

Vergaderjaar 2024–2025

36 725 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

36 725 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 16 juli 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 juni 2025 overleg gevoerd met de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 725 XII);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (Kamerstuk 36 725 A);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2025 inzake klimaatmaatregelen mobiliteit voorjaarsbesluitvorming (Kamerstuk 31 305, nr. 497);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 25 april 2025 inzake uitkomsten van voorjaarsbesluitvorming over anders invullen BDU-korting en nadere toelichting tabel gevolgen per vervoersregio (Kamerstuk 23 645, nr. 850);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2025 inzake nadere toelichting gevolgen van de voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 36 725 A, nr. 4);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 25 juni 2025 inzake voorjaarsbesluitvorming over circulaire klimaatmaatregelen (Kamerstuk 32 813, nr. 1520).**

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

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Aukje de Vries
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bamenga, Boutkan, Olger van Dijk, De Hoop, Van Kent, Pierik, Veltman en Aukje de Vries,

en de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom allemaal bij dit wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het onderwerp is de Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025. Welkom ook aan de nieuwe bewindspersonen. Ik weet niet of dit de vuurdoop is, maar ik wens ze in ieder geval veel succes. We hebben afgesproken dat we de begrotingsvolgorde gaan aanhouden en dat de spreektijden vijf minuten zijn. Ik wilde voorstellen om in elk geval in de eerste termijn vier interrupties onderling toe te staan. Ik zou graag als eerste het woord geven aan de heer De Hoop van de GroenLinks-PvdA-fractie.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik ook beginnen door de twee nieuwe bewindspersonen, de heer Tieman en de heer Aartsen, veel geluk te wensen. Er rust nog steeds een hele belangrijke taak op uw schouders, dus ook veel succes. Waar we kunnen, werken wij natuurlijk graag samen om het beste te doen voor onze infrastructuur in Nederland.

Voorzitter. Om maar direct inhoudelijk met de deur in huis te vallen, moet ik wel zeggen dat GroenLinks-Partij van de Arbeid erg teleurgesteld is in de Voorjaarsnota en de voorliggende begrotingswijzigingen voor het Ministerie van IenW. Veel noodzakelijke opgaven worden niet aangepakt. Ook de grote, pijnlijke bezuiniging op het ov van ruim 300 miljoen wordt niet teruggedraaid. Ik hoop dat de nieuwe bewindspersonen stappen in de goede richting kunnen zetten in de tijd die hen nog rest. We zien in de Voorjaarsnota bijvoorbeeld dat de pot voor de Lelylijn is leeggeroofd en deels zelfs niet eens meer beschikbaar is voor de noodzakelijke investeringen in ov-infra. Als ze op korte termijn niets doen, wordt het ov het komende jaar verder kapotbezuinigd. In het regionale ov dreigen buslijnen geschrapt te worden en de tarieven wederom fors te stijgen.

Daarnaast is de belofte van de voorganger van deze Staatssecretaris om met een structurele oplossing te komen voor de dreigende extra stijging van de tarieven bij de NS, niet waargemaakt. In de Voorjaarsnota is precies nul euro extra gereserveerd voor het ov. De gevolgen zullen pijnlijk zijn. De prijs van treinkaartjes stijgt met meer dan 10% en de dienstregeling wordt uitgekleed. Het eerste gevolg is al zichtbaar: vanaf volgende week verdwijnt de jongerenkaart, waarmee jongeren van 12 tot 17 jaar voor een vast bedrag een dag met de trein konden reizen.

Voorzitter. GroenLinks-Partij van de Arbeid is niet alleen teleurgesteld, maar we maken ons ook gewoon grote zorgen over de toekomst van het openbaar vervoer. Voor veel mensen dreigt het nu toch al vaak dure ov echt onbetaalbaar te worden. Wijken en dorpen dreigen hun enige busverbinding te verliezen. Graag een reactie hierop van de Staatssecretaris. Maakt hij zich ook grote zorgen? Wat gaat hij de komende tijd concreet doen om het openbaar vervoer betaalbaar te houden en te voorkomen dat buslijnen en treinritten geschrapt worden?

Samen met collega Grinwis heb ik een amendement ingediend om de bezuiniging op het regionale ov deels terug te draaien. Met collega Bamenga kom ik mogelijk nog met een amendement over de Lelylijn, om

op korte termijn nog een positieve stap te kunnen zetten. Hopelijk kan de nieuwe Staatssecretaris hiermee het vertrouwen in de noordelijke regio's terugwinnen.

Zo snel als het kabinet wel een miljard voor de ViA15 wist vrij te maken, zo anders gaat het met de noodzakelijke investeringen in het onderhoud en de aanleg van het openbaar vervoer. Er is geen plan voor hoe de benodigde financiering wordt gerealiseerd. Door het uitblijven van adequate stikstofmaatregelen is er voor veel investeringen überhaupt geen ruimte. Graag ook een reactie hierop van de nieuwe bewindspersonen.

Voorzitter. Dan stap ik over naar circulaire economie. Hoewel iedereen in woorden doordrongen lijkt te zijn van het belang van de circulaire economie, zien we daar in daden weinig van terug. Dit kabinet halveert het budget dat voor de circulaire economie geraamd is. Het schrappen van de circulairepolymerenheffing leidt tot een budgettaire derving van 567 miljoen vanaf 2028. Het enige concrete alternatief dat er nu ligt om het gat te dichten, is het hervormen van de afvalstoffenbelasting. Komt deze heffing dan niet wederom voornamelijk bij inwoners terecht? Kunt u toezeggen dat deze heffing niet mag leiden tot nog grotere stijgingen in woonlasten? Dat moet u als VVD'er toch aanspreken, Staatssecretaris? Naar aanleiding van de aangenomen motie-Gabriëls volgen er na de zomer aanvullende circulaire maatregelen om de doelen voor 2030 te halen. Hierbij verwachten we ook adequate middelen om op koers te komen. In de tweede termijn zal ik dien ik hierover ook een motie in. Voorzitter. Dan het milieu. De doorkijk naar 2026 ziet er niet goed uit. De SPUK-regeling is op, terwijl er nog veel bodemvervuiling is in heel het land. Er is ook geen budget meer voor het Schone Lucht Akkoord. Gaat de Staatssecretaris hier vóór Prinsjesdag een oplossing voor vinden? Graag wil ik de toezegging aan mijn collega Gabriëls onder de aandacht brengen dat we voor de zomer nog geïnformeerd zouden worden over de uitvoering van een aangenomen motie over een nationaal pfas-lozingsverbod en aanverwante pfas-vragen uit het commissiedebat Leefomgeving. Wanneer wordt er actie ondernomen?

Voorzitter. Tot slot nog over de waterkwaliteit. De kans om tijdig aan de KRW te voldoen is inmiddels verkeken. De gevolgen zijn mogelijk groter dan die van stikstof, dat ook nog niet is opgelost. De urgentie is er ook op lange termijn; daar is men inmiddels van doordrongen. Desondanks lukt het niet om de afgesproken maatregelen door te voeren. Geld blijft liggen en wordt niet ingezet voor de projecten waar wel voortgang mogelijk is. Graag hoor ik van de nieuwe Minister, die recent de overstap vanuit de waterschappen heeft gemaakt, wat hij concreet gaat doen om de KRW alsnog te behalen.

Voorzitter. Beide bewindspersonen die er hiervoor zaten, erkennen ook dat het bij lenW toch redelijk krap in het pak is genaaid. Ik zou ze willen zeggen: wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft gaan we de nodige investeringen doen in infrastructuur, voor onderhoud en openbaar vervoer. Wij zijn daartoe bereid. Wij verwachten ook van deze bewindspersonen dat ze daar zelf stappen op zetten de komende tijd.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mooi, netjes binnen de tijd. Dan is het woord aan de heer Boutkan van de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ook van onze kant wensen wij de Minister veel wijsheid toe op zijn portefeuille. Het valt allemaal niet mee in tijden van het zoeken van euro's. Gelukkig heeft de Minister veel ervaring op het gebied van water en vaarwegen, maar er is meer nattigheid binnen het Ministerie van lenW. Ook de Staatssecretaris wensen wij uiteraard heel

veel succes op deze portefeuille, die zeer breed is en door invloeden van buitenaf onder druk staat. Hopelijk gaat deze Staatssecretaris zijn creativiteit gebruiken en het gezonde verstand vanuit het bedrijfsleven laten prevaleren ten opzichte van allerlei zelfverzonnen regeltjes. Voorzitter. Terug naar de inhoud. De PVV heeft het ministerie er meermaals op gewezen dat we de doelen van de Kaderrichtlijn Water niet gaan halen. Hoe kijkt de Minister tegen deze doelen aan? En deelt de Minister de mening van de PVV dat deze doelen niet haalbaar, betaalbaar en realistisch zijn?

Voorzitter. De PVV draagt de binnenvaart een warm hart toe. Het is algemeen bekend dat wet- en regelgeving, verduurzaming, bezuinigingen op het vaarwegennet en luxe woningbouwprojecten aan het water de toekomst van de binnenvaart helaas in de weg zitten. Ziet de Minister mogelijkheden om deze problemen aan te pakken, en er gelijktijdig voor te zorgen dat het kleine schip een toekomst heeft en de haarvaten van de binnenvaart overeind blijven?

Naast water valt ook luchtvaart onder deze Minister. Meerdere malen heeft de PVV gevraagd hoe het nu zit met de natuurvergunning van vliegveld Lelystad en de daarmee gepaard gaande opening. Vanuit de regio is het verzoek tot opening voor de commerciële luchtvaart meerdere malen onder de aandacht gebracht. Het voornemen van Defensie om vliegveld Lelystad alleen te gaan gebruiken voor F-35-vliegtuigen valt slecht in de regio. Is deze Minister bereid om met zijn collega's van Defensie en de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur om de tafel te gaan, om te komen tot een voor de regio belangrijk besluit omtrent opening van het vliegveld voor zowel militaire als burgerluchtvaart?

Er wordt veel gevraagd van de regio's, maar vanuit het Rijk wordt er weinig geleverd. Nederland is meer dan alleen de Randstad. Volgens de Minister heeft Nederland een van de beste infrastructuurnetwerken van de wereld. Helaas staat dit mooi op papier, maar is de werkelijkheid anders. Dit ervaren veel reizigers dagelijks op het spoor. Op de weg is het niet veel anders, gezien de vele reparaties die plaatsvinden. Veel bruggen en viaducten staan onder verscherpt toezicht.

Voorzitter. In de loop van de jaren zijn niet alleen vrachtwagencombinaties, maar ook personenvoertuigen zwaarder geworden, en dan met name elektrische auto's. Dit zal ongetwijfeld van invloed zijn geweest op het beheer en onderhoud van wegen. Deelt de Minister deze mening? Door de toename van het aantal inwoners neemt ook het aantal weggebruikers toe. Je kan het gewoon als een-op-eenbewijs verstrekken. Een vraag aan de Minister is dan ook of hiermee binnen het financiële systeem rekening wordt gehouden. Door een tekort aan middelen wordt er geschoven met geld van het ene naar het andere project. Daarmee creëren we veel teleurstelling en woede bij regionale bestuurders, en niet te vergeten bij de inwoners. Mijn opmerking is dus nogmaals: er is meer dan alleen de Randstad.

De heer De Hoop zei net terecht over de circulaire economie: de plastic taks gaat, zoals het er nu naar uitziet, geschoven worden naar het einde van de keten. Dat vinden wij een slecht idee. Leg deze taks neer aan het begin van de keten. Zorg ervoor dat er bij producenten een prikkel ontstaat om plastics op de markt te brengen die wél te recyclen zijn of die na zoveel keer nog steeds in gebruik kunnen zijn. Graag een reactie hierop van de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Dat was het? Een interruptie van de heer De Hoop.

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

Wat ik eigenlijk helemaal miste in de bijdrage van collega Boutkan van de PVV, was openbaar vervoer. Ik heb allereerst een vraag over de prijsstij-

gingen bij de NS. De PVV wil die volgens mij helemaal niet. We zien nu dat de prijzen komend jaar tot 10% stijgen. Is de heer Boutkan het met mij eens dat we dat moeten zien te voorkomen?

De heer **Boutkan** (PVV):

Dit soort zaken gaan wij binnenkort in de fractie bespreken. Het MIRT ligt ook op tafel en wij gaan daar als fractie een besluit over nemen.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop voor een tweede interruptie.

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

Laat ik dan maar iets meegeven voor de fractievergadering, meneer Boutkan. In het verkiezingsprogramma van de PVV staat volgens mij ook iets over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Al jaren is er elk jaar een prijsstijging bij de NS, omdat we met elkaar geen structurele oplossing weten te vinden. Eigenlijk heeft uw eigen Staatssecretaris ook de belofte gedaan om daar wat aan te doen. Nou, hij zit er nu niet meer, maar als ik een beetje tel, dan zouden wij met elkaar heel makkelijk voor elkaar kunnen krijgen dat die prijsstijging niet doorgaat. Dat zou het beste zijn en daarom hoop ik toch dat wij ... Wij werken niet altijd veel samen, maar dit is een punt waarover we hetzelfde denken. We kunnen dit met elkaar voorkomen en ik hoop dus dat de heer Boutkan aan dezelfde kant van het touw trekt en dat wij, GroenLinks-Partij van de Arbeid en PVV, die prijsstijging kunnen voorkomen.

De **voorzitter**:

Ik hoor niet echt een vraag, maar misschien wil de heer Boutkan toch reageren.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik dank de heer De Hoop dat hij onze fractie wil helpen om te komen tot een goed besluit. Dat waarderen we zeer. Of het wordt gehonoreerd, laat ik aan de fractie over, maar ik zal daarin zeker een positieve inbreng hebben. En zoals ik altijd zeg, moeten voorstellen wel haalbaar, betaalbaar en realistisch zijn. En daar laat ik het bij.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan een interruptie van de heer Van Kent van de SP.

De heer **Van Kent** (SP):

Waar slaat dit op? We bespraken de Voorjaarsnota en daarbij is onderhandeld over budget, al dan niet voor het openbaar vervoer. Het resultaat was dat de PVV toen geen budget heeft georganiseerd. En dan treffen we nu hier een woordvoerder die het niet eens over het openbaar vervoer heeft, maar op de vraag wat hij van de prijsstijging bij de NS vindt, wel zegt: dat gaan we in de fractie bespreken. U heeft toch wel een opvatting, meneer Boutkan? Wat is de opvatting van de grootste partij? Uw partij leverde in het recente verleden beide bewindspersonen voor dit ministerie en wat vindt de grootste partij dan van de prijsstijging van 10% bij de NS?

De heer **Boutkan** (PVV):

Die prijsstijging is wat mij betreft buitenproportioneel. Ik zal dan ook binnen de fractie mijn best doen om daarvoor voldoende aandacht te krijgen en ervoor te zorgen dat daarvoor financiën beschikbaar komen. Maar ik kan hierover op dit moment nog geen uitspraken doen. Zoals de heer Van Kent ook weet, neem ik waar. Dus mijn verontschuldiging als ik niet tot achter de punten en komma's in het dossier zit.

De **voorzitter**:

De heer Van Kent voor een tweede interruptie.

De heer **Van Kent** (SP):

Van een partij met 37 leden in de Tweede Kamer mag je verwachten dat er iemand naar dit debat komt die wat vindt van het openbaar vervoer. De SP heeft een amendement ingediend waarmee geld uit het Klimaatfonds wordt gereserveerd voor én het tegengaan van de prijsstijging bij de NS én het mogelijk maken van een fatsoenlijke cao. Ik weet dat het Klimaatfonds bij de PVV niet populair is, maar wij vinden het ov bij uitstek iets wat goed is voor het klimaat en het milieu. Vindt de PVV het een goed idee om eenmalig geld uit dat fonds te halen om er in ieder geval nu voor te zorgen dat die prijsstijging niet doorgaat én dat er een fatsoenlijke cao komt?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik heb het amendement net onder ogen gekregen. Ik ga het met belangstelling lezen en dan zal ik het van een advies voorzien voor mijn fractie.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Boutkan** (PVV):

Het is aan de fractie, tenzij het nu anders werkt.

De **voorzitter**:

Meneer Van Kent, een derde interruptie?

De heer **Van Kent** (SP):

Dat heeft geen zin, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan de heer Olger van Dijk voor een interruptie.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dat doe ik op een terrein waarop de heer Boutkan wel thuis is: Flevoland en Lelystad Airport. Ik begrijp de positie van de PVV, maar er was gewoon een bewindspersoon om het te regelen. Die is weggelopen en nu mag meneer Boutkan het via deze kant proberen. Maar we moeten wel kijken dat het goed benut wordt. Mag ik de heer Boutkan zo begrijpen dat hij erop tegen is dat er alleen F-35's worden gestationeerd? Zal hij daar dan ook tegen stemmen?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ons standpunt is helder: het vliegveld Lelystad moet open voor commerciële luchtvaart. Daar gaat de PVV nog steeds voor. De F-35's van Defensie zijn daar nu bij gekomen, maar dat is nog niet zeker. Het is een wens van Defensie, maar ik heb begrepen dat er nog steeds geen aanwijzingsbesluit ligt. Maar misschien beschikt de heer Van Dijk over andere informatie. Wij blijven dus voorstander van commerciële luchtvaart, maar het zou wel goed zijn als beide er komen, want dan kunnen de kosten gedeeld worden.

Ik heb altijd gezegd: mocht het Rijk besluiten dat alleen de F-35's naar Lelystad komen, dan ben ik de eerste die ze met alle liefde over de Veluwe zal jagen. Want door dat getreiter en gezeur wordt hier iets belemmerd wat het Rijk al vijftien jaar geleden al neergelegd heeft bij de provincie Flevoland, namelijk te komen tot een vliegveld. Daar heeft de regio alle medewerking aan verleend en nu zeggen we op het laatste moment: het gaat niet open. Dat is echt een enorme teleurstelling voor de regio, maar de regio gaat er nog steeds van uit dat het gezonde verstand zal winnen.

Bij de voorganger van de huidige Minister was er ook de wens om dit te doen, maar ook u weet hoe de hazen lopen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Volgens mij begrijp ik het goed dat de heer Boutkan en de PVV graag zo veel mogelijk overlast aan de Veluwenaren geven en het dan maar met straaljagers doen. Volgens mij kan dat nooit de bedoeling zijn. Maar goed, ieder zijn standpunt, zal ik maar zeggen. Ik hoop dat de inwoners van dit land dat meenemen als ze weer naar de stembus gaan.

Mijn vraag is dan een andere. Stel nou dat een aantal van de privévliegtuigen vanuit Schiphol wél naar Lelystad kan gaan, in combinatie met die F-35, zonder de commerciële burgerluchtvaart. Is dat dan wel aanvaardbaar voor de PVV?

De heer **Boutkan** (PVV):

Dat is een als-danvraag. We weten allemaal wat het antwoord daarop is. De heer Van Dijk weet ook dat er op dit moment al regelmatig onderhoud aan privévliegtuigen op Lelystad plaatsvindt. Er zijn dus al opstijgende en vertrekkende vliegtuigen vanuit de privésector vanwege dat onderhoud. Dat is er dus al. En als het zou gebeuren, dan zien we het te zijner tijd. Dat gaan we dus zien.

En wat betreft de overlast en dergelijke: er is alles aan gedaan, zowel vanuit Lelystad Airport als de regio, om de overlast, ook met betrekking tot de vliegroutes, voor omliggende provincies te voorkomen, dus richting Overijssel en Gelderland. Dat staat zwart-op-wit. Desondanks blijft NSC volhouden in het niet openen van vliegveld Lelystad. Legt u dat maar eens uit aan uw achterban, die ook graag wil vliegen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst welkom aan de nieuwe bewindspersonen. Met de Minister moet ik nog kennis maken. Wat betreft de Staatssecretaris, die net zoals ik uit Brabant komt, heb ik natuurlijk hoge verwachtingen. Ik wens beiden heel veel succes daarmee. Ze hebben een niet te benijden erfenis. De vorige bewindspersonen hebben hier namelijk een chaos van gemaakt. Ze hebben een chaos achtergelaten op het departement.

Ik ben blij dat wij hier met z'n allen, ondanks de NAVO-top, deze week de begroting kunnen bespreken. Ik hoop van de bewindspersonen ook te horen wat hun inzet zal zijn. Ik hoop dat ze als demissionair bewindspersoon de zaken weer wat vlot kunnen trekken. Ik wil een paar dingen uitlichten: allereerst de Lelylijn, dan de bezuinigingen op het ov en daarna het NAVO-budget.

Voorzitter. Ten eerste de Lelylijn. Afgelopen jaar zei de Kamer unaniem: gebruik het geld van de Lelylijn niet voor andere projecten. Het komt niet zo vaak voor dat we het unaniem over iets eens zijn. Maar wat deed de coalitie? Die roofde zo goed als de hele pot van de Lelylijn leeg. Hiermee gaat het kabinet glashard in tegen de wens van de Kamer. De Lelylijn is hard nodig voor de verbinding van het noorden met de rest van Nederland. De Lelylijn biedt ook grote kansen voor woningen en banen in het noorden van Nederland. Dat is een enorme kans, met een oplopend woningtekort.

Er is brede politieke steun om de Lelylijn door te laten gaan. De volgende stap voor de aanleg van de Lelylijn is het starten van de MIRT-verkenning. Ik vraag de Minister: hoe staat hij ertegenover om daar gewoon mee te starten en daarbij de 75%-financieringsregel te laten varen? Er is namelijk een doorbraak nodig voor de Lelylijn. Wat mij betreft betekent dat: beginnen. Volgens mij is er nog geld op de aanvullende post. Dat kunnen

we hier best voor gebruiken. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar dit voorstel? Is hij het met me eens dat we hierin pragmatisch moeten zijn? Voorzitter. Het kabinet bezuinigt fors op het openbaar vervoer. We hebben een waslijst aan voorbeelden van regionale vervoerders die zeggen: de prijzen gaan gewoon omhoog en we moeten lijnen gaan schrappen. Er is ook geen oplossing gevonden voor de stakingen bij de NS en de stijgende prijzen van treintickets. Tot slot is ook de teruglopende financiering van het studentenreisproduct een probleem waar deze bewindspersonen mee te dealen hebben, terwijl volgens mij een brede meerderheid in deze Kamer wil dat het ov betaalbaar blijft en dat het mogelijk blijft voor mensen om snel van A naar B te reizen. De vorige Staatssecretaris zei: ik ga me tot het uiterste inspannen om hier oplossingen voor te vinden. Maar die zijn er niet gekomen. Ik ken de BBB als partij die een groot hart heeft voor de bereikbaarheid van de regio en de betaalbaarheid van de voorzieningen. Ik vraag daarom aan de nieuwe bewindspersonen: wat is hun inzet richting Prinsjesdag op dit punt?

Voorzitter. Dan over de toekomst. Gisteren kregen we het nieuws dat de NAVO-norm van 5% een feit is, waarvan we 1,5% aan civiele doeleinden gaan uitgeven. Juist nu is het belangrijk om extra te investeren in betrouwbare infrastructuur. Onze bruggen, viaducten, spoorwegovergangen: er is zwaar achterstallig onderhoud. Ik zie het als een logische route dat we een deel van dit geld voor onze weerbaarheid investeren, en in onze fysieke infrastructuur. Zo vergroten we onze weerbaarheid, terwijl het publiek hiervan kan meeprofiteren. Ik vraag de Minister en de Staatssecretaris wat hun inzet is voor het vergroten van de weerbaarheid van Nederland.

Voorzitter. Ik vind het moeilijk om de bewindspersonen nu al van alles en nog wat kwalijk te nemen. Daarom vraag ik hun naar hun eigen inzet. Ik vraag de Staatssecretaris om concrete stappen te zetten in de ontwikkeling van de Lelylijn. Mobiliteit is een recht voor iedereen in Nederland. Dit is het moment om te laten zien wat wel kan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil er wel bij zeggen dat we vandaag de begrotingswijziging behandelen die hoort bij de Voorjaarsnota. Die gaat over het jaar 2025. Ik snap dat er wordt gerefereerd aan een aantal van de onderwerpen die ook in de Voorjaarsnota staan, maar ik hoor nu ook een paar onderwerpen waarvan ik denk: nou, die raken niet helemaal aan het stuk dat voorligt. Het woord is aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank, voorzitter. Welkom en succes aan de nieuwe bewindspersonen ter rechterzijde.

Voorzitter. Onze infrastructuur staat onder druk, niet een beetje, maar fundamenteel. Nederland is gebouwd op een netwerk van bruggen, tunnels, sluizen en vaarwegen die decennia geleden zijn aangelegd. Veel van die objecten bereiken nu hun technische eindleeftijd. Daarbovenop komt de groeiende vraag naar mobiliteit, naar logistiek en naar bereikbaarheid. Maar terwijl de druk toeneemt, blijven de oplossingen uit. De onderhoudsachterstanden lopen op, projecten stapelen zich op zonder uitvoering en nieuwe investeringen blijven steken in papieren plannen. Ondertussen staat Nederland vast en worden complete regio's en industrieclusters, die van levensbelang zijn voor onze economie, onbereikbaar.

Voorzitter. Dat is een harde realiteit voor heel veel mensen. Mensen die iedere dag in de file staan, die hun kind te laat van school halen, die met hun vrachtwagen uren verliezen in stilstaand verkeer, die proberen een bouwproject te starten, maar vastlopen op een sluipend tekort aan capaciteit, stikstofruimte of politieke voortgang. De VVD vindt dat dit

anders moet, dat er een tandje bij moet. Daarom wil ik in dit debat drie zaken met nadruk benoemen.

Eén. We zien dat Rijkswaterstaat begonnen is met het opschalen van de uitvoeringscapaciteit. Dat is een goede stap. Maar gaat het snel genoeg? Worden aanbestedingen inmiddels echt aanbodgericht ingericht, met ruimte voor innovatie, betere risicoverdeling en oplossingen voor de structurele personeelskrapte? Hoe zit het met de stikstofcapaciteit? Kan de Minister toelichten hoe hij gaat helpen om de stikstofproblematiek als beperkende factor voor nieuwe infraprojecten op te lossen?

Voorzitter. Wat zijn de consequenties van de majeure kasschuif van 1 miljard euro van '26 naar '27? Wat betekent die concreet voor de planning en de voortgang?

Twee. Herprioriteringen in de begroting. De 3,4 miljard euro die eerder was gereserveerd voor de Lelylijn is in dit begrotingsjaar deels omgebogen naar andere infraprojecten in Noord- en Oost-Nederland. Dat is begrijpelijk vanuit uitvoerbaarheid en timing, maar het is wel een bittere pil, met name voor Friesland. Daar is jarenlang keihard gewerkt door lokale bestuurders om het belang van deze verbinding op de kaart te zetten. De VVD accepteert deze herprioritering onder de voorwaarde dat de middelen daadwerkelijk worden ingezet voor versterking van de infrastructuur in het Noorden en het Oosten. Dat gebeurt nu. De Kornwerderzandsluis kan worden verbreed, wat cruciaal is voor scheepsbouw en maritieme bedrijvigheid. Het spoorknooppunt bij Meppel, dat de enige treinverbinding vormt met het Noorden, wordt aangepakt. Wat ons betreft betekent dit dat er nu ook geen enkel excuus meer is om daar geen opentoeegangtreinen te laten rijden. Daarvoor is er nu ruimte op het spoor. Voorzitter. De aanpak van de N36 is wat de VVD betreft een belangrijke doorbraak. Deze weg tussen Almelo en Ommen staat al jaren bekend als de dodenweg, een drukke verkeersader met veel ongevallen en gevaarlijke oversteekplaatsen. In november zag ik zelf hoe risicovol deze weg is, toen ik met chauffeur Gert van Bolk Transport in de vrachtwagen meereed. Eén moment van onoplettendheid kan daar grote gevolgen hebben, niet alleen voor de bestuurder zelf, maar ook voor de anderen op de weg. Het is dus goed dat hier nu stappen worden gezet. Maar in de Voorjaarsnota zijn ook vijf nieuwe aanlegprojecten in de pauzestand gezet. Deze projecten zijn stuk voor stuk bekende knelpunten; mensen staan hier dagelijks vast. Dat betekent economische schade, maar ook weer gewoon veel ongemak, frustratie en tijdverlies. Hoe is deze herprioritering precies tot stand gekomen? Wat wordt gedaan om de regio's toch zicht te geven op uitvoering van deze projecten? Zijn mitigerende maatregelen mogelijk, zoals die ook zijn getroffen voor eerder gepauzeerde projecten?

Drie. De stakingen bij de NS. Afgelopen week viel het treinverkeer op meerdere plekken volledig stil. Geen treinen, geen alternatief. Duizenden mensen zaten vast. Studenten haalden hun tentamen niet. Werknemers misten hun afspraken. De VVD vindt het onacceptabel dat ons land bij elke staking direct ontwricht raakt. Daarom heb ik voorgesteld om bij stakingen altijd te werken met een basisdienstregeling. Ik heb hierover al een aantal schriftelijke vragen gesteld, maar ik wil vandaag ook nog de volgende vragen aan de Staatssecretaris stellen. Is hij bereid om te verkennen of een minimale dienstregeling bij stakingen wettelijk kan worden geborgd, zoals in Europese landen al gebeurt? Kan hij in overleg treden met de NS en vakbonden om hier vrijwillig afspraken over te maken? Hoe zorgt hij ervoor dat stakingsacties in de toekomst niet samenvallen met kwetsbare momenten, zoals eindexamens?

Tot slot nog twee specifieke onderwerpen. Het eerste is de watertaxi van en naar Ameland. Hoe staat het hier nu mee? Die mag op dit moment niet 's nachts varen. Al in maart heeft de Minister een pilot toegezegd, maar sindsdien is het stil. En nog steeds varen ze niet 's nachts, met alle ongemakken van dien.

Het tweede. In de brief die de Minister stuurde met een toelichting op de Voorjaarsnota staat dat 150 miljoen euro is gereserveerd voor specifieke ambities uit het regeerakkoord, waaronder sociale veiligheid en goederenvervoer. De VVD vindt beide thema's belangrijk. Welke bestemming hebben de bewindspersonen voor ogen met betrekking tot sociale veiligheid en hoeveel geld betreft dat? Heb ik het goed begrepen dat vanuit dit budget ook 30 miljoen wordt besteed aan het verbeteren van het concurrentievermogen van het spoorgoederenvervoer, namelijk verlichting van de exploitatie en de tarieven van Kijfhoek? Voorzitter. De VVD wil dat Nederland beweegt, letterlijk. Daarvoor is een sterke, betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur nodig. Geen excuses meer en geen getreuzel, maar onderhoud en uitvoeren en mensen laten rekenen op mobiliteit. Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ook stakingen zijn een wat ver weg gelegen onderwerp bij deze behandeling. U heeft een interruptie van de heer Van Kent.

De heer **Van Kent** (SP):

Het stakingsrecht gaan we ook niet inperken op deze manier. Dat kan wettelijk ook niet. Maar goed, dat is aan de VVD.

De vraag die ik voor de VVD heb, gaat over de bezuiniging van 110 miljoen op de gelden die beschikbaar zijn voor de G4, dus voor de grotere steden, maar ook de regio's rond die grote steden. De vervoersregio's komen nu ook in opstand tegen deze grote financiële kaalslag. De VVD zegt, «Nederland moet bewegen», maar Nederland staat straks stil als bijvoorbeeld een op de vijf bushaltes gaat verdwijnen in die regio's. Wat gaat de VVD eraan doen om te voorkomen dat dat gebeurt?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik had mijn microfoon net niet uitgezet. Excuus.

De **voorzitter**:

Dat geeft niet. Dan zijn we allemaal in beeld. Dat is ook leuk.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb niet gezegd dat we het stakingsrecht moeten inperken. Het is ook zeker niet de bedoeling om dat te doen. De VVD denkt dat het stakingsrecht een recht is dat er is en dat je daar in principe niet aan moet komen. Het enige wat wij vragen, is dat wij ook de andere kant zien. Wij zien al die mensen die hier dagenlang zo veel last van hebben gehad. Er zijn mensen die gewoon echt niet anders kunnen. Zou je daar niet een basis voor moeten regelen? Dat is eigenlijk het enige wat ik hier vraag. Ik treed verder niet in het conflict tussen werkgever en vakbonden. Dat is iets tussen de NS en de vakbonden.

Dan uw vraag hoe wij aankijken tegen de bezuinigingen op het ov. Kijk, dat is een afspraak geweest die op een gegeven moment gemaakt is en die inderdaad in de Voorjaarsnota niet is teruggedraaid. Die afspraak is gemaakt omdat er keuzes gemaakt moeten worden. Bij schaarste van budget zullen er altijd keuzes zijn waar de heer Van Kent het misschien niet mee eens en waarover de VVD op dat moment zegt: wij hebben hier onze handtekening onder gezet; we accepteren dat deze bezuiniging is doorgevoerd. Dat je altijd goed moet kijken hoe je het ov kunt verbeteren is ook iets waar de VVD bovenop zit. Dat doen we misschien op een andere manier. Wij zitten meer op de scherpste van hoe je het inricht en welke mogelijkheden je biedt om bijvoorbeeld meer met aanbestedingen en meer vervoerders te werken. Maar dat is hoe wij daar graag als VVD naar kijken.

De voorzitter:

De laatste interruptie voor de heer Van Kent. De antwoorden op de interrupties mogen wat mij betreft wel ietsje korter.

De heer Van Kent (SP):

Dit lokt natuurlijk ook een reactie uit. De staking bij de NS is te voorkomen door ervoor te zorgen dat de NS voldoende budget heeft, zowel voor het openbaar vervoer als voor de mensen die daar werken. Dat is niet het geval. Dat is ook de grote verantwoordelijkheid die de VVD hierin draagt. Op die manier zijn stakingen te voorkomen, namelijk door goed te zorgen voor mensen die daar werken.

Dan een reactie op de bezuiniging waar de VVD hier gewoon van zegt: ja, daar hebben we voor getekend en we accepteren de gevolgen. Maar ziet de VVD niet net als de SP dat de gevolgen daarvan desastreus zijn? Denk aan de woningbouw en de bereikbaarheid van de regio's rond de grotere steden. Ziet zij niet dat het tot een sociaal isolement kan leiden omdat mensen die nu al peperdure ov-tickets – de HTM-tickets zijn onbetaalbaar – straks niet meer kunnen betalen?

De voorzitter:

Dank u wel. De vraag is helder volgens mij.

De heer Van Kent (SP):

Zegt de VVD gewoon tegen al deze mensen «u bekijkt het maar»?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil echt voorkomen dat er twee interrupties in één interruptie gepropt worden. Daar ga ik straks dan ook gewoon dubbele interrupties voor tellen.

Mevrouw Veltman (VVD):

De heer Van Kent zei: er moet voldoende budget bij de NS zijn om de mensen te kunnen betalen. Het verschil van opvatting tussen de heer Van Kent en mij is dat de heer Van Kent ervan uitgaat dat de belastingbetaler vervolgens automatisch de financier van het eventuele extra budget van de NS zou moeten zijn. Ik heb op vele momenten in vele debatten in deze commissie voorstellen gedaan voor hoe het wel zou kunnen. Dat is mijn reactie op uw eerste punt.

De tweede vraag was: accepteert u de gevolgen? Op het gebied van woningbouw hebben we 2,5 miljard beschikbaar gesteld om de infrastructuur voor mobiliteit rondom nieuwe woningen aan te leggen en te verbeteren. In de vorige periode is dat 7,5 miljard geweest, ook op instigatie van de VVD. Ik denk dat we op die manier, met vele budgetten en met de uitbreiding van budgetten, werken aan mobiliteit en de koppeling met de woningbouw.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan had ik het CDA op mijn lijstje staan, maar de woordvoerder van die fractie is niet aanwezig, dus dan ga ik over naar de heer Olger van Dijk van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Ik zit even te kijken. Er wordt hier in twijfel getrokken of ik ...

De voorzitter:

Ik heb het verkeerde lijstje. De heer Van Kent van de SP mag eerst, als hij daar heel erg op staat.

De heer **Van Kent** (SP):

Nee, hoor. De volgorde verandert niks aan de inhoud, dus ga je gang.

De **voorzitter**:

Dan gaan we toch weer naar de heer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank aan collega Van Kent. In dat geval ga ik graag van start. Ik begin graag met een felicitatie aan deze nieuwe bewindspersonen. Het is nogal wat om zo in te stromen, in een demissionaire periode, maar laat ik duidelijk zijn: er is heel veel te doen. Vanuit Nieuw Sociaal Contract willen we deze bewindspersonen veel ruimte geven tijdens deze demissionaire periode. Aan de slag dus, zou ik willen zeggen.

Om te beginnen: ik vind het toch wel aardig om te horen met welke prioriteiten zijn zelf in deze baan zijn gestapt. Ik ben benieuwd om dat te horen van de Staatssecretaris en de Minister. Wat denken zij te doen in deze periode? Wat vinden zij zelf het meest urgent? Op welk gebied denken zij dat ze meerwaarde kunnen geven? Nogmaals, alle ruimte vanuit NSC. Vervolgens zijn we er als Kamer natuurlijk altijd zelfs bij als we eenmaal weten wat dat is. Maar er ligt te veel en er zijn te veel problemen in het land die niet kunnen wachten.

NSC vraagt aandacht voor de situatie in het openbaar vervoer, want de financiën – er werd al over gesproken – zijn beperkt en veel negatieve effecten zijn de afgelopen maanden door de voorgangers van deze bewindspersonen, met name door de Staatssecretaris, in beeld gebracht. Kan de nieuwe Staatssecretaris van Openbaar Vervoer ook aangeven wat hij vindt van de toestand van het openbaar vervoer in het land? Hoe kijkt hij naar de korting op de BDU, die al even werd genoemd? Is hij het met zijn voorganger eens dat een dreigende stijging van ticketprijzen van de NS van meer dan 10% volstrekt onacceptabel is? Kan hij toezeggen dat dit dossier de hoogste urgentie voor hem heeft de komende maanden en dat hij op Prinsjesdag concrete maatregelen neemt?

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, krijgt u een interruptie van de heer De Hoop.

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

Ik hoef eigenlijk niet de degens te kruisen met de heer Van Dijk over de gevolgen van die korting op de BDU. Maar we zien nu ook een andere situatie ontstaan. Daar had de heer Van Kent het net ook al over.

Gemeenten hebben nu zelfs een juridische procedure gestart, een bezwaar ingediend, bij lenW. Dat is natuurlijk wel een stap verder. Ik zou de heer Van Dijk willen vragen: bent u het niet met mij eens dat wij ook als Kamer de opdracht hebben om dit met elkaar op te lossen en dat het niet per se een probleem van deze bewindspersonen is, maar van ons allemaal? Is de heer Van Dijk bereid om met elkaar, met deze Kamer, nu snel een oplossing te zoeken voor de BDU-korting?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Natuurlijk, als Kamer zijn wij erbij om te beoordelen hoe het staat met het openbaar vervoer, maar uiteindelijk is het wel de regering die regeert en bestuurt en die in een dergelijke situatie met gemeenten moet oordelen of ze daar recht aan doen. Maar als het juridisch wordt, is het natuurlijk ook aan de rechter. Het past in een rechtsstaat dat die het beoordeelt, als dat aan de orde is. Ik vind dat geen vraag die hier voorligt. De vraag die hier voorligt voor ons als Kamer is wel: hebben deze bewindspersonen en hun voorgangers juist gehandeld, hebben ze de gevolgen goed ingeschat en hebben ze daar goed op geacteerd? Als het antwoord daarop is dat het onvoldoende is, moeten we binnen de beperkingen van het budget, die wij natuurlijk ook hebben en waar wij ook rekenschap over moeten

afleggen, daarin keuzes maken. Daar is vandaag misschien een moment voor, maar ik wees ook al op Prinsjesdag. Voor volgend jaar en verder is dát natuurlijk het moment om met elkaar te kijken hoe we het vormgeven.

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

In deze demissionaire periode is het, denk ik, ook juist aan de Kamer. De verantwoordelijkheid die bij deze bewindspersonen ligt, ligt minstens evenzeer bij de NSC-fractie, die medeverantwoordelijk is voor het opstellen van deze begroting, meer dan beide heren bewindspersonen aan mijn rechterzijde. Ik vind dus echt dat daar iets ligt voor de heer Olger van Dijk en zijn fractie. Laat ik het concreter maken: bent u bereid mijn voorstel te steunen waarbij we een opdracht geven richting de begroting? Dan kunnen we als Kamer namelijk met elkaar zeggen dat er een oplossing moet komen voor de BDU-korting. Over de dekking daarvoor wil ik met u doorpraten, maar als u het echt zo serieus meent en als we een juridische procedure willen voorkomen, ligt er volgens mij nu een opdracht voor de Kamer om daarop te sturen en een richting mee te geven aan beide bewindspersonen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Volgens mij ben ik heel duidelijk. Ik verwacht van deze bewindspersonen in eerste instantie een beeld bij die problemen en de urgentie, of ze dat zien. Ik verwacht van deze bewindspersonen – dat heb ik ook net aan ze gevraagd – dat ze dit als urgent vraagstuk zien en dat ze daarmee aan de slag gaan en ik verwacht ook bij Prinsjesdag dat men daarop acteert. Ik heb eerder aangegeven in debatten dat voor ons de NS-ticketprijzen echt op één staan en dat daarna ook echt moet worden gekeken naar de effecten die die BDU-korting heeft gehad. In die volgorde. Dit debat is voor ons daar echt bepalend in, hoe deze nieuwe bewindspersonen daarop zullen acteren. Vervolgens gaan we daarnaar kijken. We kijken ook echt uit naar Prinsjesdag. Ik ben het met de heer De Hoop eens dat daar een belangrijk moment is om als Kamer te zeggen: dit zou het moeten zijn. Nogmaals, dat wat betreft de geldboom, waar we het hier vaker over hebben gehad, geldt nog steeds. Ik vind dat we ook daar een verantwoordelijkheid hebben, maar we moeten wel afwegen of we de effecten die nu dreigen acceptabel vinden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Voorzitter. Toch nog even over die stakingen, want dat is wel iets wat het land in zijn greep heeft gehouden en nog niet helemaal lijkt te zijn opgelost. Ook wij vinden de gedachte van de VVD, die eerder is genoemd door reizigersorganisatie Rover, om eens na te denken over zo'n basisdienstregeling best een interessante optie. Schiphol moet sowieso al bereikbaar worden gehouden, dus dat is helemaal niet zo'n gekke gedachte. Hoe kijkt de Staatssecretaris daar nu tegen aan?

Voorzitter. We werden nogal onaangenaam verrast door het bericht van de NS afgelopen dinsdag dat de Jongerendagkaart wordt afgeschaft. Deze kaart biedt jongeren tot 18 jaar met vaak weinig te besteden gelegenheid om het hele land door te reizen voor € 8,50. Een jongere die regelmatig zijn skatevrienden opzoekt in Eindhoven vanaf Delft, is al snel tientallen euro's duurder uit. Dat leidt gewoon tot vervoersarmoede. Ik geef het maar even mee aan de Staatssecretaris. Het is een thema waar we veel over hebben gesproken de afgelopen anderhalf jaar. Bovendien laat die kaart jongeren laagdrempelig kennismaken met het gemak van de trein. We begrijpen dat de NS naar efficiency kijkt, maar waarom dan deze succesvolle kaart schrappen die juist meer jongeren op termijn aan de trein bindt? NS had deze kaart toch ook een klein beetje duurder kunnen

maken of in samenspraak met het kabinet naar het budget voor de Onderwegpas voor het ov kunnen kijken? Daar hebben we ook geld voor gereserveerd. Dat is ook gericht op minima in de daluren goedkoop met het openbaar vervoer te laten reizen. Nieuw Sociaal Contract wil die Jongerendagkaart behouden. Deelt de Staatssecretaris het belang daarvan? Wat gaat hij nou doen om te zorgen dat dit gebeurt? Uw ambtenaren zullen ongetwijfeld zeggen «u gaat er niet helemaal over» of «de Minister van Financiën», maar dat vind ik toch technocratie ten top. De Staatssecretaris is eindverantwoordelijk en zijn acties en woorden doen ertoe. Die wijziging gaat 1 juli al in en is pas afgelopen dinsdag aangekondigd. We hebben geen tijd te verliezen.

Voorzitter. Dan het doorvoeren van de subsidietaakstelling in deze Voorjaarsnota. Ik heb eerder mijn bezwaren over de kaasschaaf geuit: overal een beetje vanaf. Besturen is keuzes maken en doe dat dan ook. We hebben met de heer Stoffer een amendement ingediend om het SWOV, dat helpt de verkeersveiligheid te verbeteren, dit jaar te ontzien, maar ook opgeroepen bij motie om subsidies te verschuiven en vooral naar effectiviteit te kijken. Wat is daar nu mee gebeurd, vraag ik de Minister. Is hij bereid dat alsnog te doen richting Prinsjesdag? Geen kaasschaaf maar keuzes, zou ik willen zeggen. Het SWOV wordt namelijk nog steeds gekort in de latere jaren en dat is een slechte zaak. De opgebouwde expertise van een dergelijk onafhankelijk onderzoeksinstituut komt niet zomaar terug. Het doel van een reductie tot 500 verkeersdoden – we hadden hier ooit een motie van CDA'er Geurts, die enkele jaren geleden pleitte voor een halvering van het aantal verkeersdoden – staat toch nog steeds overeind, vraag ik deze nieuwe Minister. Graag een toezegging dat hij het SWOV in latere jaren wil ontzien, zodat er niet weer opnieuw een amendement nodig is van de zijde van de Kamer.

Voorzitter. De consequenties van de subsidiekortingen blijven ook vaag. Wij hebben daar vragen over gesteld. Voor een relatief kleine organisatie als Wandelnet, die de meest onderschatte modaliteit, namelijk het lopen, stimuleert, is het een wereld van verschil, 10%, 20% of 60% op termijn.

Kan de Minister beloven dat er snel duidelijkheid komt?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord nu aan de heer Van Kent van de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank u wel, voorzitter. We hebben de twee PVV-bewindspersonen op dit ministerie alle hulp geboden om de bezuinigingen op het openbaar vervoer terug te draaien, maar dat is niet gebeurd in deze Voorjaarsnota. Nu zitten er twee nieuwe bewindspersonen. Ik ben heel benieuwd, net als anderen, wat hun prioriteiten gaan zijn en wat zij gaan doen. Wij willen ook deze bewindspersonen en dan met name de Staatssecretaris alle hulp bieden om de bezuiniging op het ov terug te draaien, want die bezuiniging zorgt ervoor dat mensen de auto in worden gejaagd. Eenzaamheid is het gevolg. Het gevolg is dat nu ook die Jongerendagkaart wordt afgeschaft als daar niet een stokje voor wordt gestoken en wat de SP betreft wordt daar een stokje voor gestoken. Ik vraag de Staatssecretaris om dat op te gaan pakken.

Voorzitter. Ook werknemers lijden onder deze financiële tekorten. Er zijn veel stakingen geweest. Het stakingsrecht is heilig. De rechter gaat erover of er wel of niet gestaakt kan worden. Daar gaat niet de VVD of Nieuw Sociaal Contract over. Die stakingen gaan erover dat de werknemers er sinds 2019 al 5% in koopkracht op achteruit zijn gegaan ten opzichte van de inflatie. Ziet de Staatssecretaris het belang van goede salarissen en een goede cao? Is de Staatssecretaris bereid om de NS hierin tegemoet te komen, zodat die goede cao ook kan worden afgesloten? Wij hebben een amendement ingediend. Het gaat nu over de Voorjaarsnota, dus kunnen

we alleen nog maar in 2025 handelen. Daarom hebben we een amendement ingediend om in 2025 360 miljoen beschikbaar te stellen voor de NS, waarvan 60 miljoen voor de cao en 300 miljoen voor een ticketprijsverlaging nog dit jaar. Ik ben heel benieuwd naar de reactie, maar ook of er steun is van andere partijen die net als de SP vinden dat die prijsstijging niet door moet gaan.

Dan het stads- en streekvervoer en de 110 miljoen die daar dreigt te verdwijnen, met als gevolg dat een op de vijf bushaltes zal verdwijnen en dat de prijzen zullen stijgen met 15% tot 20%. Ook hier geldt dat heel veel partijen in de Tweede Kamer dit niet willen. Ik ben heel benieuwd wat de Staatssecretaris hiervan vindt en of hierin politieke keuzes gemaakt gaan worden, bijvoorbeeld bij de augustusbesluitvorming en de voorbereidingen van Prinsjesdag. Zet de Staatssecretaris in op het terugdraaien, op het niet laten doorgaan van die bezuiniging?

Voorzitter. Vorige week werd bekend dat het Openbaar Ministerie Eternit gaat vervolgen voor doodslag. Dat is een zeer belangrijke rechtszaak. Hiervoor is hard gewerkt door het Comité Asbestslachtoffers. Goede partijgenoten van mij zijn hierin ook actief. Dat is goed nieuws, omdat die uitspraak ook voor andere situaties heel belangrijk zal zijn, bijvoorbeeld voor situaties zoals bij Custom Powders, waar werknemers langjarig zijn blootgesteld aan pfas, terwijl de werkgever duidelijk wist dat dit grote gezondheidsrisico's met zich mee kon brengen, mogelijk met de dood als gevolg. Vindt de Minister dat de rechter achteraf moet vaststellen of mensen onterecht lang zijn blootgesteld aan deze giftige stoffen? Of is de Minister van opvatting dat vooraf moet worden aangetoond dat dit soort stoffen niet ziekmakend of dodelijk zijn; de bewijslast? Nu moet bewezen worden dat een bepaalde stof – denk aan staalslakken, maar we hebben tal van voorbeelden gezien de afgelopen tijd – gevaarlijk of zelfs dodelijk is en pas dan kan er een verbod komen. Jaren later krijg je dan allerlei rechtszaken. Dat wil je de betrokkenen of de nabestaanden eigenlijk absoluut niet aandoen. Ze zijn doodziek en je moet niet willen dat ze te maken krijgen met een rechtszaak. Dat zou je moeten voorkomen. Dat voorkomen kan door de bewijslast om te draaien en ervoor te zorgen dat eerst moet worden aangetoond dat een bepaalde stof veilig is, voordat wordt toegestaan dat deze stof in de bouw wordt gebruikt, wordt uitgestoten of wordt verwerkt in een bedrijf. Vindt de Minister dat ook? Wat is de visie van de Minister op de ontwikkelingen rondom bijvoorbeeld pfas en het steeds maar doorverwijzen naar Europa voor een Europees pfas-verbod? Vindt de Minister het ook niet zo alarmerend dat we daar niet op kunnen wachten? Vindt deze Minister dat er direct een Nederlands pfas-verbod moet komen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik denk dat de Staatssecretaris over dat laatste onderwerp gaat, maar dat weet ik niet helemaal zeker. Ik weet niet wat de verdeling is die is afgesproken. De heer Boutkan voor een interruptie.

De heer Boutkan (PVV):

De heer Van Kent heeft een amendement ingediend. Hij vroeg om een reactie. Ik lees dat hij de dekking wil halen uit de post intensivering kernenergie in het hoofdlijnenakkoord. Heeft de heer Van Kent geen andere dekking kunnen vinden binnen het Klimaatfonds dan kernenergie? Deze week kwam naar buiten dat we kernenergie heel hard nodig hebben, willen we ons elektriciteitsnet overeind houden.

De heer Van Kent (SP):

Daar is zeker met ons over te spreken. De SP vindt openbaar vervoer een zeer belangrijke factor als het gaat om klimaatbeleid. Er zijn verschillende middelen in het Klimaatfonds die hiervoor kunnen worden ingezet. Als dat

de PVV-fractie kan overtuigen, zijn we zeker bereid om te kijken of we een ander deel uit het budget kunnen vinden. Het is sowieso noodzakelijk dat we geld dat in de toekomst bestemd is voor bepaalde zaken, naar voren halen om dekking te kunnen vinden voor de grote bedragen in deze Voorjaarsnota.

De voorzitter:

Dank u wel. U was klaar met uw betoog? Ja. Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Pierik van de BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ook van mijn kant wil ik Staatssecretaris Aartsen en Minister Tieman van harte feliciteren met hun benoeming. Succes in de weg die ze nu zijn ingeslagen. Ik wil eigenlijk, net zoals de heer Van Dijk aangaf, graag een reflectie op de persoonlijke ambities binnen het dossier en op de financiële armslag die ze hebben. Want dat is toch eigenlijk wel het vraagstuk dat hier heel vaak op tafel ligt. Een van de voorgangers zei: ik ben in een te strak pak genaaid. Ik wil wel graag weten of de persoonlijke ambities die ze hebben in dit dossier, passen bij de financiële armslag die er op tafel ligt. Zien ze dat zitten?

Voorzitter. Wegen en water. De belangrijkste onderwerpen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn voor de BBB ook altijd topprioriteit geweest. Vanaf het begin af aan hebben we gezegd dat infra-investeringen veelal in de Randstad eindigen, terwijl juist dorpen en steden in de regio een enorme inhaalslag te maken hebben. Dat bleek niet altijd uit de beleidsstukken die we voorbij zagen komen, maar dat hoorden we voortdurend in de werkbezoeken die we hadden in de regio.

We hebben het zelfs een keer uitgerekend. In de periode 2020–2024 hadden de investeringsplannen in Noord- en Zuid-Holland een waarde van achtereenvolgens € 5.500 en € 4.500 per inwoner, tegenover € 38 in Zeeland, € 152 in Drenthe en € 283 in Flevoland, terwijl de meeste inwoners in sterk verstedelijkte gebieden vaak kunnen kiezen tussen verschillende vervoersopties en mensen in dorpen en op het platteland vaak zijn aangewezen op de auto of op een bus die eens in de twee uur langskomt. In 2023 bevestigde de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur dit beeld. Nederland moet een land zijn dat voor iedereen werkt, een land waarin voorzieningen en kansen voor iedereen bereikbaar zijn. Dat mag niet afhankelijk zijn van de stad of het dorp waarin je woont. Dat is ook het streven van de BBB.

Ook op het gebied van water heeft de BBB grote ambities. Die ambities kent Onze Minister als geen ander. Ik ben trots dat onze partij een zeer kundige Minister heeft mogen leveren, met wie we extra kunnen inzetten op deze ambities. Ik wens hem dan ook op dit dossier heel veel succes. Ik heb later nog een vraag over dit dossier.

Voorzitter. In het recente verleden zijn er zeventien projecten binnen het aanlegprogramma voor wegen en vaarwegen gepauzeerd. Dat is een zeer pijnlijke beslissing, die met name de regio raakt. Om de dekking van het Mobiliteitsfonds te borgen, is besloten om enkele plannen met planflexibele budgetten te herprioriteren. Daarbij gaat het onder andere om de A7/A8, de A4, de A6, de A16 en de A50. Het is ons niet helemaal duidelijk of deze projecten uitstel of afstel krijgen. Daarom vraag ik de Minister: is bij de herprioritering van die planflexibele budgetten van het aantal aanlegprojecten sprake van uitstel of afstel? Wat zijn de gevolgen? Waarvoor zijn de middelen uit deze herprioritering bestemd?

Voorzitter. Mijn partij maakt zich zorgen over de forse prijsstijgingen binnen de grond-, weg- en waterbouw. Uit de suppletoire begroting blijkt dat er een tekort is van maar liefst 1,4 miljard, ontstaan door de stijgende kosten die niet voldoende worden opgevangen door de huidige indexeringssystematiek. Die systematiek blijft structureel achter bij de werkelijke GWW-index van het Centraal Bureau voor de Statistiek. In plaats van

hiervoor rijksbreed extra middelen beschikbaar te stellen, wordt het gat gedicht door te snijden in de generieke investeringsruimte. Daarmee verdwijnen middelen die juist bedoeld waren voor nieuwe investeringen in de regio voor woningbouw, bereikbaarheid en toekomstige mobiliteitsprojecten. Erkent de Minister dat de huidige indexeringssystematiek structureel tekortschiet ten opzichte van de werkelijke kostenontwikkeling in de GWW-sector, waardoor veel projecten op achterstand worden gezet? Waarom wordt de investeringsruimte afgeroomd en is er niet besloten rijksbreed naar alternatieven te zoeken? In hoeverre leidt deze ingreep ertoe dat regionale projecten op de lange baan worden geschoven?

Voorzitter. Tot slot sluit ik me aan bij de vragen die de heer De Hoop en de heer Boutkan hebben gesteld wat betreft het halen van de KRW-doelen. Ik denk dat het heel belangrijk is om te weten hoe de Minister daarin zit. Ik sluit me ook aan bij de vragen van de heer Veltman en de heer Olger van Dijk.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman! Nu gaat u ook nog eens de enige vrouw in het gezelschap beledigen.

De heer Pierik (BBB):

Nogmaals: mevrouw Veltman en de heer Olger van Dijk.

De voorzitter:

Ja, helemaal goed.

De heer Pierik (BBB):

Die vragen gingen over stikstof en de watertaxi. Die dingen spelen namelijk al heel lang. Dat betreft vooral de volgende vragen. Welke infrastructurele projecten worden nu belemmerd door het stikstofprobleem? Wat denkt de Minister daaraan te doen? En wat gaat de Minister doen om de problemen en de motie die begin dit jaar al is ingediend over de watertaxi, vlot te trekken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Er zijn best wel wat vragen gesteld. Er liggen ook nog twee amendementen: het amendement op stuk nr. 5 en het amendement op stuk nr. 7. Het zou handig zijn als die twee amendementen ook worden meegenomen in de appreciatie. Volgens mij dient de heer Van Kent daarbij ook nog een amendement ter dekking in bij het Ministerie van KGG. Klopt dat? Ja? Oké. Hoelang denken de bewindspersonen nodig te hebben? 45 minuten? Dat is best lang! U zegt dat u zo veel moet lopen? Ja, die excuses heeft de Staatssecretaris al goed door. Zullen we proberen om het in een halfuur te doen? O, u zit alweer op 40 minuten? Nee, niemand anders dan de voorzitter bepaalt dat. We gaan om 14.25 uur verder.

De vergadering wordt van 13.51 uur tot 14.28 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het onderwerp is de Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025. We gaan verder met de beantwoording door de bewindspersonen. Ik geef allereerst het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister **Tieman**:
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Excuus. Ook hierbij doen we weer vier interrupties.

Minister **Tieman**:
Geachte leden van de commissie. Wat een warm bad. De eerste dagen zijn de Staatssecretaris en ik enorm ondergedompeld in het departement. Wat een energie is daar. We hebben er zin in. We voelen ons fit. We gaan onze schouders eronder zetten. We gaan niet op de winkel passen; we gaan invulling geven aan de zaken die voorliggen. We gaan daar ook de juiste prioriteiten aan stellen.
Ik zie uit naar de samenwerking met uw Kamer. Ik heb met een aantal van u al kort kennis mogen maken. Voor de anderen is dat op deze termijn nog niet gelukt, maar dat zit in de pen, heb ik mij laten verzekeren, voor de agenda. Dat is in ieder geval fijn.
Ik zal op dit moment wellicht wat meer voorlezen dan ik gewend ben. Mijn inspirerend voorbeeld is toch Mark Harbers, die veel zaken uit het hoofd deed. Maar veel dossiers die ik voorbij zie komen, komen mij, gezien de geschiedenis die ik met het ministerie heb, zeer bekend voor. Maar soms zit er wat tijd tussen hoe ver een dossier gevorderd is. Maar de Kader-richtlijn Water is mij uiteraard welbekend.
De Voorjaarsnota en de eerste supplettoire wetten die daarbij horen, raken inhoudelijk aan veel onderwerpen. Voor veel onderwerpen is het ook een tussenstand van zaken richting de ontwerpbegroting van 2026. Daar zal dus nog niet het laatste over gezegd zijn. Dit geldt ook voor alle zaken die spelen rondom het MIRT. Onder het MIRT kunt u een streep zetten: daar gaan wij binnenkort verder over spreken. Maar daar heb ik wel ideeën over die ik op dit moment aan het bekijken ben. De heer Olger van Dijk had namelijk al gezegd: keuzes maken. Daar ga ik helemaal van aan. Dus zet graag ook een streep onder «keuzes maken». Ik denk dat dat op dit moment heel erg belangrijk is.
Zoals de eerste supplettoire begrotingen van lenW laten zien, rijken de financiële bomen niet tot in de hemel. U noemde dat «te strak in het pak zitten». Dat is zeker zo. Ook wat dat betreft gaan wij ons vocaal laten gelden, want de uitdagingen zijn enorm. Iedereen duikt op dit moment ook op de 1,5%. Zo zijn er nog een aantal zaken. Maar ik denk dat we structureel meer geld nodig hebben om aan de doelstellingen te kunnen voldoen. Dat betekent dat wij ook in gesprek zullen treden met Financiën. Het brede maatschappelijke onderwerp met de vraag hoeveel van het bbp we eigenlijk naar mobiliteit sturen, zou in mijn optiek anders moeten zijn in deze eerste ronde in deze week.
Er zijn ook taakstellingen uit het hoofdlijnenakkoord verwerkt rondom de subsidies, het apparaat en de specifieke uitkeringen. De focus ligt op wat wél kan. Denk aan de A27 Houten-Hooipolder en aan de ViA15/A15, die binnenkort wordt gegund, maar ook aan de Nedersaksenlijn, waarvoor aanvullende middelen beschikbaar zijn gesteld. Dit zijn projecten waar we de komende tijd concreet mee aan de slag zullen gaan om de bereikbaarheid te verbeteren.
Vanuit het hoofdlijnenakkoord is 2,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor woningbouwprojecten. Diverse gemeenten zijn op dit moment plannen aan het maken en aan het indienen die daarvoor in aanmerking zouden kunnen komen, boven op de 7,5 miljard. We doen dat in goed overleg met het Ministerie van VRO.
Een andere prioriteit is de instandhouding. We zorgen dat er voldoende middelen beschikbaar zijn om door te werken aan een meerjarige instandhoudingsopgave. We werken hiervoor stapsgewijs naar een jaarlijks niveau van ruim 3 miljard euro. Dat is een verhoging van 1 miljard euro ten opzichte van de voorgaande jaren. Op verzoek van uw

Kamer wordt gewerkt aan een meerjarig instandhoudingsplan dat spoedig en – dat is het streven – voor het commissiedebat van volgende week woensdag naar de Kamer wordt gestuurd.

Daartegenover zit er ook pijn in de begroting. Een vijftal projecten – ik kom daar zo meteen inhoudelijk nog op terug voor wat meer context – zijn in de planning en in de studiefase gepauzeerd, in verband met maakbaarheids- en stikstofknelpunten. Dit zijn projecten die op termijn wél nodig zijn voor de ontsluiting van de woningbouw. Het gaat hier om de A7/A8 Amsterdam-Hoorn, de A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, de A16 Van Brienenoordcorridor en als laatste de A4 Burgerveen-N14. Dit is vervelend, maar op dit moment wel onvermijdelijk.

Er is minder prijsbijstelling ontvangen dan waarmee rekening gehouden werd, omdat de helft van deze middelen is achtergehouden voor de rijksbrede uitgave van dit voorjaar. Dit is voor lenW altijd een pijnlijke maatregel, maar we proberen de effecten hiervan zo veel mogelijk te beperken. Deze effecten worden in kaart gebracht via de ontwerpbegroting 2026. Ik informeer u hoe we hiermee omgaan. Voor 2026 zijn er als gevolg van de coalitieonderhandelingen binnen het kabinet extra middelen verschoven op de begroting van het Mobiliteitsfonds naar het jaar 2027. Dit is een vervelende maatregel die voorlopig technisch is verwerkt omdat we met het Ministerie van Financiën nog in gesprek zijn over op welke wijze we richting de ontwerpbegroting 2026 hiermee om zullen gaan. Vooropstaat dat de productie van Rijkswaterstaat en ProRail niet wordt geremd.

Mij werd ook gevraagd om een visie, en dat na een drietal dagen. Dat is een terechte vraag. Ik had al iets laten onderstrepen: MIRT en ook de uitvoering; keuzes maken. We hebben een behoorlijk MIRT-boek. Ik heb hem in mijn tas zitten: meer dan 300 projecten. U kent het boek, het is zó dik. Ik denk dat we daar nog eens met u en het departement kritisch naar moeten gaan kijken. Als je eenmaal op die lijst bent gekomen, moet er wel schot in de zaak zitten en blijven zitten. Want ook al sta je op de MIRT-lijst ... In mijn achterhoofd is «Elke regio telt!» een belangrijk principe en er zijn ook zaken van vitale infrastructuur. Andere projecten staan wellicht al wat langer op de lijst. Zien we die anno 2025 in diezelfde context? Ik zeg dat ook omdat als je eenmaal op die lijst staat, daar nog steeds heel veel werk voor het departement mee gemoeid is. Ik probeer daar focus neer te leggen, zodat we de kans vergroten om, in Engelse terminologie, within time and within budget, binnen tijd en binnen de projectspanne van budgetten, te gaan werken. Ik denk dat dat een enorme uitdaging wordt met de arbeidsmarktkrapte die we hebben en met de grondstoffen- en energieprijzen die we zien. Dan is minder soms net wat meer.

Een ander punt ten aanzien van die visie is het vervoer over water en een gebalanceerde modal shift, waar de voorgangers in feite al decennia over spreken. Ik zou graag in gesprek willen treden met de Logistieke Alliantie over de ideeën die zij hebben over de weging van modaliteiten. Wellicht zijn er ten aanzien van weg versus spoor en water betere schalen te bedenken dan we op dit moment hebben.

Luchtvaart en verduurzaming van de luchtvaart: sustainable aviation fuel, bevolkingsgroei en krappe geluidsproductieplafonds maar ook het wenkende perspectief, al is soms in decibellen lastig uit te drukken. Ik heb een geschiedenis bij de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ik zal op korte termijn met de directeur-generaal Luchtvaart ook een bezoek brengen aan de voorzitter van de MRS.

Veiligheid wordt ook een speerpunt; een streep daaronder. De Staatssecretaris zal daar wellicht zo meteen nog het een en ander over zeggen, maar veiligheid is ook echt een punt. Dan wil ik het hier graag nog even hebben over de energietransitie. We zien in de toekomst ook waterstof komen. Waterstof wordt verpakt in bijvoorbeeld een ammoniak of een

methanol. Zo komt het Nederland binnen, maar dat betekent ook transportbewegingen op dat gebied. We moeten goed kijken naar wat de energiedragers daarvoor betekenen. Veiligheid is daar ook echt een punt. De Kaderrichtlijn Water heb ik nog even niet genoemd in die visie. Ik zet daar ook echt een streep onder. We gaan echt proberen te kijken wat we nog kunnen doen, maar ik geef wel een winstwaarschuwing. Het koepelrapport van onder andere AT Osborne is duidelijk: we liggen op dit onderwerp niet op koers. Met grondwater gaat het de betere kant op, maar we hebben nog wel een uitdaging met chemische zaken. Mijn visie daarop betreft bijvoorbeeld de indirecte lozingen en de directe lozingen, maar ook de regio erbij betrekken, net zoals bijvoorbeeld de Universiteit Utrecht, die de waterprofessoren huisvest, om in een aantal zaken gezamenlijke effort neer te zetten. We gaan daarvoor onze stinkende best doen binnen de mogelijkheden en de middelen die we hebben. In mijn optiek hoort daar ook een stukje toezicht en handhaving bij. Dat zal voor een aantal partijen misschien wat zuurder zijn, maar ik denk dat het in deze situatie wel noodzakelijk is.

Voorzitter. Tot zover mijn inleiding. Ik wil graag naar de beantwoording gaan.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie. Ik heb niet goed gezien wie de vinger opstak. Ik begrijp dat dat de heer Pierik van de BBB was.

De heer Pierik (BBB):

Dank voor de inleidende woorden. Het klinkt in ieder geval ambitieus op verschillende thema's. De heer Tieman heeft het MIRT-boek in de tas zitten met daarin 300 projecten die hij graag nog eens onder de loep wil nemen. Daaruit proef ik een beetje dat er dan misschien een aantal van die projecten geschrapt zouden moeten kunnen worden. Mijn vraag is wat voor afwegingskader daarbij een rol gaat spelen.

Minister Tieman:

Dank u wel voor die vraag. Dat afwegingskader wil ik ook hier nog voorleggen. Gaan we alleen naar stikstof kijken? Gaan we kijken hoelang een bepaald project gepauzeerd is? Gaan we kijken naar de omvang van de budgetten? Dat is allemaal nog niet zeker. Het moet wel een realistisch scenario zijn; er moet een wenkend perspectief zijn dat het ook daadwerkelijk gevormd gaat worden. Ik zou hier een aantal projecten kunnen noemen, maar dat doe ik bewust eventjes niet. We praten er bij wijze van spreken al 65 jaar over. Het zijn zaken waar ik nog even de thermometer in wil doen om te bezien hoe reëel het nog is, hoe de regio er nog steeds naar kijkt en of we er wellicht een keuze in te maken hebben met elkaar. Want ik denk dat je bij die keuzes, kijkend naar dat krappere jasje maar ook naar onze inspanningen om dat jasje wat ruimer te krijgen, ook moet kijken naar de uitvoeringscapaciteit die we op dit moment binnen het departement en binnen Rijkswaterstaat hebben. Om maar een voorbeeld te noemen: de waterschappen staan aan de vooravond van de investering van miljarden om de 315 zuiveringen te gaan actualiseren conform de Europese richtlijn stedelijk afvalwater. Dat wordt een majeure operatie en we hebben maar zoveel handjes en voetjes. Ik denk dat het een goede verkenning waard is om te bezien wat ons dat zou kunnen winnen om andere projecten eerder over de finish te halen of binnen de tijdslijnen die we met elkaar hebben afgesproken en binnen budget.

De voorzitter:

Dank u wel. Kunt u dan nu de blokjes opnoemen zoals u de beantwoording wil doen? Nee, eerst de heer Boutkan nog.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank aan de Minister. Ik hoorde de Minister iets zeggen over luchtvaart en veiligheid, veiligheid binnen de luchtvaart. De PVV heeft al meerdere malen aandacht gevraagd voor overlastgevende passagiers. Wat is de stand van zaken op dat onderwerp? Er is namelijk destijds een toezegging gedaan dat daar onderzoek naar gedaan zou worden. Aangezien het eerstvolgende debat over luchtvaart pas in het najaar is, zou ik graag nu willen weten of er schot in zit.

Minister **Tieman**:

Die vraag moet ik even parkeren, meneer Boutkan. Ik kom erop terug, in dit overleg of anders schriftelijk. U overvraagt mij nu even.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Toch nog even over het MIRT. Het is mooi dat de Minister aangeeft wat hij wil doen en dat hij ernaar wil kijken. Dat schept vertrouwen. Ik heb een vraag over het proces met deze Kamer. Wij hebben volgende week nog een commissiedebat. In november heeft de Minister een overleg met de regio. Vraagt hij actief om input vanuit de volgende Kamer volgende week daarbij? Hoe ziet hij het heroverwegingsproces precies voor zich, als ik dat zo mag noemen?

De **voorzitter**:

Ik wil een beetje voorkomen dat we nu een heel brede discussie gaan voeren. Er liggen een aantal heel concrete voorstellen voor, volgens mij.

Minister **Tieman**:

Ik denk dat we daar nog net even wat meer tijd voor nodig hebben. Dat betekent niet dat ik u niet opzoek tussen die vergaderingen door, maar voor volgende week is het net te vroeg, denk ik. Het is iets wat ik echt een kans wil geven en waarbij ik uw Kamer echt zal betrekken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de blokjes. Welke blokjes heeft de Minister voor ogen?

Minister **Tieman**:

Ik heb een drietal blokjes: herprioritering, instandhouding Rijkswaterstaat en overig. Drie blokjes.

Ik begin met mevrouw Veldkamp en de heer De Hoop. Wat gaat de stikstofproblematiek op infra oplossen?

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat: mevrouw Veltman met een interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben toch zo vrij om meteen even in te breken. Mijn naam is Veltman en niet Veldkamp. Dit voor de notulen.

De **voorzitter**:

Veldkamp is uw collega in de ministerraad. Mevrouw Veltman is van de VVD.

Minister **Tieman**:

Mevrouw Veldkamp, excuses.

De **voorzitter**:

Veltmán.

Minister **Tieman**:
Veltman. Sorry.

De **voorzitter**:

De collega's hadden eerder moeite met «mevrouw» en «meneer», dus het is u vergeven. Gaat u verder.

Minister **Tieman**:

Dank u wel. Het Ministerie van LVVN is ten aanzien van de stikstofproblematiek op infra als eerste aan zet. Ik heb daar vanmorgen een bestuurlijk overleg mee gehad, gebalanceerd tussen de diverse departementen: Economische Zaken, KGG. Dat is dus interdepartementaal. Het kabinet begrijpt dat dit niet genoeg is onder de lijn van de aanpak. We zijn bezig met de mobiliteit, met het verder elektrificeren van het wagenpark en dat draagt bij aan een oplossing. Voor verdere vragen daaromtrent verwijs ik naar de Staatssecretaris. Er is een eerste startpakket aan maatregelen vastgesteld. We komen hier binnenkort verder over te spreken.

Hoe is deze herprioritering, ook een vraag vanuit de VVD, precies tot stand gekomen? Dit voorjaar moest 4,7 miljard aan tekorten op lopende realisatie- en onderhoudsprojecten binnen het Mobiliteitsfonds van dekking worden voorzien. Dit betreft tegenvallers van in totaal 1,8 miljard, waaronder excessieve prijsstijgingen bij diverse onderhouds- en aanlegprojecten. Daarnaast betrof het opgaven waarvoor besluitvorming nodig was en die niet op een andere manier beheerst konden worden van in totaal 2,7 miljard. De voorbeelden hiervan zijn de A27 Houten-Hooipolder en de A12 Ressen-Oudbroeken. Ook is er 50 miljoen gereserveerd voor de landelijke aanpak spitsmijden en -spreiden en 150 miljoen voor ambities uit het regeerprogramma. Daar had u ook een vraag over gesteld. Ik ben in overleg met de Staatssecretaris over hoe we daar handjes en voetjes aan kunnen gaan geven, welke projecten onder die 150 miljoen zullen vallen. Daar hebben we hele mooie ideeën over. Dat gaan we nog wat meer finetunen.

Wat wordt er gedaan om de regio's zicht op uitvoering te geven? De ambitie van het kabinet blijft om jaarlijks een van de gepauzeerde projecten – dat zeg ik ook richting de heer Pierik – op te starten. Dat kan dan een van de vijf aanvullende wegprojecten van MIRT zijn. Ik herhaal dat er nadrukkelijk geen sprake is van afstel. Uiteraard geldt daarbij wel dat er moet worden voldaan aan de randvoorwaarden stikstofruimte en beschikbare middelen en capaciteit. Zijn mitigerende maatregelen mogelijk, zoals die ook getroffen zijn voor eerder gepauzeerde projecten? We begrijpen natuurlijk dat dit tot knelpunten leidt. Daarom zijn we in gesprek met de regio's die het raakt over de gevolgen van deze pauzeknop. Er is op dit moment geen budget voor, zoals eerder bij de gepauzeerde projecten. Is bij de herprioritering sprake van uitstel of afstel en wat zijn de gevolgen voor de aanlegprojecten? Er is sprake, zoals ik net ook aangaf, van uitstel. Nut en noodzaak van de gepauzeerde projecten staan niet ter discussie. Kijk ook even naar de uitwisseling die we zojuist gehad hebben. Deze projecten blijven onderdeel van het MIRT-programma. Voor elk van de betreffende vijf projecten geldt dat zij zijn gepauzeerd.

Waarvoor zijn de middelen uit de herprioritering bestemd? Dit betreft tegenvallers van in totaal 1,8 miljard, waaronder excessieve prijsstijgingen bij de diverse onderhouds- en aanlegprojecten. Waarom wordt de investeringsruimte afgeroomd en is niet besloten dit rijksbreed aan te pakken om tegemoet te komen aan de uitdagingen? De genoemde 1,4 miljard euro is dekking voor excessieve prijsstijgingen vanuit de reservering excessieve prijsstijgingen die voor dit doeleinde is vastgelegd. De dekking voor het overige deel van de dekkingsopgave dit voorjaar is gevonden in andere reserveringen.

Dan ga ik naar het blokje Rijkswaterstaat en de instandhouding.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter, dank. Mijn eerste interruptie betreft de volgende vraag. Ik hoor de Minister spreken over het budget van 150 miljoen dat nog nader ingevuld gaat worden. We zitten hier natuurlijk ook om u dingen mee te geven.

Minister Tieman:

Zeker!

Mevrouw **Veltman** (VVD):

In mijn bijdrage heb ik aangegeven dat sociale veiligheid wordt genoemd en dat dat een belangrijke is. Ik hoor u kort over zeggen: dat vinden we ook belangrijk. Mijn vraag is dan concreet: hoe belangrijk en in welke mate zal dat terugkomen in de afwegingen over die 150 miljoen? Het tweede is het spoorgoederenvervoer. Ik weet dat de sector het idee heeft dat 30 miljoen daarvan besteed wordt aan die lastenverlichting op Kijfhoek. Ik zou het fijn vinden als dat ook inderdaad meegenomen wordt bij de afwegingen over die 150 miljoen.

De voorzitter:

De Minister. Ik denk overigens dat spoorgoederenvervoer meer bij de Staatssecretaris hoort.

Minister Tieman:

Ja. We zijn er nog over in gesprek. De eerste gedachten zijn erover, maar goederenvervoer en veiligheid zitten erin. Geeft u me nog wat meer ruimte – ik neem uw boodschap mee – ten aanzien van uw wens.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Kijk, daar zit ik hier voor, dat u mijn boodschap mee kunt nemen. Dank u wel. Dan een tweede vraag. U heeft net gezegd dat er startpakket ligt voor stikstof. Dat weten we natuurlijk. Wat is nou concreet en ook vanuit zijn diepste intentie denk ik, omdat hij hier zit als Minister, de bijdrage die hij kan leveren aan het oplossen van het stikstofprobleem? We kunnen zeggen «we doen het allemaal samen» of «het ligt alleen bij de Minister van Landbouw» en dan kijken we wat er vervolgens kan gebeuren met dat maatregelenpakket, maar wat is nou zijn overtuiging die hij inbrengt in deze discussie om de infrastructuurprojecten los te gaan trekken?

De voorzitter:

U mag er ook in de tweede termijn even op terugkomen, hoor.

Minister Tieman:

Ik kom er even op terug. Dank u wel.

De voorzitter:

Er komt een antwoord in de tweede termijn. Dan gaan we naar het tweede blokje: instandhouding Rijkswaterstaat.

Minister Tieman:

Er is gevraagd of bij de financiering van de infrastructuur rekening gehouden wordt met de groei van het aantal inwoners en gebruikers. Op dit moment is de financiering van de Nederlandse infrastructuur niet gekoppeld aan de demografische ontwikkelingen, zoals de groei van het aantal inwoners of de groei van de economie.

Mevrouw Veltman vroeg: hoe werkt Rijkswaterstaat aan de opschaling die nodig is om de grote instandhoudingsopgave aan te pakken en veel meer

werk naar de markt te krijgen? Wat dat betreft: er wordt aan gewerkt. Rijkswaterstaat bundelt gelijksoortige werkzaamheden in portfolio's, bijvoorbeeld tunnels, bruggen, sluizen en viaducten, zodat we die bij elkaar in één kunnen doen. Hierdoor wordt er sneller en meer werk naar de markt gebracht. Partijen of consortia worden voor meerdere jaren gecontracteerd via een raamovereenkomst. Ik denk dat in deze manier van werken een hele belangrijke sleutel ligt om niet alleen in de capaciteitsaspecten, waar ik het net over had, maar ook in het financiële deel, het strakkere jasje, wat ruimte te gaan creëren. Ik denk dat we daar nog aan wat meer knopjes zouden kunnen draaien. Ik heb deze week een kennismakingsgesprek gehad met de dg Rijkswaterstaat. Ik ben erg onder de indruk van zijn denkwijze over deze thematiek, ook kijkende naar de diverse grote projecten die ik in het verleden zelf heb mogen draaien. Mevrouw Veltman zei ook dat de druk op mobiliteit groeit en onderhoud en aanleg achterblijven. Het klopt dat er te weinig middelen zijn om de opgaven die er liggen, aan te pakken. Ik heb daar net ook al het een en ander over gezegd. We focussen daarom op wat kan en wat moet. Vooropstaat dat onze netwerken in goede staat moeten blijven. Daarom ligt de prioriteit bij onderhoud, vervanging en renovatie. Daarnaast zetten we in op wat kan. We zetten geld opzij voor projecten die daadwerkelijk tot uitvoering kunnen komen. Daarnaast zetten we in op de mobiliteits transitie, onder andere door het programma spitsspreiden. Daarnaast wil ik toch nog even opmerken dat we zaken op moeten zetten met de verkeersmakelaars. Denk bijvoorbeeld aan de organisatie Breikers in de Metropoolregio Amsterdam, die ook de werkgevers daarbij betreft, of de Verkeersonderneming in Zuid-Holland. Maar dat moet niet alleen in de Randstad gebeuren, maar ook daarbuiten, bij de andere metropolen waar die knelpunten met de werkgevers zijn en waar ook nog gewoon perspectief is. Als het hier goed werkt, kan het misschien ook in andere delen goed werken.

Mevrouw Veltman vroeg verder wat de gevolgen zijn van de fasering van 1 miljard euro, de verschuiving van 2026 naar 2027. Na de politieke onderhandelingen is bij de voorjaarsbesluitvorming besloten om de infrastructuur te faseren. Uitgangspunt hierbij is dat er niet geremd wordt in de productie. Een impactanalyse laat zien dat hier een knelpunt ontstaat. Ik ben met het Ministerie van Financiën in gesprek over deze effecten en over de oplossingen. Na Prinsjesdag zal hier meer duidelijkheid over zijn.

Nog een vraag van mevrouw Veltman: hoe gaat u om met de personeelskrapte? Het blijft daarnaast inderdaad een uitdagende arbeidsmarkt. We zien in bepaalde arbeidsmarktregio's wel wat verlichting, maar mede vanwege het beperkte budget in het Mobiliteitsfonds en de stikstofproblematiek wordt er beperkte capaciteit voor de aanleg ingezet. Op termijn zal er pas weer extra productiecapaciteit beschikbaar komen. Tot zover het kopje instandhouding. Dan nu het kopje overig.

De voorzitter:

Daar zit luchtvaart ook in, denk ik?

Minister Tieman:

Ja. De PVV, de heer Boetkan, draagt de binnenvaart een warm hart toe. Hij schetst inderdaad heel wat zaken en uitdagingen voor de binnenvaart, zoals de overgangsbepalingen. Ik ga op korte termijn in gesprek met de sector. Het is een dossier dat ik een twintigtal jaar geleden verlaten heb, maar het is nog steeds zeer relevant. Dit weekend heb ik ook nog kort gesproken met de Rijnvaartcommissaris om te kijken wat daar de mogelijkheden zijn. We weten elkaar te vinden.

De voorzitter:

Het is overigens «Boutkan».

Minister **Tieman**:
Oké.

De **voorzitter**:
Het klonk wel heel chic, moet ik eerlijk zeggen.

(Hilariteit)

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Tieman**:
Ik ben dan ook blij dat uw Kamer een motie heeft aangenomen waarin wordt verzocht om in de Nota Ruimte meer aandacht te hebben voor watergebonden bedrijven, zodat we kaderuimte, binnenhavens en terminals beter kunnen gebruiken. Daarnaast maak ik nog een opmerking: de havens die we echt niet meer gebruiken, bieden voor het Ministerie van VRO – zonder dat we wellicht in de uiterwaarden hoeven te bouwen – misschien ook een enorme kans om binnen de mogelijkheden van het water-en-bodemaspect te bouwen op het water.
De heer Van Dijk vraagt of ik bereid ben om in de aanloop naar Prinsjesdag opnieuw te kijken naar de invulling van de subsidietaakstelling en daarbij een inhoudelijke afweging te maken. In het hoofdlijnenakkoord is een generieke korting van 10% op de subsidies opgenomen. Deze is naar rato van het totale subsidiebudget doorvertaald naar departementale begrotingen. Hij vroeg specifiek naar de SWOV. Het desbetreffende amendement is aangenomen en verwerkt.
De heer De Hoop vroeg naar de motie over pfas en het lozingsverbod en naar de aanverwante pfas-brief. Voor de zomer zal ik de Kamer samen met de Staatssecretaris informeren over de uitvoering van deze motie. Weet dat nog allerlei zaken op het gebied van water gereedstaan in mijn parafeerapp. Daar ga ik dus op korte termijn naar kijken, en dan kom ik ook naar de Kamer met diverse maatregelen ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water, waar we het eerder over hadden.
De heren De Hoop, Pierik en Boutkan vroegen naar de voortgang inzake de Kaderrichtlijn Water. Halen we de doelen? Nou, daar heb ik net al het een en ander over gezegd, net als over de koepelrapportage van onder andere AT Osborne. Er komt voor de zomer een voortgangsbrief. Zoals ik aangaf, gaat die over de indirecte lozingen en het VTH-stelsel. Dat laatste ligt wat meer bij de Staatssecretaris, maar we hebben zeker een gezamenlijk rol op het gebied van de waterkwaliteit. Ik kijk daarbij naar de indirecte lozing, maar ik kijk ook echt naar de rol van de provincies en de gemeenten voor het leveren van een gezamenlijke effort, want ik zie bijvoorbeeld dat ondanks alle goede inspanningen op het vlak van de techniek bij waterzuivering, ook bij zuiveringen via het riool een bepaalde emissie wordt geloosd op waterlichamen uit de Kaderrichtlijn Water. Die zuiveringen moeten het wel aankunnen, want anders gaat het er gewoon doorheen.
Mevrouw Veltman vraagt hoe het staat met de watertaxi van en naar Ameland. Klopt dat? Was dat mevrouw Veltman, of was dat de woordvoerder van de PVV?

De **voorzitter**:
De heer Pierik heeft er ook naar gevraagd.

Minister **Tieman**:
Ja, dat klopt. Het was de heer Pierik. «Die watertaxi mag nu niet 's nachts varen. De Minister heeft een pilot toegezegd, maar sindsdien is het stil. Graag een reactie.» Dat zijn de woorden die zijn gebruikt. Op dit moment mag de watertaxi wel 's nachts varen, maar er is nu geen watertaxidienst

omdat de aanbieder 's nachts harder wil varen dan de huidige maximumsnelheid van 20 kilometer per uur. Om te achterhalen of een hogere nachtelijke vaarsnelheid in de praktijk veilig is, wordt ingezet op een pilot om in kaart te brengen of een verruiming van de huidige uitzonderingsposities voor nachtelijk snelvaren mogelijk is. Daarnaast wordt onafhankelijk onderzoek gedaan door MARIN in Wageningen, u welbekend. Daarbij wordt gekeken naar een veilige vaarsnelheid. Ik zal ook echt specifiekere vragen wat de stand van zaken is in dit onderzoek van MARIN. MARIN is een instituut dat ik hoog in het vaandel heb. Tot slot vindt overleg plaats met het Ministerie van LNV, omdat zowel voor de pilot als voor een eventuele structurele verhoging van de nachtelijke vaarsnelheid een omgevingsvergunning nodig zal zijn.

De PVV vroeg naar Lelystad Airport. Lelystad Airport is aangewezen als een voorlopige voorkeurslocatie voor het stationeren van jachtvliegtuigen. De regio heeft aangegeven dat dit alleen zou kunnen in combinatie met het groothandelsverkeer. Op 23 mei is aan de Kamer bericht dat een definitief, gecombineerd besluit later dit jaar genomen zal worden. De komende periode zal ik dan ook met de stakeholders – Defensie, LNV en andere partijen – in gesprek gaan om tot een gebalanceerd besluit hieromtrent te komen. Zo'n natuurvergunning, een Wnb-vergunning, is een randvoorwaarde om te kunnen starten met commercieel vervoer. Die is inmiddels aangevraagd. Dit zit dus in de pen. Op dit moment heb ik geen verdere informatie over dat proces; ik weet wel dat die vergunning is aangevraagd. Dat ligt bij het Ministerie van LNV.

De heer Pierik vroeg: erkent de Minister dat de huidige indexeringssystematiek structureel tekortschiet voor de werkelijke kostenontwikkeling in de GWW-sector en daarmee veel projecten op achterstand zet, terwijl juist vaart nodig is? Het klopt dat de prijsontwikkeling in de GWW-sector afwijkt van de indexeringssystematiek van het Rijk. Dit is ook geconcludeerd in de evaluatie prijsbijstellingsystematiek, die eind september vorig jaar met uw Kamer is gedeeld. De ervaring is dat de indexeringsverschillen op termijn uitmiddelen.

De heer Bamenga vroeg: wat is de inzet voor het vergroten van de weerbaarheid? Heb ik de naam goed uitgesproken?

De voorzitter:

Bamenga, met een g als in «goal».

Minister Tieman:

Bamenga. Hij vroeg: wat is de inzet voor het vergroten van de weerbaarheid van Nederland? De invoering van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten en de Cyberbeveiligingswet vormen de basis van de weerbaarheid van de vitale lenW-sectoren. De diverse waterschappen zijn op dit moment bijvoorbeeld ook in gesprek over die weerbaarheid.

Artikel 4 ... Afijn, daar kunnen we heel wat bomen over opzetten. Maar Nederland is een belangrijk doorvoerland voor militair vervoer. Natuurlijk zal ik samen met de Staatssecretaris dan ook daarnaar kijken voor die 1,5%.

Wat zijn nu eigenlijk de punten die wij graag op onze lijst zouden hebben, kijkende naar de weerbaarheid, voor het Europese TEN-T-netwerk, het transportnetwerk? Op dit moment wordt samen met Defensie in kaart gebracht welke delen van de netwerken al geschikt zijn voor grootschalige militaire projecten en transporten en waar nog knelpunten zijn. Mogelijk hebben we daarbij ook een dubbele doelstelling, namelijk dat we ook meteen wat zouden kunnen doen om net wat ruimer in het jasje te komen, om maar in die beeldvorm te blijven.

Dan kom ik bij de laatste vraag die ik hier heb, ook van de BBB: in hoeverre leidt deze ingreep ertoe dat projecten in de regio op de langere baan worden geschoven? Daar heb ik het, denk ik, net al over gehad: er is

dus geen sprake van afstel, wel van uitstel. De ambitie van het kabinet is om jaarlijks één gepauzeerd project op te starten.
Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Voordat u klaar bent, zijn er interrupties van de heer Van Dijk, dan de heer Bamenga, vervolgens de heer Boutkan en daarna de heer Pierik. We beginnen met de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het is nogal wat in het kopje overig. Maar toch even over de subsidies. Ik kan me voorstellen dat het een nieuw technisch dossier is, maar het ging mij juist om keuzes maken, niet om de kaasschaaf eroverheen halen. Dat is wat er gedaan is. Er is ook een motie over aangenomen. We hebben een amendement ingediend en dat is verwerkt, maar je ziet in latere jaren dat die hele schaaft weer wordt toegepast. Mijn vraag was eigenlijk: moeten we dat niet willen voorkomen? Zou deze Minister niet willen toezeggen – dat is de toezegging waar ik naar op zoek ben – dat hij daar richting de augustusbesluitvorming nog eens heel goed naar gaat kijken? Moet hij niet vooral kijken – niet alleen voor het SWOV, maar in de eerste instantie voor het SWOV en misschien ook breder – waar de efficiency het grootst is en vervolgens daar de subsidies in stand houden en waar de efficiency minder is, keuzes maken?

Minister Tieman:

Ik hou vast aan het hoofdlijnenakkoord, en dat zegt op dit moment «naar rato», maar ik ga daar nog wat verder in duiken. Ik geef u op dit moment even geen toezegging hierop, meneer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik wijs toch op een door deze Kamer aangenomen motie die dat eigenlijk vraagt. Ik vind het toch wel bijzonder, want de Kamer is nog steeds heel missionair. Ik zou dus toch deze Minister willen verzoeken om in ieder geval in die geest te handelen.

Minister Tieman:

Dan zal ik daar in die geest naar handelen, kijkende naar de motie en naar wat er nog mogelijk is om daar stappen in te zetten.

De heer Bamenga (D66):

Dank, voorzitter, ook voor het goed uitspreken van mijn naam. De Minister gaf net al aan dat hij gaat kijken naar de knelpunten die er zijn als het gaat om de weerbaarheid en naar de 1,5% van de NAVO-norm. Wanneer kunnen we daar iets over horen? Het leek namelijk alsof het een onderzoek vanuit de Minister zou zijn. Ik wil dus graag weten wanneer wij bericht daarover krijgen.

Minister Tieman:

Op dit moment moet ik de tijdslijnen nog met het kabinet afstemmen. Gisteren zag ik de Minister van JenV in de media acteren met zijn ideeën. Ik heb hier volgende week een briefing over, maar ik wil even afstemmen binnen het kabinet, om daar gezamenlijk met een aantal zaken uit te komen. Als ik de lijst met ideeën die wij daaromtrent hebben, die wij eerst intern nog gaan bespreken, al eerder met u kan delen, dan zal ik dat zeker doen. Ik heb nog even geen zicht op een tijdslijn, maar zoals ik u net aangaf, heb ik volgende week al een intern overleg om wat vingeroefeningen op dat gebied te doen. Zodra er een tijdslijn bekend is, zal ik dat aan u melden en zal ik de gedachtegang van waar het naartoe gaat en de ideeën daaromtrent met u delen.

De **voorzitter**:

Ja? De heer Bamenga nog? U wilt vast weten wanneer u dan zicht op die tijdlijn gaat krijgen.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik ben in ieder geval blij met de reactie. Mijn vraag was meer of dat genoteerd kan worden, zodat we zeker weten dat wij de tijdlijn krijgen zodra die bekend is en dat wij een brief daarover krijgen.

De **voorzitter**:

We noteren alleen toezeggingen als ergens schriftelijk op teruggekomen wordt. Dan moeten we ook wel een tijdstip weten.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik ga ervan uit dat dit schriftelijk ...

De **voorzitter**:

Dat was geen vraag aan u. Dat was een vraag aan de Minister.

Minister **Tieman**:

Zodra ik een tijdlijn heb, kom ik in de lucht.

De **voorzitter**:

Schriftelijk?

Minister **Tieman**:

Schriftelijk, ja.

De **voorzitter**:

Ja, ik ga ervan uit dat u dat niet mondeling gaat doen.

De heer **Boutkan** (PVV):

De PVV had naar aanleiding van de Kaderrichtlijn Water gevraagd of de doelen haalbaar, betaalbaar en realistisch zijn. Ik heb nog geen antwoord gekregen op die vraag.

Minister **Tieman**:

Dank u wel voor de vraag, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Boutkan. We hebben een tussenrapport gekregen. We komen er niet goed uit. Er zijn zaken waarop we als Nederland echt een been bij moeten trekken. Dat zijn afspraken die al heel ver teruggaan. Er zijn ook mogelijkheden om het een en ander te versnellen. Er zijn mogelijkheden om zaken toch verder te krijgen. Daar wil ik me eerst over laten informeren. Er komt een brief aan. Dat heb ik ook gezegd. Maar de vraag ten aanzien van het realisme en of het betaalbaar moet zijn, is een interessante. Ik hou me op dit moment ook aan de afspraken die we in Europa hebben gemaakt. We kijken wat we daar kunnen doen, ook binnen de juridische krachten die mogelijk op ons af gaan komen. Dan hebben we daar ongetwijfeld nog meerdere sessies over met elkaar, om te kijken of het ook allemaal betaalbaar is. Ik zal in ieder geval proberen te kijken met een realistische blik, maar ook met een kosteneffectieve blik. Als wij bij bepaalde zaken echt kosteneffectiever kunnen werken dan bij andere zaken, dan liggen die meer voor de hand. Ik noem even een voorbeeld, als dat mag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ja, als het niet te lang wordt, want ik denk dat u het hier een hele middag over kunt hebben.

Minister **Tieman**:

Ja, ja. Ik houd het heel kort. Naar aanleiding van een aantal pilots die gedraaid hebben bij het Hollands Noorderkwartier, een waterschap in Noord-Holland, heeft ook de provincie Zuid-Holland de handschoen opgepakt om grip te krijgen op indirecte lozingen. Ik zou graag willen weten hoe de andere provincies dat nu handen en voeten gaan geven, om met elkaar de vergunningen voor indirecte lozing toch naar een best beschikbare techniek te krijgen, zoals het Rijk dat ook doet ten aanzien van de vergunningen voor directe lozingen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er komt nog een brief aan, dus daar wordt alles in opgelost, denk ik. Dan kijk ik naar de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Allereerst even een vraag over de contacten die IenW heeft met VRO als het gaat om het ontsluiten van nieuwe locaties voor woningen. Er ligt 2,5 miljard op de plank. In een eerder stadium lag er al 7,5 miljard. Wanneer krijgen we een beetje inzicht in hoe die gesprekken lopen, in waar de gelden ingezet worden en vooral in welke criteria worden gehanteerd om dat geld zo slim mogelijk te gebruiken?

Minister **Tieman**:

In het najaar ga ik daar met u over in gesprek, meneer Pierik.

De **voorzitter**:

Het duurt voor deze Kamer nog maar heel kort voordat het najaar is.

De heer **Pierik** (BBB):

Dan wachten we dat af. Ik zie in ieder geval erg uit naar dat gesprek. Een andere vraag die ik heb, gaat over de watertaxi, want op 14 januari hebben wij samen met Soepboer, Veltman en Heutink een motie ingediend over de watertaxi en dat het zo stroef loopt. Het dictum van die motie was – laat ik het nog maar even herhalen – «verzoekt de regering om binnen zes weken een concrete oplossing te presenteren». Het dictum was volgens mij vrij helder. 14 januari ligt al een hele tijd achter ons. Inmiddels zijn er al bijna zes keer zes weken verstreken en we hebben nog geen begin van een oplossing. Ik wil toch wel graag weten wat die concrete oplossing gaat worden. Dan wil ik geen vage woorden over dat MARIN nog bezig is met een onderzoek en dan wil ik ook niet alleen horen dat er 20 kilometer per uur gevaren mag worden 's nachts, want daar zit niet echt een verdienmodel achter voor de rederijen. Ik wil dus weten wat de concrete oplossing is. Die verlangt de Kamer van het ministerie.

Minister **Tieman**:

Eind dit jaar krijg ik het rapport van MARIN in handen. Dat is cruciaal om hierin verder een afweging te maken. Ik moet dit rapport afwachten. Ik hoor u over eerdere tijdlijnen zeggen: binnen zes weken. MARIN heeft tot eind dit jaar nodig voor dat rapport. Dat neem ik dan mee in de beantwoording daarvan. Op dit moment zie ik het echt als noodzakelijk dat ik eerst het rapport van MARIN ontvang.

De **voorzitter**:

Dat is voldoende voor de heer Pierik, zie ik. Volgens mij was u klaar met de beantwoording. Dan gaan we door naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Dank aan de leden van de Kamer voor de felicitaties. Even een persoonlijke noot: het is bijzonder om een keer aan deze kant van de tafel te zitten. Ik verwacht wel een klein koekje van eigen deeg, na

zeven jaar aan de andere kant van de tafel te hebben gezeten en een heleboel vragen te hebben gesteld.

De allereerste vraag van een heleboel leden, zowel aan de Minister als aan mij, ging over de inzet en de ambitie die wij hebben als demissionaire bewindspersonen. De heer Pierik had daar ook al het perspectief van de financiële armslag bij. Mijn portefeuilles behelzen openbaar vervoer, milieu en circulaire economie. Vooral bij de eerste is er inderdaad een relatie met die financiële armslag.

Ik denk dat er drie zaken van belang zijn en die wil ik zo meteen even doorlopen in mijn introductie, als het mag, voorzitter. Het begint bij realisme en het niet doen van valse beloften. Ik denk dat we in deze periode als demissionaire bewindspersonen wel realistisch moeten zijn. De Minister heeft dat ook gezegd. Ik denk dat het onverstandig is om zoete broodjes te gaan verkopen. We zijn nu zes dagen op het departement. Ik heb heel hard gezocht naar die geldboom en ik ben nog steeds aan het zoeken; ik blijf rondjes lopen, maar de realiteit is, denk ik, dat we die niet gaan vinden. Ik zal daar zo, als ik spreek over het openbaar vervoer, nog wel iets meer over zeggen, omdat we daar een stapeling van pijn zien. We gaan uiteraard ons best doen richting Prinsjesdag, maar ik wil de verwachtingen wat temperen.

Er ligt vandaag een wetsvoorstel voor dat ziet op de suppletoire begroting bij de Voorjaarsnota. In de hele systematiek heeft de Voorjaarsnota een veel belangrijkere rol gekregen in het begrotingsproces. Onze voorgangers hebben daar hun best voor gedaan. Daar heeft het kabinet een besluit over genomen en daar hebben vier fractievoorzitters, in de nacht of in de ochtend, nog een besluit over genomen. Dit is wel het financiële kader dat er op dit moment ligt. Er zijn een heleboel wensen en daar zijn een heleboel opmerkingen over te maken, maar ik denk dat het goed is om te zeggen: we gaan ons best daarvoor doen in de ontwerpbegrotingen, maar in het kader van verwachtingenmanagement en geen valse beloften doen, herhaal ik dat het kabinet demissionair is. In oktober zijn er nieuwe verkiezingen en de nieuwe Kamer gaat beslissen over de begrotingen. Het uitgangspunt voor deze twee bewindspersonen is dus wel het bestaande financiële kader.

Dat gezegd hebbende, voorzitter: zoals de Minister, terecht, al zei, hebben we er zin in. We willen gaan knallen, we willen kansen pakken en kijken wat er wel kan. We gaan niet op de winkel passen; we willen ook kijken waar we dingen nog wel mogelijk kunnen maken, waar we op korte termijn een aantal stappen kunnen zetten en waar we een aantal zaken vooruit kunnen brengen.

Voorzitter. Laat ik vier onderdelen noemen van onze inzet en ambities. De eerste is de veiligheid in het openbaar vervoer. Toen ik was aangekondigd als demissionair Staatssecretaris Openbaar Vervoer, ben ik ervan geschrokken hoeveel mensen, vaak jonge mensen, en meer specifiek jonge vrouwen, naar mij toe kwamen. Zij zeiden: ik reis overdag van en naar mijn werk met het openbaar vervoer, met de trein, maar o wee als ik moet overwerken of als het 's avonds is; dan ben ik bevreesd om in mijn eentje met het openbaar vervoer terug te komen; laat staan als ik een keer naar een concert of een evenement wil; ik voel mij niet veilig in de trein; er zijn rare figuren die mij lastigvallen of achternazitten en er zijn zwartrijders die mensen door het poortje heen duwen. Maar ook de mensen die in het openbaar vervoer werken, conducteurs die vijftien jaar lang bij de NS hebben gewerkt, gaven het aan. Zij zeiden: het voelt voor mij als familie, maar sinds corona is de samenleving verhard; ik word uitgescholden; ik word onheus bejegend, ik word geschopt, geslagen en bespuugd.

Als u aan mij vraagt wat mijn grootste prioriteit is, dan zeg ik: dat is deze. We kunnen ons best doen om de treinkaartjes goedkoper te maken, we kunnen ons best doen om meer treinen te laten rijden, we kunnen ons best doen om de treinen op tijd te laten rijden, maar in de kern zit het 'm erin dat mensen die met de trein reizen, zich veilig moeten voelen en

zichzelf moeten kunnen zijn. Tot welke groep je ook behoort, hoe je ook bent, je moet jezelf kunnen zijn, jong of oud maakt niet uit. Dat vind ik een belangrijke prioriteit.

Een paar andere zaken, voorzitter. En het is net ook al even aangestipt. Ik denk dat er rondom de weerbaarheid, algemeen, voor Defensie een enorme opgave ligt. Ik denk ook dat we goed moeten kijken naar de kwetsbaarheden van ons spoor en onze spoorverbindingen. We hebben deze week met een incident gezien, dat nog in onderzoek is natuurlijk, wat de gevolgen kunnen zijn als er wat aan de hand is op het spoor. Maar ook voor de ambities die zijn uitgesproken op de NAVO-top ligt er een belangrijke opgave voor het spoor. Dat was 150 jaar geleden bij de eerste grote oorlogen al en we zien nu ook in Oekraïne hoe belangrijk spoorverbindingen zijn. We kunnen Leopard 2-tanks kopen, maar die zullen toch echt over het spoor moeten worden vervoerd.

Een ander onderwerp waarop ik op korte termijn ook wat voortgang hoop te kunnen laten zien en met uw Kamer te kunnen delen, is natuurlijk de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uw Kamer heeft al met ons gesproken over pfas en over staalslakken. Ik hoop dat we daar op korte termijn wat voortgang op kunnen laten zien.

En tot slot die circulaire economie, ook in geopolitiek verband bezien. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we met een herijking van die agenda toe gaan naar een veel meer strategische onafhankelijkheid van grondstoffen? Met alles wat er geopolitiek speelt, denk ik dat daar ook mooie kansen liggen.

Tot slot, voorzitter, op het gebied van ambitie: perspectief bieden. Een perspectief op structurele oplossingen. Er zijn een hele hoop zaken in onze portefeuille waarvoor we zeker niet in de demissionaire periode dingen kunnen gaan oplossen, maar waarbij we de komende periode wel kunnen gebruiken om het gesprek te starten over hoe we in de toekomst gaan toewerken naar een structurele oplossing. Ik zal het zo nog even hebben over de Lelylijn, in een apart blokje. Maar ook hier weer: hoe houden we Nederland bereikbaar, ook met het openbaar vervoer? Ik denk dat dat terug gaat komen in een aantal blokjes die we vandaag zullen gaan bespreken.

De voorzitter:

Dank u wel. Kunt u dan eerst even de blokjes doen?

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, voorzitter. Ik begin met de Lelylijn. Ik zal daarna iets zeggen over het openbaar vervoer: de NS, BDU, studentenreisproduct, Jongerendagkaart. Daarna het blokje milieu en circulair, en daar zit ook de plastic taks in.

De voorzitter:

En u neemt het amendement mee, neem ik aan?

Staatssecretaris Aartsen:

Als u dat wilt. Ik kan dat in tweede termijn doen, maar ik kan het ook nu doen.

De voorzitter:

Nou, ik vind het altijd fijn om dat in eerste termijn te doen. Maar eerst een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, voorzitter. De Staatssecretaris begon zijn betoog met: ik wil niet te veel hoge verwachtingen wekken, ook gezien de financiën. Tegelijkertijd zitten wij als commissie wel al een periode, dik een jaar, met een kabinet dat zelf best wel veel beloftes heeft gedaan en daar niet de financiën voor uitgetrokken heeft. Dat is natuurlijk wel frustrerend, ook voor de partijen

in de sector. En als ik dan naar zo'n belofte kijk uit de afgelopen periode, is er bijvoorbeeld de voorganger van deze Staatssecretaris geweest die vorig jaar heeft gezegd: ik kom nog in 2025 met een structurele oplossing voor de NS. Dat is wel iets. Als de Staatssecretaris het heeft over perspectief bieden, dan hoop ik toch dat ik deze Staatssecretaris aan mijn zijde kan vinden en dat hij ook inziet dat we niet weer met een incidentele oplossing kunnen komen voor de NS. En dat hij daarvoor wel commitment heeft, net als de Staatssecretaris die vorig jaar nog uitsprak om nog dit jaar met een structurele oplossing te komen.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik zei net in het begin al: ik wil geen valse verwachtingen wekken en ook geen valse beloften doen. Een structurele oplossing voor de problemen bij de NS met treinkaartjes, dat is nogal wat, dat vraagt nogal wat, ook aan financiële zijde. Dus ik vind het een hele grote toezegging om hier te doen dat we in het lopende jaar nog met een structurele oplossing daarvoor zullen komen. Vandaar dat ik het woord «perspectief» gebruik. Ik denk dat het verstandig is om gesprekken te voeren over hoe we perspectief gaan bieden op de structurele oplossing van ook dit dossier. Ik zal zo nog wat zeggen over de actuele situatie bij de NS en de treinkaartjes. Daar zijn we er nu natuurlijk wel voor. Maar echt structureel, dat is nogal een opgave. Ik zal hard werken, maar ik wil ook wel echt de verwachtingen temperen.

De heer Pierik (BBB):

Vier hele mooie ambities. Op een van de ambities sloeg ik een beetje aan: die circulaire economie, toewerken naar meer onafhankelijkheid qua grondstoffen. Voor de BBB is dat ook ontzettend belangrijk, ook als het erom gaat het produceren van groen gas, die monovergisting, weer een stap verder te zetten. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het stimuleren van een wat hogere productie van groen gas in Nederland?

Staatssecretaris Aartsen:

Volgens mij valt dit onder de bevoegdheid van mijn collega van Klimaat en Groene Groei, maar tegelijkertijd is dit wel een vergelijkbaar onderdeel. Er zal in de toekomst op diverse brandstoffen en grondstoffen een wedloop, druk, schaarste ontstaan. Daar zal ook de geopolitieke situatie invloed op hebben. Als je naar de wereldkaart kijkt, zie je gewoon dat er niet heel veel landen zijn waarvan we kunnen zeggen: die zijn betrouwbaar én hebben dezelfde universele waarden die wij in dit land of op dit continent hebben. Er zijn niet meer heel veel van die landen in de wereld. Jezelf afhankelijk maken van die partijen als het gaat om alles wat met grondstoffen en brandstoffen te maken heeft, vind ik kwetsbaar. We hebben het over een programma circulaire economie, over veel meer gebruikmaken van wat we nu al hebben en daar op een slimme manier mee omgaan. Ik denk dat je die twee onderdelen heel goed aan elkaar kunt koppelen. We gaan de agenda circulaire economie herijken. Ik zou het onderdeel van die geopolitieke dimensie daar ook aan toe willen voegen.

De voorzitter:

Dank u wel. Terug naar de begrotingswijziging. Dan gaan we over naar het blokje Lelylijn.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Er zijn een aantal vragen gesteld over de Lelylijn. Laat mij daar wat over zeggen. Ik heb gisteren mijn eerste bezoek afgelegd, aan Friesland. Daar is het besluit over de Lelylijn, de schuif naar de Nedersaksenlijn en andere projecten, natuurlijk heel zwaar gevallen. Ik heb dat bewust gedaan om het signaal af te geven dat het Noorden, en meer specifiek Friesland, de aandacht moet krijgen die het verdient. Daarom

heb ik gezegd: laat ik mijn eerste bezoek brengen aan Friesland, niet alleen voor de Waddenveren – daar gaan we straks over spreken – maar ook voor de situatie rondom de bereikbaarheid, de Lelylijn. Ik heb daar gesproken met de commissarissen van de Koning van de drie provincies. Ik denk – het is al vaker gezegd – dat de besluitvorming rondom de Lelylijn en de schuif geen schoonheidsprijs verdient. Die heeft echt pijn gedaan in dat gebied. Je kunt bestuurlijk met elkaar van mening verschillen. Wij moeten moeilijke beslissingen maken, maar dat hebben wij in het verleden altijd geprobeerd te doen op een manier waarop je respect hebt voor elkaars bestuurlijke rollen. Als je daar heel hard aan trekt als bestuurders en daar in een nacht in één keer in wordt geschoven, waardoor er ook nog onderling allerlei spanning is ... Dat heeft gewoon pijn gedaan.

Ik heb gisteren gezegd dat ik die pijn zie. Als er schade is aangericht, komt er altijd iemand om een schaderapport op te maken. Dat is wat ik gisteren heb geprobeerd te doen, om die schade op te nemen en te bekijken hoe we, ook weer met het realisme dat ik eerder noemde, hernieuwd perspectief kunnen bieden. Dat is namelijk uiteindelijk mijn doel op dit Lelylijndossier: hoe kunnen we hernieuwd perspectief bieden aan het Noorden, maar ook aan Flevoland, als het gaat om deze lijn, die realistisch en eerlijk is? Dat realisme zit 'm in het volgende. Het besluit ligt nu voor om de gelden onder andere te gebruiken voor de Nedersaksenlijn en de flessenhals Meppel. Ik snap dat het gevoelig ligt, maar het lijkt mij verstandig om dat zo te houden, om daar voortgang mee te maken. Wat kan wel? We kunnen met dit geld op die dossiers, die vier projecten, echt meters maken. Dat lijkt mij verstandig om te doen.

Tegelijkertijd moeten we ook eerlijk zijn. We hebben de MIRT-systematiek: 75% zicht op financiering. Dat zou betekenen dat we 10 miljard voor de Lelylijn moeten realiseren. Dat zal in de demissionaire periode niet heel haalbaar blijken, maar misschien zelfs ook niet heel erg haalbaar in de formatieperiode. Dit zijn echt enorme bedragen. Er gaan stemmen op – ik hoorde het een aantal van u ook zeggen – om die 75% los te laten. Ik heb daar wel een andere oplossing voor. Ik zou dit geen goede oplossing vinden, ten eerste omdat je dan gaat tornen aan de kurk waar het MIRT op drijft, die 75%. Als we dat doen, hebben we zo meteen 140 of 150 projecten die hetzelfde zullen betogen. Dan ga je echt de systematiek aanpassen. Ik zou dat niet willen doen. Daarnaast bied je ook valse hoop. Want dan heb je zo'n MIRT-verkenning gedaan, dat op een gegeven moment ergens eindigt, maar je komt nooit in de buurt van dat geld. Dan ben je weer valse hoop aan het creëren. Ik denk dat dat niet helpt. Er wordt gewerkt aan een masterplan Lelylijn, onder andere naar aanleiding van het verzoek van de heer Van Dijk. Maar de oplossing die ik voor mij zie – die wil ik graag met u verder bespreken en samen met het Noorden verder uitwerken – is de volgende. Gisteren is mij een idee aangedragen, onder anderen door een gedeputeerde van Fryslân; ere wie ere toekomt. Kunnen we nou niet een gezaghebbend persoon vinden die eens gaat verkennen hoe dit soort grote projecten, die zich vanwege de grootte en de aard van het project – dit project laat zich moeilijk vangen in een kosten-batenanalyse, is stuwend voor het Noorden en heeft een grote horizon – moeilijk laten verenigen met de MIRT-systematiek ... Zou diegene het onderdeel in dat masterplan uit kunnen lichten en een soort perspectiefverkenning kunnen doen over hoe je andere vormen van financiering zou kunnen vinden die realistisch zijn en perspectief bieden op de Lelylijn? Dat is iets waar ik graag de komende tijd samen met de provincies mee aan de slag wil, om dat hernieuwde perspectief van de Lelylijn weer mogelijk te maken. Volgens mij heb ik daarmee ook de vraag van de heer Bamenga over dit dossier beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we over naar het volgende blokje en dat is openbaar vervoer.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, voorzitter. Ik gaf net al aan wat de financiële armslag is van deze Staatssecretaris. De vraag werd gesteld: maakt u zich zorgen over het openbaar vervoer, ook over hoe we dat betaalbaar houden? Het eerlijke antwoord is: ja, ik maak me daar zorgen over. We zien gewoon, realistisch gezien, dat er een stapeling is in het openbaar vervoer van de NS-treinkaartjes die in kosten omhooggaan en de BDU-korting – daar zal ik zo nog wat over zeggen – maar ook het ov-product voor studenten waar het Ministerie van OCW van heeft gezegd dat dat wel naar beneden kan. Die stapeling maakt wel dat mij dat zorgen baart. Op zichzelf denk ik dat het heel ingewikkeld is om dat financieel goed op te lossen. We hebben een Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Ik ben daar voorzitter van. Daar bespreken we dit soort dingen. We bespreken dit ook op de tafel met de NS en met de regionale vervoerders. We zoeken continu naar wat er kan en hoe we zaken kunnen dempen. Ik zal er zo nog wat over zeggen bij de NS-kaartjes. Maar het eerlijke verhaal is ook dat er op dit moment geen middelen zijn op de lenW-begroting, op de rijksbegroting om daar wat aan te doen. Mijn voorganger heeft gezegd dat hij zich daarvoor zou inspannen. Dat is gebeurd, maar de conclusie is dat dat niet is gelukt in de besluitvorming over de Voorjaarsnota, in de kabinetsbesluitvorming en tussen de vier fractievoorzitters.

Dan de specifieke punten. De heer Olger van Dijk vroeg mij iets over de NS-tarieven en of die 12% zouden gaan stijgen nu er in de Voorjaarsnota geen rijksbijdrage beschikbaar komt. Ik denk dat die conclusie, die 12%, voor nu te voorbarig is. Ik heb intensieve gesprekken met de NS. Ik heb de wens van de Kamer ook gehoord om onder een prijsstijging van de kaartjes van 10% te blijven. We zijn er nog over in overleg en ik hoop u op korte termijn te kunnen informeren over de uitkomst van die gesprekken. Dan de BDU-korting. Er is mij gevraagd hoe die zich daartoe verhoudt. Hier geldt eigenlijk hetzelfde antwoord voor. We overleggen op dit moment in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad over wat de effecten gaan zijn. Er zijn ook wat vragen gesteld over wat de effecten zijn op de woningbouw. Ik kan u toezeggen dat ik daar na de zomer op terugkom bij u, zodat we een beter beeld hebben bij wat de effecten gaan zijn en ten aanzien van het bezwaar dat is gemaakt door de twee vervoerregio's. We zullen onze gesprekken met die vervoerregio's voort blijven zetten, conform alles wat ik eerder heb gezegd.

Dan over het studentenreisproduct. Ook die vraag zit in hetzelfde bakje. Dit is een product dat natuurlijk van groot belang is voor zowel regionale vervoerders als voor de nationale vervoerders. Tegelijkertijd is dit een herijking die wordt gedaan door het Ministerie van OCW. Mijn collega's daar hebben die in de bestaande systematiek ingebracht. Als we daar iets aan zouden willen doen, is dat de plek waar je dat vervolgens doet. Het gevolg hiervan is wel gewoon dat er minder mensen met de trein reizen en dat zou ook een haak kunnen zijn voor een structurele oplossing, voor hoe we ervoor kunnen zorgen dat mensen weer prettig met een trein kunnen gaan reizen. Dat is iets waar we dat perspectief van moeten gaan schetsen, van hoe we dat structureel gaan aanpakken.

Dan de Jongerendagkaart, de vragen over de afschaffing daarvan en of we dat voor 1 juli – dat is aankomende dinsdag – zouden kunnen voorkomen. Ook hier is het eerlijke antwoord dat dat niet zal gaan, niet alleen vanwege de korte tijdsperiode, maar ook vanwege het feit dat het de NS zelf is die hierover gaat. De NS ruilt het jongerenproduct, dat een gratis onbeperkt vervoer regelt, in voor een kortingsproduct voor de daluren. Daar zit ook het idee achter van het spreiden uit de spits, om dat mogelijk te maken. Ik denk dat dat ook kan bijdragen aan de kwaliteit van

het openbaar vervoer. Als uw Kamer daar iets over wil meegeven aan de NS, kan dat altijd, maar ik zeg er wel bij dat het een bevoegdheid is van de NS zelf en niet van mij als Staatssecretaris.

Dan de cao. De heer Van Kent vroeg of ik het belang onderschrijf van een cao. Ik zal niet de teksten herhalen die ik daar als Kamerlid in de commissie Sociale Zaken met de heer Van Kent over heb gewisseld. De cao is zeker van belang. Het is echter een zaak tussen werkgever en werknemer. Dat is ook de reden waarom ik op heel veel vragen die ik kreeg op het moment dat ik Staatssecretaris werd – dat viel per ongeluk samen met de treinstakingen – heb aangegeven: dit is echt iets tussen NS en de vakbonden. Ik ben blij dat de stakingen tijdelijk zijn opgeschort. Ik denk dat dat verstandig is voor de reizigers. Ik hoop vooral dat zij er onderling goed uitkomen. Dat is namelijk uiteindelijk ook in het belang van het openbaar vervoer.

Dan de vraag of ik bereid ben om te verkennen of er een minimale dienstregeling kan komen bij stakingen. Ik moet zeggen dat ik daar terughoudend in wil zijn, om een aantal redenen. Stakingsrecht is natuurlijk een fundamenteel recht, maar het is ook een bevoegdheid van de NS zelf om dit goed te organiseren. Als de NS dat graag zou willen, is het dus aan henzelf om een besluit te nemen over de dienstregeling. Echter, ik snap natuurlijk wel waar het vandaan komt, helemaal als het gaat om kwetsbare momenten. Het is natuurlijk moeilijk om vast te stellen wat die kwetsbare momenten zijn. Ik vind het gewoon heel ingewikkeld om dat vast te leggen.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende was dat het blokje openbaar vervoer.

De voorzitter:

Dat was het blokje. Ik ga gewoon het rijtje af, te beginnen met de heer De Hoop, GroenLinks-PvdA.

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

De Staatssecretaris begon zijn betoog met «de verwachtingen temperen». Dat heeft hij in ieder geval in deze bijdrage in het eerste blokje gedaan, want als ik hiernaar luister, dan verwacht ik dat er voor de NS, de BDU-gelden en de Lelylijn niets gebeurt. Als dat het doel was, dan is dat dus geslaagd, Staatssecretaris. Maar ik zou het wel teleurstellend vinden. Aan het begin heeft dit kabinet namelijk nul euro extra uitgetrokken voor het openbaar vervoer vergeleken met kabinet-Rutte III. In de afgelopen Voorjaarsnota is er zelfs extra bezuinigd op het openbaar vervoer. Dus ik hoop toch echt van de Staatssecretaris te horen dat, als hij die trend wil keren, hij ook inziet dat daar in zijn demissionaire periode echt iets voor moet gebeuren. Kunnen we nu niet bij de NS-tickets kijken of er toch een structurele oplossing te vinden is? 10% vind ik dan niet genoeg, Staatssecretaris. Ik wil hem dus echt aanmoedigen om de gesprekken met Financiën te voeren over de begroting om hier echt wat aan te doen. De Kamer kan hem ook aanmoedigen met een motie; daar ben ik toe bereid. Maar dit is wel heel erg het temperen van verwachtingen, zeg ik tegen de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Ik wil dat de interrupties wat korter worden en een vraag bevatten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het is goed om die oproep te doen. We zijn op dit moment bezig met de ontwerpbegroting. Maar het is natuurlijk wel zo dat de systematiek kortgeleden is hernieuwd en dat de Voorjaarsnota in beginsel de opmaat is naar de ontwerpbegrotingen. Het is, in ieder geval binnen kabinetsperspectief, heel ingewikkeld om nu nog grote wijzigingen in de ontwerpbegrotingen te gieten. Ik vind dat ik ook de verantwoordelijkheid heb om dat hier te melden. Er is besluitvorming over de Voorjaarsnota geweest. Het

kabinet heeft dat gedaan. De fractievoorzitters van de vier voormalige coalitiepartijen hebben dat gedaan. Daar is dit uit gekomen. Ik deel de zorgen zeker.

Ten aanzien van de NS-kaartjes gaan wij ons best doen om die te dempen. Een structurele oplossing is voor nu echt heel veel gevraagd. U noemde net de Lelylijn. Daarom noemde ik dat «perspectief bieden». Want dat is volgens mij wat we kunnen doen: we kunnen echt proberen dat perspectief te bieden, of de aanzet daartoe, bijvoorbeeld op de Lelylijn. Ik ben ook best bereid om na te denken of we dat bijvoorbeeld ook voor de NS zouden kunnen doen. Ik wil gewoon echt proberen te voorkomen dat we valse beloftes wekken, want dan staan we hier in november weer en dan zegt u tegen mij: waarom heeft u het probleem met de NS niet structureel opgelost?

De voorzitter:

Wat voor interrupties geldt, geldt ook voor de antwoorden.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik herhaal gewoon de beloften van de voorganger van deze Staatssecretaris. Dat maakt het extra ingewikkeld.

Dan een ander onderwerp: de BDU-gelden. Ik wil een partijgenoot van deze Staatssecretaris aanhalen, de heer Jan van Zanen, die zegt dat het een hard gelag is dat er door een onrechtmatige administratieve blunder van dit kabinet 110 miljoen euro wordt bezuinigd op de grote steden. Hoe kijkt deze Staatssecretaris daarnaar?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik heb veel partijgenoten in het bestuurlijke landschap, dus dat maakt het niet altijd even makkelijk, maar goed. Het klopt dat dit een onbedoeld effect was. Op de decentralisatie van de SPUK's zat een efficiencykorting van 10%. Dat was overigens ook in goed overleg met de gemeenten zelf. Ik denk dat het onbedoelde effect is geweest dat de twee uitkeringen die wij aan de vervoersregelingen betalen ook onder de SPUK's vallen. Daar komt deze bezuiniging vandaan. Ook dit is door mijn voorganger in de voorjaarsbesluitvorming opgebracht bij zowel het kabinet als de fractievoorzitters. Nogmaals, ik herhaal mezelf een beetje: de uitkomst is wat die is, namelijk dat de BDU-kortingen blijven staan. Daar heb ik mee te maken en dat moet ik ook uitvoeren. Ik ga proberen dat zo goed mogelijk te doen, in goed overleg. We gaan kijken wat er financieel mogelijk is. Maar vanwege die vernieuwde systematiek van de Voorjaarsnota is dit ook wel wat het is.

De voorzitter:

De heer De Hoop tot slot.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik ben nog niet heel erg veel enthousiaster geworden en verder gekomen na de beantwoording van de Staatssecretaris. Er is nu ook een juridische procedure gestart door de gemeenten. Het kabinet heeft redelijk wat juridische procedures aan de broek gehad de afgelopen periode. Ik mag toch hopen dat we het daar niet op aan laten komen, maar dat de Staatssecretaris denkt: dit is voor mij wel een argument om nog een keer bij Financiën langs te gaan en nog eens stevig op de deur te kloppen, want op deze manier met die grote steden omgaan is voor mij ook niet prettig als beginnend Staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Zeker. Ik kan het mezelf als Staatssecretaris in dit debat natuurlijk heel makkelijk maken door te zeggen: maakt u zich geen zorgen, gaat u rustig slapen, we poetsen alles weg. Dan heb ik het me nu makkelijk gemaakt

met een zoet broodje, maar dan wordt het over een paar maanden alleen maar wranger als blijkt dat het tegenvalt. Vandaar dat ik deze toon probeer neer te zetten in dit debat. U kunt er zeker van op aan dat we in goed overleg gaan – dat zijn we al – met beide vervoersregio's. Dat zullen we ook weer doen. Ik heb de heer Van Zanen nog gesproken deze week, ondanks de drukke NAVO-top; via de app. We gaan in overleg met elkaar om het goed te managen. Dit wordt zeker ook betrokken bij de ontwerpbegroting. Ik blijf mezelf herhalen als ik zeg dat dit wel het kader is dat in de Voorjaarsnota is afgesproken en dat dat in beginsel de basis is van de ontwerpbegroting.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Veltman nog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor de antwoorden. Ik hoorde de Staatssecretaris over stakingen bij de NS zeggen dat dat een fundamenteel recht is en dat het echt bij de NS ligt om er iets aan te doen. Daar ben ik het mee eens, op beide punten. Maar in andere landen wordt bij een bepaald aantal stakingsdagen of een bepaald aantal momenten dat er gestaakt wordt, gezegd: we roepen een bepaalde basis in het leven. Mijn verzoek aan de Staatssecretaris is om dit op een moment dat hij geschikt acht bespreekbaar te maken met de NS om te kijken of zij dit ook kunnen organiseren en met de bonden bespreekbaar kunnen maken. Daarmee wil ik het recht op staken niet inperken, maar kijken of we kunnen komen tot een haalbare oplossing voor al die mensen die daar anders zo veel last van hebben.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat kan ik toezeggen, dat ik dat met de NS zal bespreken en onder de aandacht zal brengen. Ook hier: meer dan dat is niet mijn behoefte. We zullen deze zorg vanuit de Kamer in de reguliere gesprekken met de NS overbrengen.

De voorzitter:

De heer Olger van Dijk voor zijn laatste interruptie.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Toch op het openbaar vervoer. Ik hoop toch dat deze Staatssecretaris iets uitgebreider – daar hebben we in de eerste termijn ook om gevraagd – kan aangeven of hij ook ziet dat het niet goed gaat met het openbaar vervoer en dat het nogal aankomt, die BDU-korting, ook in steden als Edam en Volendam. Hij zegt: mijn voorganger heeft het net niet gered, en het kader staat. Ik ga niet de voorganger recenseren, maar ik zeg wel dat ik heel veel meer verwacht van deze Staatssecretaris. Die indruk maakt hij ook. Hij is echt in staat om bij de augustusbesluitvorming met zijn vuist op tafel te slaan en te zeggen ...

De voorzitter:

En wat is uw vraag?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het kan niet zo zijn dat we hier in de afgelopen weken met miljarden strooien, maar niet de inzet hebben ... Bent u bereid om die inzet te doen richting de besluitvorming, om wel degelijk de financiële kaders ter discussie te stellen en geld naar het ov te sluizen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Toch even, hè. Er ligt hier voorjaarsnotabesluitvorming voor. De politieke leiders van vier fracties hebben zeer, zeer intensief over de voorjaarsnotabesluitvorming gesproken. Daar is dit uit gekomen. Waarom was dat?

Omdat de Voorjaarsnota een opmaat is naar de begroting. Daarom hebben de politieke fracties bijna twee weken – ik geloof bijna 26 uur en 's nachts – gesproken over dit financiële kader. Daar is dit het product van. Ik denk dat het goed is om dat te zeggen. Ja, ik zal mij ervoor inzetten om te kijken wat er mogelijk is, want dit doet pijn. Die stapeling doet pijn. Die BDU-korting doet pijn, met name in de grote steden maar ook daar. Dat geldt ook voor de studentenproducten. Dat ligt op het terrein van OCW, maar in bepaalde vervoersregio's komt dat hard aan, omdat de studenten daar echt een belangrijke populatie voor zijn. Maar ik wil de verwachtingen wel managen. Ik kan met mijn vuist op tafel slaan, maar dan zal de Minister van Financiën terecht zeggen: dit is de lijn die de vier fractievoorzitters in beginsel hebben uitgezet. Ik zal kijken wat er ten aanzien van deze problemen mogelijk is in het kabinet, maar ik blijf mezelf herhalen: dit is in de basis wel het financiële kader. Tegelijkertijd blijf ik hameren op het perspectief dat wij willen schetsen. Dat zullen we ook voor het ov doen, om te kijken hoe we daar in de toekomst een structurele oplossing voor kunnen vinden.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik ben hoopvol naar dit debat gekomen.

De **voorzitter**:

Dat is altijd goed.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik hoopte dat we met de nieuwe Staatssecretaris een nieuwe weg zouden kunnen inslaan voor ons openbaar vervoer, maar eerlijk gezegd word ik hier een beetje somber van. We zien hier een Staatssecretaris die net is komen kijken op zijn departement en de Tweede Kamer komt vertellen: ik pas op de winkel en de schappen zijn leeg. Ik zou de Staatssecretaris echt ertoe willen oproepen om een andere inzet en een andere strategie te kiezen, namelijk om te gaan staan voor het openbaar vervoer, voor de NS, voor het vervoer in de regio's, en om hier in de Tweede Kamer maar straks ook in het kabinet bij de augustusbesluitvorming als inzet te kiezen dat we ons openbaar vervoer moeten redden. Een op de vijf bushaltes dreigt te verdwijnen. Het ov is al extreem duur ...

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Van Kent** (SP):

... en wordt onbetaalbaar. Het is nu al onbetaalbaar en wordt nog duurder. De oproep aan deze Staatssecretaris is: verander van toon, van inzet, van strategie en ga knokken voor de toekomst van ons openbaar vervoer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, dat zal ik doen. Tegelijkertijd ga ik geen valse verwachtingen wekken. Ik ben zes dagen geleden aangetreden en ik heb heel veel bossen bloemen mogen ontvangen, maar geen geldboom. Die zat niet bij deze functie. Dat staat ook niet in de wet die nu voorligt, in de Voorjaarsnota. Ik ga niet op de winkel passen, maar ik ga ook niet zeggen dat de schappen van die winkel rijkelijk gevuld zijn. Het is een financieel zorgelijke situatie in het openbaar vervoer. Daar ga ik mij zeker voor inzetten. Als u mij vraagt of ik binnen nu en een maand ervoor kan zorgen dat alle financiële problemen, die stapeling, als sneeuw voor de zon zijn verdwenen, ga ik wel de verwachtingen managen. Ik vind oprecht ook dat het mijn verantwoordelijkheid is om eerlijk tegen de Kamer te zijn over wat er wel en niet mogelijk is, en wat het financiële kader is.

De heer **Van Kent** (SP):

Maar die gematigde toon past niet bij de gigantische problemen die er in het openbaar vervoer zijn. Dus ik hoop dat we de komende tijd een Staatssecretaris gaan treffen die niet op een matte toon uitlegt dat er geen geld is, maar die strijdbaar laat zien dat hij binnen het kabinet ervoor knokt dat er geld vrijkomt voor het openbaar vervoer. Want als dat niet gebeurt, zijn de gevolgen niet te overzien. Dus ik roep de Staatssecretaris echt ertoe op om een andere toon en strategie te kiezen, om voor ons openbaar vervoer, voor al die mensen die daar werken en voor al die mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer te gaan staan, en om hier aan te geven: ja, ik ga de komende maanden knokken om ervoor te zorgen dat er geld op de plank komt om die bezuinigingen tegen te gaan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

U kunt ervan op aan dat ik voor die mensen ga staan en dat ik daar ook mijn best voor ga doen. Ik blijf wel op realisme hameren. In de huidige begrotingssystematiek is het zo dat de deadline voor de eerste stukken voor de ontwerpbegroting gisteren was. Dat komt omdat in de Voorjaarsnota is besloten hoe de ontwerpbegroting eruitziet. Zo werkt de begrotingssystematiek sinds een aantal jaren, sinds de vorige Minister van Financiën. Dus ja, ik ga ervoor knokken. Ik probeer alleen oprecht alle verwachtingen te managen, want ik denk dat het slechtste wat u kunt treffen een Staatssecretaris is die hier tegen u zegt: gaat u rustig slapen; alle problemen verdwijnen vanzelf; ik ga het allemaal oplossen. Dan gaan we straks na de verkiezingen de begroting van lenW bespreken en dan blijkt dat een loze belofte te zijn. Dat is in ieder geval niet hoe ik in deze wedstrijd zou willen zitten.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik zit niet te wachten op loze beloften, zeker niet. Maar ik zit ook niet te wachten op een Staatssecretaris die zegt: alle problemen blijven; gaat u maar weer naar huis. Dat is wel de situatie die we hier nu hebben. Ik doe dus nogmaals een oproep aan deze Staatssecretaris om te gaan staan voor al die mensen die bij de NS en bij de regionale vervoersbedrijven werken, en voor al die mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en daar gebruik van maken. Ga daarvoor staan en roep uw Minister van Financiën op om dat geld wél vrij te maken – het zijn allemaal politiek keuzes, hè – zodat de bezuinigingen op ons openbaar vervoer kunnen worden gestopt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zo werkt dat natuurlijk niet in een kabinet. We hebben eenheid van kabinetsbeleid. Wat nu voorligt, is een wetsvoorstel aan de Kamer, de suppletoire begroting voor de Voorjaarsnota. Dat is de uitkomst van besluitvorming in het kabinet en besluitvorming door de politieke leiders van de vier partijen. Dat ligt nu hier als wet bij u voor. U kunt er voor of tegen stemmen, maar dat is wel het wetsvoorstel dat ik als Staatssecretaris op dit moment in de Kamer breng en dat we met elkaar hebben afgesproken. Ik wil realistisch zijn over de problemen die er zijn, zonder die problemen te bagatelliseren. Ik ga daar zeker voor knokken. We gaan ook kijken wat we kunnen doen. Maar dit is wel de opmaat richting de begroting en het financiële kader daarin. We gaan ons best ervoor doen om te kijken wat er kan, maar dat realisme van mij zult u echt nog wel een tijd blijven horen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we verder naar het blokje circulair en milieu.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De heer De Hoop had een vraag gesteld over de SPUK-middelen. Die zouden op zijn voor de bodemverontreiniging. Hij vroeg wat we daaraan gingen doen en legde specifiek de link met pfas. Ik denk dat het goed is om te melden dat wij niet het beeld herkennen dat de middelen op zouden zijn of dat ze onvoldoende zouden zijn. De afgelopen aanvraagronde bleek er voldoende budget aanwezig te zijn voor pfas. Maar we zien natuurlijk wel dat met alle gevaarlijke stoffen die we hebben, we in de toekomst een grote opgave wat betreft bodemverontreiniging zullen hebben. Ik ben dan ook met medeoverheden in gesprek om te kijken hoe we dit prioriteit kunnen geven en ook hoe we prioriteit kunnen geven aan de grootste opgaven ten aanzien van gevaarlijke stoffen. De bestuurlijke afspraken, waar ook de SPUK-middelen onderdeel van zijn, lopen nog tot 2030. Hierna wordt er weer gekeken naar benodigde middelen.

Er was ook nog een vraag van de heer Van Kent over het pfas-verbod, zowel het lozingsverbod, waar de Minister al iets over heeft gezegd, als het productverbod. Wij komen nog voor de zomer met een brief namens ons tweeën over beide onderwerpen naar uw Kamer. We zullen daarin natuurlijk ook ingaan op de voortgang van de gesprekken die wij in Europees verband hebben, met Nederland als initiatiefnemer. We hopen snel te komen tot een goede voortgangsbrief ten aanzien van het dossier pfas, omdat, zoals ik net al zei, zeker als je het hebt over veiligheid mensen ervan op aan moeten kunnen dat de stoffen die we in Nederland gebruiken veilig zijn. Dat heeft zeker onze bijzondere aandacht.

De voorzitter:

Laatste interruptie van de heer Van Kent.

De heer **Van Kent** (SP):

Dit is inderdaad wel de kern: mensen in Nederland moeten ervan uit kunnen gaan dat stoffen waarmee gewerkt wordt veilig zijn. Dat is nu niet zo. Nu moeten mensen aantonen dat stoffen onveilig zijn willen ze verboden kunnen worden. Daar had ik ook een vraag over gesteld: zou je dat niet moeten omdraaien? We hebben de staalslakken, waar de firma Hooykaas, die nu ook strafrechtelijk wordt vervolgd, het gif over het land heeft verspreid. We hebben pfas, waardoor we de eieren van hobbykippen niet meer kunnen eten. Zo kan ik nog wel even doorgaan. Vindt de Staatssecretaris ook dat dat omgedraaid zou moeten worden en dat de industrie eerst moet aantonen dat iets veilig is voordat ze jarenlang onze mensen en ons milieu mogen vergiftigen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nou overvraagt u mij specifiek wat betreft het omdraaien. Als u mij dat toestaat ... Ik denk dat het belangrijke onderwerpen zijn waarop we als overheid kordaat zullen moeten handelen. We moeten ook goed kijken naar de veiligheid en gezondheid van mens en dier, waarbij we zeker ook die beweging naar de voorkant willen gaan maken. Zo concreet als de heer Van Kent het nu stelt, kan ik het op dit moment nog niet hardop zeggen, maar we moeten kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we aan de voorkant veel beter het effect op mens en dier meenemen en dat we ook goede alternatieven kunnen aanbieden. Uiteindelijk moeten mensen er wel van uit kunnen gaan dat de producten die in Nederland worden gebruikt veilig zijn. Daarin vinden wij elkaar. Ik hoop dat u mij even wat ruimte geeft om daar nog verder naar te kijken.

De voorzitter:

Ja, het lijkt mij ook goed om dit in een volgend debat te hervatten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Precies, maar er komt nog een brief.

De **voorzitter**:

Was u klaar met het blokje circulair?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, nou, nog ...

De **voorzitter**:

Nog niet helemaal.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nee, nog een aantal vragen.

De **voorzitter**:

De heer Boutkan is in elk geval nog niet tevreden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Even kijken. De extra middelen, in het blokje circulaire economie. De heer De Hoop gaf aan dat er is geschoven met de middelen en dat het budget is gehalveerd. Misschien is het goed om te melden dat het budget voor de circulaire economie vanaf 2026 daalt, met ongeveer 20%. Dat komt omdat het incidentele middelen zijn uit de lenW-begroting, die op dat moment niet meer beschikbaar zijn, maar we gaan natuurlijk kijken wat we nog wél kunnen doen.

We gaan kijken – dat was ook een vraag van de heer De Hoop – hoe we de agenda kunnen actualiseren. Daar ligt wat mij betreft ook echt een mooie kans. Ik zei het in mijn intro al: hoe kunnen we van een circulaire economie naar strategische grondstoffenonafhankelijkheid? Met alles wat er nu geopolitiek speelt, ligt daar denk ik een hele mooie kans voor zowel milieu als economie als überhaupt onze veiligheid en weerbaarheid. Ik hoop u daar na de zomer wat meer over te kunnen schetsen.

Voorzitter. Dan de vraag over de plasticaks van de PVV: zouden we het niet naar de voorkant moeten schuiven? Die gedachte kan ik goed volgen. Het is inderdaad logisch om daarnaar te kijken, zodat we in kunnen zetten op de circulaire economie, maar ik zeg erbij dat we inmiddels de Plastic Tafel hebben ingesteld. De uitkomsten daarvan verwachten we volgende week. We hebben met elkaar afgesproken dat het kabinet over de invulling van de heffing en de eventuele alternatieven beslist naar aanleiding van de Plastic Tafel van de heer Van Eijck. Ik hoop u daar deze week nog een brief over te sturen, want er waren nog wat vragen over wie daar aan tafel zitten en hoe dat proces loopt. Ik hoop dat die brief deze week nog naar u toe gaat. Volgende week is dan de presentatie. Hopelijk ga ik dan de week daarop met de heer Van Eijck zelf spreken. Dan kan ik u daar snel over informeren.

De heer **Boutkan** (PVV):

Goed dat u gehoor geeft aan de Plastic Tafel, maar dan nog dringt de tijd, ook vanwege de berekeningen die er gaan komen voor de afvalverbranders en vanwege de plasticaks. Daarom doe ik nogmaals die oproep, want die rekening ligt straks gewoon bij de inwoners, bij de burgers. Die moeten een hogere afvalstoffenheffing betalen. Deze week komt er dus een brief, maar in die brief zal waarschijnlijk nog niet staan welke oplossingen er zijn. Hoe gaan we dan naar de toekomst kijken? Nu ligt de plasticaks aan het einde, maar als die aan het begin ligt, dus als we de producentenverantwoordelijkheid aan het begin neerleggen, voorkomen we daarmee dat men verderop in de keten met meer lasten wordt opgezaald.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik snap die gedachte oprecht, maar dat moet wel stap voor stap gebeuren. Volgende week komen de resultaten van de Plastic Tafel. Deze week krijgt

u van mij een brief over het proces, dus nog niet over de inhoudelijke richting. Dat kan ook niet. Volgende week komt er een presentatie van de resultaten van de Plastic Tafel. Daar gaan we dan goed naar kijken. Zeker, de tijd dringt. We hebben afgesproken dat we het voor Prinsjesdag nog zullen communiceren, dus dat zullen we zeker doen.

De voorzitter:

Bent u dan rond met de antwoorden?

Staatssecretaris Aartsen:

Nog één vraag van mevrouw Veltman. Die ging over de ambities in het regeerakkoord ten aanzien van veiligheid en goederenvervoer. Ik kan u melden dat we op dit moment bezig zijn met de ontwerpbegroting voor 2026. Ik vind het belangrijk dat we die onderwerpen op tafel houden. Bij de begroting zullen we terugkomen op de verdeling van die middelen en de invulling daarvan.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Boutkan is nog niet helemaal tevreden. Zijn laatste interruptie.

De heer Boutkan (PVV):

Ik dacht: ik gebruik mijn laatste interruptie toch nog even. In mijn intro wenste ik de Staatssecretaris veel succes met deze portefeuille. Ik verwees toen naar zijn creativiteit en zijn gezonde verstand, die hij uit het bedrijfsleven meeneemt, en vroeg hem die te laten prevaleren boven allerlei zelfverzonnen regeltjes. Hij zal ongetwijfeld wel begrijpen waar ik op doel. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat we die lijn moeten doorzetten?

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, dan raakt u mij natuurlijk in mijn economische hart. Dat gaat helemaal goed komen. Ik ben natuurlijk nieuw op deze portefeuille, maar ik wil zeker vanuit de bril van de kleine ondernemers, het mkb en de middenstand kijken hoe je dat samen kan brengen met veiligheid, milieu en al die zaken. Ik geloof er ook in dat goed, werkend beleid uiteindelijk beleid is dat door mensen gedragen kan worden, dat ze mee kunnen maken, dat ze snappen en dat ook een beetje draagvlak heeft. Dat werkt in mijn ogen altijd beter dan andere vormen. U kunt er dus zeker van op aan dat ik dat gezonde verstand zal gebruiken, en anders houdt u mij daar ongetwijfeld wel scherp op. We gaan daar op een ander moment zeker over doorspreken, als we wat meer de inhoud in gaan op dit onderwerp.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan hebben we nog twee amendementen liggen.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, voorzitter, ik heb nog twee amendementen.

De voorzitter:

De amendementen op de stukken nrs. 5 en 7.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja.

De voorzitter:

O, het amendement op stuk nr. 5 is het amendement op stuk nr. 6 geworden, begrijp ik. Het gaat dus om de amendementen op de stukken nrs. 6 en 7.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het maakt qua volgorde niet uit. Dat scheelt.

De **voorzitter**:

Nee.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het amendement op stuk nr. 6 van de heren Grinwis en De Hoop. Zij stellen voor om 65,4 miljoen vrij te maken ten behoeve van compensatie voor de gevolgen van de herijking van het studentenreisproduct. Ik moet dit amendement helaas ontraden, omdat de dekking ervan uit de beschikbaarheidsvergoeding OV niet mogelijk is. Dit zijn algemene middelen die al zijn verwerkt in het generale budgettaire beleid. Als we deze middelen nu zouden inzetten, moet er elders geld gevonden, bezuinigd, worden, of dit zou leiden tot ophoging van de staatsschuld. Het antwoord daarop is dat dat niet in lijn is met de begrotingsregels, omdat meevallers ook niet kunnen worden ingezet voor intensiveringen. Dat gezegd hebbende herken ik me natuurlijk zeker wel in de problemen – ik ga mezelf herhalen – ...

De **voorzitter**:

Ja. Het amendement op stuk nr. 6 wordt ontraden. Het amendement op stuk nr. 7 van de heer Van Kent.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat stelt voor om 360 miljoen vrij te maken ten behoeve van de tarieven en de cao-onderhandelingen van de NS en om dit te dekken uit de klimaatmiddelen voor kernenergie. Ook dit amendement moet ik ontraden, mede namens de Minister van Klimaat en Groene Groei, omdat het budget hiervoor afkomstig is van het budget voor kernenergie. Dat strookt niet met de ambities van dit kabinet ten aanzien van kernenergie. Daarom moet ik dat ontraden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Beide amendementen zijn ontraden.

Dan gaan we over naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. Omdat het een wetgevingsoverleg is, is er de mogelijkheid om moties in te dienen. U heeft allen nog 1 minuut en 40 seconden de tijd. Daar zal ik u ook strak aan houden. In die tijd moet u ook de moties voorlezen, dus houdt daar rekening mee. Allereerst is het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

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

Dan begin ik met mijn moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering zich ten doel heeft gesteld om in 2030 tot een halvering van het abiotisch grondstoffengebruik te komen en het belangrijk is om aan dit ambitieniveau vast te houden;

constaterende dat de regering naar aanleiding van de aangenomen motie-Gabriëls na de zomer in het Nationaal Programma Circulaire Economie met aanvullende circulaire maatregelen komt;

constaterende dat daar adequate financiering voor nodig is;

verzoekt de regering om de door de Kamer gewenste aanvullende maatregelen ten behoeve van het 2030-doel te voorzien van adequate financiële middelen in de begroting als het aanvullende maatregelenpakket daar in de uitvoering om vraagt en de Kamer hier gelijktijdig na de zomer over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 8 (36 725 XII).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de aangekondigde taakstelling op de BDU-middelen en de herijking van de SOV-middelen er vanaf 2026 jaarlijks 225 miljoen minder beschikbaar is;

overwegende dat deze forse bezuinigingen zullen leiden tot een aanzienlijke verhoging van de tarieven;

overwegende dat frequent en betaalbaar ov een randvoorwaarde is voor het ontsluiten van honderdduizenden woningen;

verzoekt de regering om af te zien van de voorgenomen bezuiniging op het regionale ov en bij de begroting voor 2026 met een financiële oplossing te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis en Van Kent. Zij krijgt nr. 9 (36 725 XII).

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

De laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet bij de Voorjaarsnota geen structurele oplossing heeft gevonden voor de forse extra stijging van de tarieven bij NS;

overwegende dat als gevolg hiervan de tarieven bij NS in 2026 fors dreigen te stijgen;

overwegende dat de betaalbaarheid van het ov al geruime tijd onder druk staat;

verzoekt de regering om samen met NS tot afspraken te komen over een structurele oplossing om te voorkomen dat de tarieven extra zullen stijgen boven op de reguliere verhoging en er moet worden gesneden in de dienstregeling, en de Kamer hierover bij de begroting voor het jaar 2026 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.
Zij krijgt nr. 10 (36 725 XII).

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

Dank u wel.

De voorzitter:

Nou, net binnen de tijd.

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

U bent wel streng, voorzitter. Dit was een hele opgave.

De voorzitter:

Ja, ja, het is een uitdaging. De moties kunnen ook gewoon korter. Of minder moties indienen; dat kan ook natuurlijk. Dan is het woord aan de heer Boutkan van de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij met de beantwoording, hoewel sommige dingen toch wel teleurstellend zijn. Ik kom dan toch weer terug op vliegveld Lelystad. «Later dit jaar» is namelijk nog een hele tijd, terwijl we bij de voorgangers van de Minister al diverse malen hebben gevraagd hoe het nou zit met de natuurvergunning. Die was op een haar na gevild. Ik ben begonnen met Minister Harbers destijds. De vergunning ligt nu gewoon klaar; ze ligt gewoon in een la. Het is een kwestie van die la openen en die natuurvergunning tevoorschijn toveren. Dus nogmaals, de oproep aan dit kabinet is: kom gewoon met de oplossing. Als die natuurvergunning er ligt, zien we daarna wel verder. Kom gewoon met dat ding, haal het tevoorschijn. Niet langer treuzelen, want de regio zit ernaar uit te kijken. Ik heb in mijn bijdrage al gezegd dat Nederland meer is dan alleen de Randstad. Deze regio is zich aan het voorbereiden op tegenacties. We hebben collega De Hoop al gehoord over rechtszaken die lopen vanwege de BDU. We willen toch niet hebben dat we zo meteen ook deze zaak nog een keer op het bordje krijgen? Vandaar nogmaals de oproep: kijk eens in de la van uw collega, zet er een stempel op en afgeven dat ding.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik houd de volgorde aan van de eerste termijn. Excuus, mevrouw Veltman, dan is het woord eerst aan de heer Bamenga namens D66. Je moet gewoon in de goede volgorde gaan zitten, dat is makkelijker. De heer Bamenga, D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de bewindspersonen voor de reacties op alle vragen die gesteld zijn. Ik wil beginnen met de Staatssecretaris, die een eerlijk verhaal had; het eerlijke verhaal dat deze coalitie het eigenlijk niet belangrijk genoeg vindt om hier voldoende budget voor te regelen. Het is niet anders.

Tegelijkertijd hoor ik een heel mooie zin, die ik wil herhalen: hoe kunnen wij hernieuwd perspectief bieden aan het Noorden? Wat mij betreft zou het heel mooi zijn als de Staatssecretaris daar heel goed naar kijkt en daar in ieder geval werk van maakt. Dat geldt wat mij betreft niet alleen voor het Noorden, maar voor het bereikbaar maken van heel Nederland, om ervoor te zorgen dat we uit de impasse komen waar we in zitten. Ik ben niet de woordvoerder Wonen, maar je merkt dat als we allerlei woonprojecten hebben maar de infrastructuur en het ov daarvoor niet geregeld hebben, die woonprojecten eigenlijk maar halve plannen zijn. Daar moeten we vanaf. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris specifiek daarnaar kijkt in het kader van het realiseren van alle woningprojecten. Ik wil ook nog een opmerking maken over de brief die wij kunnen ontvangen over de productie en lozing van pfas. Ik wil duidelijk maken dat wij eigenlijk al eind vorig jaar een brief hadden verwacht naar aanleiding van de motie van D66 over het beëindigen van de productie. De Staatssecretaris zou in gesprek gaan met Chemours om ervoor te zorgen dat het zou eindigen. Daar hebben we nog steeds geen reactie op gekregen.

De **voorzitter**:

Wilt u afronden?

De heer **Bamenga** (D66):

Ik wil eindigen met dank voor de toezeggingen van de Minister over de weerbaarheid en het plan waarmee de Minister wil komen over hoe we de 1,5% uit de NAVO-norm kunnen inzetten voor infrastructuur.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U bent ver over uw tijd heen. Mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank, voorzitter. We hebben het gehad over enerzijds het opschalen van Rijkswaterstaat om de hele onderhoudsopgave te kunnen behappen en anderzijds het verschuiven van de 1 miljard van 2026 naar '27. De Minister heeft aangegeven dat wat hem betreft vooropstaat dat de productie van Rijkswaterstaat en ProRail niet geremd wordt. Ik ben heel erg blij met deze insteek.

De Minister heeft ook aangegeven in gesprek te zullen gaan met de regio's over de vijf extra gepauzeerde budgetten. Ik wil hem eigenlijk vragen om daar een toezegging over te doen en in een brief aan de Tweede Kamer terug te komen op hoe daarop voortgebouwd wordt. Ik ben blij dat er gesproken wordt met NS over de mogelijkheden voor een basisdienstregeling. Ik wil vragen of dat ook in een brief teruggekoppeld kan worden.

Tot slot. Goed om te horen dat het verzoek van het spoorgoederenvervoer om te kijken wat er mogelijk is binnen die 150 miljoen serieus wordt meegewogen bij de totale afwegingen.

Tot slot. Last but zeker not least ben ik ook blij met de mogelijkheid die de Staatssecretaris biedt om te werken aan hernieuwd perspectief voor een goede verbinding met het Noorden. Dank daarvoor.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van Kent van de SP.

De heer **Van Kent** (SP):

Dank, voorzitter. We wisten al dat we met een kabinet te maken hebben dat niks opheeft met de medewerkers die actief zijn rond het openbaar vervoer in Nederland en de reizigers die daar gebruik van maken. Er was bij de SP even hoop dat er met de wisseling van de bewindspersonen een nieuwe wind zou gaan waaien, maar het tegendeel is helaas waar. We krijgen alleen maar te horen: de schappen zijn leeg, we kunnen niks, de problemen zullen blijven en that's it.

We hebben een voorstel gedaan om ervoor te zorgen dat we in ieder geval dit jaar nog kunnen ingrijpen en kunnen voorkomen dat de kaartjes zo veel duurder worden. We hebben voorgesteld om nog dit jaar een verlaging van 15% daarop toe te passen en middelen vrij te maken voor de cao. Maar ik hoor de Staatssecretaris alleen kort zeggen dat de dekking niet akkoord is enzovoort.

Maar bij Defensie bijvoorbeeld wordt er ook geld naar voren gehaald. Geld dat voor latere jaren bestemd is, voor andere zaken, wordt nu al naar voren gehaald om via de Voorjaarsnota op de Defensiebegroting bij te plussen. In principe moet dit dus kunnen, maar het is een politieke keuze. Er kunnen ook later andere keuzes worden gemaakt in het Klimaatfonds. Er kan geld aan toe worden gevoegd in een later stadium om bepaalde politieke wensen wel mogelijk te maken. Het is dus puur een politieke keuze: of je kiest voor het openbaar vervoer en alle mensen die daar werken, of je kiest ervoor om door te gaan met die botte bijl die dit kabinet heeft ingezet. Het spijt me dat deze Staatssecretaris op die lijn wil doorgaan.

De **voorzitter**:

Kunt u afronden?

De heer **Van Kent** (SP):

Ja, voorzitter. Mijn laatste punt gaat over de Jongerendagkaart. Ik wil de Staatssecretaris vragen om daar verder op in te gaan. We krijgen heel veel mails en berichten binnen van mensen die zich daar heel boos over maken ...

De **voorzitter**:

U bent dus wel door uw tijd heen.

De heer **Van Kent** (SP):

... en heel veel zorgen over maken. Ik roep de Staatssecretaris op om er met de NS voor te zorgen dat die kaart blijft bestaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Olger van Dijk van de NSC-fractie.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Ik dank de nieuwe bewindspersonen voor de beantwoording. Laat ik ook zeggen dat dit na een week ook wel vertrouwen wekt, ook voor de demissionaire periode. We zien dat er een hoop te doen is. Dat wordt ook uitgestraald door beide bewindspersonen. Als missio-naire Kamer zullen we u blijven volgen.

Nog één punt richting de Minister. De subsidie voor SOV is voor dit jaar geregeld, maar we zien in de Voorjaarsnota dat die korting er in latere jaren weer extra hard in hakt. Zou de Minister daar nog eens goed naar willen kijken?

Dan richting de Staatssecretaris. Ik ben blij met zijn prioriteiten, namelijk de veiligheid in het ov en de weerbaarheid, die 1,5%. Laat ik dan ook de connectie met de Lelylijn maken. Wat ons betreft kan die prima binnen de 1,5% vallen.

Tot slot heb ik een motie over de Jongerendagkaart. Ook wij worden namelijk ge-e-maïld door vele jongeren. We hebben al vele verhalen gehoord. We moeten dit echt niet willen. Dit gaat de mobiliteit van kwetsbare jongeren beperken. Daarom heb ik de volgende motie en oproep aan de Staatssecretaris.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering werkt aan de Onderwegpas voor mensen met een laag inkomen om (bijna) gratis in daluren met het openbaar vervoer te kunnen reizen;

constaterende dat NS voornemens is per 1 juli de Jongerendagkaart af te schaffen die jongeren van 12 tot 18 jaar de gelegenheid biedt om voor een beperkt bedrag in daluren te reizen;

overwegende dat jongeren doorgaans weinig inkomen hebben en het afschaffen van de Jongerendagkaart hun mobiliteit beperkt;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met NS over behoud van de Jongerendagkaart en daar de plannen voor de Onderwegpas bij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, De Hoop en Pierik.

Zij krijgt nr. 11 (36 725 XII).

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Pierik van de BBB. Ik vraag de heer Olger van Dijk om even zijn microfoon uit te zetten.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris en de Minister hartelijk danken voor de antwoorden die ze gegeven hebben op de vele vragen die gesteld zijn. Het geeft inderdaad vertrouwen. Ik denk dat ze ook hebben laten zien dat ze ambitieus met hun werk van start gaan.

Ik ben ook blij dat de Staatssecretaris al in Friesland is geweest. Ik denk dat het heel verstandig is om het schaderapport op te maken en dat het nuttig is om op basis van dat schaderapport ook weer vervolgstappen te zetten. Er ligt een masterplan voor de Lelylijn. De Staatssecretaris geeft aan dat hij een gezaghebbend persoon – dat is een van de eerste creatieve stappen die hij heeft gezet – aanstelt om te kijken hoe we die Lelylijn toch kunnen gaan realiseren. Ik wil eigenlijk wel graag nog van de Staatssecretaris weten hoe dat masterplan zich verhoudt tot die gezaghebbende persoon die hij voor ogen heeft om de budgetten die nodig zijn om uiteindelijk een MIRT-verkenning te starten over die Lelylijn handen en voeten te geven.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Het is toch helemaal niet zo verbazingwekkend dat de Staatssecretaris als eerste naar Friesland gaat? Dat is de mooiste provincie die er is.

Er is een viertal moties ingediend. Ik kijk eventjes naar de bewindspersonen om te zien hoeveel tijd ze denken nodig te hebben. Er was ook nog een enkele vraag, maar de meeste lagen er vanuit de eerste termijn. Zullen we schorsen tot 16.15 uur? Oké.

De vergadering wordt van 16.08 uur tot 16.17 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de wijziging van de begrotingsstaten die samenhangen met de Voorjaarsnota. Er is een viertal moties ingediend, er is nog een aantal vragen uit de eerste termijn blijven liggen en er zijn in de tweede termijn nog een paar korte vragen gesteld. Ik geef als eerste het woord aan de Minister.

Minister Tieman:

Dank u wel. De heer Boutkan had een vraag met betrekking tot de ordeverstoring aan boord van de vliegtuigen. Op 14 mei heeft het kabinet de Kamer het onderzoek naar de ordeversturende passagiers toegestuurd bij de Staat van de luchtvaart. In het eerste kwartaal van 2026 wordt u geïnformeerd over de alternatieve maatregelen tegen ordeverstoring gedrag.

Ten aanzien van de vraag rondom het pauzeren van de vijf projecten en het in gesprek gaan met de regio, en dat in een brief terug te koppelen: ik zeg dat toe. Ik kom daarop terug in de reguliere MIRT-brief, voorafgaande aan het notaoverleg MIRT. Dat staat gepland in het najaar.

De voorzitter:

Dat was het wat u betreft? Dat denkt de Kamer ook, dus dat is mooi. Dan is het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitters. Er zijn een viertal moties en nog een paar vragen op mijn dossiers.

De motie op stuk nr. 8 van de heer De Hoop en anderen over de maatregelen voor circulaire economie na 2030 en adequate financiële middelen is natuurlijk een sympathieke motie, die ook aansluit bij de ambities die wij hebben ten aanzien van de actualisatie van het Nationaal Programma Circulaire Economie. Ik moet de motie echter wel ontraden vanwege het ontbreken van de initiële dekking in deze motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 8 wordt ontraden.

Staatssecretaris Aartsen:

De motie op stuk nr. 9 gaat over de voorgenomen bezuinigingen op het regionale openbaar vervoer en vraagt om bij de begroting met een financiële oplossing te komen. Ik moet deze motie ontraden. Het gebruik van het studentenreisproduct wordt geregeld via een contract tussen OCW en de vervoerders op basis van het gebruik door studenten in het openbaar vervoer. Ondanks de inzet van mijn voorganger is het niet gelukt om bij de besluitvorming rondom de Voorjaarsnota financiële ruimte te regelen om de korting ongedaan te maken. We blijven erover in gesprek binnen het kabinet, we blijven erover in gesprek met de vervoerders, maar ook hier sluit ik aan bij mijn eerdere opmerkingen in mijn eerste termijn. Deze motie wordt ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 9 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan de motie-De Hoop op stuk nr. 10 om samen met NS tot afspraken te komen over de tariefstijgingen en een aantal zaken te regelen. Ik wil eigenlijk aan de indiener vragen of hij deze motie misschien zou willen aanhouden, omdat we op dit moment nog in gesprek zijn met NS. Ik kom hier zo spoedig mogelijk op terug bij uw Kamer. We zullen niet alle punten uit deze motie kunnen realiseren. Ook daar wil ik het realisme weer in terugbrengen, maar ik wil zeker met dit soort zaken aan de slag. Ik verzoek dus om de motie aan te houden. Zo niet, dan wordt zij «ontijdig» verklaard.

De **voorzitter**:

Meestal is «ontijdig» een verzoek om 'm aan te houden, maar we kijken even naar de heer De Hoop. Wil hij de motie aanhouden?

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

Ik zal 'm zeker aanhouden. Tegelijkertijd hoop ik dat de Staatssecretaris goed kijkt naar de verzoeken in deze motie en dat hij die ook als richtinggevend ziet in de gesprekken die hij gaat hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (36 725 XII, nr. 10) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

Dan de laatste motie.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, voorzitter. De laatste motie is de motie van de heer Van Dijk op stuk nr. 11. Ik kan deze motie oordeel Kamer geven, mits ik de motie zo mag uitleggen dat ik deze meeneem in de gesprekken met NS. Dat zal dan niet voor 1 juli zijn – dat is wel heel ambitieus – maar ik neem de motie mee in het overleg dat ik heb met NS, wel met de winstwaarschuwing die ik net al gaf over deze zaak.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk heeft daar nog een vraag over.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik kan op zich leven met die interpretatie, als het in ieder geval op de kortst mogelijke termijn is. Ik begrijp dat 1 juli kort dag is. De heer Koolmees luistert volgens mij ook mee. Als ik dit mag lezen als «op de kortst mogelijke termijn», dan begrijpen we elkaar goed.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zeker. Volgens mij is het signaal heel duidelijk gegeven door meerdere Kamerleden.

Ik had ook nog een vraag van de heer Van Kent ...

De **voorzitter**:

Voor de volledigheid van de administratie: de motie op stuk nr. 11 krijgt oordeel Kamer. Voor de hele volledigheid van de administratie: de amendementen op de stukken nrs. 6 en 7 zijn ontraden. Dan zijn er nog de vragen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, voorzitter. Ik denk dat ik de vraag van de heer Van Kent over de Jongerendagkaart nu ook heb behandeld met mijn reactie op de motie. Wij zullen dit meenemen, zeker ook in de oproep richting NS, om dit ook vanuit de Kamer nog eens stevig onder de aandacht te brengen. Hij gaf zelf nog iets aan over dat we moeten gaan staan voor de medewerkers en de mensen in het ov. We hebben hier natuurlijk vooral de financiële component genoemd. Ik begon mijn betoog ook met mijn streven als Staatssecretaris om ook veiligheid in het openbaar vervoer topprioriteit te maken. Wat betreft staan voor de mensen die in het openbaar vervoer werken en de mensen die er gebruik van moeten maken, hoop ik u te verrassen. De prioriteit is namelijk om te kijken of we daar echt een aantal substantiële zaken kunnen regelen, want mensen die in het openbaar vervoer werken moeten ervan uit kunnen gaan dat ze de volledige support hebben, dat ze veilig hun werk kunnen doen.

Voorzitter. De heer Bamenga vroeg mij naar de voortgang en het belang van openbaar vervoer en wonen. Ook dit heeft weer te maken met werken aan hernieuwd perspectief, want de woningbouw is een groot en urgent probleem. Daar horen openbaar vervoer en mobiliteit zeker bij. In het vorige regeerprogramma is daar 7,5 miljard voor uitgetrokken. In dit regeerprogramma zit 2,5 miljard, waar we ook nog zeker over nieuwe aanleg gaan spreken. Ook hier zijn wij samen met de Minister van VRO en de Minister van IenW aan het bekijken of je die financiering ook op een andere manier goed kunt organiseren. Ook daar gaan we bekijken hoe we structureel kunnen werken aan hernieuwd perspectief ten aanzien van die issues. Ik kan toezeggen dat we daar in het najaar op terugkomen bij u.

Voorzitter. Dan de Lelylijn en het belang daarvan. Het was fijn om te horen dat dat ook in de tweede termijn werd onderschreven. Ik ben voornemens om u voor Prinsjesdag – dat mag u noteren als een toezegging vanuit mijn kant – een brief te doen toekomen over hoe ik samen met de regio kan werken aan hernieuwd perspectief, met zo’n perspectiefverkenning, met zo’n gezaghebbend persoon; met namen mag u zich bij mij melden. Dan gaan we dat samen met de regio echt oppakken om dat te doen.

Dan nog over de verhouding met het masterplan. Het masterplan loopt en ik zou dit echt zien als een versteviging van dat masterplan. Het masterplan is breed en gaat over de aanleg en allerlei andere zaken. Dan zou dit specifiek zien op hoe je die financiering op een creatieve en alternatieve manier wat dichterbij kunt halen, op een andere manier dan we gewend zijn met de spelregels in het MIRT. Daar zou dit echt op zien. Dus zie het ook als een versteviging om dat hernieuwd perspectief dichterbij te brengen.

Tot slot, voorzitter. De uitvoering van de moties rondom pfas; ik ben er al op teruggekomen. We zullen daar op korte termijn op terugkomen, voor of in de zomer – ik weet niet precies op welk punt we altijd staan; «de zomer» is altijd een vrij reukelijk begrip. Maar ik en de Minister samen komen dus nog met een brief over zaken rondom het lozingsverbod, het productverbod, de Europese aanpak en hoe we de samenwerking met Chemours goed willen organiseren. Op korte termijn komt daarover dus een brief uw kant op.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik heb volgens mij nog een vraag van mevrouw Veltman staan, die een toezegging wilde.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter, ik denk dat u deze bedoelt: kan de Staatssecretaris, zodra hij een gesprek heeft gehad met de NS, een terugkoppeling geven over hoe gesproken is over de basisdienstregeling? Alle rollen zijn besproken, maar we zouden er dus toch graag wat over terughoren.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik stel voor dat we dat meenemen in de reguliere brief die we sturen over zaken die spelen met NS. We hebben een aantal zaken die we met de NS moeten bespreken en dan zou u allemaal verschillende brieven krijgen. Als u het goedvindt, neem ik dat gewoon mee in een verzamelbrief rondom de NS.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wanneer kunnen we die dan verwachten?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat zal na de zomer zijn.

De **voorzitter**:

«Na de zomer» is altijd een rekbaar begrip!

Daarmee zijn we gekomen aan het einde van de tweede termijn van de kant van het kabinet. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd.

- De Minister van IenW zal de Kamer op termijn schriftelijk informeren over maatregelen die zullen worden genomen op het gebied van de infrastructurele weerbaarheid voortkomend uit de nieuwe NAVO-norm. Dat is een toezegging aan de heer Bamenga van D66.
- De Minister van IenW zal in de reguliere MIRT-brief voor het notaoverleg MIRT in het najaar terugkomen op de vijf extra gepauzeerde projecten. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman van de VVD.
- De Staatssecretaris zal de Kamer voor Prinsjesdag een brief sturen over de uitkomsten van de gesprekken met de regio over het perspectief voor de Lelylijn. Dat was geen toezegging aan iemand specifiek.
- In de brief over de NS wordt ingegaan op het verzoek van mevrouw Veltman van de VVD over de basisdienstregeling, zoals ik het maar even noem.

Ik kijk nog even rond. De heer Bamenga is nog niet tevreden met alle toezeggingen. Zegt u het eens.

De heer **Bamenga** (D66):

Volgens mij hoorde ik net nog een toezegging van de Staatssecretaris met betrekking tot mijn vraag over de woningbouw, over het perspectief. In het najaar zou daar ...

De **voorzitter**:

Dan noteren we die ook: een toezegging van de Staatssecretaris van IenW over de infrastructuurprojecten en -gelden. Dat wordt dan in het najaar. Dan gaan we dat zo noteren.

Dan zijn we echt bijna aan het einde van dit wetgevingsoverleg. Ik moet nog melden dat er dinsdag aanstaande over de moties gestemd gaat worden. Over het wetsvoorstel en de bijbehorende amendementen zal donderdag gestemd worden, waarschijnlijk aan het begin van de middagvergadering. Ik dank iedereen voor hun bijdrage. Volgens mij hebben de bewindspersonen zich er goed doorheen geslagen. Dan wens ik iedereen nog een fijne avond en sluit ik de vergadering.

Sluiting 16.28 uur.