiek. Tegelijkertijd ben ik hier ook wel een beetje terughoudend in. Je wil namelijk voorkomen — dat zal het lid Kostić dadelijk ook tegen mij gaan zeggen, waarschijnlijk — dat de Rijksoverheid via SPUK-subsidies alle vervuiling betaalt. Uiteindelijk komt de rekening dan namelijk hier in Den Haag binnen, terwijl ook de eigenaar van een stuk grond — in beginsel de vervuiler, maar vervolgens de eigenaar — wel echt verantwoordelijk moet worden gehouden voor de vervuiling die daar heeft plaatsgevonden, tot op zekere hoogte. In dit geval is de eigenaar het ministerie van Defensie, maar het had ook een privaat bedrijf kunnen zijn. Ik wil er wel een beetje voor waken dat wij SPUK-subsidies gaan geven voor het saneren van bodemvervuiling of -verontreiniging op het moment dat er nog

steeds verantwoordelijkheid ligt bij de partijen die die vervuiling hebben veroorzaakt. Ik ben hier dus wel een beetje terughoudend in, als mevrouw Zwinkels dat goedvindt.

De **voorzitter**:

Tot slot.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ja, tot slot, voorzitter. Laat me duidelijk zijn: het maakt een heel groot, wezenlijk verschil uit of dat het ministerie van Defensie is of een privaat bedrijf. De rekening zal in dit geval dus gewoon bij de Rijksoverheid komen. Laten we dus juist tempo maken en met onze decentrale overheden meedenken over hoe we de problematiek kunnen aanpakken. Mijn laatste open vraag is welke oplossing of welk pad de staatssecretaris nu voor zich ziet ten aanzien van deze specifieke casus, waarin het dus gaat om een rijkslocatie.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Op dat laatste punt breng ik wel even een nuance aan, want het zijn natuurlijk twee verschillende dingen. De ene kant gaat over het privaatrechtelijk eigendom van grond, dat in dit geval bij een ministerie ligt; dat kan ook bij een zbo of bij een gemeentelijke overheid liggen. De andere kant gaat over een publiekrechtelijke verantwoordelijkheid voor het verlenen van subsidie voor bodemsanering. Dat zijn echt twee fundamenteel verschillende dingen. Die moet je niet door elkaar heen laten lopen. Ik snap dat het voor de buitenwereld klinkt als broekzak-vestzak, maar als je dat gaat doen, gaan wij als Rijksoverheid straks alle vervuilingssituaties van alles wat ook maar enigszins publiek gefinancierd is overnemen. Dat pad zou ik dus niet per se op willen.

De vraag van mevrouw Zwinkels ging over de aanpak. Ik kan u melden dat er op dit moment overleg plaatsvindt tussen de bevoegde gezagen. Dat is dus de gemeente Leeuwarden voor de bodem en het Wetterskip Fryslân voor het oppervlaktewater, samen met het ministerie van Defensie. Ik zeg mede namens die minister maar even dat daar zeker ook een verantwoordelijkheid ligt om dit op een goede manier op te lossen. Dat mag u volgens mij ook van de Rijksoverheid verwachten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft drie jaar geleden geconcludeerd dat omwonenden onvoldoende worden beschermd tegen de giftige uitstoot van de industrie. Drie jaar verder komt de staatssecretaris niet verder dan onderzoeken, die hij nu "verkenningen" noemt, en wat pilotjes. Het resultaat daarvan staat gewoon in de ambtelijke nota. Hoewel de staatssecretaris beweert dat hij naar een balans zoekt, zegt de ambtelijke nota: de enige die hier tevreden over is, is VNO-NCW.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Een momentje. De burgers, de omwonenden, de toezichthouder en de medeoverheden zijn daar niet tevreden over.

Mijn vraag aan de staatssecretaris is dus of hij ook zelf vindt dat die balans hier nog niet helemaal is gevonden.

Staatssecretaris Aartsen:

Die balans proberen wij goed te vinden. Ik vind dat nu alleen maar naar dit hele specifieke puntje kijken geen recht doet aan wat er nog meer gebeurt. Een van de zaken die we in het verlengde van het OVV-rapport op dit punt ook doen, is natuurlijk, zoals ik al zei, dat omwonenden moeten kunnen rekenen op een overheid die kan ingrijpen. Dat betekent dat wij zorgen dat de omgevingsdiensten op een goede, robuuste manier functioneren. Daar hebben we geld voor uitgetrokken en daar maken we harde afspraken over. We zien op een aantal plekken ook dat de omgevingsdienst veel slagvaardiger kan opereren, juist omdat we bezig zijn geweest met het robuuster maken.

Een andere zaak is het wetsvoorstel VTH. Ik vind het belangrijk om dit even weg te zetten, want het lijkt nu alsof we nu alleen verkenningen en pilots doen, maar we grijpen met het wetsvoorstel VTH fundamenteel in het stelsel in. U noemde net de gemeenten; die vinden het zelfs wat spannend wat we aan het doen zijn, omdat we durven in te grijpen in het VTH-stelsel. Het is dus onvoldoende om te zeggen dat we alleen pilots doen. We nemen op een aantal terreinen echt stappen. Ik noemde zojuist de maatwerkafspraken al. Er komt nog een implementatie voor de Europese richtlijn. We zetten op een aantal terreinen dus echt forse stappen. Daarbovenop heb ik gezegd dat je een aantal zaken zult moeten veranderen, juist om die balans tussen omwonenden en de industrie goed te hebben.

De voorzitter:

Ja.

Staatssecretaris Aartsen:

Als ik toch nog even mag, voorzitter: de reden waarom we voor een pilot hebben gekozen, is dat in de wet staat dat bedrijven uiteindelijk zelf verantwoordelijk zijn voor het aanleveren van die data. Als je dat wilt veranderen, kun je zeggen dat we eerst vier jaar lang een wetstraject gaan volgen óf je kunt zeggen: laten we een pilot doen voor een aantal grote bedrijven waar de acute situatie het meest prangend is om te kijken of we daar een beweging op gang kunnen krijgen.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik focus me gewoon op het gehele beleid van industrie en omwonenden. Daarbij hoort een ambtelijke nota waarin wordt gezegd: VNO-NCW is hier blij mee, maar de medeoverheden, toezichthouders en burgers niet. Het ging juist om die burgers. Mijn eerste vraag was dus: vindt de staatssecretaris dat daar een balans in is gevonden? Ik wil daar graag een concreet antwoord op. Tegelijkertijd stond er in die nota ook een voorstel aan de staatssecretaris om meer mee te bewegen met de medeoverheden, maatschappelijke organisaties en burgers en dus meer te doen vanuit de factsheet waarin daadwerkelijk concrete, tastbare maatregelen worden genoemd die de gezondheid beter zouden kunnen beschermen. Is de staatssecretaris bereid om daarbij alsnog mee te kijken?

Staatssecretaris Aartsen:

Zoals ik al zei, proberen wij al die belangen goed te wegen. Je kunt niet over één onderdeel zeggen: de medeoverheden waren tegen. Nogmaals, juist over het VTH-stelsel, waarin we echt fors ingrijpen, zult u ongetwijfeld eenzelfde advies krijgen. U zult dan lezen dat de medeoverheden vinden dat ze toch wel heel ruig te werk gaan binnen het huis van Thorbecke. Juist daarover zeggen wij: het is verstandig om de stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris daarin op te nemen, omdat je dan veel meer instrumenten en drukmiddelen hebt. Daarmee kan je ervoor zorgen dat de omgevingsdiensten en het provinciaal bevoegd gezag, die erover gaan en waar de burgers zich toe moeten wenden als ze zien dat er ergens een overtreding plaatsvindt, functioneren. We zoeken daar dus continu de juiste balans in. Dit hebben we op deze manier gedaan. Op andere terreinen doen we dat op eenzelfde manier, met een andere uitkomst.

De voorzitter:

Tot slot.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Eigenlijk is het antwoord van de staatssecretaris ontwijkend. Dat betekent dus dat hij erkent dat die balans niet is gelukt. Het beleid van industrie en omwonenden is niet één klein stukje, maar is bedoeld om die omwonenden te beschermen. Als ik dan in die ambtelijke nota zie dat alleen VNO-NCW tevreden is en burgers, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en toezichthouders niet, dan kan ik maar één ding concluderen. Helaas, want ik wil zo graag dat de staatssecretaris het beter doet en dat hij niet kiest voor de oude politiek waarbij de gezondheid van burgers en milieu moeten sneuvelen voor de belangen van een aantal CEO's. Dat vind ik serieus heel jammer.

Staatssecretaris Aartsen:

Daar neem ik veel afstand van. Wij zetten juist op een aantal terreinen stappen. Nogmaals, u kunt dezelfde adviezen lezen over een aantal andere stappen die we ook zetten. We zoeken daarin continu de balans. Ik vind het vooral belangrijk om te kijken wat nou verstandig is om te doen. In de brief staat dat je daarbij probeert te zoeken naar wat er kan. Ik denk dat we daarmee een goede balans zoeken en ervoor zorgen dat bedrijven uiteindelijk ook goede buurmannen of -vrouwen zijn.

De voorzitter:

De staatssecretaris vervolgt zijn beantwoording met het blokje circulair.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Maar voorzitter ...

De voorzitter:

Nee.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dit is het milieustukje. Ik heb nog vragen over twee andere onderwerpen.

De voorzitter:

Dat kan, maar ik zeg er ook bij dat ik u beiden tweede termijn hier bewaak. Dat kan dus, maar gaat ook ten koste van het aantal interrupties in de tweede termijn.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik ga natuurlijk niet de discussie aan over de manier waarop deze voorzitter voorzit, maar de staatssecretaris heeft alle tijd genomen in het begin en ik heb eerder maar één interruptie gepleegd

De voorzitter:

Gaat uw gang. Gaat uw gang. Gaat uw gang. Gaat uw gang.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dank. Nog even over het vuurwerk: daarbij zou ik heel graag van de staatssecretaris willen weten ...

De voorzitter:

Daar komt hij op terug in het laatste blokje.

Kamerlid Kostić (PvdD):

O, daar komt hij op terug. Dat is fijn.

Staatssecretaris Aartsen:

Daar hebben we voor u een apart blokje van gemaakt.

De voorzitter:

U wordt bediend!

Kamerlid Kostić (PvdD):

Super, dat scheelt weer tijd. Dan kom ik bij mijn laatste vraag. Vandaag kwam in het nieuws dat er een verdubbeling is van het aantal lekkages van zeer giftige, vervuilende stoffen bij goederentreinen. Die lekkages leveren maatschappelijke kosten op. Kan deze staatssecretaris toezeggen dat hij ergens na het reces komt met een brief over hoe hij dit gaat aanpakken?

Staatssecretaris Aartsen:

Het was zelfs meer dan een verdubbeling. Dit is zeker een zorgwekkende zaak. Wij zijn er even ingedoken, maar ik denk dat het verstandig is dat ik er schriftelijk op terugkom. Het ligt namelijk heel genuanceerd. Tegelijkertijd is het zorgelijk. Dat is allebei waar. Het is verstandig om daar schriftelijk op terug te komen.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Wanneer?

De voorzitter:

Wanneer komt de staatssecretaris er schriftelijk op terug?

Staatssecretaris Aartsen:

Zullen we dat vóór het krokusreces doen?

De voorzitter:

Dat lijkt me heel goed.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dat lijkt me heel slecht, maar oké.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik kijk even naar het lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Mijn concrete vraag was of deze staatssecretaris na dit reces kan terugkomen op hoe hij dit gaat aanpakken. Dat is niet veel gevraagd.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik zegde toe om een brief te sturen vóór het reces. U zegt nu: na het reces. Ik probeer te accommoderen waar ik kan, maar ...

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dan hebben we elkaar verkeerd verstaan.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik stuur voor het krokusreces, bij ons bekend als het carnavalsreces, een brief over deze casus naar het lid Kostić en de rest van de Kamer. Mochten daar nog verdere vragen over zijn, dan kunnen we daar altijd over doorpraten.

De voorzitter:

U vervolgt puntig met het blokje circulair.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik ga proberen om het een beetje in te korten. We hebben vaker gesproken over circulariteit. Ik ben blij om te horen wat er in de Kamer is gezegd over het belang daarvan. Dat is iets wat in het verleden vooral in het groene hoekje zat en gezien werd als optioneel. Ik heb zelf de koers aangegeven. Ik ben blij om te horen dat die gedeeld wordt in de Kamer. Denk aan alles wat er op geopolitiek niveau gebeurt, bijvoorbeeld als het gaat om onze onafhankelijkheid, de kritieke grondstoffen en de economische positie van Europa. Het is enorm belangrijk om aan grondstoffenefficiëntie te werken. We zullen ons bij alles wat we doen moeten afvragen: waarom halen we in hemelsnaam de grondstoffen voor het product dat we gaan gebruiken, uit landen waarvan we absoluut niet afhankelijk willen zijn? Dat is de ene kant. De andere kant is: waarom sturen we dezelfde producten, waar die grondstoffen in zitten, als afval terug naar dat land, waarvan we niet afhankelijk willen zijn, helemaal als het kritische materialen of grondstoffen zijn? Dat zijn, denk ik, twee cruciale vragen op dit onderwerp die we zullen moeten stellen.

Een ander punt is dat we hier ook het economische aspect in mee moeten nemen. We hebben bij de plasticrecyclers gezien dat, zolang er geen businesscase onder zit en zolang de vraag vanuit de markt onvoldoende is, we hier met elkaar beleid kunnen maken, subsidies kunnen instellen en brieven kunnen sturen wat we willen, maar ze uiteindelijk toch bij

bosjes omvallen, linksom of rechtsom, vroeg of laat. Dus enerzijds leggen we de focus op grondstofautonomie, op goed omgaan met schaarse grondstoffen en op in het afvalbeleid afval als nieuwe grondstof gaan zien, en anderzijds zorgen we ervoor dat er ook een economisch verdienmodel is. Dat is wat we doen. Ik heb de heer Huidekoper toegezegd om dat ook in de doelstellingen van de nieuwe begroting op te nemen.

Tot slot: ik ben hier juist op Europees niveau enorm druk mee bezig. We hebben in het najaar een grote non-paper gelanceerd. In Luxemburg heb ik een diner georganiseerd met de Eurocommissaris, waarbij het ook hierover ging. Ook noem ik het joint statement om in een acute situatie te komen met maatregelen die zorgen voor vraagcreatie en die ervoor zorgen dat producten die Europa binnenkomen of in Europa worden verkocht, een minimaal percentage recycelaat of bioplastics bevatten. Dat is goed voor de schone economie en voor onze eigen ondernemers. Dat is uiteindelijk ook de kant die we op willen. Ik ben heel blij dat we net voor de kerst van de Eurocommissaris een brief, en in mijn geval ook een telefoontje, hebben mogen ontvangen met de toezegging van — het is in mijn ogen nog wat te weinig, maar toch — een eerste pakket voor onze plasticrecyclers en de schone industrie in Nederland.

De voorzitter:

Is dat uw beantwoording op het onderdeel "circulair"?

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, voorzitter.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Deze interruptie is bedoeld om een laatste eventuele motie weg te spelen. Dat bespaart weer een tweede termijn.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik ga mijn best doen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Eigenlijk zegt de staatssecretaris perfect waarom circulariteit zo belangrijk is. We besparen op schaarse grondstoffen, maar je hebt wel een echte markt nodig. En hier ontbreekt het nu vaak aan. Mijn vraag is als volgt. Dit kabinet heeft nationale doelen gesteld op het gebied van circulariteit, maar die moeten worden doorvertaald naar specifieke productgroepen. Kan ik er dan van op aan, getuige de inleiding van deze staatssecretaris, dat er per productgroep een doel wordt geformuleerd waarmee we zo hoog mogelijk op de R-ladder staan, die bij circulariteit wordt gehanteerd, zodat we zo veel mogelijk op het besparen op grondstoffen en op hergebruik zitten en we proberen zo min mogelijk grondstoffen door het putje te spoelen?

Staatssecretaris Aartsen:

Als de heer Grinwis het zo specifiek vraagt, weet ik niet of ik daar ja op kan zeggen. De R-ladder is een middel en niet een doel op zichzelf. Ik denk dat grondstoffenefficiëntie uiteindelijk het doel is. Als het dan nodig is om op een andere trede te staan zodat het, bijvoorbeeld, makkelijker gaat in de samenleving, dan is dat misschien soms verstan-

diger. Dat is precies ook de reden waarom ik heb gezegd: laten we in het Nationale Programma Circulaire Economie beginnen met ketentafels en laten we nou zorgen dat er in de keten afspraken worden gemaakt aan de ene kant over de inkoop van grondstoffen en over dat op een efficiënte manier doen, en aan de andere kant over hoe je omgaat met afval en hoe je voorkomt dat iets afval wordt door het veel efficiënter te gebruiken binnen zo'n zelfde keten. Bij die ketentafels is alles er dus op gericht dat je dat voor die productgroep kunt regelen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voordat dit antwoord helemaal procedureel wegloopt: is het bij het formuleren van de doelen per productgroep wél de ambitie van de staatssecretaris om zo goed mogelijk op die R-ladder gepositioneerd te zijn per productgroep?

Staatssecretaris Aartsen:

De doelstelling is om per productgroep ervoor te zorgen dat circulariteit zo goed en zo snel mogelijk gaat vliegen. Waarom ik even een beetje huiver bij die R-ladder: als je te hoog gaat zitten, dan is de ambitie wel goed, maar levert de praktische invulling misschien een probleem op. Daarom zeg ik: laten we dat nou samen met de ketenpartijen doen. Ik denk dat we niet zo heel veel van elkaar af zitten. Ik breng alleen de nuance aan dat het niet een doel op zichzelf moet zijn.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Prima, voorzitter. En prima, staatssecretaris. Wanneer horen we hier meer over als Kamer? Wanneer krijgen we inzicht in deze doelen per productgroep?

Staatssecretaris Aartsen:

Mag ik daar in de tweede termijn even op terugkomen? Ik noteer deze eventjes. Anders ga ik iets zeggen wat ik niet waar kan maken. Dat lijkt me altijd onverstandig.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik ben heel blij dat de staatssecretaris bevestigde dat de transitie naar een circulaire economie belangrijk is voor onze ecologie, economie en veiligheid. Maar de staatssecretaris weet ook dat het budget voor de circulaire economie eigenlijk gewoon wisselgeld is. Ik hoorde net een noodoproep van de minister aan de Kamer: we hebben bij lenW eigenlijk te weinig middelen; daar zou u iets mee moeten doen. Ik snap ook dat de staatssecretaris zegt dat veel aan het nieuwe kabinet is, maar misschien kan hij, net als de minister, in ieder geval bevestigen dat het huidige budget voor circulaire economie niet rijmt met het grote belang van de circulaire economie voor een veilige toekomst van Nederland.

Staatssecretaris Aartsen:

Iedere bewindspersoon, op de minister van Financiën na, zal in zijn hart stiekem ja zeggen op de vraag of hij meer geld zou willen, maar dit is waar we het op dit moment mee

moeten doen. Dit is de begroting die voorligt. Het is echt aan een nieuw kabinet om daar iets anders van te vinden. Ik heb wel geprobeerd te kijken hoe je binnen het bestaande budgetkader kan zorgen dat het effect zo groot mogelijk is. Vandaar dat wij hebben gezegd dat we met die producttafels, met die ketentafels, moeten beginnen. Ik zie namelijk gewoon heel veel ondernemers die echt aan de slag willen maar die ook zoiets hebben van: ik ben met twintig man in mijn fabriekje bezig; moet ik dit er ook nog bij doen? Daar is wat mij betreft echt nog winst te halen. Dat is de aanpak waar ik voor sta. Ik denk dat dit gesprek inderdaad vooral met een nieuw kabinet moet worden gevoerd.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik ben blij dat de staatssecretaris stiekem zegt dat er inderdaad veel meer geld nodig is.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voor alles!

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, dat is fijn, maar met dit budget gaan we het natuurlijk niet redden. Als statiegeldbedrijf Verpact nog het dubbele bedrag op de plank heeft liggen aan niet geïnd statiegeld, zijn we echt ver van huis. Dan mijn laatste vraag. We willen natuurlijk weten wat er dan wél nodig is aan budget om de doelen voor de transitie naar een circulaire economie echt te halen. Licht daar dus ergens op het ministerie een berekening voor? Een briefje? Is daarnaar gekeken?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat zou ik even moeten navragen, als dat mag. Mag ik daar in tweede termijn op terugkomen? En als het gaat om Verpact wijs ik vooral ook naar de totaalaanpak die we hebben afgesproken om echt stappen te gaan zetten om ...

De **voorzitter**:

Jajajajaja. Mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik heb ook vragen gesteld over circulaire bouwmaterialen. Daar is een antwoord op gekomen, dat mijn beeld bevestigt dat het belangrijk is om wat minder naar gefragmenteerde, kleine regelingen te gaan en te kijken hoe we daar een robuustere regeling van kunnen maken. Dat is ook wat mij betreft aan een nieuw kabinet, maar ik heb wel een vraag aan deze staatssecretaris. Ik vroeg namelijk ook naar de SBIR. Al zoekende kon ik daar weinig over vinden. Het was allemaal zeer verouderd. Er werd in het antwoord wel gerefereerd aan innovatiepartnerschappen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat daar wat transparanter informatie over wordt gedeeld, bijvoorbeeld via de website van de Rijksoverheid? Dan weten we ook of dat effectief besteed geld is.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, dat kan ik toezeggen. De SBIR is inderdaad een regeling van het RVO zelf. Er zijn er meerdere, heb ik begrepen. Dat heb ik me goed laten vertellen. Er was vandaag wat uitzoekwerk naar aanleiding van de googleactie van mevrouw

Zwinkels. Ik kan dit toezeggen en ik zal het ook even meenemen in onze reguliere gesprekken met het RVO. Dat kan ik toezeggen.

De **voorzitter**:

Heel kort.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank voor deze toezegging. Dan heb ik nog één procedurele vraag. Hebben we hiermee ook het blokje statiegeld al gehad of komt dat nog?

De **voorzitter**:

Ik denk het wel, want we gaan hierna afsluiten met vuurwerk.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik heb daarover een tekst als u die wilt, maar ik word door de voorzitter geacht te zeggen dat dit schriftelijk voldoende is beantwoord. Maar als u zegt dat ik daar nog meer over moet zeggen ... Ja?

De **voorzitter**:

Een korte vraag?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ja, graag. Het antwoord over de statiegeldmiddelen vinden wij eigenlijk juist wat teleurstellend. Er is inderdaad een antwoord gekomen, maar wij kijken hier toch iets anders naar. Hopelijk was onze vraag duidelijk, maar wij zouden graag willen zien dat de besteding van het statiegeld wat verbreed wordt. We willen bijvoorbeeld kijken hoe we daarmee bepaalde circulaire alternatieven verder kunnen helpen opschalen, en hoe het een bijdrage kan leveren aan een schone openbare ruimte. Hoe kijkt de staatssecretaris naar die suggestie om ervoor te zorgen dat het geld ook daadwerkelijk van de plank komt ten behoeve van de circulaire economie?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Misschien is het goed om te melden dat het statiegeld niet bij ons ligt. Het ligt bij de organisatie Verpact. Op basis van de producentenverantwoordelijkheid hebben we dat daar wettelijk neergelegd. Zij zijn daarvoor verantwoordelijk. Wat ik heb gezegd, is dat je wel moet zorgen dat de problemen die in eerste instantie worden ervaren rondom statiegeld, uiteindelijk worden opgelost. Misschien dus een paar dingen daarover. We hebben die totaalaanpak afgesproken. Daar zit die verbreding dus ook in. We hebben in toch pittige gesprekken met Verpact gezegd: jullie zullen echt meer moeten doen als het gaat om de 2.900 extra innamepunten. Er komen ook 5.000 extra donatiepunten bij. Er wordt 5 miljoen tot 7 miljoen euro uitgetrokken voor de vier grote steden, om daar die opengebroken vuilnisbakken terug te dringen, waar echt iedereen zich aan irriteert en die iedereen vervelend vindt. De totaalaanpak is daar dus echt voor bedoeld. Nog los van die totaalaanpak is het ook zo dat een organisatie als Verpact bijvoorbeeld tariefdifferentiatie toepast op het gebied van verpakkingen. Ik denk dat het goed is om uiteindelijk ook na te denken over of we dat

slimmer, steviger of scherper kunnen doen. Ik denk dat er nog enorme winst te halen valt als het gaat om vraagcreatie van de verpakkingindustrie. Ik heb vooral geprobeerd een focus te leggen op het statiegeld. Je ziet nu dat mensen ervaren dat het statiegeldsysteem onvoldoende werkt. Op al die knelpunten hebben we de totaalaanpak van Verpact afgedwongen. We hebben ook monitorings- en rapportageafspraken gemaakt om ze daar ook aan te houden.

De voorzitter:

Een korte en laatste vraag. Dan gaan we afsluiten met vuurwerk.

Staatssecretaris Aartsen:

Met het onderwerp vuurwerk.

De voorzitter:

Daar gaat u zelf over. Misschien in overdrachtelijke zin; dat is misschien ook wel leuk.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Misschien wordt het nog vuurwerk, voorzitter.

De voorzitter:

Precies, mevrouw Zwinkels.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Ik heb nog een laatste vraag. Ik steun de staatssecretaris in deze aanpak. Ik heb de brieven gelezen over de Totaalaanpak Statiegeld, over al die storingen en andere problemen die beter kunnen worden aangepakt. Maar dan is mijn laatste vraag toch: kan de staatssecretaris toezeggen dat de suggesties die ik in dit debat heb gedaan ook worden meegenomen in de gesprekken met Verpact over die budgetten?

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, dat kan ik toezeggen.

De voorzitter:

Dank u wel. Vuurwerk.

Staatssecretaris Aartsen:

Het onderwerp vuurwerk. Afgelopen zomer hebben beide Kamers ingestemd met het initiatiefwetsvoorstel van de leden Ouwehand en Klaver om te komen tot een totaalverbod op consumentenvuurwerk in Nederland. De Kamer heeft daar echter een aantal voorwaarden aan verbonden voordat het daadwerkelijk in werking kan treden. Voordat het inwerkingtredingsbesluit kan worden genomen, moet er dus aan een aantal voorwaarden worden voldaan.

De eerste voorwaarde is dat er een handhavingsplan moet worden opgesteld. De minister van Justitie en Veiligheid heeft dat handhavingsplan op 13 december aan uw Kamer toegestuurd. Ik heb begrepen dat daar gisteren ook al over is gesproken en dat doorlopend wordt bekeken hoe dat

moet worden geüpdatet op basis van de situatie die zich voordoet.

De tweede voorwaarde gaat over de AMvB voor de ontheffing die de burgemeester kan verlenen. De leden Bikker en Stoffer hebben een amendement toegevoegd aan het wetsvoorstel waarin staat dat de burgemeester de mogelijkheid krijgt om een ontheffing op dit verbod te verlenen aan georganiseerde groepen burgers. Gelet op de kritiek die in de afgelopen week is geuit, denk ik dat het goed is om te vermelden dat dat amendement destijds is gesteund door diezelfde burgemeesters. Dat betreft een brief van de VNG van 19 februari 2025. Zij zeggen: wij vinden dit een goed plan; het is heel verstandig om de ontheffing te laten verlenen door burgemeesters en om dat te doen met lokaal maatwerk.

We zijn aan de slag gegaan met de uitwerking daarvan. Dit gaat om een balans met, de vraag hoeveel ruimte je lokaal biedt om het in te vullen. De optie om het niet toe te staan vanuit landelijk beleid is niet mogelijk, omdat je dan contra legem zou gaan. Dan zou uw Kamer terecht zeggen: wat doet u nu, staatssecretaris; u probeert een door de Kamer aangenomen wetsvoorstel te omzeilen. Dat was dus geen optie. Toen bleven er nog twee opties over. Allereerst: je geeft de burgemeesters de ruimte om zelf te beslissen of het in de ene gemeente wel kan worden toegepast en in de andere niet. Om de burgemeesters te citeren: dan heb je het in Rotterdam wel en in Delft niet. Dat is een optie.

De andere optie is dat je alle burgemeesters verplicht een ontheffing af te geven, om zo harmonisatie in beleid te krijgen. Dat laatste leek mij onverstandig. Met een aantal partijen hebben we gekeken hoe je de ontheffing kunt vormgeven. We hebben heel bewust gezegd dat dit de komende jaren ongetwijfeld nog tot reuring gaat leiden op oudejaarsavond; laten we daar ook gewoon eerlijk over zijn. Dit gaat echt een langjarig traject worden, dus het is vooral verstandig om de ruimte te laten aan de samenleving en niet vanuit Den Haag vast te leggen dat je minimaal 8 meter afstand moet houden. Dan kan zich namelijk de situatie voordoen dat op het dorpsplein in een lokaal dorp ergens in Brabant de afstand 7 meter zou zijn, en dat dat dan niet mag vanuit Den Haag. Dat heb ik geprobeerd te voorkomen met dit ontheffingsvoorstel.

Het hangt op dit moment voor in de Kamer. Of u daar wel of niet over wilt spreken, is aan u. Ik heb een werkgroep ingesteld met de burgemeesters en de VNG om te kijken hoe we dit samen vorm kunnen geven. Er gaat ook een enorme last op de burgemeesters afkomen. We kijken of ze daarbij kunnen helpen met handvatten, handreikingen en modelverordeningen zonder dat we het lokale maatwerk afpakken, want het staat nou eenmaal in de wet om het op die manier te organiseren.

Voorzitter. Tot slot de derde voorwaarde: een eerlijke en nette compensatieregeling die samen met de branche is vormgegeven, inclusief een deugdelijke dekking. Daar zijn wij op dit moment nog hard mee bezig. De Kamer heeft besloten om geen geld aan deze voorwaarden toe te kennen, dus dat moeten wij zelf binnen de begroting van Infrastructuur en Waterstaat gaan zoeken; u kent de financiële situatie. Dat zijn wij ook aan het doen. We hebben ook goede gesprekken gehad met de branche. We hebben naar aanleiding van de motie-Van der Plas een onafhankelijke

expert naar deze situatie laten kijken. We hebben advies gevraagd aan een landsadvocaat, omdat er hierbij een precare balans is. Aan de ene kant moet het netjes en eerlijk; aan de andere kant zijn de regels ten aanzien van nadeelcompensatie leidend. Die twee probeer je in samenspraak met de branche aan elkaar te verbinden. Dat proberen we op een nette en eerlijke manier te doen. Op het moment dat al deze drie voorwaarden, ook de laatste, zijn ingevuld, kan het kabinet het inwerkingtredingsbesluit nemen — ik moet zeggen het "ontwerp-inwerkingtredingsbesluit" — want dan zal dat in zware voorhang naar beide Kamers worden gestuurd. U zal er dus over moeten stemmen. Ik zeg daarbij dat het tijdspad dat nu voorligt zeer krap maar wel haalbaar is.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:
Twee interrupties.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
"De burgemeesters zeiden toen dat het een verstandig plan was." Het lijkt op papier altijd heel verstandig en heel leuk. Ik heb hier ik weet niet hoeveel interrupties gedaan waarin ik heb gezegd dat het verlenen van ontheffing gewoon niet gaat werken. Nu zien de burgemeesters ook dat wat er allemaal van hen gevraagd wordt, in de praktijk dus niet gaat werken. Ik constateer dus dat er niet aan die voorwaarden kan worden voldaan.

De voorzitter:
En uw vraag?

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Mijn vraag gaat in tweede instantie over die compensatieregeling. De staatssecretaris zegt namelijk dat het allemaal in goede harmonie en prima gaat. Wij krijgen héél andere verhalen. Wij worden bestookt met mails van mensen die zeggen: help ons, want wij worden hier gewoon afgescheept met een fooi en we worden genegeerd. Die gesprekken gaan helemaal niet goed. Die gaan helemaal niet goed.

De voorzitter:
Uw vraag?

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Misschien gaat het in de beleving van de heer Aartsen — de minister, sorry — wel goed, maar in de beleving van de mensen om wie het gaat, gaat dat helemaal niet goed. Dat zijn mensen die een eerlijke en nette compensatie moeten krijgen maar die niet krijgen. Het gaat afschuwelijk.

De voorzitter:
En uw vraag?

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Dat is wat wij horen.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat heb ik ook tegen de vuurwerkondernemers gezegd: ik kan me dat heel goed voorstellen. We moeten hier namelijk toch even een onderscheid maken tussen wat er inhoudelijk voorligt en het proces dat doorlopen wordt. Het proces dat doorlopen wordt, is dat wij, onder andere naar aanleiding van een motie van mevrouw Van der Plas, gezegd hebben dat wij een onafhankelijke expert laten kijken naar de situatie. Vervolgens moet je constateren dat je binnen het nadeelcompensatierecht gaat blijven. Je kunt als staatssecretaris heel stoer zeggen: we gaan daaroverheen. Dan zal uiteindelijk de rekening bij ondernemers neergelegd worden, omdat de Europese Commissie zal constateren dat er sprake is van staatssteun en dat er buiten de juridische kaders is gewerkt. Dan zal het bedrag inclusief rente moeten worden teruggevorderd. Dat lijkt mij onverstandig. Daarom probeer je dat binnen die kaders te doen. Vanuit de inhoud kan ik er helaas weinig aan doen dat dat voor ondernemers oneerlijk voelt. Ik kan er wel voor zorgen dat we dit proces netjes doorlopen. Daarom zijn er een aantal gesprekken geweest, ook met mij persoonlijk, en proberen we rekening te houden met het tijdspad van de betreffende ondernemers en zijn we daar ook steeds aan tegemoetgekomen. Op dit moment zijn we goed aan het wegen en bekijken of het ons lukt om voldoende dekking voor dit voorstel te vinden — dat is ook een belangrijk element — zodat we uiteindelijk tot een nette en eerlijke compensatie kunnen komen. Het moet wel met elkaar in balans zijn.

De voorzitter:
Tot slot, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Ik heb berekeningen gezien van de "nette en eerlijke compensatie", waarin mensen gewoon iets van €30.000 overhouden. Dit zijn ondernemers die tonnen hebben geïnvesteerd de afgelopen jaren. Voor sommige mensen is het een tweede inkomstenbron. Er is bijvoorbeeld een hengelsportzaak die in de zomer veel omzet heeft op het gebied van hengelsport en in de winter op het gebied van vuurwerk. Deze meneer zegt: wij gaan gewoon failliet deze zomer. Ik hoor van de overheid en de heer Aartsen: minder regels en goed zijn voor ondernemers. Maar hierbij wordt de ondernemers gewoon echt "een oor aangenaaid". Zij worden "flink belazerd". Ik citeer dan de ondernemers; het zijn niet mijn woorden, maar hun woorden. Ik wil niet van de minister horen: we willen dat het proces netjes verloopt. Het proces kan dan wel netjes verlopen, maar de uitkomst is niet netjes. Ik wil eigenlijk aan de minister vragen of wij een soort feitenrelaas kunnen krijgen van de gesprekken: wanneer is er gesproken, met wie is er gesproken en wat is de stand van zaken op het gebied van de zogenaamd eerlijke compensatie.

De voorzitter:
U debatteert met de staatssecretaris.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Wat zei ik dan?

De voorzitter:
"De minister".

Staatssecretaris **Aartsen**:

Weer een promotie, voorzitter! Ik begrijp heel goed dat het voor heel veel ondernemers verschrikkelijk oneerlijk voelt, maar we moeten hierbij ook niet weggijken van het eerlijke verhaal. Het eerlijke verhaal is dat wij ons moeten houden aan de spelregels die juridisch gelden. Dat betekent dat we binnen het nadeelcompensatierecht moeten blijven. Dat betekent de facto dat je niet iedere ondernemer 100% voor alles kunt gaan compenseren. Dat is juridisch gezien niet mogelijk. Nogmaals, ik schetste net de route voor als je bereid bent om daar politiek van af te wijken. Als je zegt "doe maar heel ruig, laten we het maar wel doen", word je uiteindelijk teruggefloten door de rechter en moet het geld worden afgenomen. Dat vind ik onverantwoordelijke politiek. Ik probeer dus te kijken naar het nadeelcompensatierecht gebaseerd op een onafhankelijk advies. Daarbij zijn er ook nog eens twee verschillende situaties. Er zijn ondernemers die dit als hoofdactiviteit hebben. Voor hen is het nadeelcompensatierecht anders ingericht dan voor ondernemers die dit als nevenactiviteit hebben. Ik snap heel goed dat dat pijn doet als het gaat om een grote nevenactiviteit. Dat is soms wrang ten opzichte van de investeringen. Dat snap ik heel goed; dat heb ik ook tegen de ondernemers zelf gezegd. Tegelijkertijd is dat wel gewoon de werkelijkheid waar we in zitten met elkaar. Mooier kan ik het niet maken. Ik probeer het netjes, open, eerlijk en transparant te doen, maar ik heb ook altijd tegen ondernemers zelf gezegd dat ik in deze baan niet de illusie heb dat er bij alles wat ik doe mensen langs de kant van de weg met bloemen zullen staan zwaaien omdat het zo fantastisch is. Uiteindelijk proberen we om netjes en eerlijk een balans te vinden, wetende dat er ongetwijfeld heel veel ondernemers zullen zijn die dit heel erg onrechtvaardig vinden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan geef ik toch even een compliment aan de staatssecretaris voor het feit dat hij in ieder geval voortvarend aan de slag gaat met het afronden van de discussie rondom de compensatieregeling en dat hij hierin een balans probeert te vinden. De Partij voor de Dieren is geen fan van de compensatie, maar we weten ook allemaal wat de werkelijkheid is. Mijn concrete vraag is eigenlijk vooral: in welke maand verwacht de staatssecretaris dat de Kamer duidelijkheid krijgt over de manier waarop die compensatie wordt geregeld?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Op het eerste punt: ik ben blij met deze interruptie, want dit is nou precies wat we in een rechtsstaat moeten doen. Het moet niet uitmaken of een politieke partij nou fan is of geen fan is — we hebben hier de twee uitersten — maar je moet gewoon heel zuiver juridisch kijken waar hier sprake van is. De compensatie moet er niet van afhangen of politieke partijen fan zijn of geen fan zijn. Dat is wat we proberen te doen. Dat vergt zorgvuldigheid. We zijn vergevorderd, maar ik kan u echt nog geen maand noemen. We doen het echt stapje voor stapje, want als je er te veel druk op gaat zetten, gaan er dingen stuk. Dat probeer je niet te doen. Zoals u zegt: wat je opvatting ook is over het vuurwerkverbod, het kabinet heeft gezegd "we zijn democraten en we moeten dat netjes uitlopen". Dat zijn we dus ook aan het doen. Dat geldt ook voor mij als persoon.

De **voorzitter**:

Tot slot.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Heel mooi. Het is natuurlijk belangrijk voor de veiligheid van onze hulpdiensten en de politie dat dit snel wordt afgerond, zodat het vuurwerkverbod dit jaar nog kan ingaan. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dus wel om er net voor of net na het reces op terug te komen in welke maand we dit definitief kunnen verwachten, zodat we zeker weten dat het op schema ligt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Net na? Het ligt aan mevrouw Letschert of dat lukt, ja of nee, geloof ik. De rechtspersoon staatssecretaris moet dat lukken, in ieder geval. Alles is erop gericht om snel duidelijkheid te bieden. We willen ondernemers snel duidelijkheid bieden en door kunnen met het inwerkingtredingsbesluit richting de politieagenten en zorgmedewerkers. Maar het moet wel netjes en stapje voor stapje. Dat is de situatie waar we in zitten. U krijgt dus nieuws wanneer u nieuws krijgt.

De **voorzitter**:

Ik wilde eigenlijk naar de tweede termijn van de Kamer.

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

Ja, maar ik heb gevraagd om een feitenrelaas over het hele proces: met wie is er gesproken, op welke data en wat is de uitkomst van de ...

De **voorzitter**:

Dat is een informatieverzoek.

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

Dat is een informatieverzoek. Daar heb ik geen antwoord op gekregen. Ik had nog één aanvullende vraag.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Wilt u dat dan misschien ...

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee, nee, mevrouw Van der Plas heeft het woord.

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

Ik heb nog één aanvullende vraag over die zogenaamd leuke voorwaarden: "je kan een ontheffing vragen en dan kun je samen met een buurtvereniging lekker zelf wat gaan doen". Er staat dat mensen dan 25 kilo vuurwerk mogen hebben.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

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

Althans, mensen mogen ... De staatssecretaris schudt nee, maar mensen moeten vuurwerk kopen als ze dat willen

doen. Dat is toch een feit. Als er een verbod is op het verkopen van consumentenvuurwerk, waar moeten ze dan dat vuurwerk kopen? Dan moeten ze ergens anders naartoe, want in Nederland kunnen ze het dan niet meer krijgen.

De voorzitter:

Dat is een heldere vraag.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dus hoe gaan we dit dan implementeren?

De voorzitter:

Het feitenrelaas.

Staatssecretaris Aartsen:

Laat ik met de laatste vraag beginnen. Het feitenrelaas is dat er 200 kilo vuurwerk is. 25 kilo is de huidige situatie. De ontheffing is een ontheffing op zowel de verkoop als het bezit en het afsteken ervan, dus op de complete drieslag. Dat zit overigens ook in het amendement van mevrouw Bikker. Maar er moet uiteraard ook netjes met de branche worden gekeken hoe je dat doet. Een van de dingen die we gedaan hebben, is het opleveren van de terbeschikkingstellingsvoorwaarden, zodat het vuurwerk ter beschikking kan worden gesteld, juist om de vraag van mevrouw Van der Plas goed te beantwoorden. Wat betreft het feitenrelaas: als u dat wilt, is dat geen enkel probleem. De vraag is even: wilt u dat op mijn niveau hebben, of wilt u dat op het niveau van de ambtenaren hebben? Ik ben nog even een beetje op zoek naar waar mevrouw Van der Plas naar zoekt.

De voorzitter:

Laten we dat in tweede termijn doen. Mevrouw Van der Plas, u kunt dat meenemen in uw tweede termijn.

Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Huishoudelijk wijs ik de leden erop dat er volgens de planning straks een kwartier is voor de appreciatie van de ingediende moties en de amendementen. Ik geef de heer Van Asten het woord voor zijn tweede termijn.

De heer Van Asten (D66):

Voorzitter. Ik zal het wat meer staccato doen. Dank voor de uitgebreide beantwoording, minister en staatssecretaris. Bovenaan mijn briefje staat inderdaad de cri de coeur dat we echt aan de slag moeten om te zorgen dat lenW in een ruimer jasje komt te zitten, om die tekst maar weer eens aan te halen.

Dank voor de brief over de Gerrit Krolbrug en de toezegging aan de Kamer die daarop volgde dat er in gesprek wordt gegaan om te kijken wat er daar over het kanaal mogelijk is. Dat is heel fijn.

Dan was er de beantwoording van een van mijn vragen over grote woningbouwgebieden, waaronder bijvoorbeeld in Helmond, die nu geen budget kregen. Daarover werd geschreven dat ze met het gebiedsbudget alsnog kunnen starten. Ik zal dat nogmaals in het MIRT-debat van komende maandag aan de orde stellen, want daarover heb ik echt andere signalen gehad. Ik denk dat we met z'n allen

natuurlijk proberen om de woningbouw zo veel mogelijk op peil te houden, met de goede maatregelen vanuit de mobiliteitsmiddelen. Daar kom ik dus in het MIRT-debat op terug.

Dan de Merwedelij. Daarna werd door ons nogmaals gevraagd. Daar kwam het antwoord op dat duidelijk is dat dat gaat plaatsvinden. Het bedrag daarvoor wordt in de volgende MIRT-ronde gealloceerd. Dat is goed nieuws. Daarom heb ik met mijn collega Grinwis overlegd, want collega Vijlbrief en collega Grinwis hebben daarover het amendement ingediend op stuk nr. 5 (36800-A). Dat zouden wij hierbij willen intrekken.

De voorzitter:

Het amendement-Vijlbrief/Grinwis (stuk nr. 5) is ingetrokken.

De heer Van Asten (D66):

Dank voor de toezegging daarover en het feit dat het er daadwerkelijk in is gekomen. Dat is heel fijn.

Dan hadden we een kort debat over verkeersveiligheid en de data die daarover beschikbaar zijn. We kwamen er tijdens de interrupties niet helemaal goed uit, omdat ik de schriftelijke beantwoording wat mager vond. Dat was niet helemaal waar ik op doelde. Ik had daarover een motie voorbereid, maar ik heb net aan de minister aangegeven dat tijdens het debat over verkeersveiligheid in februari te doen. Dan kom ik er zeker nog op terug. Ik zal daarover van tevoren ook nog contact zoeken, want ik denk dat het van belang is dat we beter weten wat er nu gebeurt, ook met al die eenzijdige ongevallen.

Voorzitter, hierbij houd ik het in mijn termijn.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw medewerking, meneer Van Asten. Het woord is aan de heer Huidekooper, tevens namens D66, in tweede termijn.

De heer Huidekooper (D66):

Heel hartelijk dank weer, voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen van de Kamer in de eerste termijn. Ik dank ook de staatssecretaris voor de woorden in de richting van Spanje en de nabestaanden van de slachtoffers van het tragische ongeval dat daar heeft plaatsgevonden.

Allereerst ben ik blij om te horen dat het kabinet heeft erkend dat strategische autonomie een belangrijk doel is van de transitie naar een circulaire economie. Ik ben dus heel blij met de toezegging dat we dat volgend jaar in de begroting terug gaan zien, maar het zal misschien niet verbazen dat ik als D66'er zeg dat we die autonomie wat betreft strategische grondstoffen met name op Europese schaal moeten bezien. Ik hoorde de staatssecretaris daar net al op hinten. Ik ben benieuwd of hij kan toezeggen dat hij hier ook in Europees verband voor blijft pleiten.

Als onderdeel van de actualisatie van het Nationaal Programma Circulaire Economie heeft het kabinet aangegeven zogeheten ketentafels in te stellen. Wat D66 betreft is dat een heel goed initiatief. Ik zou de staatssecretaris willen

vragen of hij dan ook gelijk de verduidelijking van rollen en verantwoordelijkheden mee kan nemen. Wij horen met name van afvalbedrijven, die meer aan het einde van die keten zitten, dat daar nog regelmatig discussie over is. Graag ontvang ik dus ook een toezegging op dat punt.

Dan het toezicht en de handhaving. Het is heel goed dat er een programma is met specifieke aandacht voor de digitalisering van toezicht en handhaving rond milieubeleid. Het kabinet geeft aan daarbij in te zetten op een programma dat digitale uitwisseling van milieugegevens mogelijk maakt. Dat is ontzettend goed, zou ik willen zeggen, maar nu zegt de Algemene Rekenkamer dat de toegang tot die data op dit moment niet op orde is. Die zegt dat de informatiepositie van omgevingsdiensten te wensen overlaat. Voordat gegevens uitgewisseld kunnen worden, moeten die er natuurlijk wel eerst zijn en moeten die betrouwbaar zijn. Ik hoor daarop dus graag een reactie van het kabinet in de tweede termijn. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om de informatiepositie van gegevensdiensten te versterken?

Tot slot. Ik ben blij om te horen dat het kabinet aangeeft dat bredewelvaartsaspecten al een rol spelen in de afwegingen rond de aanleg van infrastructuur. Maar het kabinet zegt ook: de instrumenten in het MIRT, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse, moeten daar nog op worden aangepast. Mijn vraag is eigenlijk simpel. Hoe zit het nou precies? Hoe wordt er met die bredewelvaartsaspecten rekening gehouden als de rekenmodellen nog moeten worden aangepast?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Huidekooper. Het woord is aan Peter de Groot namens de fractie van de VVD voor zijn inbreng in tweede termijn.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording van de kant van het kabinet, in mijn geval door de minister. Hartelijk dank voor de herkenning als het gaat om het belang van de regionale luchthavens.

Ik heb eigenlijk voor deze termijn nog één vraag openstaan, die gaat over de verzorgingsplaatsen. De VVD pleit voor een soort consortiumvariant waarbij laden, fossiel en shop in één op een verzorgingsplaats wordt geïnstalleerd onder de kap. Ik zie in de beantwoording van de minister dat de Dienstenrichtlijn en de ACM dat zouden verhinderen. De mening van de VVD is echt dat als je gaat kijken naar de Dienstenrichtlijn en je gaat knippen, je verder ingrijpt in de markt. Dat is juridisch gezien risicovoller. De beoordeling van de ACM is eigenlijk dat je concurrentie zou moeten toestaan. Dat kan natuurlijk ook op het moment dat je een consortiumvariant hebt, want je kan ernaast alsnog een plek op de verzorgingsplaats regelen om te laden, bijvoorbeeld. Ik zou daar graag nog een reflectie op willen horen van de minister.

Ik zou het hierbij willen laten voor de tweede termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Schutz, tevens namens de VVD, in de tweede termijn.

De heer Schutz (VVD):

Dank aan de minister en de staatssecretaris voor de antwoorden op de vragen inzake de Metaal Tafel, Zeeland 2050, efficiency en het BO MIRT. Deze zijn duidelijk.

Dan de Gerrit Krolbrug. Dank voor de toezegging. Mevrouw Beckerman vroeg terecht aandacht voor het belang van vrouwen en meisjes in het kader van fietsen en sociale veiligheid. Dat is terecht, en dat is ook onze zorg. Als de minister toch nog gaat kijken, heb dan alstublieft ook specifieke aandacht voor schoolkinderen. Dat is ook een kwetsbare groep. De mensen die behept zijn met hun functiebeperking hebben hier ook met een petitie gestaan; neem die alstublieft ook mee.

Ten aanzien van hinder door toenemende werkzaamheden. Het antwoord van de minister klinkt en lees als een "dat doen we al"-antwoord. Dat is deels ook zo. Er gebeurt al veel, maar mijns inziens niet genoeg. Ik vraag eigenlijk om een sectoraal gerichte oplossing te vinden. Dat is geen usance in de praktijk, kan ik u zeggen. Soms is hinder disproportioneel voor het vaarwegverkeer en degenen die contracten met hen sluiten. Denk aan just-in-timeleveringen. Denk aan jachthavens die niet meer bereikbaar zijn voor passanten. Op grond van het evenredigheidsbeginsel in de Algemene wet bestuursrecht is er een verplichting voor de overheid om onevenredig nadeel weg te nemen. Neem dat alstublieft mee. Dat vergt geen generieke beoordeling, maar een specifieke. Juist in een tijd waarin hinder meer structureel zal zijn, graag een specifieke afweging per casus. Daar vraag ik graag een nadere reactie op van de minister. Is hij bereid dat te upgraden?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer De Hoop namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid in de tweede termijn.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het openbaar vervoer de afgelopen periode geconfronteerd is met meerdere bezuinigingen en dat er telkens, vaak na voorstellen vanuit de Kamer, incidentele financiële oplossingen gevonden worden, maar dat de benodigde structurele investeringen uitblijven;

constaterende dat het openbaar vervoer in Nederland voor steeds meer mensen geen betaalbaar alternatief meer is;

overwegende dat kwalitatief en betaalbaar openbaar vervoer van cruciaal belang is om steden en dorpen bereikbaar te houden en ook van groot belang is voor de woningbouw-opgave en voor het versterken van de economische ontwikkeling;

verzoekt de regering om uiterlijk bij de begroting voor het jaar 2027 met plannen te komen voor structurele versterking van het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Beckerman, Kostić en Stoffer.

Zij krijgt nr. 18 (36800-XII).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
De andere motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er grote tekorten zijn voor het onderhoud van onze wegen en spoornetwerk;

overwegende dat herprioritering kan zorgen voor meer investeringsruimte binnen het Mobiliteitsfonds;

verzoekt het kabinet het tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht in te trekken en het Alternatief Ring Utrecht uit te werken voor een oplossing binnen de bestaande bak,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Kostić en Beckerman.

Zij krijgt nr. 19 (36800-XII).

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

Voorzitter. Ik heb nog een dankwoord aan beide bewindspersonen en ook aan het ministerie, allereerst voor de beantwoording, ook schriftelijk. Maar ook heb ik een woord van dank aan deze bewindspersonen. Je zou bijna vergeten dat het aan het begin van deze periode best wel even rommelde op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ook gezien de houding van twee PVV-bewindspersonen en een aantal besluiten die zij wilden nemen. Ik kan van deze bewindspersonen wel zeggen dat wij het ideologisch af en toe niet met elkaar eens zijn, maar dat zij meer hebben gedaan dan op de zaak passen. Zij hebben ook naar hun portefeuilles gekeken: hoe kunnen we nog wat voor elkaar krijgen? Dat wordt zeer gewaardeerd.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Het woord is aan mevrouw Zalinyan in tweede termijn, ook namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Zalinyan** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de OVV stelt dat Nederland niet klaar is voor de gevolgen van extreme weersomstandigheden;

constaterende dat de OVV benadrukt dat maatregelen nu nog te vaak kleinschalig zijn, dat centrale sturing door de Rijksoverheid beperkt is en dat wetgeving waarmee het KNMI vroegtijdig lokale weerwaarschuwingen mag geven uit is gebleven;

verzoekt de regering om op korte termijn wetgeving voor te bereiden waarmee het KNMI vroegtijdig lokale weerwaarschuwingen kan afgeven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Zalinyan, Kostić, Grinwis, Beckerman en Stoffer.

Zij krijgt nr. 20 (36800-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat omgevingsdiensten vanaf april worden getoetst aan zes criteria, maar dat het criterium "omzet-norm" niet haalbaar wordt geacht;

overwegende dat de omzetnorm een perverse prikkel geeft voor omgevingsdiensten om taken die door gemeenten worden uitgevoerd over te nemen, maar dat dit criterium minder van belang is voor de robuustheid van de kenmerken en kwaliteit van de dienstverlening;

verzoekt de regering om bij de toepassing van de robuustheidscriteria een omgevingsdienst als robuust aan te merken indien uitsluitend niet wordt voldaan aan de omzet-norm,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Zalinyan en Kostić.

Zij krijgt nr. 21 (36800-XII).

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van der Plas in tweede termijn namens de BBB. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb geen moties, maar wil de bewindspersonen bedanken voor de beantwoording van alle vragen, zowel hier als schriftelijk. Ik heb alleen nog een puntje over knooppunt Hoevelaken. Voor de regio is knooppunt Hoevelaken eigenlijk de ingang naar de Randstad. Andersom is het de poort naar ons prachtige platteland, waar de economie ook moet floreren. Het nieuwe kabinet moet verantwoordelijkheid gaan nemen en voldoende geld reserveren om het onderhoud van onze wegen, spoorbruggen en dijken voortvarend op te pakken, dus ook knooppunt Hoevelaken. Ik begrijp dat er voor de huidige minister en het huidige kabinet weinig is wat hier nog gedaan kan worden, maar ik wil toch vragen aan de minister om binnen de beperkte tijd die er is alles op alles te zetten om voorwaarden te scheppen, zodat het nieuwe kabinet, waarvan ik hoop dat het infrastructuur als topprioriteit gaat opnemen, de aanpak van het knooppunt Hoevelaken snel en voortvarend kan oppakken. Graag krijg ik een reactie van de minister over wat er wel kan. Wat het feitenrelaas betreft wil ik gewoon weten: wanneer is er met wie gesproken, wat zijn daarvan de uitkomsten, zijn er afspraken afgezegd? Het is dus een soort tijdlijn met wie er aan tafel hebben gezeten en als het kan ook de ambtelijke adviezen daaraan toegevoegd.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Jumelet voor het CDA in tweede termijn.

De heer Jumelet (CDA):

Dank, voorzitter. Ik sluit aan bij de mooie woorden van dank van de heer De Hoop richting vak K voor de inbreng van de minister en de staatssecretaris, voor de uitgebreide beantwoording, schriftelijk en nadrukkelijk ook hier ter plaatse en ook voor de wijze waarop dat is gedaan. Ik hoorde nadrukkelijk de wil, de wens om te werken aan dit departement, zeker als het gaat om mobiliteit en in het bijzonder bereikbaarheid. Er komen natuurlijk nog allerlei onderwerpen op korte termijn voorbij, in allerlei commissiedebatten, zeker over verkeersveiligheid. Aanstaaende maandag is het MIRT-debat. Daar zullen we het maar bij laten.

Voorzitter. Ik heb nog één ding. Op de vraag of we ook wat breder kunnen kijken naar het ov, antwoordde de staatssecretaris dat er een onderzoek plaatsvindt, dat vooral ingaat op het met elkaar bedenken van innovaties en slimmere oplossingen. Ik heb ook nog gevraagd naar het ontschotten. Dat is zeker een uitdaging, maar het is allang een grote wens van heel velen, zeker in de wat dunner bevolkte regio's. Daar gaat het niet alleen over een bus of een mogelijkheid om ergens naartoe te gaan maar daar betekent het ook iets voor de voorzieningen. Dan gaat het al heel snel over leefbaarheid. De vraag is of we ook tijd kunnen

worden meegenomen in de stand van zaken van al die ontwikkelingen, want aan de orde zijn fundamentele keuzes. In de brief over de verkenning van publieke mobiliteit is het meest concrete een "wenkend perspectief dat door departementen wordt omarmd." Aansluitend staat echter dat de realisatie daarvan nog niet voor alle departementen geldt. We willen dus als Kamer graag op de hoogte worden gehouden, en we stellen ons voor dat dat de komende maanden op de agenda komt.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Zwinkels voor haar inbreng in tweede termijn namens het CDA.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit mij uiteraard aan bij mijn collega Jumelet. Ik zal nog een korte toevoeging doen. Ik denk dat we met elkaar kunnen constateren dat dit gelet op de timing een bijzondere begrotingsbehandeling was.

Ik heb nog twee vragen in deze tweede termijn. Allereerst een vervolgvraag ten aanzien van de chaos op Schiphol. Zojuist begreep ik uit de beantwoording dat er ook een aanbod is gedaan vanuit het ministerie om KLM te helpen. Daar is toen niet op ingegaan door KLM, maar dat maakte mij eigenlijk wel nieuwsgierig. Ik ben wel benieuwd wat die operationele hulp vanuit het ministerie dan zou kunnen zijn.

Mijn tweede vraag gaat over schoon en emissieloos bouwen. Ik heb uit de beantwoording begrepen dat er voldoende budget is om te doen wat er nu is afgesproken, maar er komt ook een nieuwe uitvoeringsagenda aan in het tweede kwartaal van dit jaar, voor de jaren 2026 en 2027. Er werden in de beantwoording door het kabinet toch ook wel wat uitdagingen geschetst. Ik ben dus heel benieuwd of zij dat kunnen meenemen. Dan gaat het onder andere erom opdrachtgevers dit ook echt in projecten te laten uitvragen, om de laadinfrastructuur op de bouwplaats, om naleving en om het investeringsperspectief. Daar kijk ik naar uit.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Zwinkels. Het woord is aan de heer Goudzwaard in tweede termijn namens de fractie van JA21.

De heer Goudzwaard (JA21):

Voorzitter, dank u. Dank aan de bewindslieden voor de beantwoording van al die vragen. Ik wil een drietal moties indienen. De eerste luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kustwacht op dit moment onvoldoende personeel en financiële middelen heeft om deze infrastructuur effectief te beschermen voor toenemende dreigingen;

constaterende dat het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) tot doel heeft het beschermen van de Noordzee-infrastructuur, maar dit in de praktijk niet lukt wegens een tekort aan financiële middelen en een gebrek aan duidelijke governance;

overwegende dat de oprichting van het National Maritime Security Centre (NMSC) hierdoor vertraging oploopt en de dreiging van spionage en sabotage zal toenemen;

verzoekt de regering op korte termijn te zorgen voor een heldere governance en verantwoordelijkheidsverdeling tussen het PBNI en het NMSC, inclusief een duidelijke belegging van taken, bevoegdheden en de samenwerking tussen de betrokken ministeries,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 22 (36800-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat aanvullende nationale belastingen en heffingen op de luchtvaart vanaf Schiphol leiden tot uitwijkgedrag van reizigers naar luchthavens net over de grens;

overwegende dat het beoogde klimaateffect van dergelijke nationale maatregelen daardoor beperkt of nihil is;

overwegende dat dit uitwijkgedrag wel leidt tot structurele schade voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en internationale bereikbaarheid;

overwegende dat een ongelijk speelveld de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen verzwakt;

verzoekt de regering zich in te zetten voor een gelijk speelveld tussen Nederlandse luchthavens en concurrerende luchthavens in omringende landen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 23 (36800-XII).

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Voorzitter. Dan de laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse automobilisten worden geconfronteerd met de hoogste accijns op benzine in de EU;

constaterende dat aanvullende Europese maatregelen, zoals ETS2, de kosten van autorijden verder onder druk zetten;

overwegende dat betaalbare mobiliteit een randvoorwaarde is voor economische zelfstandigheid, arbeidsdeelname en bereikbaarheid;

overwegende dat het voortdurend verhogen van lasten op autorijden geen effectief instrument is om gedragsverandering af te dwingen in gebieden waar geen reëel alternatief bestaat;

verzoekt de regering in te zetten op een structurele vermindering van de brandstofaccijnzen, met als doel de betaalbaarheid van autorijden te verbeteren, en daarbij expliciet rekening te houden met de gevolgen van ETS2 en andere Europese prijsopdrijvende maatregelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 24 (36800-XII).

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Het woord is aan de heer Stoffer voor zijn inbreng in tweede termijn, namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. In de eerste plaats dank ik de minister en de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording, zowel schriftelijk alsook mondeling.

Ik heb één motie. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering in aanloop naar de Voorjaarsnota, gelet op de urgentie, een actieplan op te stellen als vervolg op het Actieplan Strategie ter Bescherming Noordzee Infrastructuur, een voorstel te doen voor de noodzakelijke versterking van de Kustwacht, en een voorstel te doen voor structurele financiering van deze plannen op basis van onder meer de al beschikbare middelen voor het Pro-

gramma Bescherming Noordzee Infrastructuur en te reserveren middelen in het Defensiematerieelbegrotingsfonds, en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Grinwis.

Zij krijgt nr. 25 (36800-XII).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Het woord is aan het lid Kostić voor haar inbreng in tweede termijn, namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Drie moties, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aan de Kamer is voorgelegd en onder voorhang ligt;

overwegende dat zorgvuldige parlementaire behandeling van deze complexe materie meer tijd vergt;

verzoekt de regering geen verdere stappen te zetten in de voorbereiding of uitvoering van de voorgestelde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, tot het nieuwe kabinet is aangetreden en de Kamer zich over het voorgestelde besluit in een apart debat heeft kunnen uitspreken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Kröger.

Zij krijgt nr. 26 (36800-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de langetermijneffecten van begrotingsbesluiten op toekomstige generaties vaak onderbelicht blijven;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk ook een bijlage mee te nemen met een toets om de langetermijneffecten van de begroting op toekomstige generaties te kunnen beoordelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Zalinjan.

Zij krijgt nr. 27 (36800-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Planbureau voor de Leefomgeving heeft berekend dat de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen Nederland 46 miljard euro per jaar kost;

constaterende dat het kabinet ook erkent dat het bijhouden en meewegen van deze cijfers belangrijk is;

constaterende dat de bescherming van gezondheid en milieu de overheid en de belastingbetaler geld kan besparen;

verzoekt de regering om in de toekomst bij begrotingen de Kamer ook expliciet te informeren over hoe bekende maatschappelijke kosten van vervuiling mee zijn gewogen in de besluitvorming over de begroting,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 28 (36800-XII).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik sta één vraag toe.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik heb een vraag over de eerste motie, over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Dat is natuurlijk naar de Kamer gestuurd en ligt hier om behandeld te worden door deze Kamer. Ik snap de hele motie dus eigenlijk niet, want wat vraagt het lid Kostić aan de minister om dan niet te doen, terwijl wij eigenlijk aan de slag moeten met het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol? Wat zou de minister kunnen doen? Wat zou het probleem zijn, waardoor wij onze behandeling niet goed zouden kunnen doen?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De minister moet dus niets doen. Deze minister moet niets doen. Hij moet geen verdere stappen nemen. Dat vraagt de Kamer. Dat heeft de Kamer gisteren gevraagd. De minister was zich daar blijkbaar nog niet van bewust. Hij zou er in tweede termijn op terugkomen. Maar gezien ik niet kan wachten op de tweede termijn ... Voor de duidelijkheid: ik moet deze motie eigenlijk uit voorzorg indienen. Als de minister gewoon toezegt wat de Kamer gisteren al heeft gevraagd en wat in de motie nu weer wordt gevraagd, dan kan ik de motie gewoon intrekken.

De voorzitter:

Dank u wel, lid Kostić. Het woord is aan mevrouw Beckerman voor haar inbreng in tweede termijn, namens de Socialistische Partij.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Goedemiddag. Ook namens mij nog twee mooie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ticketprijzen voor het ov hard zijn gestegen;

overwegende dat alleen goed, betrouwbaar en betaalbaar ov in heel Nederland een alternatief voor de auto kan zijn;

constaterende dat andere Europese landen zoals Oostenrijk en Duitsland kiezen voor een zeer betaalbaar "klimaatticket" en daarmee het ov aantrekkelijker maken;

verzoekt de regering een plan uit te werken voor een Nederlandse klimaatkorting op het ov en een klimaatabonnement voor het totale ov;

verzoekt de regering daarin verschillende opties mee te nemen, waaronder gratis opties voor doelgroepen, en dit voor de Voorjaarsnota aan de Tweede Kamer te presenteren, inclusief dekkingsopties uit de klimaatmiddelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Beckerman.

Zij krijgt nr. 29 (36800-XII).

Mevrouw **Beckerman** (SP):

De bode zag goed dat er een heel klein spelfoutje in zat. Gelukkig ging mijn eigen naam nog net goed.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat pfas-vervuiling de bodem- en waterkwaliteit onder druk zet;

constaterende dat een samenhangende (interdepartementale) nationale pfas-aanpak noodzakelijk is;

verzoekt de regering om te komen tot een samenhangende nationale pfas-aanpak, onder rijkscoördinatie en met een integraal saneringsplan;

verzoekt de regering voorts de in het Bestuurlijk Overleg Bodem aan medeoverheden toegezegde middelen voor pfas-sanering ook na 2030 expliciet te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Beckerman.

Zij krijgt nr. 30 (36800-XII).

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel.

Ik schors tot 14.40 uur voor lunch. Daarna gaan we luisteren naar de beantwoording van nog gestelde vragen en de appreciaties van ingediende moties.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 14.10 uur tot 14.40 uur geschorst.