

Plenair verslag

Tweede Kamer, 32e vergadering

Dinsdag 20 januari 2026

Aan de orde is de behandeling van:

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

Termijn inbreng

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de behandeling van de begrotingen van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds. Het gaat vandaag om de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik heet van harte welkom in vak K de minister en de staatssecretaris. Zij zullen aanstaande donderdag aan het woord komen bij de beantwoording. Het is een bijzondere dag, want we hebben twee maidenspeeches vandaag, van de heer Huidekooper van de fractie van D66 en van de heer Schutz van de fractie van de VVD. Dat zijn altijd mooie momenten. We zullen daarna even schorsen, zodat u uw felicitaties kunt overbrengen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

Allereerst geef ik het woord aan de heer Van ... U ook? U houdt ook uw maidenspeech? Uitstekend. Dan hebben we vandaag ook een maidenspeech van de heer Jumelet van de fractie van het CDA. Dat zijn dus drie maidenspeeches. Extra bijzonder. Allereerst is het woord aan de heer Van Asten namens de fractie van D66. Hij heeft zijn maidenspeech al gegeven, dus u mag gerust interrumpen. Gaat uw gang, meneer Van Asten.

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

Geen bloemen vandaag, zou ik willen zeggen.

De **voorzitter**:

Wie weet, wie weet; de avond is nog lang.

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

Ze zijn zeker welkom.

Voorzitter. Om maar gelijk met de deur in huis te vallen en de open deur in te trappen: de begroting is natuurlijk beleidsarm. Dat is verklaarbaar. De formatie van een nieuw kabinet verloopt voorspoedig — volgens alle berichten, zeg ik daarbij — en nieuwe plannen zullen we dan ook snel krijgen. We gaan daar binnenkort dus verder over in debat. Tegelijkertijd laat de begroting al wel zien waar de kwetsbaarheden zitten. Programma's die incidenteel zijn gefinancierd krijgen na 2027

of 2028 geen vervolg. Misschien is dat logisch binnen deze begroting, maar het legt een structureel probleem bloot. Verkeersveiligheid en fietsbeleid hangen te vaak af van tijdelijke impulsen. Dat is kwetsbaar beleid, terwijl we weten dat investeren in verkeersveiligheid menselijk leed voorkomt, maatschappelijke kosten bespaart en juist vraagt om een lange adem, zeker als het gaat om gedragsverandering. Daar komt bij dat de onderhoudsopgave voor wegen, het spoor en de vaarwegen de komende decennia enorm is. Bruggen, sluizen, tunnels en viaducten slokken een steeds groter deel van het budget van deze begroting op en dat zien we hier terug.

Voorzitter. Afgelopen vrijdag was ik in Groningen bij de Gerrit Krolbrug. Daar werd mij opnieuw duidelijk hoe groot de impact is als zo'n verbinding wegvalt. Tienduizenden dagelijkse gebruikers, waaronder veel fietsers, zullen kilometers om moeten fietsen naar sport, school, werk of woning. De commissie heeft de minister verzocht om een reactie op deze casus. Die brief had er gisteren moeten liggen, maar is er nog niet, dus die zouden wij graag zo spoedig mogelijk krijgen. Ik hoop ook dat de minister komende donderdag in de eerste termijn van het kabinet op deze situatie in kan gaan.

Mobiliteit gaat over mensen én over veiligheid. Als voormalig wethouder Mobiliteit in Den Haag heb ik van dichtbij gezien wat mobiliteit betekent voor het leven van mensen. Dit geldt voor de forens die betrouwbaar naar het werk wil, voor de scholier die veilig wil fietsen en voor opa's en oma's die met de tram op pad gaan, al dan niet met de kleinkinderen. Alledaags vervoer moet gewoon goed geregeld zijn. Ik heb ook fietslessen bezocht voor ouderen op een e-bike en voor vrouwen met een migratieachtergrond in Zuidwest. Zulke lessen bepalen hoe groot iemands leefwereld is, maar dat werkt alleen als mensen zich ook daadwerkelijk veilig voelen. Je kunt prachtige fietsroutes aanleggen, maar als één kruising als onveilig wordt ervaren, haken mensen af. En terecht, want als het misgaat in het verkeer is het leed enorm voor slachtoffers en hun families.

Voor mij is verkeersveiligheid daarom een kernpunt. Nul verkeersslachtoffers is het doel. Het debat daarover volgt in maart, maar bij deze begroting wil ik alvast twee concrete vragen stellen. De SWOV schat de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen op 19 tot 44 miljard euro per jaar. Elke euro die we effectief investeren, verdient zich dan ook meer dan terug. Maar dan moeten we wel weten waar we op moeten sturen. De huidige ongevallenregistratie is daarvoor onvoldoende. Bij veel eenzijdige fietsongevallen weten we bijvoorbeeld niet of de oorzaak ligt bij de staat van de weg, gladheid of voertuigbeheersing. Dat vraagt om verschillend beleid. Deelt de minister en/of de staatssecretaris dat we geen eenduidige landelijke en voldoende verfijnde ongevallenregistratie hebben? Is hij bereid die registratie te verbeteren en welke concrete stappen zijn daarbij op korte termijn te zetten?

Voorzitter. Tijd voor een compliment aan vak K. In september diende D66 samen met de ChristenUnie een amendement in om middelen vrij te maken voor de Merwedelijn. Het gaat om bijna 600 miljoen euro voor de ontsluiting van Utrecht Rijnburg of Groot Merwede. Dat is goed voor circa 75.000 woningen. In november zagen we dat het kabinet het geld heeft toegekend. Dat is een doorbraak voor Utrecht en voor Nederland. Wij hebben dat amendement ingediend en voordat we daar iets mee kunnen doen, wil ik graag van de minister horen of de Merwedelijn er dan nu ook daadwerkelijk echt gaat komen.

Tegelijkertijd zijn er projecten die deze ronde niet zijn toegekend. Welk perspectief biedt de minister andere gemeenten met een grootschalige woningopgave, zoals Alkmaar, Helmond, Apeldoorn, Hengelo, Almelo en de gemeenten die nu in de wachtkamer zijn gezet, zoals Oss, waar kruisingen met het spoor woningbouw nu verhinderen?

Voorzitter. Ik sluit af met een onderwerp dat, naast verkeersveiligheid, mijn grote belangstelling heeft, namelijk het oeroude wondermiddel de fiets. De fiets is gezond, schoon, betaalbaar en voor veel mensen de sleutel tot werk, school en sociale contacten. Bij deze begroting heb ik één concrete vraag. Er is tot 2030 verdeeld in tranches 46 miljoen beschikbaar voor doorfietsroutes. Kan de staatssecretaris bekijken of deze middelen versneld kunnen worden ingezet? Of lopen we dan tegen knelpunten in de uitvoerbaarheid aan?

Voorzitter. De opgaven voor de komende jaren zijn helder: intensiever onderhoud, betere verkeersveiligheid en bereikbare nieuwe woongebieden. Dat is niet eenvoudig, maar wel noodzakelijk. Ik heb er vertrouwen in dat we als Kamer een nieuw kabinet hierin scherp kunnen aansturen en controleren, want, en dat meen ik oprecht: het kan wél.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer De Hoop. Ik stel de leden voor het aantal interrupties niet te maximeren, maar dan moeten deze wel echt onder de 30 seconden per keer blijven. En dan ook niet vaker dan drie keer een interruptie plegen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik wil de heer Van Asten een vraag stellen over Amelisweerd. Wat mij betreft staat die plek symbool voor de keuze die een volgend kabinet maakt. Ga je wegen verbreden, zonder voldoende winst? Of kies je voor verstandig mobiliteitsbeleid, investeren in ov en natuurbewoud, wat ook kan voldoen aan de mobiliteitsvraag die er is? Ik zou de heer Van Asten willen vragen hoe hij op dit moment tegen Amelisweerd aankijkt.

De heer Van Asten (D66):

Het gebied zelf is natuurlijk een mooi en waardevol natuurgebied. Als we kijken naar de A27, dan zien we dat het alternatief van de Ring Utrecht een hele goede oplossing biedt. Het project ligt niet voor niks stil. Qua stikstof is het nu niet te bereiken, dus volgens mij kunnen we beter doorgaan met het plan van de provincie en de gemeente, en het alternatieve plan uitwerken.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Daar ben ik het geheel mee eens, maar dat zei Sigrid Kaag ook na de verkiezingen in 2021. Nog geen twee of drie maanden later stond in het geschreven akkoord door Jetten en Hermans dat Amelisweerd toch door mocht gaan. Ik wil de heer Van Asten vragen of D66 zich nu wel aan zijn woord gaat houden en we Amelisweerd niet gaan asfalteren. Ik vind echt dat Utrecht beter verdient en dat we het geld dat we hebben bovendien veel beter kunnen besteden dan aan wegverbreding.

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

Ja. Ik denk dat de Merwedelijn onder andere belangrijk is om de druk van de Ring af te halen. U vindt in mij een warm voorstander van veel investeringen in andere vormen van vervoer, bijvoorbeeld het ov of de fiets. We willen alles doen om ervoor te zorgen dat we de wegcapaciteit vrijspelen voor mensen die daar echt moeten zijn. U kent het standpunt van D66 over Amelisweerd in het verkiezingsprogramma. Daarmee gaan we op dit moment de onderhandelingen in.

De **voorzitter**:

Tot slot.

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

Daar ga ik de heer Van Asten en D66 aan houden. Het kost meer dan een miljard minder als je het alternatief van de provincie Utrecht uitvoert. De minister moet zelfs nog stikstofruimte vinden, dus het kost tijd en ontzettend veel geld. Maak nu al een verstandige keuze op de korte termijn, zou ik tegen D66 willen zeggen, want dan kun je dat geld besteden aan al dat broodnodige onderhoud. Ik hoop dat de heer Van Asten en D66 zich nu echt aan hun woord gaan houden als het gaat om Amelisweerd.

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

Dat is een mooie aanmoediging.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Asten. Er is nog een interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Zoals mijn collega misschien weet, komen er grote beslissingen aan als het gaat om de luchtvaart. Dit dubbeldemissionaire kabinet probeert allerlei belangrijke beslissingen er nog snel doorheen te drukken. Maar een belangrijke beslissing, namelijk over nachtsluiting, zit nog niet in het pakket van dit dubbeldemissionaire kabinet. Mijn vraag aan D66 is: staan jullie nog steeds achter datgene wat in jullie eigen verkiezingsprogramma staat, namelijk dat die nachtsluiting er nu moet komen?

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

Het lid Kostić kan ervan uitgaan dat wij nog steeds volledig achter ons verkiezingsprogramma staan. Dat is ook nog niet zo lang geleden, dus dat zit nog redelijk vers in het geheugen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat is goed om te horen. Dus als wij straks een voorstel indienen om werk te maken van die nachtsluiting, dan kunnen we D66 aan onze zijde vinden om daar een bepaalde uitwerking aan te geven?

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

Vanuit ons verkiezingsprogramma zijn wij daar zeker voor, maar u weet ook dat er onderhandelingen plaatsvinden. Daar ligt ook de luchtvaart op tafel. Het is van groot belang dat daar goede knopen over worden doorgehakt. Iedereen verdient duidelijkheid en die duidelijkheid zullen we geven.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik ben nu een beetje confuus. In het eerste antwoord was D66 duidelijk: wij staan nog steeds achter ons verkiezingsprogramma en we gaan gewoon voor die nachtsluiting. In het tweede antwoord leek dat onderhandelbaar aan de onderhandelingstafel. Er is dus geen zekerheid dat D66 voor die nachtsluiting gaat?

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

Ons standpunt staat duidelijk in het verkiezingsprogramma, waar net al aan werd gerefereerd. We proberen op dit moment een onderhandelingsresultaat te bereiken. Daarbij ligt de luchtvaart natuurlijk ook op tafel, want er is een hoop te besluiten. Er liggen bij ons geen breekpunten. Wij werken hard om zo veel mogelijk uit ons eigen verkiezingsprogramma te realiseren.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Asten.

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

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan de heer Huidekooper, die ik uitnodig voor ... Nee, nog niet, want de heer Grinwis heeft nog een interruptie voor de heer Van Asten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik stond inderdaad te wachten totdat de vorige interruptie was afgelopen. Ik had een vraag aan collega Van Asten. Hij heeft lang aan de andere kant gezeten, als wethouder. Hij heeft toen gezien hoe krap de IenW-begroting was. Daar hadden niet alleen zijn en mijn stad last van, maar daar heeft het hele land last van. De Algemene Rekenkamer heeft vorig jaar becijferd wat het tekort is: alleen al voor het beheer en onderhoud van de wegen en vaarwegen betreft het 20,5 miljard tot 2038. De vraag is: wat is de inzet van de D66-fractie om dat in te lopen? We kunnen dit wel allemaal blijven constateren met elkaar, maar het tekort wordt alleen maar groter. Hoelang zijn we nog geloofwaardig als we zeggen dat we onze prachtige wegen en vaarwegen en ons prachtige spoornetwerk in de smiezen en gaten houden en goed onderhouden?

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

Ik snap dat de hele Kamer snakt naar duidelijkheid over hoe de onderhandelingen over een nieuw kabinet verlopen. Ik ben daar zelf ook erg benieuwd naar. U kent de inzet. Wij allebei, en eigenlijk de hele Kamer, hebben kennisgenomen van de enorme opgave die er ligt op alle punten die u noemde. Die nemen we uiteraard mee naar de onderhandelingstafel. Dat doen we natuurlijk in de hoop dat we daarvan zo veel mogelijk zo snel mogelijk op kunnen gaan lossen, want we zien dat er nu wordt geïnvesteerd op een manier die niet goed is. We hebben vandaag nog samen met veel collega's een petitie in ontvangst genomen. Daarin wordt daadwerkelijk gezegd: er wordt nu puur ter vervanging geïnvesteerd in spoorwegemplacements en er worden niet de noodzakelijke extra uitgaven gedaan om verbeteringen door te voeren. Dat doet mij pijn, want het gaat daadwerkelijk over miljarden of honderden miljoenen. Dat is verschrikkelijk veel geld. We zijn verplicht om dat goed te besteden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het algemene antwoord spreekt mij natuurlijk aan. Tegelijkertijd hebben we de afgelopen jaren geconstateerd dat lenW, als het uiteindelijk aankwam op politieke prioriteitstelling en urgentie, een beetje onderaan de lijst van politieke prioriteiten in Den Haag terecht kwam. Het is niet alleen maar denkbeeldig dat dat weer gebeurt, want we hebben defensie, we hebben woningbouw — althans, zonder bereikbaarheid kom je ook niet bij die woningen — we hebben ik weet niet wat voor grote vraagstukken en we hebben tekorten van een vorig kabinet, die allemaal moeten worden opgelost.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Hoe hoog staat het op de prioriteitenlijst van D66 om op lenW met een financieel geloofwaardig pakket te komen zodat we niet over een paar jaar zeggen: het is jammer, maar we hebben te weinig uitgetrokken, want die andere onderwerpen waren net wat meer prioritair dan thuiskomen en de wegen?

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

Het is een heldere vraag van de heer Grinwis. De heer Grinwis en ik kennen elkaar van de Haagse periode waarin ik wethouder Mobiliteit en Stedelijke Ontwikkeling was, met ook nog een heleboel mobiliteitsprojecten in die portefeuille. Ik zou de overstap van het ene naar het andere Den Haag niet maken als ik niet geloofde dat er met D66 juist hier, vanuit deze positie, precies op dit front goede stappen te maken zijn. Ik zei het in de vorige begrotingsbehandeling van VRO al: geen rails, geen woning. Dat blijft nog steeds mijn motto, of dat nou in die commissie is, of in deze commissie hier.

De **voorzitter**:

Tot slot, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Daar ga ik de heer Van Asten en zijn fractie aan houden.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Dank u wel, meneer Van Asten. Dan is nu toch echt het woord aan de heer Huidekooper voor zijn maidenspeech. Ik wijs de leden erop dat we daarbij geen interrupties toestaan.

De heer **Huidekooper** (D66):

Hartelijk dank, voorzitter. Politiek gaat voor mij niet over systemen, normen of nota's. Politiek gaat voor mij in de kern over levenskwaliteit, over de vraag of mensen ervaren dat hun leven vooruitgaat of dat het vastloopt, of je snel en zonder gedoe bij vrienden en familie kunt komen, of de lucht die je inademt schoon is, of je kunt vertrouwen op water uit de kraan of de stroom uit het stopcontact, en vooral of wat we vandaag besluiten ook morgen nog standhoudt. Daar zit mijn drijfveer.

Voorzitter. We leven in een tijd waarin de wereld om ons heen ontzettend snel verandert. Te vaak wordt daar nog op gereageerd met kortetermijnoplossingen of het uitvergroten van tegenstellingen, alsof vooruitgang altijd betekent dat iemand anders

moet inleveren. Ik weiger dat te geloven. Nederland is namelijk groot geworden door vooruit te denken, door te handelen voordat het urgent werd, door te bouwen aan kwaliteit van onze infrastructuur tot aan onze leefomgeving en door die niet te ruilen voor snelle winst. De grote kwesties van deze tijd vragen niet om een politiek van angst of stilstand. Ze vragen om het vertrouwen dat we dit kunnen, samen, met verstand en met lef. Ze vragen om te investeren in wat ons verbindt en verantwoordelijkheid te nemen voordat de rekening wordt doorgeschoven.

Voorzitter. Mensen proberen mij vaak te duiden: ben je die nuchtere tukker of die milieubewuste D66'er? Mijn antwoord is: allebei. Wie opgroeit in Twente, zoals ik, leert namelijk drie dingen. Eén. Je ruimt je eigen rommel op. Dat doe je niet omdat iemand dat zegt, maar gewoon omdat dat zo hoort. Twee. Goede verbindingen zijn geen luxe. Als je even moet trappen om ergens te komen, weet je dat je zonder bereikbaarheid nergens komt. Drie. Je gooit niets weg wat nog waarde heeft. Dat maakt je niet direct een wereldverbeteraar, maar dat is gewoon verstandig omgaan met wat je hebt. Precies die drie principes staan vandaag voor mij centraal. Ik zie namelijk dat ze in ons beleid te vaak worden losgelaten, met grote gevolgen voor onze economie, onze veiligheid en onze levenskwaliteit.

Ik begin met de verspilling van schaarse grondstoffen. Anno 2026 zijn grondstoffen veiligheid. In een tijd waarin het recht van de sterkste helaas terug is op het wereldtoneel, is circulariteit geen groene hobby meer. Het is een veiligheidsstrategie. Voor onze technologie, van windturbines en batterijen tot defensiemateriaal en chips, zijn we nu voor bijna 90% afhankelijk van China, als het gaat om kritieke grondstoffen en raffinage. Als die kraan plotseling dichtgaat, zoals ooit al gebeurde, staan fabrieken stil, vertragen energieprojecten en gaan de prijzen voor mensen thuis omhoog. We hebben bij het Russische gas gezien wat er gebeurt als je afhankelijk wordt van één machtsblok: we worden kwetsbaar en de rekening komt bij ons terecht.

Voorzitter. Helaas komt de dreiging niet alleen meer uit het oosten. We zien hoe president Trump aan de andere kant van de oceaan een agressieve grondstoffenpolitiek voert en handelstarieven inzet om toegang tot kritieke grondstoffen en materialen af te dwingen. Als we niet opnieuw de grip willen verliezen, moeten we onze waardeketens urgent gaan sluiten. Dat begint bij de bron: producten die goed repareerbaar zijn, ontworpen met hergebruik in gedachte en gemaakt van materialen die we uit onze eigen afvalberg terugwinnen. Daarmee kunnen we over onze eigen toekomst blijven beslissen en dat is in deze tijd allesbehalve een luxe, want wie controle heeft over grondstoffen, heeft invloed. Daarom zou de circulaire economie niet alleen moeten gaan om ecologie, maar ook om macht en weerbaarheid. Daarom mijn eerste vraag. Is de staatssecretaris bereid de doelstelling onder artikel 21 van de begroting te verbreden, zodat strategische autonomie naast planetaire grenzen een expliciet anker wordt van circulair beleid? Ik hoor graag zijn reactie.

Voorzitter. Ik besef dat "strategische autonomie" abstract klinkt, maar als je een tweedehands auto koopt of je laptop laat repareren, draag je er al aan bij. Juist daarom is het moeilijk te verteren dat de staatssecretaris de subsidie aan repaircafés schrapt. Dat zijn plekken in de buurt waar vrijwilligers je helpen om kapotte spullen te repareren in plaats van weg te gooien. Je leert dingen te herstellen. Dat scheelt geld en afval en het brengt mensen samen. Met een heel klein beetje steun houden we

daar heel veel waarde mee in stand. Daarom heb ik een amendement ingediend dat precies dat regelt.

Voorzitter. Dat brengt mij bij mijn tweede punt, de balans tussen milieu en economie. Ik geloof dat een sterke economie en een gezonde leefomgeving geen tegenpolen zijn. Ze zijn elkaars voorwaarden. Het kan niet zo zijn dat drinkwater onbetaalbaar wordt omdat we eerst de gifstoffen van een ander eruit moeten filteren, of dat mensen geen eitje van hun eigen kip durven eten omdat ze bang zijn voor de pfas-vervuiling, waar nooit op is gehandhaafd. D66 staat voor vertrouwen in de miljoenen bedrijven die het wél goed doen, die innoveren, investeren en het geld verdienen waarmee we onderwijs, zorg en sociale zekerheid kunnen blijven betalen. Maar juist om dat vertrouwen te beschermen, moeten we streng en effectief optreden tegen rotte appels, want zonder handhaving is milieubeleid geen norm, maar een suggestie. Daar wringt het. Het toezicht- en handhavingstelsel kraakt. Berenschot laat zien dat digitalisering enorme kansen biedt, maar in de praktijk te langzaam van de grond komt. Daarom is mijn vraag aan de staatssecretaris: welke concrete stappen zijn het afgelopen jaar gezet om digitalisering van toezicht te versnellen? Tegen welke concrete knelpunten loopt hij nu aan?

Dat brengt me bij mijn laatste punt, voorzitter. Nederland staat wereldwijd bekend om onze fietsinfrastructuur, onze openbaarvervoernetwerken en onze ruimtelijke ordening. Delegaties uit de hele wereld komen naar ons kleine kikkerlandje om te kijken hoe je bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid met elkaar verbindt. Dat is iets om trots op te zijn. Maar juist omdat we hier zo goed in zijn, mogen wij onze infrastructuur niet laten verslechteren. Dat dreigt te gebeuren. Wat D66 betreft hoeven mensen niet te kiezen tussen hun auto, die duur is voor het milieu, en de trein, die duur is voor hun portemonnee. De ambitie moet zijn dat het openbaar vervoer zo goed wordt dat het voor heel veel Nederlanders de logische reiskeuze wordt. Het afgelopen kabinet heeft daar, moet ik helaas constateren, niet helemaal de juiste afslag genomen. Er wordt nog steeds gestuurd op voertuigverliesuren. In de rekenmodellen die het ministerie gebruikt, wordt elke seconde winst voor de auto vertaald in euro's, terwijl de reiziger in de praktijk vaststaat. Maar geen mens denkt in voertuigverliesuren. Mensen denken in vragen als: kan ik op tijd op mijn werk komen, kan mijn kind zelfstandig naar school of kan ik zonder stress naar de dokter? Dát is bereikbaarheid. Daarom is mijn vraag: is de staatssecretaris bereid om de MIRT-rekenmodellen open te breken en de focus zwaarder te leggen op bereikbaarheid in plaats van asfalt en voertuigverliesuren?

Voorzitter, collega's, ik rond af. Als we weer politiek durven te bedrijven vanuit levenskwaliteit, vanuit verantwoordelijkheid voor wat we gebruiken en doorgeven, en vanuit het vertrouwen dat vooruitgang niet ten koste hoeft te gaan van elkaar, maken we Nederland echt sterker, eerlijker en toekomstvaster. Dat vraagt om andere keuzes, een lange adem en een bereikbaar en verbonden land. Nederland is namelijk te klein voor grote afstanden en te groot voor kleine ambities. Aan het werk!

(Geroffel op bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Huidekooper. Het is een genoegen om u als eerste te mogen feliciteren met het houden van uw maidenspeech. Ik verzoek u de felicitaties voor het rostrum in ontvangst te nemen. Ik schors de vergadering een enkel ogenblik.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de heer Peter de Groot voor zijn inbreng in de eerste termijn namens de fractie van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik de felicitaties doen aan de heer Huidekooper met zijn maidenspeech. Ik wens natuurlijk ook alvast de heren Schutz en Jumelet veel plezier zo meteen. Daar wil ik mee beginnen.

Voorzitter. Mobiliteit is voor de VVD geen luxe, maar een randvoorwaarde voor vrijheid en welvaart voor mensen die naar hun werk willen, voor ondernemers die willen groeien, voor gezinnen die hun leven willen inrichten zoals zij dat graag willen en voor een economie die draait op bereikbaarheid. Nederland is een open economie en een handelsland. Dat vraagt om infrastructuur die betrouwbaar is, die meegroeit met de vraag en die ruimte biedt om vrij te bewegen. Onze wegen, bruggen, spoorlijnen, vaarwegen en luchthavens vormen het fundament onder ons dagelijks leven, onder onze veiligheid en onder onze internationale concurrentiekracht. Daar mogen we best trots op zijn. Sterker nog, daar moeten we trots op zijn.

Maar die positie staat wel onder druk. De realiteit is namelijk dat de filedruk structureel toeneemt, steeds vaker ook buiten de spits. Dat kost mensen tijd en levert hun frustratie op. De toenemende filedruk schaadt de productiviteit van bedrijven en kost de samenleving veel geld. Tegelijkertijd zien we dat het onderhoud van onze infrastructuur achteropraakt. Bruggen, viaducten en sluizen worden intensiever gebruikt dan ooit, terwijl uitstel van onderhoud leidt tot hogere kosten, meer storingen en grotere veiligheidsrisico's. Mijn eerste vraag aan de minister is daarom de volgende. Erkent de minister dat uitstel van onderhoud niet alleen leidt tot hogere kosten, maar ook tot concrete veiligheidsrisico's en economische schade? Kan hij aangeven welke keuzes hij maakt om te voorkomen dat we steeds meer structureel achter de feiten aan lopen? Voor de VVD is de boodschap namelijk helder: we moeten op orde brengen wat we al hebben. Beheer en onderhoud is namelijk geen bijzaak, maar de basis.

Maar ook het uitbreiden van het wegennet blijft noodzakelijk bij fileknooppunten, maar ook zeker bij nieuwe woningbouw. Mensen moeten kunnen rijden: forenzen, ondernemers, maar ook mensen buiten de Randstad. Daar is de auto vaak geen keuze, maar een noodzaak. De VVD kiest daarom ook voor doorstroming en voor slimme benutting en het aanpakken van knelpunten, in een aanpak die mobiliteit niet duurder en ingewikkelder maakt.

Voorzitter. Verzorgingsplaatsen zijn een onmisbare schakel in ons mobiliteitsnetwerk. Dat zijn de plekken waar je tankt, waar je laadt en waar je ontspant, en voor logistiek Nederland, dus voor vrachtwagenchauffeurs, zijn het de plekken waar je overnacht. Cruciaal voor de inrichting zijn verkeersveiligheid, de doorstroming en comfort. Daarvoor is een integrale benadering hard nodig. Het mag niet uitmaken hoe je auto, bestelbus of vrachtwagen op dit moment wordt aangedreven, dus door benzine, diesel of elektriciteit; je moet hiervoor, inclusief een kop koffie of thee, gewoon welkom zijn onder één kap. Je zou bijna "onestopshopping" kunnen zeggen, zoals in

vele andere landen. De huidige versnipperde regelgeving werkt dat echter tegen. Daarom heeft de VVD ook de motie-Heutink mede ingediend. Wij willen integrale voorzieningen onder één kap. Wij willen laden, tanken en basisvoorzieningen in samenhang aanbesteden. Dat is ook belangrijk voor die familiebedrijven die dat uitbaten. Het is namelijk logisch, efficiënt en toekomstgericht. Ik vraag daarom aan de minister of hij nog eens uiteen kan zetten waarom dat nu niet zo geregeld is.

Voorzitter. Ik kom bij het laatste punt van mijn bijdrage. Mijn collega, de heer Schutz, zal zo meteen op ov, spoor en milieu een bijdrage leveren, maar ik wil het graag nog hebben over luchtvaart.

De voorzitter:

Maar allereerst heeft u nog een interruptie van de heer Heutink.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Meneer De Groot refereerde net al even aan de aangenomen motie waar het ging over verzorgingsplaatsen. Dank daarvoor. Ik snap de vraag die hij aan het kabinet stelt ook. Er komt een wet. We weten nog niet precies wat de inkleuring daarvan gaat zijn, maar kan de VVD in ieder geval beloven, aan al die mensen die werken bij die pompstations, om alles op alles te gaan zetten, ook bij de formatie, om ervoor te zorgen dat die wet gewoon ten gunste komt van al die mkb'ers die nu moeten meedingen bij al die verschillende veilingen?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik kan daarop ja zeggen tegen de heer Heutink. Dat is onze inzet. Wij willen graag dat het onder één kap geregeld wordt. Ik zag vandaag toevallig zelfs in het nieuws dat laadstations die apart op de verzorgingsplaats laden aanbieden, nu ook een shop willen gaan aanbieden. Nou, ik zou bijna zeggen: het moet niet gekker worden. We hebben straks een shop bij een laadstation en dan 100 meter verderop een shop bij een fossiel tankstation met een fossiele pomp, terwijl we weten dat die shops nu al heel moeilijk uit te baten zijn. Het moet dus echt bij elkaar, en ik zal er namens de VVD op inzetten om dat onder die kap te realiseren.

De heer Stoffer (SGP):

Voordat de heer De Groot over luchtvaart begint, heb ik een vraag. Hij heeft al een paar behartigenswaardige dingen gezegd over het onderhoud van de infrastructuur en over het oog hebben voor een stukje nieuwe aanleg. We hebben gezien dat de bewindslieden van het afgelopen kabinet, dus deze bewindslieden maar ook de twee die het hiervoor hebben gedaan, bij de onderhandelingen te strak in het pak genaaid waren. Ik snap goed dat de heer De Groot hier niet kan zeggen ... Ja, daarom. U maakt er zelf weleens opmerkingen over, staatssecretaris. De staatssecretaris maakt er zelf weleens opmerkingen over, voorzitter, dus ik dacht: dit kan wel.

De voorzitter:

Dit valt echt buiten de orde van de vergadering, maar ik stel voor dat de staatssecretaris hier donderdag mee begint!

De heer Stoffer (SGP):

Dat lijkt me een goede afspraak. Voorzitter, ik zal verdergaan met de inhoud. Het komt neer op het volgende. Onder het vorige kabinet, waar de VVD toch onderdeel van was, is infrastructuur toch een beetje het kind van de rekening geworden. Ik

snap hoe dat allemaal gekomen is, maar mijn vraag is wel of de VVD zich in het kabinet dat straks met een akkoord komt, volop inzet om te zorgen dat we infra niet weer het kind van de rekening laten worden. Dat gaat namelijk veel verder dan alleen een weg die het misschien af en toe niet helemaal doet. Dit raakt ook onze economie echt in de haarvaten. Mijn vraag is dus of de inzet vanuit de VVD straks ook echt te zien is in dit akkoord. Zien we daarin het stempel van een echte inzet op onze infra, dus op onderhoud en hopelijk ook op een stukje nieuwe aanleg?

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

Ik begreep overigens van de staatssecretaris dat het een maatpak is. Dat zei hij buiten de microfoon, dus dan hebben we dat hier maar alvast gezegd. De rest komt donderdag wel, denk ik.

De heer Stoffer stelt eigenlijk de omgekeerde vraag van wat het belang ervan is: hoe kan het de economie schaden als we dat niet met elkaar zouden doen? Ik sluit me ook aan bij de woorden die de heer Van Asten sprak namens D66: we zitten met elkaar om de tafel en we doen op dit moment geen uitspraken over wat er aan de formatietafel gebeurt; dat gaat u allemaal wel zien. Maar ook in dit verhaal blijkt dat wij dat belangrijk vinden. Onderhoud is belangrijk, want anders stapelt zich dat alleen maar op, maar ook uitbreiding is belangrijk, niet alleen op het gebied van wegen, maar ook op het gebied van spoor. Dat is wat ik u op dit moment als antwoord kan geven. Wij doen ons best. De VVD ziet het belang daarvan heel erg. Daarmee wil ik afsluiten, voorzitter.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat doet me deugd. Collega Grinwis haalde het zojuist ook aan richting D66, dat wat dat betreft ook behartenswaardige woorden sprak. Ik snap de positie waarin de partijen nu zitten heel goed. Ik verwacht nu dus ook geen uitspraken over wat er moet gebeuren, maar ik denk dat het goed is dat we hier met elkaar dat belang benadrukken. Dat ligt namelijk breder dan de partijen die nu aan het onderhandelen zijn. We zien met meerdere partijen dat we hier echt iets mee moeten. Ik zou dus zeggen: met elkaar de schouders eronder. Ik hoop dat we straks, als we bij de volgende begroting van lenW zitten, niet hoeven te constateren dat dat pak nog steeds veel te strak zit, maar wellicht gaan we daar donderdag al iets over horen. Wat mij betreft is dit antwoord van de collega voldoende.

De **voorzitter**:

Wenst u daar nog op te reflecteren?

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

Nee. Een mooie, brede uiteenzetting, zou ik zeggen. Mooi dus.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

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

Dank, voorzitter. Ik was gebleven bij luchtvaart. De luchtvaart staat in Nederland op een kantelpunt. Andere Europese landen investeren in hun luchtvaartnetwerk en lage belastingen. In plaats van dat wij dat ook doen, stapelen wij beperkingen en heffingen. We moeten ons wel realiseren dat Schiphol een kostbare hub is, die in decennia is opgebouwd en niet vanzelfsprekend behouden blijft. De VVD staat

achter de koers van de minister om een nieuw luchthavenverkeerbesluit te maken, waarin doelstellingen zijn opgenomen voor de reductie van geluid, minder vluchten, minder vluchten in de nacht en stiller vliegen in de nacht, want we moeten iets doen aan geluidsreductie. Daarmee wordt het dus stiller en schoner. Er is een mogelijkheid om deze verstilling in te zetten voor het sterk houden van het netwerk van Amsterdam.

Tegelijkertijd laten we kansen liggen bij regionale luchthavens, natuurlijk doordat Lelystad Airport nog niet open is, terwijl de regio dit heel graag wil, en doordat andere regionale luchthavens onder druk staan door concurrentie net over de grens in Duitsland en België, waar vliegen veel goedkoper is. Dat leidt — dat weten we — tot het weglekken van passagiers, banen en economische activiteit. Bovendien zijn regionale luchthavens juist broedplaatsen voor innovatie en verduurzaming. De VVD stelt daarom een gerichte concurrentiekorting voor via een amendement — dat heeft u ontvangen — om specifieke grensluchthavens te ondersteunen in hun levensvatbaarheid. Dan gaat het om Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Want dit versterkt hun positie, ondersteunt regionale werkgelegenheid en draagt bij aan een robuust en evenwichtig luchtvaartstelsel. Ik hoor overigens ook graag van de minister hoe het staat met de opvolging van mijn eerdere motie daarover.

Voorzitter. De keuze is duidelijk. De VVD kiest voor vrijheid van bewegen, voor economische kracht en voor verantwoordelijkheid, niet door weg te kijken of dingen uit te stellen, maar door te investeren, te onderhouden en keuzes te maken, want een land dat vastloopt, staat stil. Dat is voor de VVD geen optie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Groot. Dan is het woord aan de heer Schutz voor zijn inbreng in eerste termijn van de Kamer. Het is zijn maidenspeech. Ik wijs er nogmaals op dat interrupties daarbij niet zijn toegestaan. Meneer Schutz, u heeft het woord, als u zover bent.

De heer Schutz (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Vandaag is voor mij de gelegenheid mij voor te stellen en te schetsen waarom deze portefeuille mij raakt. Mijn verkiezing voor de Tweede Kamer is iets waar ik enorm trots op en dankbaar voor ben. Het is een grote gebeurtenis, te vergelijken met andere bepalende momenten in een mensenleven: afstuderen, trouwen, de komst van je kinderen.

Voorgangers duiden vaak waar ze vandaan komen. Waar ik vandaan kom, is niet eenvoudig met één plaats te duiden. Is dat Antwerpen, waar ik in 1971 ben geboren? Of is dat de Bijlmermeer, waar ik in 1974 naartoe verhuisde met mijn vader en moeder, omdat mijn vader daar toen — toen ook — werk en een woning kon vinden? Of is dat Lelystad, waar we op advies van mijn longarts gingen wonen vanwege de schone lucht en waar ik opgroeide? Of is het Amsterdam, waar ik mijn rechtenstudie aan de VU afrondde, mijn eerste baan vond en mijn vrouw leerde kennen? Of is het Zeeland, waar wij ons vestigden, nadat we begin 2002 terugkeerden uit Chicago en opnieuw begonnen, en waar we inmiddels 25 jaar wonen?

Voorzitter. Ik kies voor Zeeland. Hoewel al die andere plekken mij dierbaar zijn, is Zeeland de plek waar ik mij nu thuis voel. Zoals oud-commissaris van de Koning Han Polman ooit zei: je hoeft er niet geboren te zijn om er vandaan te komen.

In Zeeland werd ik ook politiek actief, in de Provinciale Staten, met infrastructuur en openbaar vervoer in mijn portefeuille, vandaar mijn betrokkenheid bij IenW. Deze portefeuille kent grote opgaven. We werken onder andere aan waterkwaliteit, bodem, lucht en circulariteit, terwijl we een sterke economie en concurrerende industrie moeten behouden. Dat vraagt niet om een of-of-, maar om een en-enbenadering. Daarnaast liggen er grote onderhoudsopgaven voor onze spoor-, wegen- en vaarwegennetten. Rijkswaterstaat en ProRail spreken over circa 50 miljard euro in tien jaar. Ook vervoerders waarschuwen dat verder uitstel niet verantwoord is.

Voorzitter. Kan de minister aangeven hoe hij deze investeringsopgave beziet binnen de huidige begrotingsruimte? Tijdens het begrotingsonderzoek spraken we over efficiëntieslag, productieverhoging en bundeling. In welke mate verwacht de minister hiermee nog een additionele slag te kunnen slaan op het totaal?

Voorzitter. Tegen deze achtergrond maak ik vandaag graag twee punten en een opmerking op een ander vlak. Allereerst het belang van samenwerking. Deze opgave draagt de Rijksoverheid niet alleen. Infrastructuur houdt immers niet op bij bestuurlijke grenzen. Hoe ziet de minister de rolverdeling tussen Rijk, provincie, gemeente en waterschappen? Hoe wordt voorkomen dat plannen en investeringen langs elkaar heen lopen in dit tijdvlak?

Voorzitter. Een voorbeeld van hoe samenwerking kan werken, zie je in Zeeland. De provincie werkt aan Zeeland 2050, een langetermijnvisie die inzet op groei om leefbaarheid en voorzieningen te behouden. Dat vraagt niet alleen om meer woningen, maar juist ook om een robuuste infrastructuur om Zeeland en bestemmingen erbuiten bereikbaar te houden. De A58 zit al tegen de maximale capaciteit aan en verdere groei zal daar knellen. Tegelijkertijd raakt de Zeeuwse infrastructuur nationale belangen. Denk aan de haven van Vlissingen, onderdeel van North Sea Port, dat fungeert als host nation support, en Borssele, dat genoemd is als voorkeurslocatie voor nieuwe kerncentrales. Dat zal tot aanvullende en substantiële infrabehoefden en -opgaven leiden.

Zeeland pakt die opgaven graag samen op met het Rijk, bijvoorbeeld door samen de Midden-Zeelandroute te ontwikkelen, waarvan beide deeltrajectbeheerders zijn, tot een tweede hoofdontsluiting naast de A58. Samen kom je daarin verder. Is de minister bereid regionale toekomstvisies zoals Zeeland 2050, maar ook van andere provincies, expliciet te betrekken bij MIRT-besluiten, juist waar regionale opgaven ook nationale belangen hebben?

Voorzitter. Ook elders zien we dat samenwerking tot betere oplossingen kan leiden. Naast de grote bekende projecten, zoals de hsl, de Noord/Zuidlijn, de Schipholtunnel en de Lelylijn, kan dit ook voor minder omvangrijke projecten. Ik wil toch nog een keer Haarlem aanstippen. In Haarlem wil de gemeente financieel bijdragen om de kapitaalvernietiging van belastinggeld bij een spoorwegknooppunt te voorkomen, waar door budgetgebrek eerst renovatie en pas later uitbreiding zal plaatsvinden, met hogere kosten tot gevolg. Als VVD snappen we dat we niet meer uit kunnen

geven dan we beschikbaar hebben, maar de renovatie-investering er straks weer uithalen is eigenlijk zonde. Doe dingen samen.

In Groningen laat de Gerrit Krolbrug zien wat er op het spel kan staan. Na een aanvaring door een schip in 2021 raakte de brug zo zwaar beschadigd dat die vervangen moet worden, precies op die plek waar nu een tijdelijke brug ligt. De 20.000 fietsers en voetgangers die per dag passeren, moeten de komende drie jaar omfietsen, nu er geen andere tijdelijke brugvoorziening lijkt te komen. Over de lengte van de omrijroutes en de impact is men het nog niet helemaal eens. Van de partijen die de petitie kwamen aanbieden en van het ministerie horen we verschillende dingen over de impact. Welke oplossingen zouden het Rijk en de gemeente samen alsnog kunnen vinden? Deze langdurige belemmering leidt voor Groningen tot ingrijpende keuzes met langdurig effect.

Zo zullen er in het land nog vele andere situaties zijn. Samenwerking is niet dé oplossing voor alle problemen, maar het brengt oplossingen wel eerder dichterbij; dat is mijn pleidooi. Daarvan moeten we wat mij betreft met overheden, gelet op de omvang van infra-uitdagingen die we voorgespiegeld krijgen, meer bewust zijn en we moeten samen eerder de mogelijkheid van samenwerking verkennen. Is de minister bereid om maatschappelijke hinder zwaarder mee te wegen bij projectbesluiten en om meer samen met provincies, gemeenten en andere partijen actief te zoeken naar alternatieve oplossingen?

Daarmee kom ik bij mijn tweede punt: de hinderimpact van infrawerkzaamheden en de manier waarop die wordt meegewogen. Werken aan infrastructuur brengt onvermijdelijk hinder met zich mee — dat begrijpt iedereen — maar bij een groeiende onderhoudsopgave wordt die hinder wel steeds structureler, op de weg, op het spoor en op de vaarwegen.

Uit mijn eigen werkervaring, tot voor kort in de watersport- en recreatiesector, weet ik hoe dit in de praktijk uitwerkt. Werkzaamheden worden vaak gepland in hoogseizoenen of in vakantieperioden, met grote financiële gevolgen voor watersportondernemers. Hoewel er op uitvoerend niveau regelmatig begrip was voor dit punt, ontbrak het te vaak aan integrale afwegingen. Het gevolg was dat wegen en vaarwegen binnen één traject soms opeenvolgend werden gestremd, en dat dezelfde regio's en sectoren telkens opnieuw werden geraakt. Met een toenemende onderhoudsopgave volstaat een incidentele hinderaanpak daarom niet. Dat vraagt om structureel hindermanagement. Graag hoor ik de visie van de minister daarover.

Dan mijn slotpunt. We werken toe naar een volledig circulaire economie in 2050. Daarvoor zetten we nu stappen. Naar voorbeeld van de Plastic Tafel kan de Metaal Tafel een belangrijke bijdrage leveren aan de circulaire economie. Ik hoor dat er vanuit de bewindspersonen medewerking is toegezegd. Klopt dat? Als dat zo is, is het wat mijn fractie betreft nu zaak om tempo te maken. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer de Metaal Tafel daadwerkelijk van start gaat?

Dank u wel.

(Geroffel op bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schutz. Ik wil u heel graag van harte feliciteren met uw mooie maidenspeech, en u verzoeken om voor het rostrum te gaan staan om de felicitaties in ontvangst te nemen. De vergadering is voor een kort ogenblik geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan de heer De Hoop voor zijn inbreng in de eerste termijn namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Hoe kwetsbaar onze infrastructuur en hoe belangrijk onze bereikbaarheid zijn, hebben we afgelopen maand nog heel erg goed kunnen zien met het koude weer. Als de trein niet rijdt, hoe kom je dan op je werk? Op het moment dat je een dag niet over de weg kunt, hoe kun je dan meedoen? Dat laat voor mij zien hoe belangrijk onze bereikbaarheid is. Dan vind ik het heel erg pijnlijk dat juist dit kabinet die bereikbaarheid eigenlijk toch wel verwaarloosd heeft. Een partij als de VVD zegt altijd dat infrastructuur ontzettend belangrijk is, maar heeft veel te weinig uitgetrokken voor onderhoud en nieuwe aanleg. Een partij als de BBB zegt elke keer hoeveel geld er naar de regio's zou moeten gaan, maar bezuinigt zelf kei-, kei-, keihard op het regionale openbaar vervoer, en ook op het openbaar vervoer in de grote steden.

We hebben daar de afgelopen jaren echt de consequenties van ondervonden. We zagen weer een forse tariefstijging bij de NS. We zagen bezuinigingen in de grote steden. De BDU-gelden werden, eerst dankzij een motie uit deze Kamer maar daarna ook door de inzet van deze staatssecretaris, gelukkig teruggedraaid. We zagen ook bezuinigingen in de provincies en op het studenten-ov. Gelukkig heeft de Kamer ook die bezuinigingen teruggedraaid, met een amendement van de heer Grinwis, waar GroenLinks-Partij van de Arbeid natuurlijk vóór was.

Ondanks de matige inzet voor infrastructuur van het vorige kabinet heeft de Kamer dus gelukkig nog een aantal dingen kunnen keren, maar dat hebben we veel te weinig kunnen doen. Ik hoop echt dat een volgend kabinet daar belangrijke keuzes in maakt. Ik ben er ook blij mee dat het parlement, de Tweede en Eerste Kamer, de afgelopen periode het wetsvoorstel dat ik samen met collega Olger van Dijk heb ingediend, heeft aangenomen om de inbesteding van provinciaal openbaar vervoer mogelijk te maken. Elke week zien we weer berichten dat het misgaat als concessies overgaan, nu weer in Utrecht, waar dat tot grote problemen leidt, maar we hebben het ook in Zuid-Holland en Friesland gezien. Reizigers hebben recht op een betrouwbaar en bereikbaar openbaar vervoer.

Voorzitter. Ik zou ook iets over de luchtvaart willen zeggen, waar mijn collega Suzanne Kröger zich voor inzet namens onze fractie. Lelystad Airport is wat onze fractie betreft een symbool dat laat zien welke keuze een volgend kabinet maakt. Kies je voor milieu en gezondheid, of ga je nog een nieuwe luchthaven openen? Kies je bij Schiphol voor de krimp die nodig is om te voldoen aan de rechten van omwonenden, of ga je weer groeien?

Het was nota bene minister Mark Harbers van de VVD die heel duidelijk liet zien dat het echt nodig is om de luchtvaart in Nederland deels te laten krimpen. Ook hebben we nieuwe infrastructuur nodig. Bij het MIRT-debat van volgende week gaan we daar natuurlijk uitgebreider over spreken, maar ik zou wat betreft openbaar vervoer toch drie treinlijnen expliciet willen noemen. D66 benoemde terecht dat er nu meer geld uitgetrokken wordt voor de Merwedelijn. Die moet zo snel mogelijk aangelegd worden, want die biedt zo veel kansen, ook voor woningbouw in Utrecht. In de hele Kamer is daar breed op ingezet. Ik moet daarbij de heer De Groot noemen, die daar vanuit de VVD-fractie ook altijd op wijst.

Daarnaast wil ik de Lelylijn noemen. Dit kabinet heeft daar ontzettend veel geld bij weggehaald. Ik vind nog steeds dat wij een verplichting hebben richting Noord-Nederland om ervoor te zorgen dat de Lelylijn wordt aangelegd. Ook in Amsterdam zien we met het Zuidasdok en de IJmeerverbinding dat er ontzettend veel nodig is. Ik zou dit kabinet dus echt willen vragen om voor de OV-infrastructuur te kiezen en af te stappen van de asfaltfetisj die we de afgelopen jaren hebben gezien.

Voor mij is het grote symbool daarvan echt Amelisweerd. Het kost ontzettend veel geld. Ik kijk echt naar het CDA en D66. Ook in deze campagne is er vanuit die kant gezegd dat het ontzettend onverstandig is om de bomen in Amelisweerd te kappen. Het kost heel veel geld. Er is een alternatief in de regio. Ga die bomen niet kappen. Zorg ervoor dat Amelisweerd niet wordt geasfalteerd.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan is het woord aan mevrouw Zalinyan voor haar inbreng namens GroenLinks-Partij van de Arbeid in de eerste termijn.

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

Dank, voorzitter. Deze begroting zou in de kern moeten gaan om de gezondheid van mensen en van onze leefomgeving, de lucht die we inademen, het water dat wij gebruiken en de bodem waarop we wonen. Als inwoner van de gemeente Haarlemmermeer, onder de rook van Schiphol, en als wethouder van Heemskerk zag ik de directe impact die industrie en drukke snelwegen hebben en de zorgen die mensen hebben over hun gezondheid. Op veel plekken in Nederland staat de leefomgeving zichtbaar onder druk. De ruimtelijke keuzes die we moeten maken, zijn direct verbonden met gezondheid, vervuiling, geluidsoverlast en luchtkwaliteit. In recente rapporten van het RIVM lezen we dat inwoners van plekken rondom zware industrie structureel ongezonder zijn. Dat onderstreept dat milieubeleid en gezondheidsbeleid niet los van elkaar kunnen staan. Tegelijkertijd zien we dat vergunningverlening en de normen afhankelijk zijn van de juridische toelaatbaarheid, in plaats van wat medisch verantwoord is, als er al een normstelling is voor schadelijke stoffen. Dat hebben we ook gezien bij de vergunningverlening in Weert. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: hoe wordt het voorzorgsbeginsel toegepast wanneer gezondheidseffecten negatief zijn, maar er geen normstelling is voor schadelijke stoffen? Hoe staat het met de uitvoering van de aangenomen motie uit 2023 van mijn fractiegenoot De Hoop over het voorzorgsprincipe?

Dat brengt mij bij het functioneren van het VTH-stelsel. Uit verschillende evaluaties blijkt dat toezicht en handhaving onder druk staan. Dat heeft directe gevolgen voor

de bescherming van onze gezondheid en leefomgeving. Wil de staatssecretaris hierop reflecteren?

Die gevolgen zien we scherp terug bij pfas. Ondanks dat het RIVM herhaaldelijk heeft gewezen op risico's blijven vergunningen voor lozingen verleend worden. Hoe kijkt de staatssecretaris naar deze kloof tussen wetenschappelijke inzichten en vergunningverlening? Hoe staat het met de uitwerking van het pfas-lozingsverbod, zoals toegezegd door minister Tieman in de commissievergadering Water van september 2025? Weert zou in die uitwerking als casus worden meegenomen.

Een vergelijkbaar en zeer concreet dossier betreft de staalslakken van Tata Steel. In onderzoeken is gewezen op mogelijke milieueffecten. Tegelijkertijd liggen er nog steeds ontzettend grote hoeveelheden restmateriaal in de leefomgeving, zoals we ook zien bij Spijk. Er is op dit moment geen duidelijk perspectief. Wat is op dit moment de risico-inschatting? Wat is het concrete plan voor sanering en veilige afvoer van deze staalslakken? Hoe gaat de samenwerking tussen de verschillende overheidslagen zorgen voor een oplossing voor de situatie in Spijk? Hoe gaan we dit in de toekomst voorkomen?

Deze dossiers hangen nauw samen met de manier waarop wij omgaan met grondstoffen. Nederland is in hoge mate afhankelijk van geïmporteerde grondstoffen, terwijl tegelijkertijd veel materialen hun waarde verliezen in afval en reststromen. Dat maakt ons kwetsbaar, zowel economisch als ecologisch. Het Planbureau voor de Leefomgeving laat in recente analyses zien dat de circulaire economie grote kansen biedt om deze afhankelijkheid te verminderen, maar dat de transitie zonder concreet en consistent beleid niet van de grond komt. Er is veel kennis en innovatie, maar circulaire bedrijven en start-ups lopen vast door onzekerheid, lineaire regelgeving en een gebrek aan investeringszekerheid. Welke concrete maatregelen neemt de staatssecretaris om circulaire grondstoffenketens te versterken? Hoe zorgt hij ervoor dat circulaire toepassingen in bouw en infrastructuur daadwerkelijk de norm worden, in plaats van de uitzondering?

Tot slot noem ik ruimtelijke adaptatie. In de nationale adaptatiestrategie en het Deltaprogramma wordt gewezen op de gevolgen van klimaatverandering voor gezondheid, zoals hittestress, wateroverlast en droogte. Toch zien we dat deze inzichten nog onvoldoende doorwerken in ruimtelijke keuzes en infrastructuurprojecten. Water en bodem moeten weer sturend zijn in. Mijn vraag aan de minister is hoe hij borgt dat de kennis uit onder andere de RIVM-analyse en het Deltaprogramma structureel vertaald wordt naar uitvoering. GroenLinks-PvdA wil dat gezondheid altijd vooropstaat en dat milieuruimte wordt ingezet voor de grootste maatschappelijke baten. Het is absurd dat er normen bestaan die onze gezondheid onvoldoende beschermen en dat we soms geen normen hebben, terwijl we weten dat bepaalde stoffen schadelijk zijn. En als we het wel weten, kunnen we niet altijd handhaven. Dat moet echt anders.

Gezondheid beschermen betekent sterke en goed toegeruste omgevingsdiensten, betere samenwerking tussen overheidslagen en duidelijke preventieve normen. Tegelijkertijd moeten we de circulaire economie opschalen, materialen langer gebruiken, grondstoffenketens sluiten en investeren in zekerheid, zodat circulaire start-ups en bedrijven kunnen opschalen. Bij ruimtelijke adaptatie moeten keuzes over waterveiligheid, hitte, luchtkwaliteit en leefomgeving consequent worden

meegenomen, met heldere monitoring en verantwoording. Alle keuzes die we vandaag maken, hebben directe impact op de toekomst van onze gezondheid, op onze leefomgeving en op de veerkracht van onze samenleving. GroenLinks-PvdA wil dat die impact positief is.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Zalinyan. Dan is het woord aan mevrouw Van der Plas voor haar inbreng in eerste termijn namens de BBB.

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

Of ik er zin in heb, wordt mij gevraagd vanuit vak K. Ik heb altijd zin in debatten, en zeker in dit debat.

De voorzitter:

Ga uw gang.

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

Ja, dank u wel, voorzitter. Altijd leuk zo'n gesprekje van tevoren. De aanwezigen zitten de ministers zo een beetje in de papieren te kijken, maar even socializen is ook leuk.

De voorzitter:

Wat belangstelling vooraf.

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

Zeker. Dat wordt zeer gewaardeerd.

Voorzitter. Vandaag spreken we over de ruggengraat van Nederland, want infrastructuur is zo veel meer dan alleen maar lijntjes op de kaarten. Het gaat erom of mensen op tijd op hun werk kunnen komen, of ondernemers spullen kunnen leveren, of mensen hun familie kunnen bezoeken en of scholieren en studenten hun school kunnen bereiken. Voor BBB begint beleid niet in Den Haag maar in de regio, in dorpen, wijken, woonkernen, op bedrijventerrein en zeker ook in de grensgebieden, want juist daar merken mensen als eerste of beleid werkt of niet. Onderhoud en vervanging van infrastructuur zijn noodzakelijk. Onze infrastructuur veroudert sneller dan we kunnen bijhouden, mede door de toename van het verkeer in de afgelopen decennia. Dat leidt niet alleen tot potentieel gevaarlijke situaties, maar ook tot grote frustratie bij gebruikers. We zullen steeds vaker te maken krijgen met afgesloten tunnels, bruggen en wegen. Dan is het maar de vraag of er een alternatief is. Achterstallig onderhoud en verminderde bereikbaarheid zijn bovendien schadelijk voor onze economie.

Nederland en onze regio's draaien op goede bereikbaarheid. Juist de regionale infrastructuur heeft onderhoud hard nodig. Toch is onderhoud in de politiek vaak geen aantrekkelijk onderwerp. Als er geld verdeeld moet worden, staat het zelden bovenaan, omdat de effecten niet direct zichtbaar zijn en je er niet snel mee scoort. Dat zagen we ook bij de onderhandelingen over de Voorjaarsnota: niemand, behalve de BBB, had infrastructuur echt in het vizier. BBB regelde 1,9 miljard euro voor de aanleg van de Nedersaksenlijn. Daarnaast regelde BBB honderden miljoenen voor

de aanpak van de N36 in Overijssel, voor de flessenhals Meppel-Zwolle en voor de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Dat zijn projecten die al jaren op de plank lagen. Dankzij BBB is er daadwerkelijk geïnvesteerd in de bereikbaarheid van de regio. Waren wij niet in de coalitie geweest, dan had dit geld daar waarschijnlijk nog jaren gelegen.

Ik zie een interruptie.

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

Ik heb wel een hele andere interpretatie van de werkelijkheid dan mevrouw Van der Plas. Ik heb weleens gedacht in de afgelopen periode dat een van de "B's" van BBB voor "Bezuinigen" stond. Als je kijkt hoe het in de afgelopen periode met het openbaar vervoer is gegaan, heeft de BBB daar namelijk behoorlijk hard op bezuinigd. Ik zou daar graag een reflectie van mevrouw Van der Plas op willen.

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

Als je in een coalitie zit — dat zeg ik via de voorzitter tegen de heer De Hoop — dan heb je gesprekken met vier partijen. Mogelijk gaat dat ook voor GroenLinks-PvdA ooit nog een keer gebeuren. De PvdA-mensen van de oude garde weten ook hoe dat werkt. In die gesprekken worden allemaal keuzes gemaakt. Als BBB 150 zetels zou hebben, dan zouden wij een heleboel keuzes maken die niet direct deze keuzes waren. Zo gaat dat in een onderhandeling. Ik geef niemand de schuld. Ik zeg niet: die heeft dit gedaan en die heeft dat gedaan. Wij hebben in de Voorjaarsnota juist de keuze gemaakt om ook nog substantieel veel geld te reserveren voor regionale projecten die al jarenlang op de plank lagen. Een deel van de bezuinigingen op het ov is inmiddels al teruggedraaid. Het gaat dan om die 110 miljoen voor de grote steden. Dat heeft het kabinet in september besloten. Dus ja, zijn dat dan keiharde bezuinigingen op het ov? Wij vinden bereikbaarheid heel erg belangrijk. Ik heb inmiddels begrepen dat de situatie van de bereikbaarheid in Drenthe en Groningen ondanks bezuinigingen licht gaat verbeteren. Dat staat in het ov-plan van de Provinciale Staten. Ik ben het er dus niet mee eens dat de tweede "B" voor "Bezuinigen" staat. Wij hebben juist heel veel geld weten te investeren in de regionale bereikbaarheid.

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

Mevrouw Van der Plas had het over de 1,9 miljard voor de Nedersaksenlijn. Mevrouw Van der Plas weet ook waar dat van betaald is, namelijk het ...

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

Ja. Ja, zeker.

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

Ik zou graag zelf spreken in mijn interruptie.

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

O, sorry.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop heeft het woord.

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

Dat is natuurlijk betaald door het geld dat in het Lelylinpotje zat. Daar zat 3,4 miljard in. Er is nu minder dan een miljard over. Er is 1,9 miljard naar de Nedersaksenlijn gegaan. Dat betekent dat er minder geld voor het ov was. Het was wel het akkoord waar u voor tekende, dat 110 miljoen in de grote steden bezuinigde. Het was het akkoord waar u voor tekende, dat 225 miljoen bezuinigde op het regionale openbaar vervoer. Mevrouw Van der Plas kan dan toch niet ontkennen dat het openbaar vervoer er de afgelopen periode op achteruit is gegaan, onder andere ook met een minister van IenW van de BBB?

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

Wat betreft de Lelylijn kan ik de heer De Hoop het volgende vertellen: tijdens de onderhandelingen over de Voorjaarsnota was de BBB de enige partij die nog geld in de pot hield voor de Lelylijn. Wij hadden toen ook nog ander geld kunnen regelen voor bijvoorbeeld regionale voorzieningen. Wij zeiden juist dat er wel geld in de pot moet blijven voor de Lelylijn, omdat die anders helemaal weg is straks. Dan is er helemaal niks meer. Daarnaast waren er vijf grote projecten: de Lelylijn, de Nedersaksenlijn, de flessenhals Meppel-Zwolle, de aanpak van de N36 en de Kornwerderzandsluis. Je kunt ervoor kiezen om helemaal niks te doen met het geld dat we nu bij de Lelylijn weggehaald hebben. Dat betekent dat vijf projecten stilliggen, want de Lelylijn zal de komende jaren niet worden aangelegd. De kosten van de Lelylijn staan nu op 13,8 miljard. Er was oorspronkelijk 3,4 miljard voor nodig, maar nu is dat 13,8 miljard. De kosten kunnen zelfs oplopen tot 18 miljard. Als wij deze keuze niet hadden gemaakt, dan had dat betekend dat er nog steeds vijf projecten op de plank lagen. Wij hebben vier projecten van de plank gehaald. Wij hebben bovendien nog ongeveer 600 miljoen bewaard voor de Lelylijn, want als de pot leeg is, dan is die weg. Dan is er niks meer.

Dat is de keuze die wij hebben gemaakt. Hadden wij die niet gemaakt, dan hadden vijf projecten nog jarenlang op de plank gelegen en was er voor de regio's van de Nedersaksenlijn, voor Overijssel en voor de regio rond de Kornwerderzandsluis niets gebeurd.

De **voorzitter**:

Ja, u heeft ze genoemd.

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

Dat is dus de keuze die we hebben gemaakt.

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

Dat is een keuze waar ze in Friesland en Groningen nog steeds heel erg boos over zijn en heel erg veel last van hebben. Dat gezegd hebbende is er nog iets wat ik mevrouw Van der Plas voor zou willen houden. Mevrouw Van der Plas levert net als de minister van Infrastructuur ook de minister van Woningbouw. Die ministers hebben een potje met geld, namelijk het geld voor de woningbouwmobiliteit. Daar gaan ook miljarden naartoe. Van dat geld gaat minder dan 1% naar Friesland, Groningen en Drenthe bij elkaar. Zelfs als je Zeeland erbij optelt, kom je nog niet aan 2%. Is mevrouw Van der Plas het met mij eens dat een verdeling van het geld op deze manier zorgt voor onrechtvaardigheid en dat het de leefbaarheid in de provincies juist achter doet blijven? Zou dat de komende periode niet anders moeten?

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

Alle goede voorstellen die daarvoor komen, ga ik serieus bekijken. Ik zou het liefst willen dat er in elke stad of elk dorp een trein aankomt of een bus rijdt. Natuurlijk, dat is wat ik het allerliefste zou willen. Ik ben dus heel benieuwd. Als de heer De Hoop met voorstellen voor die verdeling komt, dan ga ik daar zeker serieus naar kijken.

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

Ik sloeg even aan op het ov en de bezuiniging van 10% op de BDU-middelen door dit kabinet, aan de basis waarvan ook mevrouw Van der Plas heeft gestaan. Nu hoor ik mevrouw Van der Plas zeggen: we hebben het toch maar weer mooi gefikst om die bezuiniging van tafel te halen. Ik hoop dat mevrouw Van der Plas dan ook aangeeft: het was een hele grote fout om dit te doen. Als voormalig wethouder in deze regio weet ik wat voor ongelofelijke gevolgen het zou hebben gehad als die 10% echt werd bezuinigd. Maar we zijn er natuurlijk nog lang niet. Het is nu eigenlijk voor één jaar gedekt. Het jaar erop neemt het Rijk een derde voor zijn rekening, maar de vervoerregio zelf ook. Dat is geld dat dus niet naar verkeersveiligheid of de aanleg van weginfrastructuur kan gaan.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

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

Een derde wordt alsnog betaald door alle reizigers, dus ook door alle mensen die dit nauwelijks kunnen gaan betalen. Dan kunnen we toch niet zeggen dat het hier gaat om een bezuiniging die nu van tafel is geveegd? Laat ik het positief formuleren: wat gaat mevrouw Van der Plas voorstellen om daar iets aan te doen?

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

Ik zie goede voorstellen tegemoet. Ik ga eerst afwachten waar het nieuwe kabinet mee komt. Daar ben ik benieuwd naar. Op basis van wat het nieuwe kabinet gaat doen als we straks een coalitieakkoord hebben, zullen wij voorstellen doen. Op dit moment en in de korte tijd die we hier nog hebben, heeft het weinig zin om met concrete voorstellen te komen. Dat gaan wij doen bij het nieuwe kabinet. Ik kijk er heel erg naar uit waar dat mee komt.

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

Ik ben in ieder geval erg blij dat er nu wordt geconstateerd dat die bezuiniging nog steeds niet van tafel is, maar dat mevrouw Van der Plas er zeer welwillend in staat om te zorgen dat het ov ook in de grote steden overeind blijft.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Maar mevrouw Van der Plas kan in de tussentijd wél wat doen. Er ligt namelijk al een voorstel, een amendement van mijn hand om aan deze begroting in de jaren 2026 en 2027 twee keer 224 miljoen toe te voegen om de provincies en de vervoersregio's te compenseren voor het geld dat ze zijn kwijtgeraakt met het studentenreisproduct. Mevrouw Van der Plas kent dit verhaal. Dat houdt in dat er in provincies als Friesland, Drenthe en Groningen echt een enorme kaalslag voor het ov dreigt. Dat kunnen we dus voor dit jaar en volgend jaar compenseren.

De **voorzitter**:

Uw vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik weet dat mevrouw Van der Plas niet blij was met de dekking die we hebben georganiseerd bij het Belastingplan, maar die is toch aangenomen. Mag ik erop rekenen, nu die dekking klaarligt om ingekopt te worden, dat mevrouw Van der Plas wél voor het amendement stemt om het ov in de provincie wat te stutten?

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

Wij kijken naar alle amendementen en moties heel serieus. Dat weet de heer Grinwis ook en dat zou ook zijn antwoord zijn als ik hem een vraag zou stellen over een motie of een amendement. Dat zeg ik niet om het af te doen; we kijken er echt serieus naar. Natuurlijk kijken we ook naar dekking. De dekking, waar het geld vandaan gehaald wordt, moet in lijn lopen met wat er in het amendement staat. Wij gaan daar zeker serieus naar kijken, maar ik doe in het debat zelf nooit uitspraken over of wij voor of tegen een amendement of een motie zullen stemmen. Dat doen we bij de stemming.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nou, dat zie ik vol belangstelling tegemoet. Ik weet echter dat mevrouw Van der Plas niet blij was met deze dekking. Die houdt namelijk in dat de automobilist voor het ov in de regio betaalt. We hebben die dekking als Kamer nu eenmaal aangenomen, dus je zou van de nood een deugd kunnen maken door de provincies die geld voor het ov zijn kwijtgeraakt, dat geld de komende jaren wél weer te gunnen. Ik nodig mevrouw Van der Plas dus van harte uit om bij de stemming over haar hart te strijken en te denken: oké, we zijn niet blij met de dekking, maar die is nou eenmaal geregeld, dus dan gaan we maar voor de aanwending, namelijk een beter ov in de regio.

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

De heer Grinwis weet dat ik er niet voor ben dat de automobilist hier constant gepakt wordt. De automobilist is gewoon de melkkoe: "Haal het maar bij de automobilist vandaan. Verhoog de benzineaccijnzen maar. Zorg maar dat zij meer gaan betalen." Wij weten echter dat het grootste deel van Nederland gewoon afhankelijk is van autovervoer. Als we het hebben over het betaalbaar houden van bereikbaarheid voor de burgers, dan staat de betaalbaarheid voor de automobilist bij ons natuurlijk hoog in het vaandel. Het is namelijk heel makkelijk om hier constant de automobilist te pakken en te zeggen dat die het anders moet doen. De aanwending, datgene wat de heer Grinwis wil doen met het amendement, is natuurlijk hartstikke sympathiek, maar het zijn altijd afwegingen.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

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

Dank u wel. Eens even kijken. Ik was gebleven bij de fantastische projecten waar wij meer dan 2 miljard voor hebben geregeld waardoor de bereikbaarheid in de regio echt wordt verbeterd. Ik wil van de minister graag een update over deze projecten hebben. Ik heb het over de Nedersaksenlijn, de aanpak van de N36, de flessenhals Meppel-Zwolle en de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Ik wil ook graag een statusupdate over de N50 bij Kampen.

Voorzitter. De oproep aan de formerende partijen is om onderhoud aan onze infrastructuur en investeren in bereikbaarheid serieus te nemen. Je scoort daar

politiek gezien misschien niet direct mee, maar verder uitstel leidt tot grote problemen. Bereikbaarheid is geen luxe, maar een basisvoorziening. In dat licht moeten we dus ook kijken naar de Lelylijn. Flevoland krijgt een steeds belangrijkere rol voor Defensie en daarmee voor onze veiligheid. Goede logistieke verbindingen zijn dus geen beleidskeuze, maar een noodzaak. Voor BBB blijft de Lelylijn daarom belangrijk, zoals ik net ook al zei, maar we moeten ook realistisch zijn. Het geld om het volledige traject in één keer aan te leggen, is er gewoon niet. Maar de lijn is ook te belangrijk om alleen in woorden te blijven bestaan. BBB stelt daarom voor om de Lelylijn gefaseerd aan te leggen en te beginnen met het traject Groningen-Drachten. Dat is overzichtelijk en zou met elkaar toch haalbaar moeten zijn. Is de minister het met BBB eens dat een gefaseerde aanleg een realistische manier is om de Lelylijn van de grond te krijgen, en is de minister bereid om serieus werk te maken van een start met het traject Groningen-Drachten?

Voorzitter. Voor heel veel mensen in de regio is de auto geen keuze, maar noodzaak. Er is geen metro om de hoek en er is vaak geen volwaardig openbaar vervoer. Door het verdwijnen van regionale voorzieningen moeten mensen bovendien steeds verder reizen voor basale zaken. De voorgenomen verhoging van de benzineaccijnzen raakt juist deze mensen. Dat is geen verduurzaming, maar het via de portemonnee afbreken van de bereikbaarheid. BBB vindt dat onacceptabel. Wie wil dat mensen mobiel blijven, zeker in de regio, kan niet blijven stapelen met lasten zonder alternatieven te bieden. Daarom roepen wij het kabinet en de formerende partijen op om de benzineaccijnzen niet verder te verhogen en de bevrozing structureel te maken. Mobiliteit is geen luxe, maar een basisvoorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving.

Voorzitter ... O, ik stop even.

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

Ik hoor mevrouw Van der Plas nu aangeven: buslijnen zijn verdwenen uit de gemeentes, dus we moeten de auto extra geld geven, want dat hebben ze nodig. Was het dan niet een goed idee geweest om te investeren in de bestaande buslijnen die er waren, in plaats van in een kabinet een probleem te creëren en vervolgens dit probleem via deze weg weer proberen op te lossen?

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

Nou, er zijn wel meer kabinetten geweest, waaronder het kabinet van uw eigen partij. Uw partij heeft jarenlang in een kabinet gezeten. Welke problemen er eventueel ook zijn, die zijn natuurlijk niet in de afgelopen anderhalf, twee jaar ontstaan. Ik heb uw vraag zonet gehoord. Ik heb ook gezegd dat ik serieus kijk naar goede voorstellen. Dat zeg ik hier ook.

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

Nu gebeuren er eigenlijk twee dingen. Nu wordt er aangegeven: we kijken naar goede voorstellen. Dat waardeer ik natuurlijk heel erg. Maar we hebben eerst te maken gehad met "we hebben in het afgelopen kabinet en coalitie eigenlijk alle keuzes gemaakt die ervoor gezorgd hebben dat we extra hebben bezuinigd op openbaar vervoer en geen extra middelen hebben vrijgemaakt voor onderhoud". Als je dan nu zegt "we staan open voor goede voorstellen", dan is dat toch in tegenspraak met elkaar?

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

Zo werkt dat in een kabinet. Zo werkt dat gewoon. Je maakt gewoon keuzes met elkaar. U gaat dat zelf ook meemaken. Nogmaals, ik ben ook heel benieuwd waar dit nieuwe minderheidskabinet zo meteen mee komt en hoe dat de investeringen ziet. Dat is geen excuus; zo werkt dat in een kabinet. Het zijn niet altijd de keuzes ... Je hebt altijd verschillende partijen in een kabinet met verschillende visies, maar je moet met elkaar tot een compromis komen. Uiteindelijk is dat een kabinetsbesluit. Het kabinet spreekt met één mond. Zo gaat dat.

De voorzitter:

Tot slot.

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

Ik ben bekend met hoe coalitievorming werkt. Ik heb in Den Haag in korte tijd vier coalities mogen vormen. Ik weet ook dat je keuzes moet maken over de investering van middelen. Als we dat niet hoefden te doen, hadden we hier niet met z'n 150'en in een zaal hoeven komen. Maar dan is het natuurlijk wel zo dat je niet daar kan gaan staan en zeggen: we hebben nu echt een oplossing nodig voor een probleem dat net hiervóór is gecreëerd. Dan zou je je natuurlijk eigenlijk wel op moeten stellen met: we hebben iets verkeerd gedaan; daar moeten we een oplossing voor gaan bedenken. Maar die twee horen dan wel samen. Je kan niet met droge ogen zeggen: we hebben een grote bezuiniging op openbaar vervoer ingevoerd; nu moeten we proberen het via de auto weer op te lossen.

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

De woorden worden wel een beetje verdraaid. "Wij hebben een fout gemaakt en nu wil ik oplossingen." Ik sta vijf jaar in deze Kamer. Ik ben bij heel veel IenW-debatten geweest en heb heel veel voorstellen gedaan om bereikbaarheid en alles te verbeteren, om de wegen te verbeteren, om de infrastructuur te verbeteren, om de vaarwegen en de bereikbaarheid van de eilanden te verbeteren. Daar heb ik altijd voor gestaan, juist omdat ik dat belangrijk vind. Inderdaad, in een coalitie moet je bepaalde keuzes maken. Dat is duidelijk. Maar ook als je in een kabinet zit, kan je in de Kamer het kabinet kritisch bevragen over de keuzes die het maakt. Ik heb dat altijd proberen te doen, in welk debat dan ook, of ik nou in een coalitie zat of in de oppositie. Daarin zult u mij altijd aan uw zijde kunnen vinden. Maar ik blijf erbij dat je keuzes moet maken. Het is voor mij te makkelijk om constant maar de automobilist aan te pakken. Dat heb ik in het interruptiedebatje met de heer Grinwis net ook gezegd. Het grootste deel van de mensen heeft gewoon een auto nodig om ergens te komen.

De voorzitter:

U vervolgt.

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

Voorzitter. De sneeuw is inmiddels verdwenen, maar ik heb nog een aantal onbeantwoorde vragen over de chaos die enkele weken terug door de sneeuw is ontstaan op Schiphol. Welke draaiboeken liggen op dit moment klaar bij Schiphol en KLM? Wordt bij KLM nog steeds gewerkt met de Icemanprocedure? Waarom is deze niet toegepast in die sneeuwperiode? Achten de minister het wenselijk dat Schiphol slechts één centrale de-icing-locatie heeft, in plaats van locaties bij de startbanen, zoals op veel andere luchthavens? Is dit een wettelijke beperking of is dit een keuze

van Schiphol zelf? Vindt de minister het terecht dat buitenlandse concurrenten, dus buitenlandse vliegtuigmaatschappijen, voorrang kregen bij het de-icen? De weermodellen voorspelden al twee weken vooraf een uitzonderlijke sneeuw-en-ijsituatie. Zijn deze signalen voldoende serieus genomen? Zo nee, waarom niet?

Tot slot, voorzitter. Vandaag hebben wij een petitie ontvangen van de gemeente Terschelling, ondersteund door de Terschellinger ondernemers, de bruine zeilvaart en Stichting Ons Schellingerland. De haven van Terschelling verkeert in erbarmelijke staat. Dat heeft ook gevolgen voor de verdere bereikbaarheid. Bussen en vrachtauto's kunnen mogelijk deze zomer al grote problemen krijgen met toegang. Dit betekent dan ook dat de aanvoer van spullen zoals voedsel in gevaar komt. Maar ook het toerisme komt in gevaar. Dat is de grootste inkomstenbron van Terschelling. Het totale eiland kan op slot komen te staan. Bereikbaarheid van de eilanden is geen lokaal luxeprobleem, maar een nationale verantwoordelijkheid. Dat zeggen deze mensen. Is de minister het daarmee eens? Gaat de minister Terschelling helpen? De gemeente zelf heeft al 15 miljoen euro bijeen gekregen. Is het misschien mogelijk om een gesprek met de provincie Fryslân te krijgen om ervoor te zorgen dat die ook bijdraagt? Als die havenkade instort, dan zijn de problemen echt enorm.

Mijn laatste vraag aan de minister: deze commissie gaat binnenkort, 6 en 7 februari, op werkbezoek naar de Waddeneilanden. De minister had toegezegd om mee te gaan, maar nu hebben we begrepen dat de minister niet meegaat. Ik zou willen vragen waarom de minister niet meegaat met dit werkbezoek.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Het woord is aan de heer Jumelet voor zijn inbreng in de eerste termijn namens de fractie van het CDA en om zijn maidenspeech als bijdrage te houden. Ook hierbij worden interrupties niet toegestaan. Meneer Jumelet, als u zover bent, dan heeft u het woord.

De heer Jumelet (CDA):

Dank, voorzitter. Vernoemd naar de oudste broer van mijn vader sta ik hier nu, en dat is een grote eer. Zijn naam: Hendrik Gabriël Jumelet. Hij is omgekomen met 53 medebemanningsleden op 24 juni 1941 toen het koopvaardijship de Schie, waarop hij voer, werd geraakt door een torpedo, afgeschoten door een Duitse onderzeeboot. Hij werd 19 jaar.

Heel mijn leven lang leef ik vanuit het besef dat het leven je gegeven is en geen bezit en dat je wegen mag vinden om er samen met anderen iets van te maken. Het was de basis voor mijn opvoeding in een warm christelijk gezin en het hielp later mij en mijn vrouw Alina, toen onze zoon Jan-Paul in 2009 plotseling op 20-jarige leeftijd overleed aan een hartstilstand, om uiteindelijk de draad weer op te pakken met lieve en goede mensen om ons heen.

Van huis uit ging het erom iets te doen voor andere mensen, in kerk en samenleving, in jeugd- en ouderenwerk, altijd in het besef dat het niet om jou gaat, niet om mij gaat. Sta op en doe het werk dat gedaan moet worden, en dat is niet altijd makkelijk. Het is je opdracht en je verantwoordelijkheid voor mensen in de samenleving.

Voorzitter. Dan, na wethouder in de gemeente Emmen en gedeputeerde van de provincie Drenthe namens het CDA te zijn geweest, nu Tweede Kamerlid. Nogmaals, wat een eer en wat een mooie opdracht, voor mij met het adagium: ieder mens telt en iedereen moet mee kunnen doen.

Vandaag bespreken we, wel later dan gebruikelijk, de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Dan gaat het over onderwerpen die iedereen raken, waar wij onze verantwoordelijkheid in moeten nemen. Mijn collega Jantine Zwinkels zal straks in haar bijdrage ingaan op luchtvaart, een gezonde en schone leefomgeving en ook verduurzaming, bijvoorbeeld van onze mobiliteit. Uiteraard zal ze het ook hebben over circulaire economie. In mijn bijdrage zal ik stilstaan bij het openbaar vervoer, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Nu denkt u wellicht: ik mis nog onderwerpen als water en de maritieme sector, maar ook de harde infrakant van spoor- en wegprojecten en de grote instandhoudingsopgaven van onze infrastructuur in de breedste zin van het woord. En dat klopt. Die onderwerpen zal mijn collega Luciënne Boelsma bij andere debatten inbrengen. Dat heb je met zo'n grote fractie. We hebben de taken goed verdeeld. Precies deze week staan er verschillende nota- en wetgevingsoverleggen alsmede een commissiedebat over deze onderwerpen gepland.

Voorzitter. Mobiliteit en ook openbaar vervoer gaan voor het CDA over meer dan alleen van A naar B kunnen reizen. De infrastructuur vormt de ruggengraat van onze samenleving en economie. Goede verbindingen zijn nodig om mee te kunnen doen, of je nu van de auto, de fiets of het ov gebruikmaakt. Voor het CDA staat voorop dat je verplaatsen voor iedereen betaalbaar en toegankelijk moet zijn. Echter, vanuit verschillende gemeenten en regio's krijgen we steeds opnieuw signalen dat verschraving van het ov toeslaat. De constatering dat de financiering van het ov aandacht vraagt, is niet nieuw. Want eerder was er de motie-Bikker, het amendement-Krul en recent het amendement-Grinwis, gesteund door het CDA, om de financiën voor 2026-2027 van het ov op peil te houden en het kaartje betaalbaar.

Deze begroting geeft wat ons betreft nog onvoldoende richting aan de mobiliteitsvraagstukken van de toekomst, want hoe gaan we om met een groeiende bevolking en bereikbaarheid? Kenmerkend was de opmerking bij de vorige begrotingsbehandeling, al even geleden, maar toch: het ov moet voor iedereen beschikbaar zijn, zei een van de bewindspersonen, maar er moeten nu eenmaal keuzes gemaakt worden. Maar pleisters plakken zouden we niet meer moeten willen. Als we Nederland echt bereikbaar willen houden, ook voor de toekomstige generaties, moeten we misschien weer terug naar de tekentafel. Het huidige stelsel is niet ondersteunend, horen we ook, aan de grote maatschappelijke opgaven op de lange termijn. Misschien is het een goed idee om à la het rapport-Wennink een advies te vragen hoe slimmer en innovatiever bereikbaarheid en in het bijzonder ons ov te organiseren in combinatie met publiek vervoer. Neem daarbij wat ons betreft ook de op 17 december jongstleden gepresenteerde tien hoofdaanbevelingen mee van de Coalitie Anders Reizen. Dat wil zeggen: 70 werkgevers in ons land met samen ruim 550.000 medewerkers die de hand uitsteken en willen meewerken aan de mobiliteitstransitie. Wellicht kan er ook een reactie komen van het kabinet.

Dan bereikbaarheid. In de brief van het kabinet van 14 maart 2025 lezen we dat het kabinet een aanpak presenteert om de bereikbaarheid van voorzieningen, banen en goederen op peil te houden, en waar mogelijk te verbeteren. Het kabinet introduceert

daarin een nieuw beleidsinstrument, namelijk het bereikbaarheidspeil, dat nog uitgewerkt moet worden. Mijn vraag aan de minister is: hoe staat het daarmee? Het CDA blijft aandacht vragen voor bereikbaarheid en investeringslogica. Een transparante en navolgbare spreiding van investeringen voorkomt dat we alleen investeren waar het al druk is. Het bevordert ook brede welvaart in alle regio's.

Dan verkeersveiligheid. We krijgen steeds weer opnieuw berichten over slachtoffers in het verkeer. Dat zorgt voor veel leed en verdriet. Dat is al eerder gezegd door een van de collega's. We zetten via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid in op educatie, infrastructurele maatregelen en innovatie, maar wat het CDA betreft ontbreekt de aandacht voor handhaving nog in dat rijtje. Verkeershandhaving is belegd bij het Openbaar Ministerie. Wat ons betreft kan die niet ontbreken als sluitstuk om verkeersveiligheid te bevorderen. Het CDA zou graag zien dat de pakkans bij verkeersovertredingen vergroot wordt. Een wethouder verzuchtte onlangs: "Weer een drempel of wegversmalling? Kunnen we niet gewoon camera's neerzetten?" Misschien kan de minister daarop ingaan.

Dan fatbikes en overlast, in het bijzonder illegale fatbikes. We komen daar nog over te spreken bij het commissiedebat Verkeersveiligheid. Het CDA steunt gemeenten en wethouders die vragen om landelijk beleid. Kan de minister een stand van zaken geven? Zijn voorgangers hebben een aantal maatregelen voorgesteld, maar het echte beleid blijft vooralsnog uit. Het is goed dat we er op korte termijn uitgebreider over kunnen spreken. Ik kan niet wachten.

Hetzelfde geldt voor onveiligheid in het ov, waar intimidatie en agressie de spuigaten uitlopen. Het CDA vindt het belangrijk dat de boa's in het ov beschikken over de middelen die zij nodig hebben om hun werk goed en veilig te doen. In de Kamer is daar al vaker aandacht voor geweest. Een van de wensen is om de boa's toegang te geven tot de strafrechtketendatabank. Dat is een heel groot woord, met een flinke woordwaarde, maar het is ook heel erg belangrijk. De Kamer zou vorig jaar geïnformeerd worden over een lopende verkenning hiernaar. Daar wachten we nog steeds op. De vraag is dan ook: wanneer kunnen we een brief hierover verwachten? Of beter nog: wanneer is het geregeld?

Voorzitter. Ik eindig met het bekende gezegde: waar een wil is — en met een beetje hulp van anderen, want ik heb zelf ervaren dat dat belangrijk is — is een weg.

Dank, voorzitter.

(Geroffel op bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Jumelet, voor uw aangrijpende, persoonlijke maidenspeech. Ik wil u daar van harte mee feliciteren. Ik schors even zodat u de felicitaties in ontvangst kunt nemen.

De vergadering wordt van 17.58 uur tot 18.01 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering en geef het woord aan mevrouw Zwinkels voor haar inbreng in de eerste termijn namens de fractie van het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het is een bijzondere behandeling van de begroting, omdat we te maken hebben met een dubbeldemissionair kabinet en we midden in een formatieproces richting een nieuw kabinet zitten. Daar kan en wil ik niet op vooruitlopen. Tegelijkertijd willen we ook een goed debat voeren met elkaar. Ik ga beginnen.

Allereerst een gezonde en schone leefomgeving. Ik wil hierbij aandacht vragen voor emissieloos bouwen en pfas. Het is belangrijk voor ons welzijn, voor toekomstige generaties en voor de natuur. We zien de budgetten voor de Regeling schoon en emissieloos bouwen onder de posten "bronmaatregelen stikstof" en "KF: laadinfra bouw" op pagina 79. De kernvraag is bij deze budgetten dan niet alleen hoeveel budget er is, maar ook hoe we ervoor zorgen dat het toereikend is. Kan de minister inventariseren bij bouw- en infrabedrijven of het toereikend is, wat er beter kan en welke obstakels er nog zijn?

De gevolgen van pfas zijn ingrijpend. Dat zien we rond Chemours en bij mensen rond de Westerschelde, waar het letterlijk in het bloed van mensen is aangetroffen. Dit is het geval op meer plekken in het land. We moeten hard optreden tegen illegale lozingen, strikt toezien op bestaande vergunningen en waar het kan alternatieven stimuleren en het gebruik van pfas ontmoedigen. In de begroting lees ik dat er in 2026 een nieuw op te zetten centrum, Safe and Sustainable by Design, van start gaat. Ik vraag de staatssecretaris: wat gaat dit centrum doen en hoe zetten we vol in op het creëren van prikkels die de vraag naar pfas-producten laat afnemen? Ik denk ook aan bepaalde productontwerpen op Europees niveau.

Voorzitter. Mijn collega Boelsma zal in het wetgevingsoverleg Water volgende week verder ingaan op de aanpak van watervervuiling, maar ik wil toch ook een pfas-onderwerp in haar Fryslân aanstippen, namelijk die rondom vliegbasis Leeuwarden. Ruim 1.000 hectare is daar vervuild geraakt door pfas-houdend blusschuim. Kan de staatssecretaris aangeven wat de voortgang is in de aanpak hiervan?

Dan kom ik bij mijn tweede onderwerp en dat is circulaire economie. Ik wil aandacht vragen voor statiegeld en duurzame bouwmaterialen. Het statiegeldsysteem helpt om afval te verminderen, maar in de praktijk zien mensen ook de knelpunten: storingsgevoelige automaten en te weinig innamepunten. Dat ondermijnt het draagvlak. Tegelijkertijd zitten er in het systeem middelen die nu nog maar beperkt worden benut. Die middelen zouden ook kunnen bijdragen aan een schonere openbare ruimte en een sterkere circulaire keten. Daarom heb ik een paar vragen aan het kabinet. Ten eerste: is het bereid om samen met Verpact te onderzoeken hoe beschikbare statiegeldmiddelen effectiever kunnen worden ingezet? Ten tweede: kan daarbij expliciet worden gekeken naar verbeteringen van innamepunten en naar ondersteuning van gemeenten bij de aanpak van zwerfafval en graffiti? Dit kan bijdragen aan een schonere en nettere openbare ruimte. Tot slot: wil het kabinet ook verkennen of deze middelen kunnen bijdragen aan het versterken van de businesscase voor gerecyclede en biobased verpakkingen, zodat circulariteit echt loont?

Voorzitter. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid, maar ook strategische autonomie en competitiviteit is het van belang dat we anders omgaan met onze grondstoffen en dat we kiezen voor een verantwoorde productie, waardebehoud en meer

onafhankelijk zijn in deze wereld van onzekere geopolitiek en toenemende grondstoffenschaarste. In de begroting lees ik dat voor duurzame bouwmaterialen eenmalig zo'n 3 miljoen euro is gereserveerd in 2026 en 2028. Ten eerste: waarom is hiervoor gekozen? Is dat logisch, incidenteel voor twee niet-openvolgende losse jaren? En ten tweede: de RVO gaat blijkbaar iets nieuws opzetten, namelijk een Business Innovation Research, SBIR. Als ik daarop googel, dan is dat al gestopt in 2023 of 2024 en is het vervangen door een Innovation Impact Challenge. Dan is mijn vraag: is hier nou echt vraag naar vanuit de samenleving of zijn andere zaken nodig? Ik denk aan het dekken van het prijsverschil in onze aanbestedingen, dus launching customer voor deze bouwmaterialen zijn als overheid, landelijk, maar ook als provincie en gemeente. Hoe is daar nu geld voor gereserveerd en vrijgemaakt? Wij lezen dat niet terug.

Ook zouden financiële instrumenten, zoals exportkredietverzekeringen, maatwerksubsidies voor duurzame handel en bankfinanciering voor circulaire economie ingezet kunnen worden. Dat draagt bij aan een eerlijk speelveld. Daarom als derde vraag: hoe slaagt het kabinet hier tot nu toe in? Is het kapitaal ook echt toegankelijker en zijn die circulaire verdienmodellen echt aan het ontstaan? Kijkend naar de begroting zijn dit vaak kleine en incidentele regelingen en subsidies. Kunnen we niet gezamenlijk nadenken over de kansen voor bijvoorbeeld een grote, robuuste SDE++-regeling? Welke kansen zou dat kunnen bieden?

Ik kom bij het blokje luchtvaart. Ik had mevrouw Van der Plas beloofd om het vandaag met haar te hebben over de chaos die is ontstaan op Schiphol door de winterse omstandigheden. Ik wil het daar dus kort met u over hebben. We begrijpen dat in de operatie alle mogelijke capaciteit is ingezet, van de-icing middelen, waar het net al over ging, tot personele capaciteit. We zijn als land niet ingericht op zulke omstandigheden; we hebben daar niet in geïnvesteerd. Tegelijkertijd hebben wij ons wel gestoord aan de gebrekkige communicatie richting reizigers en de mate waarin zij tegemoet gekomen zijn. Ze zijn teveel aan hun lot overgelaten ondanks het harde werk van het aanwezige personeel. Daarom de vraag aan het kabinet: hebben vliegtuigmaatschappijen aan de verplichtingen voldaan die gelden bij zulke omstandigheden en bij de uitval van vluchten? Welke lessen zijn er geleerd? Hoe kunnen we binnen de bestaande capaciteit van Schiphol beter voorbereid zijn?

Dan kom ik bij mijn laatste onderwerp en dat betreft onze uitvoeringsinstantie. Denk daarbij aan het VTH-stelsel en de robuustheidscriteria voor onze omgevingsdiensten. Vanuit zowel ILT, VNG als IPO hebben wij in aanloop naar dit begrotingsdebat signalen ontvangen over de te krappe budgetten voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Het werk van de omgevingsdiensten en dat van uitvoerders is ontzettend waardevol, maar zij komen in de praktijk veel uitdagingen tegen. De vraag aan het kabinet is: is er een inschatting gemaakt van het benodigde extra budget om de ICT, de digitale weerbaarheid en de bijbehorende kennisdeling op orde te brengen? Dan kan het nieuwe kabinet direct keuzes maken. Kunt u ILT verzoeken om het initiatief te nemen om gesprekken aan te gaan over denkbare alternatieven en innovaties om te voorkomen dat we door de toenemende complexiteit elk jaar het budget zullen moeten verhogen? Denk aan een zorgplicht voor bedrijven zelf en de mogelijkheden van AI. En tot slot: wat gaat de minister doen om omgevingsdiensten in staat te stellen om in 2026 aan de robuustheidscriteria te voldoen, zodat zij slagvaardig, onafhankelijk en kosteneffectief hun werk kunnen doen?

Dank u wel.

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

Allereerst was ik net vergeten om diegenen die hun maidenspeech hebben gehouden plenair te feliciteren. Dat realiseerde ik me net na de mooie maidenspeech van de heer Jumelet. Voor hem, maar ook voor de heer Schutz en de heer Huidekooper de felicitaties namens onze fractie.

Ik zou mevrouw Zwinkels wat voor willen houden. Het ligt een beetje op het snijvlak van de portefeuilles, maar omdat mevrouw Zwinkels ook een Utrechter is, kan ik deze vraag wel aan haar stellen. Ik heb gelezen dat mevrouw Zwinkels als fractievoorzitter van het CDA in Utrecht zei dat ze als lokale fractie tegen de verbreding van de A27 zijn. Daarmee willen ze een duidelijk signaal geven aan de landelijke CDA-fractie, namelijk dat de natuur bij Amelisweerd onbetaalbaar is. Dat ben ik heel erg met haar eens. Wat betekent dat voor het standpunt van de CDA-fractie?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Het is natuurlijk altijd mooi als het hier in Den Haag over Utrecht gaat; dat zult u begrijpen. Het was voor mij een hele grote eer om als fractievoorzitter actief te zijn in Utrecht en om het CDA op die manier te vertegenwoordigen en die koers te varen. Ik heb nu de grote eer om volksvertegenwoordiger te zijn voor het hele land. Dit is inderdaad een nieuwe omgeving voor mij. U heeft het prachtig voorgelezen: Amelisweerd gaat mij nauw aan het hart. Het ligt op dit moment op de formatietafel. Daar wil ik naar verwijzen. Ik verwacht dat u daar begrip voor heeft. U heeft prachtig verwoord hoe ik ernaar kijk. Ik zal me constructief opstellen in de gesprekken richting de formatie.

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

Ik begrijp dat het niet alleen de inzet van mevrouw Zwinkels is, maar ook die van de landelijke CDA-fractie in de onderhandelingen om Amelisweerd niet te kappen. Dat geeft mij in ieder geval enigszins vertrouwen in wat eruit mag komen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik heb nog een korte reactie daarop. Ik denk dat het belangrijk is om te realiseren dat we in gesprek zijn met andere partijen, die er soms anders naar kijken. We willen tot elkaar komen en er echt samen uit komen. Dat vraagt dat ik daar niet op vooruitloop, maar dat ik de collega's aan de formatietafel de ruimte laat om samen tot een oplossing en een antwoord op deze vraag te komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Zwinkels. Het woord is aan de heer Goudzwaard voor zijn inbreng in de eerste termijn namens JA21. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Vandaag behandelen we een enorm belangrijke begroting, eentje die essentieel is voor het draaiende houden van onze economie, voor onze veiligheid in de breedste zin van het woord en daarmee ook voor de veerkracht van onze samenleving. Helaas zien wij dat vele facetten van reizen steeds verder onder druk komen te staan, want ons land rijdt letterlijk op versleten infrastructuur. Ik heb het al meermalen gehoord. Rijkswaterstaat werkt momenteel aan een

onderhoudsopgave van ruim 41 miljard tot 2038. De Algemene Rekenkamer heeft berekend dat daar eigenlijk nog eens 34,5 miljard bij moet. Bruggen, sluizen, wegen en het spoor naderen het einde van hun technische levensduur. Structurele investeringen zijn onontkoombaar.

Tegelijkertijd worden we geconfronteerd met het feit dat grote infrastructurele projecten vastlopen op langdurige vergunningstrajecten, Europese aanbestedingsregels en natuurwetgeving. Wat JA21 betreft moet in dergelijke gevallen serieus gekeken worden naar de inzet van crisis- of herstelwetgeving wanneer de bereikbaarheid of de veiligheid dreigt vast te lopen. Hoe ziet de minister dit? Is de inzet van crisis- of herstelwetgeving op korte termijn een realistisch scenario?

Voorzitter. Dan het spoor. In het afgelopen commissiedebat Spoor vroegen ik, de heer Grinwis en de heer Heutink extra aandacht voor de spoorwegpolitie. Op initiatief van de motie-Eerdmans is er een pilot gestart op het probleemtraject Zwolle-Emmen. Die pilot is succesvol afgerond. De resultaten zijn meer dan positief. De staatssecretaris stelde dat er vanuit het ministerie van JenV een voorstel komt in het eerste kwartaal van 2026. De staatssecretaris wekte in dat commissiedebat enigszins de indruk dat hij niet betrokken is bij de verdere uitwerking, terwijl juist een structurele herintreding van de spoorwegpolitie zijn domein raakt. Is de staatssecretaris bereid om persoonlijk aan te sluiten bij de lopende overleggen en zich daar expliciet in te zetten voor een structurele herinvoering van de spoorwegpolitie, inclusief de daarbij behorende middelen en mankracht?

Voorzitter. Terwijl wij hier spreken over veiligheid op het spoor, blijkt dat de veiligheid op de Noordzee grotendeels een ietwat papieren werkelijkheid is. Vorige week liet een artikel in de NRC zien dat onze Kustwacht door geld- en personeelstekort tot minstens 2027 niet in staat is om vitale infrastructuur op zee te beschermen tegen sabotage en spionage. Kabels, leidingen en verbindingen waar ons dagelijks leven van afhankelijk is, liggen er feitelijk onbewaakt bij. De reden is eigenlijk pijnlijk simpel: niemand wil de rekening betalen voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Deze bestuurlijke afschuifsoap duurt al jaren. Pas na persoonlijk ingrijpen van toenmalig premier Rutte werd er in 2024 incidenteel 17 miljoen euro vrijgemaakt en in 2025 25 miljoen. Maar degene die zich heeft ingelezen weet: dat is lapwerk. Er is tot 2030 structureel 45 miljoen per jaar nodig. Dit kabinet loopt hierbij weg voor een van zijn meest basale taken: het beschermen van vitale nationale infrastructuur. De vraag aan de minister is dan ook of hij bereid is om vanaf 2026 structureel 45 miljoen per jaar vrij te maken voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. En als niemand betaalt, wie legt het dan aan de Kamer uit wanneer er wél sabotage plaatsvindt?

Voorzitter. Dan de auto. Het aantal personenauto's nam in 2024 met 2% toe tot ruim 9,2 miljoen, begin 2025. Die stijging is geen toeval. De auto is voor miljoenen Nederlanders geen luxe, maar de manier waarop zij hun leven organiseren. Wie zich geen auto meer kan veroorloven, verliest geen gemak, maar verliest zeggenschap over zijn eigen tijd, werk en contact met het gezin. Voor een verpleegkundige met nachtdiensten, een mantelzorger, een agent, een bouwvakker of een koerier is de auto geen comfort, maar het verschil tussen op tijd zijn of falen. Laat staan wanneer je dan ook nog een keer woonachtig bent in onze landelijke gebieden, waar lenW-investeringen zijn gereduceerd tot kruimeltjeswerk. Daarom vindt JA21 het

verontrustend dat de auto sinds enige jaren een bijna georkestreerde transformatie lijkt te ondergaan, namelijk die van heilige koe naar het zwarte schaap. Vraag aan de minister: waarom kiest het kabinet ervoor om juist dat laatste stukje persoonlijke vrijheid, de auto, steeds zwaarder te belasten? Wij hebben de hoogste accijnzen van Europa. Vraag aan de staatssecretaris. Nederlandse automobilisten betalen nu al zo'n €450 per jaar meer dan onze burens. Over twee jaar, met de komst van ETS2, betalen we met gemak €2,70 per liter benzine en zal de wekelijkse tankbeurt voor een automobilist aanvoelen als een koortsdroom. Welke concrete maatregelen neemt de minister om deze stapeling van lasten te stoppen?

Tot slot de luchtvaart, een heel belangrijk onderwerp. Schiphol is geen marktproduct dat toevallig is ontstaan. Het begon in 1916 als militair vliegveld en werd na de oorlog doelbewust uitgebouwd tot nationale luchthaven. Met enige nostalgie denk ik nog weleens terug aan het jet-agetijdperk, waarin straalvliegtuigen de wereld transformeerden. Luchtvaart stond symbool voor vooruitgang. De oorlog lag achter ons en nieuwsgierigheid dreef ons naar een wereld die opeens openlag. Luchtvaart werd een instrument van wederopbouw, vooruitgang en internationale verbondenheid. Hoe anders zag de wereld er in 2022 uit, toen toenmalig IenW-minister Mark Harbers kwam met plannen om het aantal vliegbewegingen terug te brengen naar 440.000. Welnu, die blinde ambities zijn inmiddels ingehaald door de realiteit. Na vele waarschuwingen vanuit de Europese Commissie en talloze juridische missers stelde het kabinet een plafond vast van circa 480.000 vliegbewegingen. Geluidsreductie is het doel, maar het beleid werd in die donkere jaren gedreven door krimpideologie. Als kers op de taart besloot het kabinet toch geen knoop door te hakken over burgerluchtvaart op Lelystad Airport.

Overigens besloot het demissionaire kabinet eind 2025 wel in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie dat Lelystad Airport de voorkeurslocatie wordt voor de stationering van F-35's. JA21 pleit voor de zogeheten dual-use. Het nieuwe minderheidskabinet moet stoppen met het hinderlijke gedraai. Onze verantwoordelijkheid ligt dan ook hier en nu. Laat uitstel niet eindigen in afstel. Ik hoor ook graag wat de zienswijze van de minister hierop is.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Het woord is aan de heer Van Duijvenvoorde voor zijn inbreng namens de fractie van Forum voor Democratie.

De heer Van Duijvenvoorde (FVD):

Dank u wel, voorzitter. Ten eerste wil ook ik even de heren Jumelet, Huidekooper en Schutz feliciteren met hun prachtige maidenspeeches.

In Nederland is infrastructuur altijd kritiek geweest. We hebben haar gevormd en ze heeft ons gevormd. Anno 2026 is het moeilijk te beseffen dat de Zeeuwse eilanden vroeger amper bereikbaar waren, Almere slechts het IJsselmeer was, Wieringen geheel omringd werd door water en Drenthe grotendeels bestond uit uitgestrekte heide- en veengebieden. We hebben eigenlijk een onbegrijpelijke geschiedenis. Is er een land dat van zo veel onbereikbaarheid naar zo veel bereikbaarheid is gegaan? De veenkoloniën, de polders, ontginning, sluizen, dijken, Deltawerken: het is allemaal kenmerkend voor Nederland. Met je poten in de klei staan. Wij hebben gevochten

met de natuur en we hebben gewonnen. Dit unieke succesverhaal lijkt echter omgeslagen te zijn in verval. De cijfers laten een duidelijke lijn zien: meer storingen, meer incidenten, meer uitgesteld onderhoud en toenemende onveiligheid.

Voorzitter. Bij ProRail ligt het totaal aantal storingen in 2024 bijna 21% hoger dan in 2019. Het aantal technische storingen is in een jaar tijd met ruim 6% gestegen. Op het water zien we eenzelfde patroon. In het beheergebied van Rijkswaterstaat waren er in 2024 bijna twee keer zo veel scheepsongevallen als in de jaren daarvoor. Op het hoofdvaarwegennet is de norm voor ongeplande niet-beschikbaarheid inmiddels zes keer overschreden. Bij bruggen en sluizen scoort 60% tot 77% van de automatiseringssystemen niet hoger dan matig. Dit is geen reeks losse incidenten. Dit is het resultaat van structurele keuzes. Waar ligt voor het kabinet de grens waarop veiligheid of beschikbaarheid niet langer acceptabel is? Waarom wordt die grens pas zichtbaar wanneer storingen en incidenten zich al hebben voorgedaan?

Misschien nog zorgwekkender is de explosieve groei van het uitgesteld onderhoud. Het totaal hiervan bij Rijkswaterstaat steeg in vier jaar tijd van 1,1 miljard euro naar 2,1 miljard euro. Dat is een toename van meer dan 80%. Dit raakt alle netwerken: wegen, vaarwegen en het hoofdwatersysteem. Dit is het bewust doorschuiven van risico's naar de toekomst. Illustratief voor deze ontwikkeling is de Schipholtunnel: een enorme bijdrage aan de doorstroming op het hoofdwegennet en van groot belang voor de verbinding tussen onze hoofdstad, onze regeringsstad en onze havenstad. Die is dus van direct politiek en economisch belang.

De minister onderstreept zelf dat een incident in een tunnel vanwege strengere veiligheidseisen sneller leidt tot een rijstrook- of rijbaanafsluiting dan een incident op een regulier wegvak. Een eenvoudig pechgeval leidt daarom al snel tot een rijstrookafsluiting en in het uiterste geval tot een volledige sluiting. Dit kan grote negatieve gevolgen hebben voor de doorstroming op het hoofdwegennet. De planning is, afhankelijk van de nog benodigde financiële dekking, om de Schipholtunnel in 2031 te vernieuwen, maar voor deze vernieuwing is volgens de minister geen budget beschikbaar. Daar kunnen we heel veel woorden aan vuil gaan maken, maar het houdt hier dan ook wel een beetje mee op. Er is geen financiële dekking, dus moeten we het maar laten verslonzen.

De minister erkent dat de Schipholtunnel cruciaal is voor zowel het hoofdwegennet als de bereikbaarheid van Schiphol. Hoe rechtvaardigt de minister het ontbreken van budget voor de vernieuwing van zo'n vitaal knooppunt? Kan de minister een inschatting geven van de totale kosten van de noodzakelijke renovatie van de Schipholtunnel in 2031, waarvoor momenteel geen budget is gereserveerd, en kan hij tevens de jaarlijkse economische schade kwantificeren die ontstaat bij uitstel, gezien het cruciale belang van de tunnel en de hoge maatschappelijke kosten van capaciteitsverlies? Welke concrete risico's accepteert het kabinet door de vernieuwing van de tunnel mogelijk uit te stellen tot voorbij 2031? En waar ligt voor de minister de grens van wat nog verantwoord is? Graag een reactie.

Voorzitter. Terwijl voor een vitaal knooppunt als de Schipholtunnel geen budget beschikbaar is, maakt het kabinet wel keuzes. Er is 183 miljoen gereserveerd voor schoon en emissieloos bouwen op het hoofdwegennet. Er is 100 miljoen gereserveerd voor klimaatneutrale en circulaire infrastructuur. Bijna 200 miljoen gaat

naar elektrificatie van regionale spoorlijnen. Tientallen miljoenen worden uitgetrokken voor emissieloze spoorbouw en elektrische Waddenveren.

Voorzitter. Terwijl het fundament van onze infrastructuur langzaam maar onmiskenbaar verzwakt, gaat het kabinet door met de peperdure energietransitie. We richten onze blik op doelen die pas in 2050 gerealiseerd zouden moeten worden, terwijl de concrete realiteit ons nú inhaalt. Dagelijks wordt de Nederlander geconfronteerd met doemscenario's over mogelijke toekomstige risico's en fiasco's. Intussen staat onze alledaagse omgeving, de basis die dit leven met elkaar mogelijk maakt, onder druk. Kunnen we nog op weg met de auto? Rijden de treinen nog? Zijn de tunnels nog wel functioneel en veilig? Kunnen de schepen nog wel door de sluizen varen? Alle ogen van het kabinet zijn gericht op luchtkastelen, terwijl onze wereld van steen en staal op instorten staat.

Tot slot. Erkent de minister dat veiligheid en bereikbaarheid geen tegenpolen zijn van toekomstbeleid, maar de voorwaarden daarvoor? Waarom handelt het kabinet daar steeds niet naar? Een visie voor 2050 is niets waard als de infrastructuur die die toekomst moet gaan dragen, vandaag al faalt.

Dank je wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Duijvenvoorde. Dan is het woord aan de heer Stoffer voor zijn inbreng namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. In de eerste plaats wil ik de heren Huidekooper, Schutz en Jumelet van harte feliciteren met hun maidenspeeches, ook vanaf deze plaats.

Voorzitter. Dan naar de inhoud. Laat ik maar met de deur in huis vallen: Infrastructuur en Waterstaat is financieel vel over been. Het gat tussen de benodigde en de beschikbare budgetten voor de instandhouding van bruggen, wegen en spoorlijnen groeit zienderogen. Voor de komende vijftien jaar gaat het al om een tekort van ruim 50 miljard euro. Denk je dat maar eens in. Dat gat groeit, want de standaardindexatie spoort niet met de kostenontwikkeling in de markt. De SGP maakt zich hier, overigens al veel langer, grote zorgen over. Denk even mee. De gemalen bij IJmuiden en de Afsluitdijk houden Nederland droog, maar moeten nu met lapwerk in de benen gehouden worden. Dat was soms kantje boord. Binnenvaartschippers moeten om de haverklap omvaren of uren stilliggen. De norm voor onverwachte storingen wordt nu al met een factor zes overgeschreden. Ik weet niet hoeveel vrachtwagenchauffeurs en treinreizigers kunnen hier ook over meepraten. Laten we constateren dat uitstel duurkoop is. Mijn vraag is: delen de bewindslieden de urgentie?

Voorzitter. Er ligt een Meerjarenplan Instandhouding om marktpartijen langjarige zekerheid te geven. Het meerjarenplan geldt echter maar voor vijf jaar en rolt niet mee. Wil de minister kijken hoe het plan omgeturnd zou kunnen worden in een meerjarenplan dat tien jaar vooruitkijkt en jaarlijks geactualiseerd wordt? Daar kan de markt namelijk op investeren.

Niet de maakbaarheid, maar budget is inmiddels de beperkende factor. Jaarlijks is er 2 miljard euro extra nodig voor instandhouding. Mijn vraag is: delen de bewindslieden mijn oproep aan de formerende partijen om onze infrastructuur niet opnieuw het kind van de rekening te laten zijn? Dan heb ik het nog niet eens gehad over de noodzaak van aanlegprojecten. Onderuitputting wordt nu zelfs aangepakt door budget te korten in plaats van extra projecten. In het coalitieakkoord mogen projecten als knooppunt Hoevelaken, de A2 Deil-Vught, de A27 Houten-Hooipolder, de A15 Papendrecht-Gorinchem en de N50 toch niet ontbreken?

Ik noem ook verkeersveiligheid. Hier zijn momenteel nauwelijks structurele middelen voor beschikbaar. Slechts een handvol van de honderden projecten kan nu opgepakt worden. De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid verdient echt een vervolg, wil ik hier nogmaals benadrukken.

Voorzitter. De SGP vindt het onbevredigend hoe het kabinet omgaat met de boeteregen bij de Blankenburgtunnel. Ja, het gaat beter dan eerst; dat moet gezegd worden. Maar als de helft van de inkomsten niet bestaat uit tolheffing, maar uit in rekening gebrachte boetes en betalingsherinneringen, dan loopt er vanuit mijn optiek echt iets scheef. Ik vraag de minister alsnog mee te gaan in bijvoorbeeld het gratis houden van de eerste betalingsherinnering. Een jaar langer tol heffen is beter dan rekeningen stapelen bij een grote groep mensen voor wie het systeem gewoonweg niet duidelijk is.

Voorzitter. De kosten voor de binnenvaart stijgen door de Europese duurzaamheidseisen fors. Tegelijkertijd willen we minder transport over de weg en meer over het water. Maar die modal shift vlot niet en de SGP wil daarom meer ondersteuning van de binnenvaart bij verduurzaming. Er zijn subsidieregelingen voor scheepsaanpassingen, maar wordt er ook gekeken naar ondersteuning in de exploitatiefase? Die is vooralsnog evenmin goedkoop. Komt er een ondersteuningsregeling voor vervanging van kleine schepen die elektrisch gaan varen, met verschillende laadstations langs het vaarwegennet? We hebben die kleine schepen keihard nodig.

De Kaderrichtlijn Water is een ander zorgenkind. Met het oog op het komende Waterdebat heb ik alvast een vraag. Bij de landbouw worden de duimschroeven via mest- en natuurbeleid aangedraaid, maar dit wordt gebaseerd op inadequate waterkwaliteitsnormen. Waterlichamen die in Brussel groen kleurden omdat de biologie op orde is, kleurden hier rood omdat de afgeleide nutriëntennorm nog overschreden wordt. De directe bijdrage van de landbouw aan de nutriëntenbelasting blijkt minder groot te zijn dan gedacht, en die van onder andere nutriëntrijke kwel groter. Sommige waterschappen en provincies passen normen hierop aan, maar andere niet. Kijk naar Utrecht, waar de landbouw aangepakt wordt, terwijl waternormen niet up-to-date zijn. Eerder heeft de Kamer via een SGP-motie gevraagd om KRW-doelen zo snel en zo veel als mogelijk te actualiseren, rekening houdend met de natuurlijke achtergrondbelasting en ook met de historische belasting. Graag hoor ik voor het komende wetgevingsoverleg hoe dit opgepakt wordt en niet geparkeerd wordt tot 2027.

Voorzitter. "Circulariteit" is een toverwoord, maar helaas niet in de rijksbegroting. De budgetten voor het Nationaal Programma Circulaire Economie zijn gehalveerd en het budget op de IenW-begroting daalt met 20%. Het bedrijfsleven heeft inmiddels de

noodklok geluid. Het is niet goed voor het milieu en het is ook strategisch onverstandig. China draait de export van zeldzame aardmetalen steeds verder terug en verschillende Europese fabrieken hebben hun productie inmiddels stilgelegd. We moeten onze afhankelijkheid van schaarse grondstoffen echt omlaag brengen, mede door in te zetten op circulariteit. Er wordt nu te veel geconcentreerd met goedkope import op basis van ruwe grondstoffen zonder faire beprijzing. Het zou goed zijn als er bijvoorbeeld vanuit het Klimaatfonds een SDE-achtige regeling komt voor de onrendabele top bij hergebruik van materialen en bouwstoffen. Gemeenten en bedrijven moeten gestimuleerd worden om in de Restwaarde Index voor gebouwen te werken. Zo hoeft er minder afgeschreven te worden en wordt investeren in circulair bouwen interessanter. En waar blijft de verkenning van de reparatiebonus? Een nieuwe coalitie moet hier direct een klap op kunnen geven. Kortom, welke ballen gaan de bewindslieden op de stip leggen voor hun opvolgers?

Tot slot onze Noordzee. Tal van kabels liggen namelijk open en bloot voor Russische schepen. De Kustwacht krijgt volstrekt onvoldoende middelen voor adequaat toezicht. Op de IenW-begroting wordt het al beperkte budget voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur de komende jaren weer geminimaliseerd. Ministeries blijven naar elkaar wijzen en luisteren niet naar het advies van ABDTOPConsult. Mijn vraag is waar het urgentiebesef is. Tegelijkertijd zie ik namelijk honderden miljoenen euro's naar Defensie gaan en in het Mobiliteitsfonds staat zelfs 180 miljoen gereserveerd voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Waarom ligt dit geld in de ijskast terwijl de Russische dreiging realiteit is? Dit kan niet wachten. Ik heb amendementen ingediend om geen gat te laten vallen. Ik reken bij de Voorjaarsnota op een plan voor structurele financiering.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Het is 18.30 uur. Er zijn nog vier sprekers aan de zijde van de Kamer. Ik zou willen voorstellen de eerste termijn af te ronden, omdat we anders drie kwartier schorsen en daarna de eerste termijn afronden. Ik zie dat dat kan rekenen op instemming, dus geef het woord aan lid Kostić voor haar inbreng namens de Partij voor de Dieren in de eerste termijn.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het gaat de afgelopen tijd terecht veel over veiligheid. Het is goed om te beseffen dat de begroting van vandaag daar eigenlijk ook over gaat. Dat is veiligheid in de zin dat je kinderen veilig in de tuin kunnen spelen zonder gevaar van giftige stoffen. Het is veiligheid in de zin van in je bed kunnen slapen zonder dat vliegtuigen jou de hele nacht wakker houden. Maar het is ook veiligheid in de zin van het niet afhankelijk zijn van allerlei onbetrouwbare overheden van buiten Europa voor onze grondstoffen. Daarom is het zo belangrijk om te toetsen of de voorliggende begroting voldoende aandacht heeft voor aan de ene kant die gezonde leefomgeving voor mens en dier en aan de andere kant die belangrijke transitie naar een economie waarin we geen nieuwe grondstoffen hoeven te gebruiken maar we alles in Europa kunnen hergebruiken. Dat is de zogenaamde circulaire economie.

Gewone burgers die hun gezondheid en hun leefomgeving willen beschermen, hebben geen leger van lobbyisten tot hun beschikking, zoals grote bedrijven wel hebben. Ze hebben ook het 06-nummer van de minister niet, zoals de CEO's van

bedrijven wel hebben. De economische belangen voor de korte termijn zijn zwaar vertegenwoordigd in de politiek. Dat is gewoon een feit. Maar we zijn voor ons voortbestaan en voor onze veiligheid juist allereerst afhankelijk van al die andere belangen, die niet zo goed worden vertegenwoordigd. Dat zou het kabinet meer moeten leren waarderen, en dat zou het kabinet moeten laten zien in de keuzes voor de begroting. Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat onder andere over een gezonde leefomgeving gaat, zou het algemene belang van een gezonde omgeving centraal moeten staan.

In de afgelopen drie jaar heb ik als Kamerlid namens de Partij voor de Dieren actief samenwerking gezocht met verschillende partijen hier in de Kamer, van links tot rechts. Het doel was steeds om als Kamer aan de burgers thuis te laten zien dat we verenigd kunnen optreden om een gezonde leefomgeving voor burgers waar te maken, en dat we dat voor de verandering ook nog eens met wat tempo kunnen doen, anders dan de burgers van ons gewend zijn als het gaat om dit soort onderwerpen. Een gezonde leefomgeving is namelijk geen kwestie van links of rechts. Het is iets waar we allemaal afhankelijk van zijn. Het was fijn om te zien dat die samenwerking inderdaad resultaat opleverde, dat we samen het kabinet tot meer actie konden aansporen. Het is jammer — dat moet ik ook bekennen — dat veel van mijn collega's er nu niet meer zijn, maar ik hoop dat we de samenwerking, gericht op die gezonde leefomgeving, met de nieuwe Kamer kunnen voortzetten. Als ik de stukken van het kabinet lees, zal gezamenlijke actie van ons als Kamer helaas hard nodig zijn. Ik zal toelichten waarom door dieper in te gaan op de twee aspecten van veiligheid die ik noemde: ten eerste een gezonde leefomgeving, oftewel milieu, en ten tweede grondstoffenafhankelijkheid, en dus de circulaire economie.

Ik begin met het milieu. De uitstoot van milieuverontreinigende stoffen kost Nederland 46 miljard euro per jaar, als we het PBL mogen geloven. Dat is 4,6% van het Nederlands bruto binnenlands product. De bescherming van gezondheid en milieu bespaart ons uiteindelijk geld, maar als de begroting wordt opgesteld en er keuzes moeten worden gemaakt, lijkt het alsof dat allemaal vergeten wordt, schiet men weer in de taal van economische kortetermijnbelangen en ziet men die weer als gids. Ondertussen dreigen regels die mensen en hun omgeving beschermen, juist afgezwakt te worden. Daar betaalt de belastingbetaler uiteindelijk de rekening voor.

Ik ben overigens wel blij dat dit kabinet naar aanleiding van het verzoek van de Partij voor de Dieren erkent dat het goed is om de kosten en de schade aan het milieu mee te nemen en daarnaar te kijken. Het is één ding om naar het PBL te wijzen, maar het is iets anders om het ook expliciet mee te wegen. Ik wil graag van het kabinet horen hoe het het gegeven dat er zo veel financiële schade door milieuvervuiling is, meeweegt in de keuzes die in de begroting worden gemaakt. Kunnen de bewindspersonen toezeggen om dat in het vervolg explicieter te maken in de begrotingen?

Ondertussen spelen er rechtszaken van bezorgde burgers tegen grote vervuilers als Schiphol, Tata Steel en Chemours, niet omdat die burgers het zo leuk vinden om rechtszaken te voeren, maar juist omdat ze merken dat ze geen andere keuze hebben, omdat wij hier in de politiek hen onvoldoende beschermen. Helaas wordt dat ook bevestigd door wetenschappers en instanties als de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die laatste kwam in 2023 met de duidelijke conclusie dat belangen van burgers onvoldoende worden beschermd ten opzichte van het belang van de

industrie. De Onderzoeksraad adviseerde snelle maatregelen en een aanscherping van de regelgeving.

Wat er vervolgens gebeurde, is tekenend voor hoe de politiek omgaat met zulke kwetsbare belangen. Dat advies van de raad lag er in 2023. We hebben als Kamer een jaar lang moeten wachten op enige soort van actie. In 2024 kwam er een Actieagenda Industrie en Omwonenden. Toen zat ik hier ook, aan de andere kant, samen met de VVD, D66 en GroenLinks-PvdA. We zeiden allemaal, in onze eigen woorden: dit is geen actieagenda, maar een doorschuifagenda; dit is gewoon nog meer onderzoeken en verkennen. De boodschap aan het kabinet was duidelijk: dit moet veel beter; we willen concrete acties en niet nog meer verkenningen.

Er werd toen ook een motie van de Partij voor de Dieren aangenomen waarin staat dat we echt aan de slag moeten en dat er een concrete tijdlijn moet komen voor wanneer die acties echt zouden worden uitgevoerd. Het is nu twee jaar later en die motie is nog steeds niet uitgevoerd. Zo'n tijdlijn waarin wordt geschetst wanneer welke actie wordt gestart en afgerond is er nog steeds niet. Kan de staatssecretaris toezeggen uiterlijk voor het volgende debat over de leefomgeving alsnog met kwantificeerbare doelen, bijbehorende acties en, niet te vergeten, een tijdlijn te komen, gericht op de bescherming van de gezondheid van burgers en hun leefomgeving, zoals eerder gevraagd?

Nu, twee jaar na die laatste slappe uitwerking van de Actieagenda Industrie en Omwonenden, krijgen we opnieuw een langverwachte brief van de staatssecretaris. Wat zien we daarin? Het is zó tekenend. Het begint er al mee dat de industrie zo essentieel voor ons is. De ambtelijke nota bij de brief van de staatssecretaris laat zien dat er achteraf nog veel formuleringen zijn aangepast om de economische belangen van de industrie maar goed te blijven borgen. Er staat gewoon: we hebben door de hele brief heen meer aandacht voor concurrentievermogen en verdienvermogen van de industrie verwerkt. Dat terwijl de aanleiding voor het opstellen van de actieagenda juist de conclusie van de onafhankelijke Onderzoeksraad voor Veiligheid was dat de belangen van de burgers onvoldoende werden beschermd en geborgd. Dan is het echt wel schandalig — ik wil niet al te kritisch zijn — dat het kabinet dan met zo'n briefje komt. Dan heb je je prioriteiten niet op orde. Het is veelzeggend dat de VNO-NCW-lobby heel tevreden is met het beleid van de staatssecretaris dat er nu ligt, maar dat verder bijna iedereen kritisch is, zoals medeoverheden, toezichthouders, omwonenden en maatschappelijke organisaties. Ziet de staatssecretaris ook dat hier iets niet helemaal goed gaat?

De staatssecretaris schrijft dat hij op zoek is naar balans tussen de verschillende belangen. Dat is hem voorlopig dus nog niet gelukt. Medeoverheden willen meer en verdergaande maatregelen, waaronder wijziging van de regelgeving. In de brief doet de staatssecretaris alsof de maatregelen die hij neemt in lijn zijn met het advies van de Expertgroep Gezondheid IJmond, terwijl de ambtelijke nota duidelijk stelt: de maatregelen die de Expertgroep adviseert, gaan veel verder dan wat in de brief wordt voorgesteld. Ook dat is kwalijk. Het is kwalijk dat de staatssecretaris eigenlijk de Expertgroep Gezondheid gebruikt om zijn gebrek aan beleid te groenwassen. Kan de staatssecretaris toezeggen opnieuw te kijken naar die scheve balans en voor het eerstvolgende debat met een brief te komen waarin hij uitlegt hoe hij medeoverheden, maatschappelijke organisaties en burgers meer tegemoet kan komen, zoals optie vier uit de ambtelijke nota adviseert?

Voorzitter. Na jarenlange onderzoeken ligt er nu wel een lijstje van wat we echt concreet zouden kunnen doen om die gezondheid goed te borgen. Dat is verwerkt in die factsheets. Echter, daar wordt bijna niets mee gedaan. Mijn verzoek aan het kabinet is dus nog steeds om daar nog een keer naar te kijken en de uitvoering van de actieagenda serieuzer in te richten.

De pilot over de metingen blijft nog steeds vaag, ondanks aangenomen moties van de Partij voor de Dieren hierover. In de actieagenda staat dat er wordt gewerkt om snel betere toegang tot milieugegevens te regelen voor burgers. Bedrijven zouden mogelijk worden verplicht om bijvoorbeeld continue metingen openbaar te maken. Ik was benieuwd hoe het daarmee staat. Dat vraag ik ook even aan de staatssecretaris.

Voorzitter. De vervuiler zou meer moeten betalen in plaats van bepalen, maar we zien toch nog steeds dat de kosten voor vervuiling worden afgewenteld op burgers. Er ligt een motie-Kostić/Soepboer, die het kabinet aanspoort om daar beter naar te kijken. Het kabinet zegt dan tegen ons: maar de huidige regelgeving is erop ingericht dat de vervuiler betaalt, dus we doen eigenlijk niks met jullie motie. Echter, we zien in de praktijk dat dat niet zo is. We zien dat milieuschade heel vaak wordt afgewenteld. Gemeenten moeten het oplossen. Provincies moeten het oplossen. Soms moet het Rijk het oplossen. En dat terwijl de vervuiler niet hoeft te betalen. Dat betekent dat de burger moet betalen. Ik verzoek de staatssecretaris om hier toch nog een keer goed naar te kijken.

Voorzitter. Ik ga nog even naar de luchtvaart. Dat onderwerp is een onderdeel van de gezonde leefomgeving, zou je zeggen. Daar is al heel veel over gezegd. Er is ook een uitspraak geweest van de rechter. Die zei: ook hier worden de belangen van de omwonenden van Schiphol structureel genegeerd. Mensenrechten worden overtreden en dat moet meer in balans komen. Ondanks alle mooie woorden van dit kabinet op sommige punten, zien we dat niet gebeuren. Er wordt nu weer een beeld geschetst waarbij er een mogelijkheid bestaat dat Schiphol gewoon weer kan groeien, terwijl we allemaal weten dat de grenzen voor de gezondheid, voor een gezonde leefomgeving, voor het klimaat en voor de natuur allang zijn overschreden.

Gisteren stuurde het kabinet ons nog een brief over het Luchthavenverkeerbesluit, dat het kabinet nog even snel door de Kamer heen wil drukken. Dat is zo ontzettend complex, met meerdere bijlagen en door de voornemens die daarin worden vermeld. Dat is niet goed voor de omwonenden. Het zou op z'n minst goed zijn om de Kamer echt goed de kans te geven om daar goed naar te kijken. Ik wil het kabinet dus toch verzoeken — anders kom ik met een motie — om hierin geen onomkeerbare stappen te zetten totdat de Kamer er goed naar heeft kunnen kijken, er een debat over heeft gehad en er vervolgens een uitspraak over heeft gedaan. Dat vraag ik aan de minister.

Een laatste gedeelte van het milieuaspect betreft het vuurwerkverbod. We weten allemaal dat vuurwerk helaas veel milieuschade en maatschappelijke kosten met zich meebrengt. Het is dus goed dat het vuurwerkverbod er komt. Maar ik wil graag van de staatssecretaris horen wat er nog moet gebeuren en hoe het staat met het regelen van de compensatie van de vuurwerkbranche. Ik vraag hem ook er toch op te letten dat er niet zo veel maatschappelijk draagvlak is om die financiële compensatie heel hoog te maken. Ten eerste wist de branche al heel lang dat het vuurwerkverbod eraan zat te komen. Ten tweede zijn de milieukosten en -impact

jarenlang afgewenteld op de samenleving, op de burgers dus. Ik zou zeggen: let daar goed op.

Het laatste wat ik wilde benadrukken als het gaat om veiligheid, is de circulaire economie. Het is al eerder gezegd, maar ik wil het graag benadrukken omdat het niet in de begroting naar voren komt. Weer zijn er woorden versus daden. De staatssecretaris zegt dat de circulaire economie heel belangrijk is voor onze veiligheid, onafhankelijkheid, economie, een gezonde leefomgeving, voor van alles en nog wat. Maar wat zien we gebeuren? Er werd vorig jaar iets van 92 miljoen euro gereserveerd voor de circulaire economie. Nu is dat 65 miljoen euro geworden en dat wordt de komende paar jaar met nog 30% verder verminderd. Om dat een beetje in de context te plaatsen: statiegeldbedrijf Verpact heeft nog 140 miljoen op de plank liggen aan nog te innen statiegeld. Als je dat vergelijkt met ons budget voor een circulaire economie, waarvan zelfs de staatssecretaris zegt dat het cruciaal is voor onze onafhankelijkheid van andere regimes, voor onze economie en voor onze gezondheid, dan slaat het helemaal nergens op. Ik zou dus toch een reflectie hierop willen van de staatssecretaris. Daarnaast wil ik de Kamer oproepen om dit te corrigeren, of in ieder geval een hele duidelijke boodschap af te geven aan een nieuw kabinet. Dit valt namelijk niet met elkaar te rijmen.

Tot slot. Misschien is het van een geheel andere orde, maar het is wel iets wat te maken heeft met de veiligheid van mens en dier. De leerindustrie houdt een systeem in stand waarin dieren worden uitgebuit voor winst, terwijl de productie gepaard gaat met gifvervuiling en ontbossing. De huid van dieren hoeft geen onderdeel te zijn van onze kleding. We hebben een aangenomen motie om een plan te maken om producten met dons en bont van levend geplukte dieren, angorawol en angoraleer in Nederland te weren. Het onderzoek dat het ministerie naar aanleiding daarvan heeft laten uitvoeren, laat zien dat de productie van angorawol, kangoeroeleer en dons van levend geplukte dieren gepaard gaat met ernstig dierenleed. Het onderzoek laat ook zien dat 72% van de mensen negatief staat tegenover het gebruik van die producten als ze weten wat voor dierenleed erachter staat. Er is dus enorm veel draagvlak voor maatregelen van dit kabinet. Het onderzoek biedt volgens het ministerie zelf aanknopingspunten voor beleid dat gericht is op regulering van de verkoop en import van materialen met ernstige dierenwelzijnsproblemen. We hebben echter nog geen maatregelen gezien. Is de staatssecretaris bereid om alsnog maatregelen te treffen in de geest van de al aangenomen motie?

Voorzitter, ik rond af. Ik snap dat er onderhandelingen bezig zijn, maar ik zeg nogmaals dat ik ook ooit gewoon een burger ben geweest die naar de politiek keek en dacht: kom op lieve mensen, dit kan toch sneller. We hebben zo veel waardevols om te beschermen. Dat kan inderdaad met het bedrijfsleven, maar we moeten keuzes maken. Die gezondheid is ons zo waardevol. Laten dus wel stappen vooruit nemen, ook al zijn die onderhandelingen nog bezig.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, lid Kostić. Het woord is aan de heer Grinwis voor zijn inbreng namens de ChristenUnie in de eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Proficiat met de maidenspeech, zeg ik aan collega's Huidekooper, Schutz en Jumelet, met opnieuw mooie inzichten: "je hoeft er niet geboren te zijn om er vandaan te komen" en "waar een wil is, is een weg". Dank.

Voorzitter. Vandaag gaat het over een verbonden land. Dan doel ik niet alleen op het overbruggen van de figuurlijke afstanden in onze samenleving, maar ook op de fysieke. Dan gaat het ook over bruggen, sluizen, tunnels en viaducten, over dammen, duinen en dijken, en over 141.000 kilometer wegen, 7.000 kilometer spoor en 5.700 kilometer vaarwegen, zo zagen we zojuist nog bij de petitie, waarbij we met z'n allen met de neus op het feit werden gedrukt dat zonder onderhoud Nederland vastloopt. Er is een tekort van tientallen miljarden in de komende tien jaar. Dat betekent dat het volgende kabinet naast 1 à 2 miljard euro per jaar voor de aanleg van nieuwe infrastructuur structureel ook 2 à 3 miljard per jaar voor onderhoud en vervanging zal moeten reserveren. Delen de bewindspersonen deze inschattingen, en wat is hun dringende advies aan hun opvolgers om niet hetzelfde mee te maken als wat zij hebben meegemaakt?

Om de grote onderhouds- en vervangingsopgave concreet te maken, leg ik de vinger even bij het Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden. U hoort het al vanuit vak K. Dank voor de brief in reactie op de motie van collega Schutz en mij over de o zo noodzakelijke vernieuwing van dat complex in IJmuiden. De kans dat dit complex faalt, wordt groter en groter. We staan erbij en kijken ernaar, samen met 4 miljoen mensen, bewoners van ons land, die worden beschermd door dit cruciale kunstwerk. Waar zijn de gevraagde jaartallen? Waar is de urgentie? We kunnen dit besluit wel aan een volgend kabinet laten, maar wat kan en wil de minister nog doen om te borgen dat het vervangingsbesluit daadwerkelijk snel genomen gaat worden?

Voorzitter. Hoe belangrijk goed en veilig reizen is, ontdek je vooral op momenten dat dat even niet zo vanzelfsprekend is, zoals een paar weken terug. Er was flinke uitval van treinen en bussen. Ook was er gladheid op de wegen, die met man en macht werd bestreden. Dat verdient een compliment. In de antwoorden op de door mij gestelde vragen over dit weer lees ik weinig over wat er de volgens de staatssecretaris de volgende keer anders zou moeten gaan. De staatssecretaris geeft bijvoorbeeld aan hoeveel geld het deels uitzetten van de wisselverwarming bespaart, maar het gaat dan niet over de vraag welke maatschappelijke kosten dat met zich meebrengt. Natuurlijk moeten we weinig voorkomende verstoringen niet gaan overdrijven met een enorme hoeveelheid aan geld dat we daaraan spenderen, maar toch: worden de maatschappelijke kosten ook meegenomen in de evaluatie en bij toekomstige wijzigingen van het basiskwaliteitsniveau spoor?

Belangrijker dan deze incidenten is dat ons openbaar vervoer tussen onze dorpen en steden gewoon goed en betaalbaar is. Helaas waren de woorden van de vorige coalitie mooi, maar de bezuinigingen keihard. Het leidde er zelfs toe dat ik vorig jaar bij de begrotingsbehandeling dreigde tegen de volgende begroting te stemmen als de bezuinigingen niet zouden worden teruggedraaid. Gelukkig heeft de staatssecretaris ingegrepen. De BDU-bezuiniging van 110 miljoen op het ov in en rond grote steden is voor één jaar teruggedraaid en voor één jaar voor een klein deel, maar de bezuiniging van meer dan 200 miljoen per jaar op ons ov door de herijking van het studentenreisproduct staat nog. Dat laat mijn fractie niet over haar kant gaan. Zoals we eerder in de nasleep van de gevolgen van corona voor het ov

zijn gekomen met de motie-Bikker over 300 miljoen per jaar, zo hebben we nu een amendement klaarliggen waarin in 2026 en 2027 224 miljoen opzij gezet wordt voor het vervoeren van reizigers per bus, tram, metro en trein. Dan kan de NS ook mooi de dierbare jongerendagkaart herinvoeren. Graag een reactie daarop. Ik hoop en reken op mijn collega's bij de stemmingen binnenkort.

Ten slotte wil ik heel kort nog iets zeggen over circulariteit. Ik sluit me aan bij de woorden van collega Stoffer. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris kan toezeggen dat de doelen voor productgroepen zo hoog mogelijk op de ladder komen te staan. Kan hij dus toezeggen dat hij ook doelen maakt voor hergebruik en reparatie? Hoe staat het met de uitvoering van de motie over vraagcreatie die ik samen met collega Rooderkerk heb ingediend? Er moet namelijk een markt komen voor circulariteit. Als we dat niet doen, dan gaat het gewoon niet goed.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik wil de bijdrage van de heer Grinwis van de ChristenUnie via u best wat verlengen. Ik hoorde in de opsomming van de heer Grinwis over het belang van infrastructuur niet de luchthavens. Die hoorde ik ook niet toen hij had het over het ijsvrij maken, terwijl er tijdens de sneeuwstorm toch echt een heel aantal vliegtuigen zijn uitgeweken naar Groningen. Ik stel de vraag dan maar zo, via u, voorzitter: hoe kijkt de heer Grinwis aan tegen het belang van luchtvaartsystemen en regionale luchthavens in Nederland? Wat vindt hij ervan als we daar op die manier naar kijken en als we die een beetje ondersteunen? We zien nu namelijk toch dat heel veel vakantievliegers naar Weeze of Brussel gaan, allebei net over de grens. Hoe kijkt de heer Grinwis aan tegen de visie van één luchtvaartstelsel en het belang van de regionale luchthavens?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Het is fijn dat de heer De Groot terug is en dank dat hij mij de gelegenheid geeft om mijn spreektijd wat te verlengen. Ik moet met de paar minuten die ik heb inderdaad keuzes maken. Ik heb ervoor gekozen om het belang van het openbaar vervoer te onderstrepen en de vinger te leggen op de verstoring van het openbaar vervoer door het winterweer. Collega Van der Plas heeft uitgebreid stilgestaan bij het vliegverkeer, en zo hebben deze zeven zetels samen toch een heel evenwichtig verhaal over de verstoringen neergelegd. Alle gekheid op een stokje, natuurlijk is het luchtvaartstelsel, inclusief luchthavens zoals we die kennen, hartstikke belangrijk voor ons land. Dat geldt voor zowel de nationale, grote luchthavens als Schiphol, als voor het stelsel van regionale luchthavens. Tegelijkertijd is het voor de heer De Groot geen geheim dat wij anders denken over de prijzen van vliegen en dat wij vinden dat het een tandje minder mag met vliegen.

Dat neemt niet weg dat het van belang is dat regionale luchthavens in de toekomst een bestaan hebben. Collega De Groot heeft eerder ingegrepen in de begroting, met een voorstel om Eelde infrastructureel gezien daadwerkelijk een kans te geven. Ik zag nu een nieuw amendement van hem langskomen. Ik ga dat met belangstelling bestuderen. Ik zeg nu niet toe dat ik voor ga stemmen. Ik let ook altijd goed op de

dekking en die vond ik er nog niet heel jofel uitzien. Ik snap heus wel dat de heer De Groot zegt dat we ons niet alleen bijziend op één vorm van vervoer — in mijn geval is dat het openbaar vervoer — moeten focussen, maar dat we ook oog moeten hebben voor de luchtvaart. Ik nodig van de weeromstuit collega De Groot dan uit om ook liefde te hebben voor die andere vormen van vervoer; die hebben zijn steun namelijk ook heel hard nodig.

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

Daar zal ik zeker naar kijken. Dat is zeker waar. Ik kan de heer Grinwis via de voorzitter ook alvast geruststellen dat ik nog even goed naar de dekking van mijn amendement zal kijken. U zult dus denk ik morgen in ieder geval een gewijzigd amendement ontvangen. Dat kan ik alvast toezeggen. Kijk, de luchthavens hier ploeteren gewoon ten opzichte van luchthavens van dezelfde omvang in bijvoorbeeld Duitsland. De luchthavens in Nederland ploeteren gewoon om hun hoofd boven water te houden, om het rond te krijgen.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

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

Ze ploeteren — dat hebben we bijvoorbeeld met het weer van de afgelopen weken ook gezien — terwijl ze een ontzettend belangrijke rol spelen in dat luchthavensysteem. We zien dat ook als het gaat over de vracht bij Maastricht. Dat is economisch van groot belang. Ik ben dus blij om te horen dat de heer Grinwis daar nog met een warme blik naar gaat kijken. Ik zou graag op zijn steun rekenen om dat luchthavensysteem wat verder te stutten in Nederland.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ga er welwillend naar kijken. Ik ga ook wel luisteren naar wat de bewindspersonen daarover en over het amendement te zeggen hebben. We kunnen het geld namelijk maar één keer uitgeven. Ik snap heel goed wat de heer De Groot zegt. We leven niet op een eiland. Er liggen ook vliegvelden net over de grens, die zich ook mogen verheugen in Nederlandse bezoekers. Als zij dan toch gaan vliegen, dan natuurlijk liever vanuit Nederland. Ik begrijp dat helemaal. Dat neemt niet weg dat wij in algemene zin mensen ook de mogelijkheid willen laten zien dat het dicht bij eigen huis soms ook heel mooi is. Je hoeft dus niet per se heel ver te vliegen. Ik erken dat er ook veel noodzakelijke vluchten zijn, bijvoorbeeld naar een Waddeneiland zoals Terschelling. Daar moet de haven worden opgeknapt. Ik sluit me daarmee mooi aan bij collega Van der Plas.

De **voorzitter**:

Nou, wat een intermodale benadering. Dank u wel, meneer Grinwis. Dan is het woord aan mevrouw Beckerman voor haar inbreng namens de SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Voorzitter, goedenavond.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Voorzitter. Door politieke keuzes is ons ov een blamage. Eerst werd het door het blinde geloof in marktwerking en privatisering, dat zou zorgen voor efficiëntie en dalende kosten, uitgekleeft met een veel te kleine bijdrage van de overheid. Daar is vervolgens nog weer verder op bezuinigd. Honderden bushaltes verdwenen de afgelopen jaren. Steeds meer dorpen, wijken en voorzieningen zijn steeds slechter bereikbaar. Ondertussen betaal je als reiziger veel en veel meer. Laten we het hebben over die ticketprijzen. Tussen 2008 en 2024 werden de tickets voor het openbaar vervoer 40% duurder. Dit jaar komt er bij de NS weer 6,25% bij. En wat zegt het kabinet dan in antwoord op de vragen bij deze begroting? Het kabinet zegt dat het ook veel erger had kunnen zijn. Vervolgens wordt er niks meer aan gedaan.

Het is op sommige plekken helaas ook nog veel erger. Arriva gooit ook nog eens €0,02 per kilometer boven op de stijging van die 6,25%. Dat kan oplopen tot een stijging van 17,7%. Arriva is inmiddels in handen van een Amerikaans private-equitybedrijf. Een dienst van zo groot belang als openbaar vervoer! Zo ver hebben opeenvolgende kabinetten het laten komen. De allereerste kleine stap moet toch zijn om deze prijsstijgingen te blokkeren. De SP wil toe naar gratis ov. Betaalbaar of zelfs gratis en goed ov, zeg ik ook even in de richting van D66, kan immers wél. In Luxemburg is het ov gratis. In Duitsland heb je voor €63 per maand vrij reizen. In Wenen kun je elke dag onbeperkt overal heen voor €1,25 per dag. Maar in Nederland kost zo'n kaart €4.800. Het goedkoper en op termijn gratis maken van het ov en het zorgen voor betere bereikbaarheid zou nou echt goed klimaatbeleid zijn.

Er is allerlei klimaatbeleid waar je last van hebt als inwoner. Er is allerlei klimaatbeleid waar je alleen wat aan hebt als je veel geld hebt. Dat is leuk voor een groene elite, maar beleid maken waar inwoners en het klimaat echt van zouden profiteren, doen opeenvolgende kabinetten niet. Ik doel dan op fors investeren in de bereikbaarheid van het platteland en de stad met het ov en ervoor zorgen dat het ov voor iedereen betaalbaar of zelfs gratis wordt. Een nieuw kabinet moet daar wat de SP betreft direct mee aan de slag. Maak het ov weer publiek en maak het tot iets waar we trots op kunnen zijn. Vooralsnog kunnen we daar niet wachten. De eerste stap moet echt zijn om de ticketprijs op zijn minst alsnog te bevrozen. Graag een reactie. Dit geldt voor de NS en ook voor de regionale trein-, bus- en metrovervoerders.

Voorzitter. Terwijl steeds meer mensen last hebben van de betaalbaarheids crisis, stijgen ook de kosten voor ons drinkwater. Mede doordat de overheid haar milieubeleid niet op orde heeft, betalen inwoners de rekening. Tot twee jaar geleden deed ik de portefeuille milieu. Nu moest ik me opnieuw inlezen, maar daar was ik heel snel klaar mee. Het is wel pijnlijk dat we zo weinig zijn opgeschoten. Een nationaal verbod op pfas is er bijvoorbeeld nog steeds niet. Bedrijven krijgen nog steeds vergunningen om te lozen. Illegale lozingen komen aan het licht. Zo loosde Sabic 25 jaar lang illegaal pfas op de Westerschelde. Ook het Limburgse afvalbedrijf CFS loosde illegaal pfas. Dat bedrijf krijgt nu een vergunning om een grote hoeveelheid te blijven lozen, terwijl daar ook voor 4 miljoen huishoudens drinkwater moet worden gewonnen. Die huishoudens draaien op voor de kosten.

Het huidige kabinet kenmerkt zich door het eeuwige zoeken naar mogelijkheden om de kool en de geit te sparen. De verantwoordelijkheid voor een gezonde leefomgeving en een hoge milieukwaliteit wordt vooral afgeschoven naar lagere

overheden, waterschappen, omgevingsdiensten, de EU en vooral naar de verschillende sectoren zelf. Alleen als zaken na jaren onderhandelen uiteindelijk niet lukken, grijpt het kabinet in.

Voorzitter. Een aantal vragen. Hoe zorgt het kabinet dat huishoudens niet de rekening van vervuilers betalen? Erkent het kabinet dat er tekorten zijn bij gemeenten en provincies voor het uitvoeren van hun toezichttaken? Wordt het niet alsnog tijd voor een nationaal verbod op het lozen van pfas? Wil het kabinet komen tot een samenhangende interdepartementale nationale pfas-aanpak tegen de vervuiling?

Dan heb ik nog tien seconden om de mensen te feliciteren die hun maidenspeech hebben gehouden.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Beckerman. Tot slot geef ik het woord aan de heer Heutink als laatste spreker van de zijde van de Kamer in de eerste termijn, die zijn bijdrage zal doen namens de Groep Markuszower.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Voorzitter. U zult begrijpen dat ik hier vandaag met een dubbel gevoel sta, maar het Kamerwerk gaat altijd door. Nederland kan niet wachten. De kiezer kan niet wachten. Daarom behandelen wij vandaag gewoon de begroting van Infrastructuur en Waterstaat.

Voorzitter. Nederland is echt een prachtig land; ik zeg het maar even. Onze infrastructuur was de beste van de wereld. Ze is zo'n 70 jaar geleden door de politiek aangebracht en bracht ons welvaart, rijkdom en vrijheid. Van oost naar west of van zuid naar noord: het was allemaal te doen binnen afzienbare tijd. Hoewel we een klein landje zijn, is het verbluffend om te zien wat we in al die jaren hebben weten klaar te spelen. Mobiliteit heeft de afgelopen 70 jaar ook een enorme technologische vooruitgang meegemaakt. Zo werd 70 jaar geleden bijvoorbeeld de Citroën 2CV nog gemaakt. Ik weet niet of iedereen weet welke auto dat is, maar de kenners onder ons weten: dat is de lelijke eend. Ik zie meneer Jumelet lachen. Wie nu in een nieuwe auto stapt, waant zich bijna in een ruimteschip: ze zitten vol met technologie, foefjes en andere slimigheden om autorijden veiliger dan ooit te maken.

Al die technologische vooruitgang hebben we kunnen boeken omdat er 70 jaar geleden politici waren die de moed en het lef durfden te tonen om massaal te investeren in onze infrastructuur, omdat zij zagen dat onze infrastructuur het fundament is voor een sterke economie. Laten we heel eerlijk zijn tegen elkaar: zonder infrastructuur zijn er geen woningen, zonder infrastructuur kom je niet naar een ziekenhuis en zonder infrastructuur kun je het vergroten van onze weerbaarheid vergeten. Daarbovenop waren onze wegen ooit zo vlak als biljartlakens. We hebben ze met elkaar laten verloederen. We hebben ze laten verslonzen, met alle gevolgen van dien. Het is zo ongelofelijk zonde.

Maar ook de vrijheid van autorijders staat onder druk, want ook op onze wegen sta je vaker stil dan je lief is. De fileproblematiek in Nederland wordt alsmaar groter. Hoe

kan het ook anders? Met een migratiesaldo van meer dan 100.000 mensen per jaar, die allemaal vervoer nodig hebben, is het niet zo gek dat onze wegen voller en voller worden. Het aantal mensen en het aantal auto's in dit land nemen alsmaar toe, ieder jaar opnieuw. We zijn maar een klein landje, maar ook afgelopen jaar werden er weer 388.000 nieuwe auto's geregistreerd.

In plaats van dat het kabinet de wegen verbreedt, zet men zonder succes in op een campagne die Spitsmijden heet. Verspreid over twee keer vier weken werd er maar liefst €350.000 aan uitgegeven. De helft ging naar radio- en tv-spotjes en de andere helft ging naar online filmpjes en socialmediabedrijven. En wat blijkt? Het heeft dus nul komma nul effect gehad. De campagne heeft volgens onderzoeksbureau Verian-Validators nog geen aantoonbaar effect gesorteerd op de doelstellingen. Mensen zien het nut van spitsmijden wel in, maar het is allemaal wat ingewikkelder om het in het dagelijks leven in te passen. Bovendien ervaren sommige mensen nog de druk om op tijd op kantoor te zijn. Dit had bijna mijn bijdrage van vorig jaar kunnen zijn. Toen classificeerde ik dat als pure, pure armoede, en dat is het ook.

Voorzitter. Ook andere soorten infrastructuur zijn aan het einde van hun levensduur. Dat is voor de directe veiligheid van ons land misschien nog wel veel gevaarlijker. Ik heb het hier over al die bouwwerken die ervoor zorgen dat wij hier vandaag de dag nog met droge voeten kunnen staan, al die dammen, sluizen en, niet te vergeten, Deltawerken. Ik zei het net al: ongeveer 70 jaar geleden nam de politiek de beslissing om belangrijke stappen te zetten binnen de infrastructuur. Dat die Deltawerken ons vandaag de dag nog steeds droge voeten bezorgen, geeft aan hoe belangrijk die investeringen in infrastructuur zijn. Daarom hebben wij vandaag opnieuw politici nodig die door muren gaan, die zeggen: infrastructuur is het fundament van onze economie. We hebben politici nodig die de keuze durven te maken om te investeren in infrastructuur, ook al is dat niet altijd sexy. Het eerlijke verhaal is dat investeren in infrastructuur weinig nieuwe stemmen oplevert. Dat is de realiteit. Dat is ook precies de reden dat heel veel politici het niet aandurven, maar ik denk dat we het allemaal met elkaar eens zijn dat het heel erg goed is voor ons land om het wel te doen.

Voorzitter. Ik ben hier vandaag helemaal niet om de hele infrastructuursector af te zeiken, heus niet. Bij Rijkswaterstaat, bij ProRail en bij de NS werken allemaal mensen, stuk voor stuk met hart voor de Nederlandse infrastructuur. Ik heb echt diep respect voor al die mensen die elke dag hun bed uit komen om Nederland bereikbaar te houden. Tegelijkertijd kunnen we er niet meer omheen dat het al heel erg lang één voor twaalf is als het gaat om de staat van onze wegen, onze dijken, ons spoor en alle andere infrastructuur. Keer op keer — dat zien we in deze begroting ook weer — wordt nagelaten om genoeg geld uit te trekken voor onze infrastructuur. De vraag is heel simpel: waarom ontbreekt bij het kabinet iedere vorm van urgentie als het gaat om de staat van onze infrastructuur? Horen zij de noodkreten uit de diverse sectoren dan niet? Ik hoor het graag van de minister.

Voorzitter. Daarom sta ik hier vandaag met dit pleidooi. Deze problemen moeten allemaal gewoon worden opgelost. De Nederlander verdient dat. De prijs van een treinkaartje moet omlaag. De files op de wegen moeten worden verminderd. De risico's op wateroverlast moeten we aanpakken door te blijven investeren. Ik kan nog wel even doorgaan, maar ik zie dat meneer Schutz leuke dingen gaat doen.

De **voorzitter**:

Of het leuk is, gaan we zien, maar ik geef hem het woord voor een interruptie.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, ik ga een vraag stellen. Ik hoor een stevig pleidooi voor de sectoren. Dat ziet met name op de aanleg en het onderhoud van al die infrastructurele werkzaamheden. Ik heb in mijn bijdrage een verhaal gehouden over hindermanagement. Van af en toe eens een incident gaan we eigenlijk naar een structurele hinder omdat er aan de weg gewerkt wordt. Als je werkt, heb je hinder. Dat begrijpt iedereen.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Schutz** (VVD):

Zou de heer Heutink ook daar aandacht voor kunnen hebben? Kan hij aangeven wat hij daarvan vindt en of er meer structurele aandacht zou moeten zijn voor hindermanagement bij het plannen en organiseren van al dat werk dat wij samen noodzakelijk vinden?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik denk dat als je hinder kunt beperken, je dat zeker moet doen. Heel eerlijk gezegd kan ik mij niet voorstellen dat een organisatie als Rijkswaterstaat het nalaat om hinder voldoende te beperken. Je kunt maar zoveel doen. Denk bijvoorbeeld aan omleidingen. Maar op het moment dat zo'n weg eruit ligt, dan ligt die er gewoon uit. Dan moet je omrijden. Natuurlijk steun ik de oproep om te kijken hoe je hinder nog verder kunt beperken. Daar ga ik helemaal in mee. Maar ik wil wel van het kabinet horen of Rijkswaterstaat überhaupt bij kracht is om daar extra op in te zetten.

De heer **Schutz** (VVD):

Uit eigen ervaring kan ik zeggen dat die intentie er bij Rijkswaterstaat zeker is, maar met name bij het vaarwegverkeer is het niet zo makkelijk om een stukje om te varen. Dat zijn vaak grote stukjes. Daar moet je het af en toe toch hebben van maatregelen als bloktijden of één kolk openen en de ander niet. Rijkswaterstaat denkt daarin best mee. Maar de uitkomst daarvan wordt door de natte sector nog weleens als bedroevend ervaren. Is de heer Heutink het met mij eens dat daar meer aandacht voor zou moeten zijn zijdens het ministerie en Rijkswaterstaat?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Meer aandacht daarvoor is altijd goed, maar dan wil ik toch even een voorbeeld aanhalen van vorig jaar, als ik het goed heb, namelijk het Julianakanaal en de drooglegging daarvan. We hebben gezien hoe enorm de effecten waren van die omleidingsroute. Toen ging er ook nog een ander waterwerk kapot, wat ook weer problemen opleverde. Dus ik denk dat ik heel goed begrijp waar de bottleneck zit. Als we daar meer aandacht voor kunnen vragen met elkaar, dan kan ik dat alleen maar toejuichen.

De **voorzitter**:

Tot slot.

De heer **Schutz** (VVD):

In Noord-Holland denken ze daar wel heel anders over. Daar is gewoon sprake van

een structurele stremming op de westelijke en de oostelijke Staande Mastroute. Bij de Algerabrug vindt het werk met name precies in het hoogseizoen plaats, als al die bootvaarders op een veilige manier het land doorkruisen, op zoek naar een jachthaven waar mensen hun brood verdienen. Dat gaat altijd op plaatsen en tijden waar het knelt voor bepaalde sectoren. Ik zou meneer Heutink, en natuurlijk ook de bewindslieden, willen vragen om daar toch meer aandacht voor te hebben dan we nu zien.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Point taken. Meneer Schutz zegt terecht dat hij de aandacht nu beter zou kunnen focussen op het kabinet, maar ik neem het mee. Dank voor de suggestie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik wil eerst even zeggen dat ik het goed vind dat de heer Heutink vandaag hier staat. Er is nogal wat gebeurd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ja, dat kun je wel zeggen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Maar nu hij er toch staat, stel ik ook gelijk een vraag. Ik hoorde de heer Heutink in zijn bijdrage uitgebreid pleiten voor investeringen in onze infrastructuur, want dat is broodnodig. Dat heb ik de afgelopen jaren weleens gemist. Toen ging het toch vooral over alles wat er misging bij de NS. Over investeringen ging het heel weinig. Daar stond ook bijna geen geld voor in het vorige coalitieakkoord. Is dit het nieuwe geluid van de Groep Markuszower dan wel de Nederlandse Vrijheids Alliantie, de NVA?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik hoop dat meneer Grinwis eraan kan wennen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter. Ik wil nog door over de Nederlandse luchtvaart. De ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart is een van de meest prachtige dingen uit onze geschiedenis en moeten we koesteren. In 1919 wordt de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, de KLM, opgericht. KLM is de enige luchtvaartmaatschappij die nog onder haar originele naam fungeert. Alleen dat al is geschiedenis op zich. Op 17 mei 1920, meer dan 100 jaar geleden, opent KLM de eerste geregelde vliegroute tussen Amsterdam en Londen. Op Schiphol landt die dag vlieger Jerry Shaw met een geleasede De Havilland DH.16 met, jawel, maar liefst twee passagiers, een pak kranten en een brief van de burgemeester van Londen voor zijn ambtsgeenoot in Amsterdam.

Hoe anders is het nu? In het kalenderjaar 2025 verwerkte Schiphol meer dan 477.000 vliegbewegingen. 477.000! Dat zijn gemiddeld 1.130 vluchten per dag. Er zijn het afgelopen jaar bijna 70 miljoen reizigers via Schiphol vervoerd. De effecten op onze economie zijn weergaloos. Hoeveel welvaart onze luchtvaartsector ons wel niet heeft gebracht, is niet in een simpele beleidsnotitie weg te schrijven. Maar natuurlijk zien we ook dat er mensen zijn die overlast ervaren. Daarom moeten we ook de inzet van KLM om de vloot te vervangen met stillere vliegtuigen volledig

steunen. Maar om nu onze hele geschiedenis en de economische effecten de nek om te draaien, gaat ons echt veel te ver. We zijn daarom tegen een nachtsluiting, simpelweg omdat dat kapitaalvernietiging is.

Voorzitter. Dat geldt niet alleen voor Schiphol. Kijk naar Lelystad, een hagelnieuwe, fonkelnieuwe luchthaven die morgen open zou kunnen. En we doen er helemaal niets mee. Het is werkelijk onbestaanbaar. Gooi dat ding toch open, zeggen we tegen de minister. Of wilt u er een natuurgebied van maken, net als van Twente Airport, nog een triest voorbeeld? Ik zeg het opnieuw: het is kapitaalvernietiging in drievoud. Het is heel simpel. Niet de plantjes en bloemetjes moeten floreren op zo'n luchthaven. Nee, onze economie, onze welvaart en onze vrijheid moeten floreren op al die luchthavens.

Voorzitter, ik rond af. De tijd van wegstijgen is voorbij. Wij moeten met elkaar opstaan voor een sterke en een gezonde infrastructuur. Daarom zeggen wij: gebruik de mogelijkheden binnen de extra miljarden die we mogen lenen voor defensie om ook te investeren in onze infrastructuur. Want er is gewoon geld; er gaat gewoon geld komen. Laten we dan nu ook die slag gaan maken, want zonder een stabiele en robuuste infrastructuur is er ook geen defensie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel, meneer Heutink, voor uw bijdrage als laatste spreker van de zijde van de Kamer. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer bij deze behandeling van de begrotingen van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

De voortzetting hiervan vindt plaats aanstaande donderdagochtend, waarna het woord is aan de leden van het kabinet.

Daarmee zijn we ook gekomen aan het einde van de vergaderdag van dinsdag 20 januari 2026. Ik sluit de vergadering.