

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2024

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2024

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024 (36410-XII).**

De voorzitter:

Aan de orde is de eerste termijn van de behandeling van het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024 (36410-XII).

Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Kemperman namens de fractie van BBB.

De heer Kemperman (BBB):

Goedemiddag, leden van de Kamer, medewerkers, belangstellenden op de tribune en thuis en natuurlijk welkom aan minister Harbers van IenW.

Voorzitter. We voeren hier vandaag het debat over de begrotingsstaten van IenW voor 2024. Toen mijn fractie aangaf prijs te stellen op dit debat, werd er door vrijwel alle fractie op aangedrongen om dit vooral niet te willen en de begroting af te hameren. Het doet me deugd dat meerdere fracties zich toch nog hebben ingeschreven voor deze uitwisseling van gedachten en ideeën met de minister en de collega's. Het is een debat over misschien wel een van de belangrijkste beleidsdomeinen van ons land: de ruimtelijke puzzel. Deze begroting raakt alle onderdelen van het beleid van dit ministerie. Het vraagstuk van de verdeling van de ruimte raakt ook andere ministeries met een ruimteclaim. Ik ontkom er dus niet aan om deze ook te betrekken in mijn betoog.

Ik zal mijn bijdrage opbouwen in drie delen. Ten eerste wil ik het hebben over de complexe ruimtelijke opgave waar we met elkaar voor gesteld staan. Ten tweede wil ik aandacht vragen voor de vergeten ruimtelijke aspecten en de gevolgen van het huidige beleid, omdat de focus veelal ligt op het omvormen van landbouwgrond en de ambities voor wonen, terwijl de consequenties van dit beleid voor de integrale herindeling van ons land groot zijn. Ik zal hier onder andere vragen naar zaken als voedselzekerheid, eigendommen en ondernemersvrijheid. Als derde en laatste onderdeel van mijn betoog zal ik aandacht vragen voor het tijdspad, de planning en de dadendrang van het demissionaire kabinet. Ik sluit niet uit dat ik aan de minister nog een of enkele toezeggingen zal vragen.

Voorzitter. Ik wil eerst twee grote vaderlandse denkers citeren. "Je ziet het pas als je het doorhebt", sprak ooit de heer J. Cruijff. "Naar analogie van de wederopbouw kunnen we nu spreken van de wederombouw van Nederland", zei minister Hugo de Jonge. "De nationale ruimtelijke ordening in Nederland is terug", schreef hij in 2022 in een brief aan de Tweede Kamer. Daarin staat ook: "Het Rijk herneemt de regie voor de grote verbouwing van Nederland met consequenties van hoe landschappen, steden en dorpen heringericht worden."

Maar we debatteren hier nu met de minister van IenW en niet met zijn collega's van BZK of LNV. Wij voeren nu het gesprek met de minister aan wie het kabinet en het parlement de verantwoordelijkheid voor het ruimtelijke beleid hebben toevertrouwd. Ik wil graag van de minister weten hoe het zo is gekomen dat andere beleidsdomeinen van collega-bewindslieden zo dominant geworden zijn in de keuzes die wij moeten maken over de aanwending van de schaarse ruimte in ons land.

Voorzitter. Als je een huis wil bouwen, zoek je eerst een stuk grond en dan kijk je naar de mogelijkheden en de onmogelijkheden. Dan ga je de voorwaarden scheppen en de vergunningen aanvragen. Als dat allemaal geregeld is, vraag je aan een architect om het ontwerp te maken. Daarna ga je bouwen, en als het huis vorm begint te krijgen, ga je naar een keukenboer en een badkamerwinkel. Aan het eind van dit proces ga je het huis inrichten. Dat is de logische volgorde der dingen.

In de bouw- en de infrawereld hebben we voor deze eerste stap in het proces zelfs een term: de conditionering van het project. Maar als we een heel land gaan verbouwen, volgen we schijnbaar een heel andere logica en een andere volgorde. Condities zijn nu afdwingbare beleidsdoelen. Het ontwerp is nog niet af en de in te vullen voorwaarden zijn niet geregeld. Vanuit internationale afspraken over natuur en klimaat leggen we onszelf doelen op waarvan we weten dat deze niet haalbaar, onbetaalbaar en dus ook niet realistisch zijn.

We passen de wetgeving aan of interpreteren deze op geheel unieke wijze. Denk dan maar aan de Europese natuurwetten en de vertaling naar ons unieke Nederlandse stikstofbeleid. Ik vraag aan de minister van IenW hoe hij aan zijn buitenlandse collega's uitlegt dat zijn Nederlandse infraprojecten niet mogen starten vanwege rechtszaken die gewonnen worden door een kleine activistische stichting die handig gebruikmaakt van de unieke Nederlandse stikstofwetgeving die door een collega-minister aan het land is opgelegd.

Met deze wetten in de hand gaan we dan op zoek naar grond en dan komen we tot de conclusie dat de verbouwing niet mogelijk is zonder op buurmans grond te bouwen. Het huis dat we willen bouwen is te groot en te duur en de grond is niet van ons. Normaal gesproken pas je dan je plannen aan, maar dat doen we niet als het gaat om de grote verbouwing van ons land. De wal keert hier het schip. Dit is overigens geen flauwe woordspeling in de richting van onze minister van Natuur en Stikstof, maar een oud-Hollands spreekwoord uit de tijd dat we hier nog schepen hadden. Wat ons opvalt, is dat natuur een doel op zich is geworden en dat alle andere beleidsdiscussies hierdoor gedomineerd worden. Op dit moment denderd het demissi-

onaire kabinet door met de grote wederombouw van ons land.

Deze grote verbouwing is in de contourennotitie van de nieuwe Nota Ruimte, opgenomen. Het project valt nu onder de Nationale Omgevingsvisie, afgekort NOVI, uit 2020. Onder de NOVI lopen momenteel 22 nationale programma's die allemaal aanspraak maken op landgebruik. Het inmiddels beruchte Nationaal Programma Landelijk Gebied, waar het stikstofbeleid onder valt, is daar slechts een van. Er zijn nog zes programma's die zich richten op bodem en water, zes programma's die zich bezighouden met het aanleggen van infrastructuur, voor duurzame energie en circulaire economie en nog eens zes programma's voor leefbare steden en regio's. Er is een Nationaal MilieuProgramma, een natuurprogramma en een programma voor defensie-vastgoed. Ik las ergens: if you cannot convince them, confuse them or dazzle them with information.

Mijn fractie vraagt zich af hoe dat gaat aan de tafels waar de verantwoordelijke ministers zitten. Hoeveel woningen wil je bouwen, Hugo? Eén miljoen? Poeh. Heb je daar de grond voor? En Christianne, heb je deze week nog meer natuur nodig? En geen grond? Windmolenparken en zonnenvelden, geen probleem, dat regelen we voor jullie. We passen de fysieke omgeving aan, zo nodig met extra wetgeving die alle andere functies achterstelt of zelfs onmogelijk maakt. Het kan omdat het moet, in elk geval van Europa.

Ik wil er eigenlijk niet luchtig over doen, omdat het zo ernstig is. Daarom vraag ik de minister hoe hij al deze claims op ruimte ziet in relatie tot het onmogelijke ruimtebeslag. Zou de minister in zijn antwoord ook willen meenemen dat veel van de ruimteverkenning gaat over gronden die nu nog privé-eigendom zijn van burgers, boeren en bedrijven?

Voorzitter. Naast de keuze voor de landbouwtransitie ligt de keuze voor een drastische uitbreiding van natuurgebieden en natuurherstel al vast in beleid. Volgens dit beleid moet over zes jaar wereldwijd 30% van het land en de zee beschermd gebied zijn. Daarnaast dienen op 20% van het land natuurherstelwerkzaamheden te worden uitgevoerd. In 2050 gaat het zelfs om alle ecosystemen die herstel nodig hebben. Deze hoeven overigens niet samen te vallen met de beschermde gebieden. In de contourennotitie vertaalt zich dat in het beschermen van huidige natuurgebieden, het bufferen van overgangsgebieden en de groen-blauwe dooradering van het landschap. Een groot deel van ons land wordt omgevormd tot één ecologisch netwerk met slechts in de marges nog ruimte voor wonen en economische activiteiten.

Om deze doelen te behalen komt er in totaal 702.000 hectare extra natuur bij in Nederland. Dat is meer dan de oppervlakte van de provincie Friesland. Dit blijkt uit een quickscan van Wageningen University & Research en Sovon uit Nijmegen, die in opdracht van Stikstofminister Van der Wal werd uitgevoerd. Samen met de huidige natuurgebieden zou dan zo'n 40% van Nederland moeten zijn ingericht als natuur. Dat is veel meer dan de internationaal afgesproken 30%.

Minister Van der Wal had overigens nagelaten de Kamer over deze studie te informeren "om een fixatie op hectares te voorkomen", maar dat terzijde. Ik zwijg nog maar over het toekomstig natuurbeheer. De ngo's die massaal nieuwe

natuur ontwikkelen, geven nu al aan dat zij geen geld meer hebben voor onderhoud en beheer. Voorheen deed de boer dat erbij. Voor uw achtergrondinformatie: Sovon, die mede de ruimtescan maakte, voorziet de maatschappij van kennis over aantallen, verspreiding en ecologie van vogelpopulaties in Nederland. Dat is misschien niet het juiste bureau om de ruimtescan te laten uitvoeren, maar dat kan ik niet beoordelen. Ik geef ze het voordeel van de twijfel in dit geval.

Voorzitter. Na de Tweede Wereldoorlog en de hongersnood die aan het eind van '44 en het begin van '45 grote delen van Nederland trof, waarbij 20.000 mensen stierven van honger en zij die overleefden leden onder koude en schaarste, begon Nederland vastberaden aan zijn wederopbouw, met als belofte aan toekomstige generaties: nooit meer honger. Landbouwminister Sicco Mansholt pakte voortvarend door met het hervormen van de landbouw. Schaalvergroting, efficiency en het verhogen van de productie werden letterlijk met strepen op de landkaart afgedwongen. De boeren kregen met de ruilverkaveling "an offer they could not refuse".

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

Ik heb een vraag die ik een paar minuten hiervoor had willen stellen. Ik was heel braaf op mijn beurt aan het wachten. Kennelijk had ik hier gewoon naartoe kunnen lopen. Mijn vraag gaat namelijk over het grondbezit in Nederland. Als ik uw betoog goed begrijp, zegt u dat heel veel niet kan, ook omdat de overheid wel heel veel ambities heeft, maar eigenlijk te weinig grond in handen heeft om die allemaal waar te kunnen maken. Dat klopt. 20% van de grond is in handen van verschillende lagen van de overheid. Betekent dat misschien niet dat we iets meer aan grondpolitiek moeten gaan doen, zodat er meer grond in handen komt van de overheid en we die ambities kunnen waarmaken?

De heer **Kemperman** (BBB):

Zeker, mevrouw Thijssen. Ik denk dat grondpolitiek heel goed is en dat we dat zeker moeten doen, maar dan wel met respect voor de instanties, de burgers en de eigenaren aan wie de grond nu toebedeeld is. We voeren nu natuurlijk een politiek die het bijna onmogelijk maakt om grondeigenaar te blijven. Er zijn vrijwillige opkoopregelingen, waar wij onze vragen bij stellen. Je ziet ook mensen stoppen omdat ze er gewoon geen heil meer in zien.

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

Een vervolgvraag. Ik ben het met u eens: dat kan alleen met respect gebeuren. Wat voor manieren zijn er dan waardoor dat op een meer respectvolle manier kan, maar waardoor er wel meer grond gaat vrijkomen dan er nu gebeurt? Welke mogelijkheden ziet u daartoe?

De heer **Kemperman** (BBB):

Ik kom straks met een suggestie aan de minister om keuzes die we gemaakt hebben wellicht te heroverwegen, terug te draaien en om voor een andere invulling te kiezen.

De heer **Koffeman** (PvdD):

Ik hoor de heer Kemperman Sicco Mansholt citeren: nooit meer honger na de oorlog. Maar dat is een hele tijd geleden.

Is de heer Kemperman ook op de hoogte dat Sicco Mansholt met spijt terugkijkt op de manier waarop de landbouw in Nederland uit zijn voegen gebarsten is en het feit dat 66% van het landoppervlak van Nederland inmiddels wordt ingenomen door de agrarische sector, terwijl de bijdrage aan het bruto nationaal product miniem is?

De heer **Kemperman** (BBB):

Jazeker. Ik heb de websites en de geschriften van de stichting die zich bezighoudt met Mansholt bekeken en ik zie dat ze een draai van 180 graden gemaakt hebben. Maar dat wil nog niet zeggen dat ik het daarmee eens ben.

De heer **Koffeman** (PvdD):

Nee, dat begrijp ik, maar het is wel chic om, wanneer je een heel oud citaat van iemand hier te berde brengt, ook duidelijk te maken dat die persoon zelf daar in ieder geval niet meer achter staat.

De heer **Kemperman** (BBB):

Het was gewoon geschiedenis en dit waren de feiten.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Kemperman** (BBB):

Goed. De boeren kregen een "offer they could not refuse". Het land kende destijds een kleinschalige landbouw, met boeren die gemiddeld twee hectare bewerkten, veelal in eigendom en het wemelde van de hazen, konijnen, fazanten, patrijzen, insecten et cetera. Nadat de bulldozers door de landbouwnatuur waren getrokken, was er in totaal 225.000 kilometer aan heggen geruimd — 225.000 kilometer — en was het landelijk gebied veranderd in één groot aaneengesloten perceel landbouwgrond waarop monocultuur efficiënt mogelijk werd. De condities voor de industriële landbouw waren gecreëerd.

Ik ben in de voorbereiding van dit debat teruggegaan naar de Twentse dorpen Tubbergen en Langeveen in Overijssel en ik heb daar gesproken met mensen die de ruilverkaveling letterlijk aan den lijve hebben ervaren. Ze hebben zich met de rug tegen de muur uiteindelijk met geweld verzet tegen de gedwongen herindeling van hun gronden. Of je nu voor of tegen bent, deze mensen kwamen op voor hun eigendommen, vaak al generaties lang in bezit. Dank, familie Niemeijer uit Langeveen, uw verhaal heeft op mij een diepe indruk gemaakt.

Inmiddels zo'n 70 jaar later hebben deze boeren zich met succes gespecialiseerd in het model van schaalvergroting, efficiency en optimalisatie van de productie. Zij mogen zich nu tot de beste boeren van de wereld rekenen. Zij werden in hun transitie gestimuleerd en zelfs opgejaagd door economische groei en rendementseisen van hun ooit coöperatieve financiers en investeerders. Hoe wrang is het dat de grote wederombouw van Nederland onze boeren nu opnieuw dwingt om een omgekeerde megatransitie te ondergaan, met natuur en klimaat als dominante drivers?

Nederland zette bij de genoemde nationale programma's in op het verkleinen van en het omvormen van de land-

bouw. Hoewel de wereldbevolking stijgt en wij er nog steeds niet in slagen om de groeiende bevolking te voeden, zetten we massaal in op voedselbossen en meer en meer natuur. Misschien een interessant weetje: een voedselbos van 1 hectare kan na jaren een klein groepje mensen voeden. Een hectare goed bebouwde landbouwgrond levert jaarlijks 50 ton maïs op, of 40 ton aardappelen. Het "nooit meer honger" zijn we vergeten.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Ik probeer nog een plek te geven aan de inbreng van de heer Kemperman. Toch even een vraag, nu ik over Tubbergen en over andere gebieden hoor. We hebben de begroting van LNV in dit huis behandeld. Mijn vraag is of de fractie van de BoerBurgerBeweging voor die begroting heeft gestemd.

De heer **Kemperman** (BBB):

Wij hebben voor die begroting gestemd.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Dank u wel.

De heer **Kemperman** (BBB):

Het "nooit meer honger" zijn we vergeten. Ben ik tegen voedselbossen? Nee, zeker niet. Ben ik tegen de afbraak van 's werelds beste en meest efficiënte landbouwproductie? Zeker wel. Ik wil juist in deze tijden opnieuw wijzen op het belang van een voedselstrategie, net als mijn collega de heer Oplaat dat deed bij het debat over de begroting van LNV. Daar heeft u 'm, meneer Rietkerk.

Voorzitter. Het bijzonder mooie en zeldzame donker pimperlblauwtje — voor de kenners en niet-kenners: dat is een vlindertje — de plantjes akkerviltkruid en de geoorde veldsla liggen ons allemaal na aan het hart, maar ze hebben geen hoge prioriteit in de onvolprezen piramide van Maslow, die we allemaal nog kennen uit de basislessen op onze middelbare school. We hebben eerder te veel natuur in Nederland dan te weinig, tenminste op de manier zoals we daar nu over denken.

Ik citeer uit de achtste voortgangsrapportage Natuur in Nederland, die stelt dat de ontwikkeling van nieuwe, extra natuur nog steeds te langzaam gaat: "Daarom blijft versnelling nodig, om het doel van ruim 80.000 hectare ingerichte natuur te behalen. Alle provincies zetten zich daar voor honderd procent voor in. Om die inrichting extra te stimuleren, werken provincies en het ministerie van LNV sinds 2021 samen in de taskforce Versnelling inrichting restopgave 80.000 hectare extra natuur."

Dit citaat staat in schril contrast met de uitspraak van Louise Fresco, voormalig bestuursvoorzitter van de WUR. Zij stelt: "De natuur kan best nog een dagje wachten." Daarom vraag ik aan de minister: kunt u aangeven wat uw inzet is om tegenwicht te bieden aan de dominantie van natuur- en klimaatdenken, waardoor basale levensbehoeften en noodzakelijke voorzieningen als voedselproductie, wonen, werken en veiligheid op dit moment worden belemmerd en Nederland op slot wordt gezet? Minister, vindt u niet dat we juist meer ruimte moeten besteden aan landbouw, transport, inpassing van kerncentrales en wonen, in plaats

van minder? Kan de minister aangeven hoe hij Nederland aantrekkelijk houdt als het gaat om het vestigingsklimaat, dat nu bedreigd wordt door ruimtelijke beperkingen ten gevolge van milieueisen? Kan de minister aangeven of de gedachte dat de natuur bij boeren in goede handen is en het beheer aan hen kan worden toevertrouwd nog leeft in dit kabinet? Immers, onze stelling is dat landbouw ook natuur is.

Wij zijn in hoog tempo bezig om onverplichte wensnatuur te ontwikkelen door schaarse agrarische gronden en bouwgrond op te offeren. Deze verkleining van het landbouwareaal leidt tot een verdere intensivering van het gebruik van landbouwgronden, om zo de noodzakelijke voedselproductie veilig te stellen. Mijn fractie constateert dat we daarbij verkeerde keuzes maken wat betreft het benutten van de schaarse ruimte in ons land, kwaliteit van de ruimte en de belangen van burgers, ondernemers en in het bijzonder landbouwers.

Een oplossing ligt voor de hand: in plaats van te veel grond offeren aan natuurontwikkeling zou het ook mogelijk zijn om natuurgronden terug te geven aan de landbouw, met als voorwaarde dat deze gronden natuurinclusiever bebouwd worden. In plaats van meer en meer natuur te maken, waarmee we wonen en economische activiteiten op slot zetten, zou je ook kunnen denken aan het terugkopen of teruggeven van zonnevelden en windmolenparken, die nagenoeg al het andere functiegebruik van gronden in de directe of nabije omgeving verhinderen. Is het niet beter om die velden op te kopen en daar bijvoorbeeld woningen op te bouwen?

Dit over de grond, nu over water; eerst iets over het grote plaatje en dan iets over waterkwaliteit. In de commissie IWO hebben we recent een tweetal deskundigenbijeenkomsten gehad waarin we experts van toonaangevende instituten hebben gehoord over de principes water en bodem sturend en waterveiligheid. Wat opviel, was dat de diverse instituten allemaal met hun eigen programma's, rapporten en studies kwamen. En hoewel de wetenschappelijke kennis indrukwekkend was, resteerde ook de constatering dat veel van de toekomstprojecties gebaseerd zijn op aannames, risico-inschattingen en extrapolaties. Dat is op zich natuurlijk logisch. Immers, veel meer dan inschattingen maken over de toekomst kunnen we nu niet. Maar we leven ook in een tijd waarin we geacht worden niet al te kritisch te zijn op de scenario's van opwarming en zeespiegelstijging, op straffe van canceling als klimaatontkenner.

Wanneer ik de diverse scenario's van de klimaatexperts naast elkaar leg, duizelt het. Ook onder hen vechten pessimisme en realisme om voorrang. Wanneer je de waarschuwingen van het KNMI laat doorklinken, zou je er somber en angstig van worden. Een zeespiegelstijging van enkele meters tot maar liefst 17,5 meter belooft niet veel goeds. Gelukkig herinner ik mij ook de mooie zomerse dagen uit mijn jeugd, die nu met de meest onheilspellende codes, rood en paars, worden gevisualiseerd door het KNMI. Wat ooit een zonnige dag was waarop de strandspullen klaargelegd werden, is verworpen tot een onheilstijding. Door het gebrek aan wetenschappelijke kennis bij het grote en veelal niet deskundige publiek en door dit overalmerende geluid, inflateert deze boodschap steeds meer, in ieder geval bij mij.

Illustratief voor de beoordeling van zo veel rampspoed is de wijze waarop we in Nederland omgaan met het overstromingsrisico. Ik weet toevallig dat de Maasvlakte 2 ontworpen is met als norm een kans op een overstroming eens in de tienduizend jaar. De Amerikaanse overheid daarentegen hanteert voor een stad als New Orleans een geaccepteerde overstromingskans van eens in de honderd jaar; en dat kort nadat de overstroming als gevolg van de orkaan Katrina de stad zwaar getroffen had.

Voorzitter. De kans op een grote eenmalige overstroming vanuit zee of vanuit de rivieren zal in 2050 naar verwachting kleiner zijn dan nu. Die kans is nu al heel klein. We stellen namelijk heel strenge veiligheidseisen aan onze waterkeringen; strenger dan enig ander land ter wereld. Ik vraag de minister of we niet te somber zijn en onwaarschijnlijke worstcasescenario's op elkaar stapelen, in vergelijking met de rest van de wereld, ook in andere delta's. En in Amerika zijn ze natuurlijk ook niet helemaal achterlijk.

Ik heb nog twee vragen over de aannames en de risicoperceptie welke ten grondslag liggen aan het beleid, met onomkeerbare ruimtelijke consequenties. Hoe denkt de minister over deze overkill aan alarmerende wetenschappelijke doemscenario's wanneer hij beleid moet maken voor de ruimtelijke keuzes voor ons land? Welke risico-inschatting maakt hij? Of gaat hij ook uit van een stapeling van worstcasescenario's?

Een andere vraag aan de minister — hier ontkom ik niet aan — is de volgende. Hoe beoordeelt de minister de 28 miljard aan investeringen die klimaatcollega Jetten wil uitgeven aan de beperking van de opwarming met 0,00036 graden? Deze investeringen in klimaatregelen zullen voor de ruimtelijke keuzes en hiermee voor de economie grote consequenties hebben.

Voorzitter. Op het gebied van de energietransitie ligt grootschalige opwekking van energie op zee al vast in beleid. Wanneer de ruimte voor alle geplande windparken op zee en de uitbreiding van de Naturagebieden op zee zal worden ingevuld, blijft er nauwelijks ruimte over voor de visserij. De visserij wordt in de hele contourennotitie niet eens genoemd. Vissers kunnen nu al de verplichte duurzaamheidsinvesteringen niet betalen en laten zich in toeneemende mate noodgedwongen uitkopen. Van de 118 platviskotters die er enkele jaren geleden waren, zijn er nog maar 46 over. Ook hier hebben grootschalige windmolenparken op zee de ruimteslag gewonnen van een eeuwenoud beroep, het particulier ondernemerschap en de voedselvoorziening.

Eneco heeft recent aangegeven niet mee te bieden bij de tender voor twee geplande grote windmolenparken omdat de risico's te groot zijn en de tender uitgaat van het hoogstebodprincipe. Wij vragen aan de minister of zijn ministerie betrokken is bij het vermarkten van de Noordzee aan commerciële bedrijven, die straks de kosten van hun investeringen gaan terugverdienen via de energierekening van de Nederlandse burgers en bedrijven. Wij vragen de minister of onze cruciale infrastructuur een marktplaats voor internationals is geworden die hun aandeelhouderswaarde boven de collectieve belangen van de samenleving stellen. Denkt u in dit verband ook aan de verdere vercommercialisering van het openbaar vervoer, waar inmiddels de aande-

len worden opgekocht door internationale durfkapitalisten; een beetje vergelijkbaar met het doemscenario HEMA.

Dan heb ik een vraag aan de minister over het volbouwen van de Noordzee met windparken. Wat als deze bedrijven geen heil meer zien in de businesscase, slecht of geen onderhoud doen of de parken uit exploitatie nemen? Wie draait dan op voor de afbraak van deze energie-infrastructuur? We herinneren ons vast allemaal nog de discussies die we hadden over de afbouw van olie- en gasplatforms op zee. Kan de minister hier wat over zeggen?

De heer **Koffeman** (PvdD):

Ik heb een vraag aan de heer Kemperman. Hij stelt een belangwekkende vraag over de exploitatie van windmolens en de afbraak daarvan. Heeft hij diezelfde zorgen ook bij kerncentrales? Daar speelt het in veel hogere mate en het gaat daarbij om veel grotere investeringen, terwijl ook de exploitatie en de afbraak op geen enkel wijze zeker zijn. Er is ook niet één commerciële partij die bereid is om een kerncentrale te bouwen.

De heer **Kemperman** (BBB):

Dank u wel, meneer Koffeman. Nee, die zorgen hebben wij niet. Wij zijn ferm voorstander van kernenergie.

De heer **Koffeman** (PvdD):

Het is mij duidelijk dat u daar een voorstander van bent. Daarom stel ik die vraag. Maar het is niet zo dat je je alleen maar zorgen kunt maken over de exploitatie van dingen waar je niet voor bent. Op het moment dat de exploitatie van kernenergie grote vraagtekens oproept en de afbraak van kernenergie grote kosten met zich meebrengt, kunt u niet zeggen: daar heb ik geen zorgen over, want daar ben ik een voorstander van.

De heer **Kemperman** (BBB):

Ten eerste is de bouw van kerncentrales beperkt. Ten tweede is de businesscase anders en is het toezicht door de Staat op een andere manier geregeld dan bij windmolens. Wij maken ons daar absoluut minder zorgen over.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Kemperman** (BBB):

Dan het kaartje van de minister van LNV over de nutriënten in vervuild water. U zult nu denken: waarom dit in een debat met lenW? Dat is omdat de Kaderrichtlijn Water ook onder deze minister valt. Het kaartje is verbazingwekkend. Waarom? De Europese richtlijnen voor oppervlaktewater, de KRW, spreken over de beste ecologische en chemische kwaliteit. Stikstof en fosfor staan niet op deze Europese lijst. Er staan dus geen normen voor stikstof en fosfor in de KRW.

De Europese kaderbrief van enkele jaren geleden aan de Tweede Kamer geeft aan dat Nederland op de goede weg is. Is het dan nu één groot drama? Europa kijkt naar 2027 en stelt: ligt Nederland op koers? De Nederlandse overheid

kijkt naar de meting van 2020 en 2022. Er is geen rekening gehouden met de ingezette maatregelen. Waarom gebruiken we niet dezelfde cijfers als Europa? LNV zegt dat dit van Brussel zo moet en dat dit in de derogatiebeschikking staat. Dat is bijzonder, want in de Europese derogatiebeschikking staat: het halen van de doelen in 2027. Wil de minister hier iets over zeggen? Europa zegt dat Nederland op koers ligt en Nederland komt zelf met aanvullende, zware maatregelen. En de diverse vervuilende stoffen die aan de landbouw worden toegekend, worden in deze sector soms helemaal niet gebruikt.

Ten slotte. We hebben de bodem en het water gehad, en dan nu de lucht, met onze kenmerkende Hollandse wolken. We hebben het in dit debat al gehad over de brede maatschappelijke discussie over de gangbare en vaak zichtbare aspecten van onze ruimtelijke omgeving en leefomgeving. Denk hierbij aan grond, de fysieke leefomgeving, infrastructuur, waterkwaliteit et cetera. Een belangrijke dimensie wordt hierbij naar onze mening vergeten: de niet-zichtbare infrastructuur. Het valt nauwelijks op dat in rap tempo onze ruimtelijke omgeving vol wordt gelegd met kabels en leidingen en dat om de paar honderd meter zendmasten zijn neergezet. Wij hebben in ons dorp en in de omliggende dorpen metingen laten uitvoeren door deskundigen. Die tonen aan dat de stralingsnormen die voor onze gezondheid acceptabel zijn, ruimschoots worden overschreden. Overigens kan iedereen deze metingen terugzien op emfkaart.nl.

We weten inmiddels dat wereldwijd onze atmosfeer beïnvloed wordt door hierin stoffen aan te brengen om het weer te beïnvloeden. Ook ons eigen KNMI vermeldt dit op zijn eigen site. We noemen dat geo-engineering, chemtrails, cloudbusting of varianten op dit thema. Kijk maar eens naar boven als u weer een blauwe lucht ziet met een bijzonder geometrisch patroon aan vliegtuigstrepen. Je kan er op z'n minst vragen over stellen aan de verantwoordelijke minister voor luchtkwaliteit.

Tegelijkertijd weten we dat het aantal mensen dat lijdt aan zenuw- en spierziekten de laatste jaren fors is toegenomen. En wat betreft de natuur en de biodiversiteit word ik zelf, als imker, geconfronteerd met veel sterfte onder de bijenvolken. Gemakshalve wordt deze complete teloorgang van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving en het verlies aan biodiversiteit toegeschreven aan de uitstoot door boeren en het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen dan wel de uitspoeling van meststoffen. Maar juist deze zijn de afgelopen decennia door de agrarische sector fors teruggebracht. We hebben hierover aan de staatssecretaris, uw collega die er nu niet bij is, alweer een tijd geleden vragen gesteld, maar we hebben helaas nog geen antwoorden mogen ontvangen.

We vragen dus nu maar aan de minister: wat zijn de meest recente wetenschappelijke rapportages op grond waarvan u gezondheidsrisico's ten gevolge van exponentiële cumulatie van straling in de openbare ruimte kunt uitsluiten? Dezelfde vraag hebben we voor het in de atmosfeer brengen van stoffen voor weersbeïnvloeding in de zogenaamde geo-engineering of chemtrails. Kan de minister op grond van deze inzichten bevestigen dat de overdosis straling in onze leefomgeving niet het volgende asbest- of chroom-6-disaster wordt, zoals dat met pfas nu al het geval is? Als laatste vraag hierover: is de minister bekend met de wetgeving die recent in de Amerikaanse staat Tennessee

is aangenomen, waarmee beïnvloeding van de atmosfeer in het kader van gezondheidsrisico's wordt verboden? Deze wetgeving zal, zoals het er nu uitziet, navolging krijgen in meerdere Amerikaanse staten.

Voorzitter. We naderen het einde van mijn bijdrage in eerste termijn. Ruimte voor Defensie. Opmerkelijk is dat de contourennota op alle gebieden, in de natuur, op het platteland en in de stad, ruimte reserveert voor meer militaire activiteiten. In het document wordt gesteld: "De veranderende veiligheidssituatie door de oorlog in Oekraïne en door andere dreigingen heeft tot gevolg dat Nederland de komende jaren meer investeert in Defensie. Niet alleen het Nederlandse leger maar ook de internationale krijgsmacht zal nadrukkelijker aanwezig zijn in de fysieke leefomgeving. Op land, op zee en in de lucht is er meer milieuruimte en fysieke ruimte nodig, om te oefenen en voor de tijdelijke opslag en de doorvoer van troepen en materieel van NAVO-partners." Het beschermen van de kritische infrastructuur vraagt ook om adequate bescherming van het stedelijk gebied, en daarmee ook om vaker oefenen in stedelijk gebied. Zou de minister ook hier een toelichting op willen geven?

Voorzitter. Ik rond af, maar niet dan nadat ik onderzoeksjournaliste Elze van Hamelen en de voormalige assistent-minister van volkshuisvesting en stedelijke ontwikkeling uit de regering-Bush, Catherine Austin Fitts, heb bedankt voor hun fantastische medewerking, hun onderzoekswerk en de Solari reports die ze met mij hebben willen delen in de voorbereiding op dit debat.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Kemperman.

De heer Holterhues (ChristenUnie):

Ik heb nog een verhelderende vraag aan de heer Kemperman. Ik wil even verifiëren of het volgende klopt. Ik dacht dat de heer Kemperman aan het begin van zijn betoog zei: als we willen investeren in infrastructuur, dan moet dat niet van landbouwgrond, maar van natuur af gaan. Klopt dat?

De heer Kemperman (BBB):

De stelling die u uit mijn betoog opmaakt, is dat ik vind dat we inmiddels te veel prioriteit hebben gegeven aan de ontwikkeling van wensnatuur en dat we meer prioriteit zouden moeten geven aan voedselzekerheid, door de landbouwgronden beter te beschermen.

De heer Holterhues (ChristenUnie):

Ik stel de vraag nu, want ik moest het even opzoeken. 54% van de grond in Nederland is landbouwgrond en 16% is natuur. Als u kijkt naar die percentages, vindt u het dan gerechtvaardigd om dat betoog te voeren, vraag ik via de voorzitter.

De heer Kemperman (BBB):

Ik heb in mijn betoog juist aangegeven dat de versnelling die we nu maken, van het huidige percentage naar het wenspercentage over zes jaar ... Dan gaan we dus naar 30%. Dat wordt nog eens een keer aangevuld met de groenblauwe dooradering en de bufferzones, wat er dus allemaal

niet bij hoort. Dat is juist de boodschap die ik hier afgeef. Het gaat dus niet om het huidige percentage, maar om de versnelling die we maken in het opofferen van kostbare landbouwgrond ten bate van plas-drasgebieden en verschaalde heidegronden, waar je geen mensen van kunt voeden.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Holterhues.

De heer Holterhues (ChristenUnie):

Ja, ten slotte, voorzitter. Nederland heeft ook gewoon te maken met richtlijnen in Europa waaraan we ons hebben gecommitteerd. Hoe reflecteert de heer Kemperman daarop?

De heer Kemperman (BBB):

Ik ben het met u eens. Als we alle Europese commitments die we gemaakt hebben bij elkaar optellen, komen we ruimte tekort. Wij zullen dus zelf prioriteiten moeten stellen en keuzes moeten maken. Mijn pleidooi is dat we dat op dit moment niet goed doen en dat we eerder moeten kiezen voor landbouw, wonen en economische activiteiten dan voor nog meer wensnatuur.

De heer Hartog (Vlt):

Ik ben de heer Kemperman erkentelijk voor zijn visie op de ruimtelijke ordening van Nederland, maar ik heb toch behoefte aan een korte samenvatting. Ik heb een hele specifieke vraag. Welk onderdeel van de begroting is nou niet rechtmatig, niet handhaafbaar en niet uitvoerbaar? Dat is mij niet helemaal duidelijk geworden.

De heer Kemperman (BBB):

Wij vinden deze begroting op zich oké, maar we vinden dat je, als je beleid vertaalt in cijfers, vragen mag stellen over het achterliggende beleid waar deze minister, dit kabinet, mee komt. Daar heb ik zojuist een aantal kanttekeningen bij geplaatst. Dat wil helemaal niet zeggen dat wij tegen de begroting zijn of tegen een specifiek onderdeel, maar wel tegen het gevoerde beleid, vertaald in de cijfers zoals ze in de begroting voorliggen.

De heer Hartog (Vlt):

Ik begrijp dat, maar toch de volgende vraag. Dus u ziet geen onrechtmatige, onuitvoerbare en niet handhaafbare elementen in de begroting?

De heer Kemperman (BBB):

Als het gaat om de investeringen in natuur en de afkalving van de landbouw, zie ik heel veel zaken die onrechtmatig en niet realistisch zijn, maar als het gaat om deze specifieke begroting van lenW niet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Holterhues namens de ChristenUnie.

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Dank u, voorzitter. Ter beoordeling van deze Kamer ligt de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor. Vooropgesteld, mijn fractie is verheugd dat een groot deel van het budget van het ministerie gaat naar duurzaamheid en de verbetering van het openbaar vervoer. Mijn fractie zou graag een paar belangrijke punten willen adresseren, te weten het aanbod en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer in het algemeen en in de regio in het bijzonder, en elektrisch rijden. Maar ook wil mijn fractie stilstaan bij een veel grotere zorg: de noodzaak en de uitvoering van grote infrastructurele projecten.

Voorzitter. Goede infrastructuur is essentieel voor een bereikbaar, veilig en economisch welvarend Nederland. Deze infrastructuur zal de komende jaren te maken krijgen met forse uitdagingen, waar we ons goed op moeten voorbereiden. Dat zagen we bijvoorbeeld afgelopen december toen de Maeslantkering voor het eerst in de geschiedenis automatisch haar deuren moest sluiten. We herinneren ons daarnaast nog de overstromingen in Limburg in 2021 en de hoogwaterstanden afgelopen december bij Deventer. Naast de overlast kampen we door klimaatverandering ook steeds meer met droogte, hetgeen veel boeren grote problemen oplevert.

Voorzitter. Als laaggelegen deltaland is Nederland kwetsbaar. Zonder Deltawerken, Zuiderzeewerken en Ruimte voor de Rivier zou Nederland er onherkenbaar uitzien. Daarom is goed onderhoud van deze projecten essentieel voor het beschermen van de volgende generaties. Immers zorgt klimaatverandering niet alleen voor de stijging van de zeespiegel, maar ook voor drogere zomers, nattere winters en heviger stormen die ons landschap nog verder onder druk zetten. Deze opgaven vragen om robuuste, toekomstbestendige infrastructuur. De zorg van mijn fractie is of er binnen de begroting voldoende rekening wordt gehouden met het risico van deze scenario's en of het Deltafonds toekomstbestendig is. Kan de minister hierop reageren?

Voorzitter. Mijn fractie vindt het sowieso zorgelijk dat het budget voor infrastructuur beperkt is. We zien dat bijvoorbeeld bij de N35. Dit is een van de belangrijkste verkeersaders in Overijssel. Voor de bereikbaarheid van het Noorden is het van belang dat drukte en onveilige verkeerssituaties worden aangepakt. De minister was oorspronkelijk van plan om de werkzaamheden aan de N35 door te schuiven naar een volgend kabinet, mede omdat er geen budgettaire ruimte beschikbaar is. Hoewel de Tweede Kamer middels een amendement toch 94 miljoen heeft vrijgemaakt voor deze werkzaamheden, maakt deze situatie deel uit van een groter probleem: het gebrek aan budgetruimte bij het ministerie om grote infrastructurele projecten uit te voeren. Veel geplande nieuwe projecten zijn on hold gezet en eigenlijk wordt alleen gefocust op onderhoud van de bestaande infrastructuur.

Bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden is echter niet enkel de vraag of er voldoende budget is, maar ook of de projecten überhaupt uitgevoerd kunnen worden. Dit is een probleem dat momenteel speelt bij de Van Brienenoordbrug in Rotterdam, die dringend aan renovatie toe is. Deze vernieuwing kan echter binnen het geplande tijds kader van 2026 tot 2028 niet doorgaan en is met vier jaar opgeschoven. Volgens Rijkswaterstaat is in de loop van de aanbesteding, waarbij slechts één partij zich voor de klus meldde,

duidelijk geworden dat de huidige aanpak grote risico's met zich meebrengt en er een prijs aan vastzit die voor het Rijk niet te bekostigen is. Het uitstel van de werkzaamheden aan de drukste brug van Nederland zal naar verwachting veel storingen met zich meebrengen. Het feit dat er tijdens een inspectie in februari een scheur werd aangetroffen in de stalen constructie onder de brug stipt de noodzaak van renovatie verder aan.

Andere projecten lopen vertraging op door een gebrek aan personeel. Hoe kijkt de minister naar de uitvoering van infrastructurele projecten? Hoe kijkt de minister aan tegen het personeelsgebrek in dezen en tegen situaties waarin onderhoud dringend nodig is, maar waarin te weinig partijen zich melden tijdens de aanbesteding?

De heer **Kemperman** (BBB):

Ik hoor de heer Holterhues twee beperkende factoren noemen voor infraprojecten, namelijk geld en capaciteit. Is hij met mij van mening dat ook de stikstofstanden infraverken op slot zetten? Dat komt niet alleen door geld en mensen, maar ook doordat de vergunning niet loskomt.

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Dat ben ik met de heer Kemperman eens. Daarom moeten we het stikstofprobleem in Nederland zo snel mogelijk oplossen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Voorzitter. Mijn fractie blijft zich inzetten voor hoogwaardig openbaar vervoer. Er dreigt immers al jaren een achteruitgang in het ov, met buslijnen die verdwijnen terwijl de tarieven steeds hoger worden. Wij willen dat dorpen, voorzieningen en steden beter bereikbaar zijn en blijven met het openbaar vervoer, zodat het ov ook echt een alternatief kan vormen voor de auto. Wij vinden het met name belangrijk dat ook de regio's bereikbaar blijven met bussen en treinen. Uiteindelijk gaat het ons inziens om een gebrek aan erkenning van de maatschappelijke functie en de indirecte baten van bereikbaarheid. Als daar weer inzicht in en consensus over is, dan lijkt dat ons een stevige basis voor dit soort keuzes in de begroting.

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

In het huis tegenover ons hebben uw partij en mijn partij samen iets gedaan om de regionale verbindingen beter te maken. Volgens mij is dat een heel belangrijke stap, maar bereikbaarheid heeft ook iets te maken met de dikte van je portemonnee. Dat staat los van waar je woont. Zou u daarop kunnen ingaan? Wat is ervoor nodig zodat er een goede aansluiting komt voor mensen met een dikke en een minder dikke portemonnee?

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Dat is een hele goede vraag. Daar kom ik in de rest van mijn betoog nog op terug. Daarin zit ook een vraag aan de minister.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):
Dan wacht ik dat af.

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Voorzitter. De garantie dat de bus komt, ligt een stuk lager dan voor de coronaperiode. Dat is helaas al langer aan de orde. Met name in provincies met lagere reizigersaantallen is het niet meer de vraag wanneer de bus komt maar of hij nog komt. In de afgelopen vijf jaar zijn er 1.500 bushaltes verdwenen. Veel mensen zijn afhankelijk van de bus of trein voor school, studie of werk en veel mensen worden nu geconfronteerd met uitgeholde dienstregelingen en geschrapte buslijnen. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten zet samen met de provincies groot in op regionale mobiliteitsprogramma's. De VNG vreest dat als het Rijk niet investeert in mobiliteit, cruciale voorzieningen voor de bestaanszekerheid onbereikbaar worden, nieuwe woningbouwlocaties niet meer ontsloten kunnen worden en het bovendien moeilijker wordt om de klimaatdoelstellingen te halen.

In de schriftelijke ronde zijn al vragen gesteld over hoeveel procent van de begroting wordt uitgegeven binnen de Randstad en hoeveel procent daarbuiten. We constateren dat daar door de minister moeilijk antwoord op gegeven kan worden. Ik heb toch nog een vraag. Wordt er binnen de begroting ruimte gemaakt om de dreigende vervoersarmoede in de regio te beteugelen? Biedt de begroting voldoende ruimte om alternatieve oplossingen voor verdwijnende buslijnen op poten te zetten, zoals investeringen in deelmobiliteit of vervoerders die met kleinere voertuigen kunnen rijden?

Hierbij kan wellicht ook een specifiekere vraag gesteld worden over de provincie Zeeland, want daar doet zich momenteel de situatie voor dat geen enkele vervoersmaatschappij het openbaar vervoer nog wil regelen in 2025. Hoe voorkomt de minister dat de provincie Zeeland binnenkort zonder vervoersbedrijf komt te zitten?

Voorzitter. Mijn fractie heeft ook vragen over de betaalbaarheid van het ov. Nederland heeft, na Zwitserland, het op één na duurste openbaar vervoer ter wereld. Wellicht staan we over een paar jaar op de eerste plaats, aangezien de Nederlandse Spoorwegen recent aankondigden de prijzen van het treinkaartje te gaan verhogen met 10%. Hierdoor wordt de reiziger nog verder in het nauw gedreven en wordt het openbaar vervoer steeds minder openbaar. In de schriftelijke ronde zijn hierover al vragen gesteld, maar naar het oordeel van mijn fractie zijn deze niet afdoende beantwoord. Dankzij de motie-Bikker in de Tweede Kamer is voor 2024 eenmalig 120 miljoen door het kabinet beschikbaar gesteld om prijsstijgingen bij de NS te voorkomen. Structureel is er echter in dezen geen oplossing. Hoe kijkt de minister aan tegen betaalbaar openbaar vervoer? Is de minister bereid om de betaalbaarheid van de trein op structurele wijze aan te passen, zo vraag ik, ook namens mevrouw Thijssen.

De plannen voor een spitsheffing lijken voorlopig van de baan. Dit is volgens mijn fractie een positieve ontwikkeling. Veel mensen, zoals onderwijzers en verpleegkundigen, kunnen niet hun eigen werktijden bepalen, dus een spitsheffing zou deze groep beboeten en stimuleren om de trein te vermijden. Zijn volgens de minister de plannen voor de

spitsheffing inderdaad van de baan? Wordt er bij alternatieve plannen ook rekening gehouden met deze groep mensen, voor wie flexibiliteit geen optie is?

Voorzitter. Tenslotte een vraag over elektrisch rijden. In 2025 lopen de belastingvoordelen voor elektrische auto's af. Doordat elektrische auto's door een batterij zwaarder zijn dan reguliere auto's, gaan eigenaren van elektrische voertuigen straks fors meer betalen. Een rekenvoorbeeld van de ANWB laat zien dat de wegen- of motorrijtuigenbelasting voor een elektrische Volkswagen €1.200 per jaar zal bedragen, terwijl de bezitter van een Volkswagen Golf op benzine de helft minder, rond de €600, betaalt. Dit zorgt er nu al voor dat mensen worden ontmoedigd om elektrische auto's te kopen. Met het oog op de verduurzaming van vervoer, waar schoon rijden een essentieel onderdeel van is, vind mijn fractie dit een zorgelijke ontwikkeling. Is de minister het ermee eens dat het stopzetten van de voordelen voor elektrische voertuigen een pervers effect heeft op elektrisch rijden? En kan de minister nadenken over de mogelijkheid van een gewichtscorrectie van 40% of 50% bij de mrb om elektrisch rijden niet te ontmoedigen?

Wij zien uit naar de beantwoording van onze vragen door de minister.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Holterhues. Dan is het woord aan de heer Hartog namens Volt.

De heer **Hartog** (Volt):

Dank u, voorzitter. We hebben vandaag de gelegenheid om wat dieper in te gaan op de begrotingsstaten voor het jaar 2024 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Juist in een begroting van deze natuur en omvang moeten politieke keuzes worden gemaakt; ik begrijp dat heel goed. Mijn insteek vandaag is er een die past bij de rol van de Eerste Kamer, namelijk om naar de langeretermijnhoudbaarheid en uitvoerbaarheid van voorgenomen investeringen te kijken. In Holland zie je het wat minder, maar in Brabant en Vlaanderen zijn er nog vele wegen waarvan de naam begint met "Steenweg" op Brussel, Mechelen, enzovoorts. Dat komt nog uit de Romeinse tijd. Het traject dateert veelal nog uit die Romeinse tijd en we moeten dus bij infrastructuur goed nadenken alvorens we het historische traject gaan bepalen; dat is de langetermijninbreng.

Ik zal in mijn inbreng aansluiten bij de antwoorden op de schriftelijke vragen die al zijn gesteld. Het uitgangspunt van de Voltfractie is om te komen tot een vervoermix van de toekomst, waarin alle vervoersmodaliteiten elkaar aanvullen. Dit vereist naar onze overtuiging een andere manier van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de infrastructuurnetwerken, zodat je verschillende vervoermiddelen makkelijk met elkaar kan combineren om van deur tot deur te komen.

Mijn inbreng zal uit drie delen bestaan. Het eerste deel betreft het internationale spoorvervoer, met daaronder de hogesnelheidstreinen. Het tweede deel gaat over grensoverschrijdende fietsinfrastructuur, die meerdere provincies en landen betreft. Als laatste heb ik een aantal korte vragen over de transportinfrastructuur tussen de Nederlandse eilanden in het Caribisch gebied.

Voorzitter. Ik wil beginnen met het internationale spoorverkeer, allereerst met de gezamenlijke ambitie die wij hebben om kortere afstands vluchten te vervangen door vervoer per hogesnelheidstrein. Ik citeer een zeer aansprekend deel van de memorie van toelichting: "Daarnaast wil het kabinet dat in Europa vervoer per trein zo snel mogelijk, zowel qua tijd als qua kosten, een goed alternatief wordt voor vliegen. Dit draagt bij aan de verbetering van de internationale bereikbaarheid van Nederland. In samenwerking met partners wordt de Actieagenda trein en luchtvaart uitgevoerd. Daarnaast zet het kabinet in op betere internationale nachttreinverbindingen die aansluiten op hsl-knooppunten over de grens, zodat Nederland duurzaam verbonden is met de rest van Europa."

Er zijn goede ontwikkelingen aangaande die koppeling, die nu nog te vaak via nationale treindiensten verloopt, en er zijn ook goede ontwikkelingen op het gebied van de nachttreinen. Ik mis daarin echter een beetje het tempo. Wat zijn de ambitie en de concrete doelstellingen voor 2024 en de tijdlijn van het internationaal platform rail als onderdeel van de Lange Termijn Spooragenda en het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer? Welke rol kan de minister spelen in de versnelling daarvan? Welke voorstellen ziet de minister als meest hoopgevend op het gebied van internationale kaartverkoop? Ik koppel daaraan een vraag over het EU-voorstel voor Multimodal Digital Mobility Services. Dat is vanwege de Europese verkiezingen uitgesteld. Het lijkt daardoor twee jaar vertraging op te lopen. Hoe kan de minister zich inzetten om deze vertraging te minimaliseren?

Mijn fractie is blij met de verschillende proefprojecten met nachttreinen. De minister noemt er twee in de memorie van toelichting. Is het voorgenomen budget van 1,6 miljoen wel het juiste ambitieniveau om dit echt vlot te trekken? Zijn er initiatieven die door de beperkte middelen op de plank blijven liggen?

Gisteren stond er naar aanleiding van de nieuwe dienst Brussel-Amsterdam-Praag een artikel in een van onze Nederlandse dagbladen over de stropigheid bij het tot stand brengen van deze trajecten. Neemt de minister op z'n minst een verplichting om hieraan mee te werken op in de concessie met de NS?

De beperkte projecten voor lokaal vervoer aan de grens zijn zeer belangrijk, maar zetten geen zoden aan de dijk voor middellange-afstandsvervoer. Naar onze overtuiging moet je holistisch kijken; naar het gehele net. Wanneer is de gebruiksvriendelijke app voor grensoverstijgend vervoer die de minister noemt beschikbaar? Hoe kunnen afspraken die vervoersorganisaties toch al hebben gemaakt worden opgeschaald?

Ik geef als voorbeeld het positieve verhaal van de minister over de Drielandentrein. De minister geeft aan dat hier met de ov-kaart kan worden betaald. Klopt het dat dit ook met de Duitse en Belgische vervoerskaarten kan? Zo ja, waarom kan dat dan niet ook tussen Brussel en Amsterdam? De techniek is hetzelfde en de afspraken liggen er al. Het papieren ticket is in beide landen geldig en zowel de NS-app als de NMBS-app kan over de grens worden gebruikt. Waarom kan dat niet met een ov-kaart? Om dit terug te brengen tot de begroting, vraag ik: welke investeringen zijn nodig om dit te bewerkstelligen?

Als voorlaatste punt op dit onderdeel vraag ik de minister om te reflecteren op de synergie tussen de vervoersmodaliteiten en de investeringen die moeten worden gedaan. Hoe worden met name de kosten beperkt door parallelle werken gelijktijdig uit te voeren? Ik kom later op een specifiek voorbeeld terug.

Een hele specifieke vraag gaat over het gebruik van telecommunicatietechnologie. Nu ontwikkelen we voor iedere modaliteit een eigen communicatietechnologie, die vraagt om een eigen frequentie op het spectrum. Met het uitrollen van 5G en de prioritering die daarbinnen mogelijk is, zouden we veel meer kunnen inzetten op intermodale communicatietechnologie. Hoe ziet de minister dat? Welke discussie heeft hij op Europees en internationaal niveau dienaangaande?

Als laatste noem ik nog even de hoofdrailnetconcessie. De minister wil die onderhands verlenen. Daar is door de Europese Commissie een procedure over aangespannen. In antwoord op de vragen verwijst de minister naar de brief aan de Tweede Kamer. Kan de minister ook vandaag kort aangeven wat wij mogen verwachten? Welke gevolgen heeft een eventueel ongunstige uitspraak voor Nederland, voor de begroting?

Dan wil ik nu overstappen naar het tweede deel van mijn inbreng en specifiek iets vragen over de grensoverstijgende fietsinfrastructuur. Mijn fractie vindt bijvoorbeeld de route F35 van Nijverdal naar Gronau zeer inspirerend. De minister stelt in antwoord op de vragen terecht dat dit in eerste instantie een zaak is die bij de decentrale overheden ligt.

De voorzitter:

De heer Dessing namens Forum voor Democratie.

De heer Dessing (FVD):

Ik heb even het betoog van de heer Hartog afgewacht over het internationale spoor ten opzichte van het luchtvervoer. Ik kan me heel goed vinden in het feit dat je een goede spoorverbinding zou kunnen hebben om een alternatief aan te kunnen bieden in het kader van vervoersdiversiteit en verschillende modaliteiten. Klopt het dat ik de heer Hartog van Volt hoorde zeggen dat met name die kortere afstands vluchten eigenlijk vervangen zouden moeten worden door de trein? Is de heer Hartog van Volt het dan met onze fractie eens dat de milieubelasting om dat netwerk van die trein in te richten weleens niet zou kunnen opwegen tegen de milieuwinst die je zou halen met het vervangen van die kortere afstands vluchten? De milieudruk van de nieuwe motoren in vliegtuigen zou immers weleens veel minder groot kunnen zijn?

De heer Hartog (Volt):

Er zitten een aantal speculaties in de vraag van de heer Dessing, die ik technisch niet kan beantwoorden. Ik heb aangegeven wat de doelstelling van de minister is. Daarom heb ik uit de memorie van toelichting geciteerd. Die doelstelling is om voor kortere afstands vluchten een alternatief te bieden dat goedkoper, milieuefficiënter en beter is; niet zozeer om die vluchten te vervangen. Dat is de doelstelling van deze regering en daar wil ik bij aansluiten. Daarom vraag ik of de begroting daarop is afgestemd of niet.

De voorzitter:
Vervolgt u uw betoog.

De heer Hartog (Volt):

Ik had het over de route F35. Ik kom later op de nummering van de motorwegen. Het is in eerste instantie een zaak van de decentrale overheid. De minister zegt dat "het Rijk niet beschikt over financiële middelen om grensoverschrijdende doorfietsroutes te cofinancieren." Dat is precies zo'n politieke keuze waar ik in het begin van mijn inbreng naar verwees. Met relatief kleine middelen kunnen dergelijke projecten ook elders in Nederland worden gefaciliteerd. Is de minister bereid dit voor de toekomst te overwegen?

De fietsroute loopt gedeeltelijk samen met de A35. De heer Holterhues refereerde aan de N35. Ik neem aan dat dat dezelfde is als de A35 die ik op mijn lijstje kreeg. Dit is een rijksweg. Ziet de minister mogelijkheden om synergie in de financiering aan te brengen, bijvoorbeeld bij bekabeling, belichting of telecommunicatie-infrastructuur? Zijn dergelijke projecten onderdeel van het overleg dat de minister met nationale en regionale overheden in Duitsland en België voert? Is de minister bereid voor dergelijke projecten ruimte te creëren in het toekomstige Interreg-programma van de Europese Unie?

Voorzitter. Ik wil afsluiten met een aantal vragen over de steun die de minister geeft of kan geven aan de infrastructuur in het Caribische deel van Nederland en de Caribische landen van ons Koninkrijk. De begroting voorziet in enige steun aan de infrastructuur in genoemde gebieden. Tegelijkertijd is mijn indruk van het werkbezoek dat een aantal van ons onlangs aan de zes eilanden heeft mogen brengen, dat er meer kan worden gedaan. Dat "meer" bestaat uit geld, maar ook uit het entameren van gesprekken en beleidsondersteuning. De vraag van de Voltfractie aan de minister is hoe hij het belang van goede verbindingen tussen alle Bovenwindse Eilanden bespreekt met zijn Britse en Franse counterparts. Mijn fractie heeft dezelfde vraag over de gesprekken die de minister heeft met de leiding van de havens in Europees Nederland. Hoe kunnen de Europese havens de havens in het Caribische deel ondersteunen? Welke langetermijnvisie heeft de minister? Is het mogelijk om de veerdiensten tussen de Bovenwindse Eilanden van Nederland ook structureel te ondersteunen? Wat kan nog meer worden gedaan via infrastructurele steun om een grotere mobiliteit tussen de eilanden mogelijk te maken?

Voor de ontwikkeling van de haven zet Curaçao hoog in op het gebied van waterstof. Hoe neemt de minister dit op in de nationale plannen voor de ontwikkeling van waterstof? Ziet de minister een rol voor en potentie van een koninkrijksplatform voor waterstof in het Caribische gebied? Ik doel hiermee met name op de infrastructurele investeringen. Ik wil niet gaan over de beleidsonderdelen van andere ministers.

Als laatste punt in dit deel van mijn inbreng heeft mijn fractie nog een vraag over de mogelijkheden om binnen Nederland zonder grenscontrole te kunnen reizen, net zoals dat kan binnen het Schengengebied in Europa. Zou het mogelijk zijn om met Curaçao, Aruba en Sint-Maarten een arrangement te onderhandelen om personen die vanuit Europees Nederland via deze landen naar Saba, Sint-Eusta-

tius of Bonaire vliegen, een controlevrije corridor te bieden? Ik begrijp dat dit ook een zaak is voor de Douane en de Koninklijke Marechaussee, maar ik vraag de minister hier om infrastructurele voorzieningen op de luchthavens. Als pan-Europese partij zou de Voltfractie dat het liefste zien tussen de hele Schengenzone en Caribisch Nederland, maar ik begrijp heel goed dat dat voor de minister op dit moment nog een brug te ver zal zijn.

Voorzitter. Ik dank de minister en zijn team alvast voor de antwoorden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Hartog. Dan is het woord aan mevrouw Thijssen namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. De houdbaarheid van het coalitieakkoord loopt op zijn einde. Toch hoop ik dat de betekenisvolle titel niet verloren gaat: Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst. Het is een mooie vondst van de VVD, het CDA, D66 en de ChristenUnie. De belofte was om "een duurzaam, welvarend land voor de huidige en de toekomstige generaties achter te laten".

Mijn gehele inbreng van vandaag zal ik wijden aan de toekomstige generaties, een term die de heer Kemperman ook al liet vallen in zijn inbreng. De toekomstige generaties, dat zijn niet alleen de jongeren van nu, maar ook hun kinderen, hun kleinkinderen, hun achterkleinkinderen en ga zo maar door. En om het misverstand te voorkomen dat het bij dit begrip alleen gaat om jongerenbelangen, de kleinkinderen van nu zijn in 2050 volwassen. Waar het in de kern om draait, is dat de lange termijn voorop komt te staan bij de keuzes die we in het hier en nu maken. Juist voor dit ministerie is het cruciaal om rekening te houden met de toekomstige generaties, want acties nu of juist gebrek aan acties nu, beïnvloeden de toekomstige staat van ons water, ons milieu en onze infrastructuur. In de lenW-begroting krijgt toekomstbestendigheid hoge prioriteit. De ambities reiken ver, van duurzame mobiliteit tot aan circulaire economie en klimaatadaptatie. Mijn fractie wil de demissionaire minister complimenteren met deze serieuze aandacht voor de lange termijn en daarmee voor de belangen van de toekomstige generaties. Ik maak hieruit op dat hij een goede voorouder wil zijn.

Voorzitter. Het is niet altijd makkelijk om de lange termijn voorop te stellen. De macht van gevestigde belangen, onzekerheid over de toekomst of gebrek aan urgentie kunnen allemaal redenen zijn om de korte termijn voorop te stellen. De vragen die mijn fractie vandaag wil stellen, zijn te interpreteren als een aansporing om nog meer rekening te houden met de belangen van de toekomstige generaties. Ik loop de volgende vijf thema's langs: het hoogwater, het openbaar vervoer, de omgang met zeer zorgwekkende stoffen, de drinkwatervoorziening en ten slotte de circulaire economie.

Voorzitter. Ik begin met de bescherming tegen het hoogwater. Houden de toekomstige generaties droge voeten en, zo ja, tegen welke prijs? In 2050 moeten alle primaire keringen aan de wettelijke normen voldoen. De totale opgave wordt geraamd op 24 miljard euro, maar het kan

ook wat minder worden, 16 miljard, maar ook een stuk meer, 33 miljard. We zien echter dat er slechts rekening gehouden wordt met een totaalbudget van 12 miljard euro. Dat is 450 miljoen per jaar. In het beste geval is dat een tekort van 4 miljard euro, maar in het slechtste geval is dat een tekort van 21 miljard. Omdat de kosten niet eerlijk over de tijd worden verdeeld, krijgen de volgende generaties straks een peperdure rekening gepresenteerd. In antwoord op eerdere vragen van mijn fractie gaf de minister aan te kijken of aanpassingen nodig zijn, maar ik grijp dit moment aan om meer richting te krijgen van de minister. Kan de demissionaire minister toezeggen om voor Prinsjesdag te komen met mogelijke scenario's voor aanpassing van de jaarlijkse investering, zodat deze meer in lijn kan worden gebracht met de noodzakelijke versterkingsopgaven?

Voorzitter. Het tweede onderwerp betreft de toekomstbestendigheid van het openbaar vervoer. In de begroting lees ik dat we dit jaar het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 kunnen verwachten. Ik daag de demissionaire minister uit om daarin ook een doorkijk te geven naar 2050. Het onderzoek van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen gaat uitgebreid in op de gevolgen die de scenario's voor de bevolkingsgroei hebben voor de mobiliteits- en bereikbaarheidsvraag. De staatscommissie stelt terecht dat vooral bij de hogegroeiscenario's heldere keuzes gemaakt moeten worden ten aanzien van investeringen in infrastructuur, maar ook in gedragssturing en in bereikbaarheidsnormen. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat er zelfs bij groeiscenario's krimpregio's blijven bestaan, waar de bereikbaarheid nog verder achteruitgaat. Mijn fractie vindt dat een zeer onwenselijke ontwikkeling. Mijn verzoek aan de demissionaire minister is om de conclusies en de aanbevelingen uit het rapport van de staatscommissie mee te nemen in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, waarbij ook een doorkijk wordt gegeven naar 2050. Ik hoop dat de minister dit kan toezeggen.

Voorzitter. Het derde onderwerp houdt de gemoederen flink bezig. Dat is namelijk de omgang met zeer zorgwekkende stoffen. Denk bijvoorbeeld aan pfas. We lezen over pfas in hobbyeieren, fruit en bestrijdingsmiddelen en over tonnen aan opgeslagen pfas in de grond van Schiphol. De aangekondigde massaclaime van advocatenkantoor Knoops tegen de Staat komt dan ook niet uit de lucht vallen.

Pfas en andere zeer zorgwekkende stoffen hopen zich op in ons lichaam en in de natuur. Omdat deze stoffen persistent zijn, wat wil zeggen dat ze niet worden afgebroken, blijft hun aanwezigheid zich opstapelen. Deze stoffen hebben dus grote gevolgen voor de toekomstige generaties.

Mijn fractie stelt met opluchting vast dat het demissionaire kabinet werk wil maken van dit vraagstuk. In de begroting wordt aangekondigd dat we het standpunt over een Europees verbod op pfas dit jaar nog kunnen verwachten. Mijn fractie is bezorgd over het feit dat een verbod op pfas in bestrijdingsmiddelen daarin ontbreekt. Het demissionaire kabinet is van mening dat het zich hiertegen voldoende inspannt en dat bestaande regels over vermijdbaar gebruik afdoende zijn. Echter, hoe is deze constatering te rijmen met de conclusie dat Nederland, samen met België en Luxemburg, de hoogste pfas-besmetting in groente en fruit kent? Vraagt dat niet om extra inspanningen?

Helaas heb ik een concreet voorstel voor de demissionaire minister, voor het gebruik van bestrijdingsmiddelen op eigen grond. We weten namelijk dat 20% van de grond in handen is van de overheid. Zou het niet een heel goed idee zijn dat we alvast gaan beginnen, een eerste stap gaan zetten, om op deze eigen grond geen bestrijdingsmiddelen met pfas meer te gebruiken? Graag uw reactie.

Voorzitter. Het vierde onderwerp raakt aan het vorige punt. Ons grond- en oppervlaktewater wordt steeds meer vervuild. Drie weken geleden organiseerden we in dit huis een deskundigenbijeenkomst over het onderwerp water en bodem sturend. De verenigde drinkwaterbedrijven trokken aan de bel. Het is namelijk maar de vraag of de toekomstige generaties leveringszekerheid van schoon drinkwater krijgen. Wanneer het nodig is voor het garanderen van de leveringsplicht, krijgt drinkwater prioriteit bij afwegingen ten aanzien van water en bodem sturend, zo is afgesproken. Mijn vraag aan de demissionaire minister is hoe dat in de praktijk vorm gaat krijgen.

Voorzitter. Ik kom op mijn laatste punt. Dat is het onderwerp schaarse grondstoffen en hoe we daarmee omgaan. Wat blijft er van de schaarse grondstoffen over voor de toekomstige generaties? Mijn fractie volgt met interesse de inspanningen die geleverd worden voor de circulaire economie. In de IenW-begroting staat dat 2024 een belangrijk jaar wordt voor het realiseren van de recyclingdoelstellingen. Tijdens een recent kennismakingsgesprek in de Eerste Kamer met MKB-Nederland werd volop aandacht besteed aan de circulaire economie. De genoemde initiatieven waren inspirerend, maar ik heb toen ook naar de hindernissen gevraagd. Een van de aanwezigen noemde toen het gebrek aan ruimte om goederen te kunnen innemen en opslaan. Ik breng dit signaal graag over aan de demissionaire minister. Ik wil heel graag van hem weten wat hij kan betekenen voor dit ruimtebeslag.

Voorzitter. Ik rond mijn betoog af. Als ik omhoogkijk, zie ik een kaal plafond met wat vierkantjes erin. Dat was wel anders in het oorspronkelijke gebouw van de Eerste Kamer. Op het plafond van de plenaire zaal was een hele mooie schildering te zien, met de kinderen van de Staat: nieuwsgierige kindjes keken over onze schouders mee naar wat we in de plenaire zaal aan het doen waren. Ook al duurt het nog jaren voordat we weer door hen in de gaten worden gehouden, ik wil alle collega-senatoren ertoe oproepen om hen niet te vergeten. Laten we goede voorouders zijn in dit huis.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Thijsen. Dan is het woord aan de heer Van der Goot van OPNL.

De heer Van der Goot (OPNL):

Dank u wel, voorzitter. Welkom aan minister Harbers in dit huis. Mijn bijdrage van vandaag zal zich concentreren op drie onderwerpen. Niet op water, want dat is al prachtig behandeld door de heer Holterhues, maar op het openbaar vervoer in de regio in relatie tot Elke regio telt!, de wensen die met name in Brabant en Limburg leven voor het open-

baar vervoer en het middagspitstarief in de trein, in het kader van de betaalbaarheid van het ov.

Voorzitter. In de Kamerbrief van staatssecretaris Heijnen van IenW van 17 november vorig jaar staan een aantal behartigenswaardige noties over het openbaar vervoer. Allereerst constateert de staatssecretaris dat het openbaar vervoer van groot belang is voor iedereen. Ik citeer: "Het openbaar vervoer (ov) moet beschikbaar en betaalbaar blijven, zodat iedereen — ongeacht of je in de stad of in een dorp woont — de mogelijkheid heeft om met het ov naar werk, school, zorgvoorziening of familie te kunnen reizen." Ik denk dat dit citaat de heer Holterhues als muziek in de oren klinkt. Hopelijk geldt dat ook voor de minister. Het klinkt namelijk veelbelovend, ook voor de regio's buiten de Randstad, maar de praktijk is helaas wat weerbarstiger. De recent mislukte aanbesteding van het streekvervoer in de provincie Zeeland is al genoemd. Maar denk ook aan de breder levende klachten over de vershraling van het ov in de regio; in Gelderland, Fryslân of Groningen, om maar een paar provincies te noemen. Bushaltes in dorpen worden geschrapt, buslijnen worden gestrekt dan wel opgeheven, en daar ga je met je rollator naar de bus! Het rapport Elke regio telt! van de drie adviesraden — de ROB, de Rli en de RVS — geeft vergelijkbare voorbeelden voor Zeeuws-Vlaanderen en de Kop van Noord-Holland.

Er zijn dan ook vanuit de Tweede Kamer tal van suggesties aangedragen om het streekvervoer op het platteland en daarmee de leefbaarheid in de regio op peil te houden. De OPNL-fractie hecht grote waarde aan de in de Tweede Kamer aangenomen motie-Bikker waardoor de regering structureel 300 miljoen euro vrijmaakt voor regionaal openbaar vervoer; die is al genoemd. Maar zij vraagt zich af wanneer de mensen in de regio hier daadwerkelijk de voordelen van zullen ervaren. Graag de reactie van de minister daarop.

In die zin is het dan ook jammer dat de staatssecretaris zelf vandaag niet aanwezig kan zijn bij het debat. Immers, staatssecretaris Heijnen woont in Limburg en kent de dilemma's van nabij. Voor haar is het rapport Elke regio telt! in feite gesneden koek. Bij haar afwezigheid vandaag durf ik wel te veronderstellen dat zij als geen ander begrijpt dat de bestaande MIRT- en MKBA-werkwijze nadelig uitpakt voor infrastructurele investeringen in de regio. Immers, de parameters van de MKBA, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, zijn zo gedefinieerd dat het bijna een wonder is als een infrastructurele investering in de regio kan concurreren met een investering in de Randstad. Dat is geen natuurverschijnsel. Integendeel, dat is een politieke keuze, zoals ook door Hanke Bruins Slot, de toenmalige minister van BZK, namens het kabinet als zodanig is onderkend in haar brief van 12 juli vorig jaar aan de Tweede Kamer. Ik citeer: "Het is jarenlang een politieke keuze van meerdere kabinetten met verschillende samenstellingen geweest om het bedrijfsmatig denken en handelen binnen de publieke dienstverlening te bevorderen. Dit werd onder meer theoretisch onderbouwd met de denkbeelden uit het New Public Management."

De jarenlange gedachte dat investeringen van het Rijk in sterke regio's, en dus met name in de Randstad, zouden leiden tot versterking van de welvaart en economische ontwikkeling in perifere regio's, is door de feiten achterhaald. De andere regio's worden namelijk zowel in hun

economische ontwikkeling als in hun leefbaarheid geschaad. Dat is een les die we trouwens ook kunnen leren van Londen en de rest van Engeland. Daar hanteerde de Britse overheid dezelfde investeringslogica. Overheidsinvesteringen kwamen vooral terecht in Groot-Londen, waardoor het voor gewone mensen te duur werd om in Londen te wonen en te werken, terwijl de rest van Engeland achteruitkachelde. Alsof we het over Amsterdam hebben!

Daarom is de OPNL-fractie blij met de kabinetsreactie van 12 juli vorig jaar. Ik citeer: "Het kabinet streeft naar meer legitimiteit, responsiviteit en rechtvaardigheid in het toekomstige beleid om de kracht van alle regio's te benutten." Dat is bijvoorbeeld ook de achtergrond van de motie-Bikker.

In juli 2023 — dat is nog geen jaar geleden — luidde de boodschap van het kabinet: tijd dus voor een andere aanpak, zodat ook de regio's buiten de Randstad weer in beeld komen voor infrastructurele en andere investeringen van het Rijk. Die boodschap heeft Hugo de Jonge als demissionair minister van BZK herhaald in zijn brief van 1 maart jongstleden, ook als een vervolg van de aanpak in Elke regio telt! Over de invulling per departement wil de OPNL-fractie zich nu niet uitlaten. Daarvoor is eerst de Tweede Kamer aan zet.

Voorzitter. Vorig jaar, op 31 oktober, werd in de Eerste Kamer een motie ingediend met als strekking dat het bij kabinetsstandpunt inzake Elke regio telt! niet bij positieve woorden moet blijven. Deze motie werd door de Eerste Kamer aangenomen met steun van alle fracties, met uitzondering van Forum voor Democratie. Er werd in de motie aangedrongen op het opnemen van een regioparagraaf in de Voorjaarsnota waarbij invulling wordt gegeven aan de aanbevelingen uit het rapport Elke regio telt! Dat betekent dat in deze regioparagraaf van de Voorjaarsnota zichtbaar wordt wat de investeringen zijn geweest voor de regio en wat de investeringen zijn geweest buiten de regio. Eerder vandaag is er al om gevraagd om dat inzichtelijk te maken. Er is aangegeven dat de antwoorden daarop moeilijk zijn.

Mijn vraag aan de minister is: is hij bereid en in staat om op korte termijn, bij voorkeur in de loop van volgende maand of uiterlijk bij het verschijnen van de Voorjaarsnota, inzichtelijk te maken hoe in de begroting 2024 en in de Voorjaarsnota incidenteel en structureel middelen beschikbaar worden gesteld voor de verbetering van investeringen in het ov in de regio? Op die manier krijgen zowel parlement als kabinet beter inzicht in de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de aanbevelingen uit Elke regio telt!

Dat brengt mij bij Eindhoven en de grensregio's. Eindhoven is een regio die door het kabinet heel lang, decennialang, over het hoofd is gezien. Inmiddels is daar een inhaalslag gaande. Zoals bekend is er recent nog in de regio geïnvesteerd uit het Nationaal Groeifonds om ASML binnen onze landsgrenzen te houden.

Waar het rapport Elke regio telt! aandacht vraagt voor de bereikbaarheid van de grensregio's, zoals de heer Hartog van Volt ook zei, worden de internationale spoorverbindingen vanuit Eindhoven alsmear uitgesteld, dit terwijl het slechts korte afstanden betreft om een directe aansluiting te realiseren. Tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen hebben we daar ook aandacht voor gevraagd, onder

andere voor de aansluiting vanuit Eindhoven op Düsseldorf, Aken en Luik. Er gebeurt veel en het goede nieuws is dat er een drielandentrein komt, die in juni van start gaat.

Tegelijkertijd valt er ook veel winst te behalen, want de Intercityverbinding tussen Eindhoven en Aken is er nog steeds niet. Wanneer gaat die er komen? Hetzelfde geldt voor de aansluiting in Weert voor de spoorverbinding van Antwerpen via Hamont. Hierover waren al afspraken gemaakt in het regeerakkoord van Rutte III. Wanneer gaat dat lukken? Verder zou de verbetering van de belangrijke spoorverbinding tussen Roermond en Nijmegen, de Maaslijn, door het Rijk als een stiefkindje worden behandeld. Althans, zo voelt dat in de regio. Wanneer lukt het met de Maaslijn?

Verder zijn er in Brabant natuurlijk ook allerlei wensen als het gaat om busverbindingen zoals van Utrecht naar Breda. In de Staten van Noord-Brabant is een motie aangenomen van Lokaal Brabant. Die motie gaat over een Bus Rapid Transit; niet alleen van Utrecht naar Breda, maar juist van Utrecht naar Waalwijk en naar Oosterhout. Mijn vraag aan de minister is: is hij bereid om zowel voor de wensen die in Limburg en in Brabant spelen op het terrein van het openbaar vervoer als voor de wensen ten aanzien van Hamont, Weert en de Maaslijn met toezeggingen en toelichtingen te komen?

Voorzitter. Ik kom tot een afronding. Ik heb nog een derde punt en dat gaat over de middagspits, die een paar jaar geleden is ingevoerd. Het is hoog tijd dat die middagspits in het kader van de betaalbaarheid en de bereikbaarheid van het openbaar vervoer wordt afgeschaft. Juist de treinreizigers uit de regio, bijvoorbeeld uit Emmen, zijn mensen die wonen in een regio met een andere vervoerder. Ze zijn er vaak blij mee, maar het heeft een probleem.

De heer **Kemperman** (BBB):

Ik hoor in uw betoog ook voorbeelden terugkomen die ik nog herken van tien of vijftien jaar geleden: de Maaslijn en de internationale spoorverbinding van Limburg naar Vlaanderen en daaromheen. Ik hoorde dat ook in het verhaal van de heer Hartog. Hij sprak over de internationale eenwording van het Europese vervoer. Ik stel u de volgende vraag, die ik ook aan de heer Hartog had kunnen stellen. Hoe komt het toch dat we nog steeds, na twintig jaar, dezelfde voorbeelden, zelfs letterlijk dezelfde lijnen, noemen en het niet lukt? Het lukt ons nog niet om een conducteur van de ene trein over de grens, in een ander land, te laten werken. Hoe zou dat toch komen? Zou er niet een hoger liggende oorzaak zijn? Heeft u daar ideeën bij?

De heer **Van der Goot** (OPNL):

Ik heb geen idee waarop u hint. Dat het niet lukt, is duidelijk. We hebben er al op gewezen dat in de kabinetsbrief wordt onderkend dat New Public Management weinig aandacht had voor een aantal investeringen en dat dit ten koste ging van de regio. Misschien ligt het daaraan, maar misschien mag ik uw vraag doorspelen naar de minister, om daar dan verder antwoord op te geven. Hij weet als geen ander hoe dit zit.

De heer **Kemperman** (BBB):

Ik denk dat de vraag daar ook thuishoort, maar ik wilde de opmerking toch maken, omdat we al twintig jaar dezelfde infrastructurele werken noemen die maar niet van de grond komen. Ik dacht: misschien heeft u een oplossing. Maar we gaan het straks vermoedelijk van de minister horen.

De heer **Van der Goot** (OPNL):

Inderdaad.

Dan over dat spitskaartje. Ik denk aan een inwoner van Emmen die 's ochtends naar Utrecht gaat en 's middags om 15.45 uur klaar is en teruggaat naar Emmen. Als hij in Zwolle moet overstappen, moet hij zich afmelden bij NS en aanmelden bij Blauwnet. En daar begint hij dus met een hoog tarief. Dat bevordert natuurlijk niet dat mensen in de regio van het openbaar vervoer naar Utrecht gebruikmaken. Wij zouden het op prijs stellen als dat kan worden afgeschaft. Graag een reactie. Ik zie uit naar de antwoorden van de minister.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van der Goot. Dan is het woord aan de heer Koffeman namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Koffeman** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. De taak van de Eerste Kamer ligt volgens minister Donker Curtius niet in het stichten van het goede, maar in het voorkomen van het kwade. Dat is het favoriete citaat van Tiny Kox, van wie we onlangs voortijdig afscheid hebben moeten nemen. Het is van bijzondere toepassing op de behandeling van de begroting die vandaag voorligt. Die begroting laat zich wat mijn fractie betreft samenvatten met de uitdrukking "too little too late".

Infrastructuur en waterkwaliteit staan ernstig onder druk door één gemeenschappelijke oorzaak: de lobbykracht van big agro die een slagvaardig stikstofbeleid ernstig traineert of zelfs onmogelijk maakt, en noodzakelijke verbeteringen voorkomt of zelfs terugschiet. Volgens een publicatie van Follow the Money is een select gezelschap van parlementsleden uitgenodigd om morgen een bezoek te brengen aan de luchtvaartsector, in een lobbypoging om aan de formerende partijen duidelijk te maken wat de luchtvaartsector van ze verlangt. Drie belangrijke onderwerpen: Lelystad Airport moet alsnog open, er mag geen belasting komen voor transferpassagiers op Schiphol en er moet een nieuwe aanvliegroute komen voor Schiphol.

Mijn eerste vragen aan de minister zijn als volgt. Is hij op de hoogte van een dergelijke bijeenkomst? Is hij op de hoogte van het selecte uitnodigingsbeleid voor slechts parlementariërs van een beperkt aantal partijen voor deze bijeenkomst? Kan hij vertellen waarom deze lobbybijeenkomst plaatsvindt zo kort na de uitspraak van de rechter, die oordeelde dat de belangen van omwonenden structureel zijn geofferd aan die van Schiphol, de KLM en andere luchtvaartbedrijven? Kan de minister ook aangeven of hij dat rechterlijk oordeel over de belangen van omwonenden erkent en deelt, evenals het oordeel dat de werkomstandigheden op de luchthaven beneden de maat zijn en dat de steun aan Air France-KLM op onrechtmatige basis heeft

plaatsgevonden? Klopt het dat het morgen georganiseerde evenement plaatsvindt in The Hague Conference Centre en dat er de belofte is dat er geen pers aanwezig zal zijn en dat de uitnodiging is gedaan door de voormalige staatssecretaris van Cultuur en Media, die nu CEO is van vliegvakantieverkoper Corendon? Graag een helder antwoord van de minister.

Ik hoor ook graag of hij het gepast vindt dat er lobbyactiviteiten plaatsvinden door voormalig leden van het demissionaire kabinet met het oog op een nieuw te formeren kabinet over onderwerpen die maatschappelijk als zeer controversieel gezien worden en die ook door de rechter als zodanig zijn aangemerkt, temeer daar recent onderzoek aantoonde, vandaag in Trouw, dat het belang van de luchtvaart in het algemeen en Schiphol in het bijzonder ernstig overdreven lijkt te worden. Onderzoek van luchtvaartexperts Eric Pels en Paul Peeters leert dat Schiphol vooral zo groot is vanwege haar positie als prijsvechter. Schiphol levert weinig voordeel voor onze economie op, als in ogenschouw wordt genomen dat een zeer groot gedeelte van het aantal reizigers dat Schiphol aandoet de luchthaven alleen maar gebruikt als overstaphub in de richting van andere bestemmingen. Overstappende passagiers bestellen hooguit een kop koffie of een maaltijd en vertrekken dan weer. Ze leveren Nederland niets op, maar brengen wel grote maatschappelijke kosten met zich mee. De stelling van beide onderzoekers is dat Schiphol met 30% minder passagiers meer zou kunnen opleveren voor ons land dan de huidige "Holland Hub" van de overstapeconomie van Schiphol. Kan de minister reflecteren op dat gegeven en op de grote maatschappelijke kosten die de luchtvaart met zich meebrengt, inclusief de hinder voor het milieu en omwonenden? Ik overweeg een motie op dat punt.

Voorzitter. De externaliteiten, de maatschappelijke kosten van onze economische activiteiten, zijn zeer onderbelicht als thema in het beleid dat we vandaag bespreken. We spreken over de afname van het zuurstofgehalte in het Grevelingenmeer, maar constateren ook dat voor het project Getij Grevelingen meer geld nodig is dan op de begroting beschikbaar is. We kunnen niet op die manier blijven postzegelen met budgetten en de kwaliteit van onze leefomgeving. De waterkwaliteit in Nederland is de slechtste van alle EU-lidstaten. Maar 1% van ons water verdient het predicaat "goed", volgens onderzoek van de universiteit van Wageningen. De kans is daarom klein dat we tijdig kunnen voldoen aan de Europese Kaderrichtlijn Water.

De conclusie van Wageningen is: we zullen in dit waterland zowel boeren, burgers als industrie minder vrijblijvend tegemoet moeten treden. Graag een reflectie op deze conclusie van de wetenschap, ook in relatie tot het kabinetsbeleid met betrekking tot stikstofproblemen, mestoverschotten, het uitloggen van pesticiden en de uitstoot van grote vervuilers als Schiphol, de luchtvaart, Tata Steel en de intensieve veehouderij, die tal van andere maatschappelijke sectoren op slot zet.

Voorzitter. In dat kader ook graag aandacht voor de personeelsbezetting voor toezicht en handhaving van bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport. In de schriftelijke voorbereiding van dit debat geeft het kabinet aan dat de uitbreiding van taken en de beperkte bezetting aanleiding geven tot scherpe keuzes en prioritering van toezicht en handhaving. Geeft het kabinet daarmee in

andere woorden toe dat er op dit gebied een gebrek is aan toezicht en handhaving? Ik citeer: "In sommige gevallen kiest ILT ervoor om risicogestuurd taken niet of in mindere mate uit te voeren, om ruimte te maken voor inzet op ander vlak. Dit betekent dat bepaalde inspecties niet, minder of later uitgevoerd worden." Kan de minister reflecteren op de vraag welke risico's dat met zich meebrengt in termen van toezicht en handhaving, en hoe dat te rijmen valt met het "law and order"-beleid dat de afgelopen jaren gepredikt is? Graag een reactie.

Ik vraag dit ook in het kader van de toenemende aandacht voor zeer zorgwekkende stoffen en de onduidelijkheid over bijvoorbeeld pfas in de leefomgeving. Mensen in de omgeving van pfas-uitstoters wordt bijvoorbeeld geadviseerd om geen groenten uit eigen moestuin meer te eten of eieren van hun eigen hobbykippen te consumeren. Hoeveel prioriteit geeft het kabinet aan bijvoorbeeld de uitstoot van pfas op en rond Schiphol en de vervuiling van binnenwateren rond bijvoorbeeld Chemours? Graag een reactie.

Het kabinet geeft aan dat er in het kader van het Besluit kwaliteit leefomgeving voor het bevoegd gezag mogelijkheden zijn om vergunningvoorschriften te wijzigen als emissiegrenswaarden niet meer toereikend zijn. Kunnen de bewindslieden, of kan de minister, aangeven hoe vaak en waar dat dan ook gebeurt in situaties waarin die emissiegrenswaarden ruim overschreden worden? Graag een reactie.

Het kabinet spreekt over de Actieagenda industrie en omwonenden en het Impulsprogramma chemische stoffen om overlast in te dammen, maar de resultaten daarvan lijken nog weinig zichtbaar. Welke concrete resultaten zijn er op dit punt recent geboekt of zijn op korte termijn te verwachten, op een wijze die ook voor omwonenden duidelijk verlichting geeft voor hun vaak jarenlange klachten en de strijd die zij daarover voeren? Graag een reactie.

Het kabinet geeft aan dat er veel verschillende methodes zijn voor het bepalen van maatschappelijke kosten of overheidskosten die voortvloeien uit de vergunde uitstoot van schadelijke stoffen, zoals hogere kosten van drinkwater, extra milieumaatregelen en stagnatie van werkzaamheden door bijvoorbeeld te hoge stikstofuitstoot elders. Er bestaat op dit moment echter geen totaaloverzicht van alle in Nederland vergunde uitstoot van schadelijke stoffen. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft in 2018, zes jaar geleden, becijferd dat de milieuschade die Nederland oploopt door de uitstoot van schadelijke stoffen voor bodem, water en lucht, jaarlijks 31 miljard euro zou bedragen. Dat was toen. Daarbij kan het gaan om onder andere de productie van drinkwater. Dit welvaartsverlies werd toen door het PBL becijferd op 4,5% van het bruto binnenlands product. Om even de gedachten te bepalen: dat is meer dan twee keer zo veel als de hele bijdrage van de primaire sector aan het bruto binnenlands product. Waarom meten we wel jaarlijks het bruto binnenlands product, maar hebben we zo'n gebrekkig en inmiddels gedateerd beeld van de maatschappelijke kosten die de verwerving daarvan met zich meebrengt? Is het kabinet bereid het eerder uitgevoerde onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving te actualiseren, of zelfs een permanent karakter te geven? Graag een reactie. Ik overweeg een motie op dit punt.

Dezelfde vraag doet zich voor op het gebied van de overheidskosten of maatschappelijke kosten van CO₂-reductie, stikstof en de daarmee samenhangende beleidskeuzes. Waarom ligt de nadruk zozeer op de kosten van dat beleid en niet op de baten daarvan? Is er inzicht in die baten? En als dat niet het geval is, ziet het kabinet dan een noodzaak om ook die baten in brede zin in beeld te brengen, in termen van stikstofreductie, verbetering van de luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, gezondheidswinst, verbetering van de natuur en innovatieve kansen voor het bedrijfsleven? Graag een reactie daarop.

Voorzitter. Ten slotte nog een vraag die collega Thijssen ook al aanstipte: over het pfas-vrij maken van pesticiden. Is het waar dat gewassen die behandeld zijn met pfas-bevattende gewasbeschermingsmiddelen residuen blijven bevatten van pfas op het moment dat consumenten die producten tot zich nemen? Is het kabinet om die reden bereid om te komen met een spoedig totaalverbod op het gebruik van pfas in gewasbeschermingsmiddelen?

Voorzitter, tot zover mijn bijdrage. Ik zie uit naar de reactie van de minister.

Voorts ben ik van mening dat er een einde moet komen aan de bio-industrie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koffeman. Dan is het woord aan mevrouw Van Aelst namens de SP.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Dank, voorzitter. Ik zal me vandaag richten op een aantal voor de SP belangrijke vraagstukken. Deze gaan over bijvoorbeeld de bijdrage van het mobiliteitsbeleid aan andere doelen, zoals schone lucht, minder stikstof en CO₂-uitstoot en daarmee aan het tegengaan van klimaatverandering. Maar ze gaan ook over het zuinig omgaan met onze ruimte en het tegengaan van vervoersarmoede, en over hoe helaas het beleid van de minister vaak juist bijdraagt aan het tegendeel. Daarnaast zal ik stilstaan bij de uitstoot van gevaarlijke stoffen zoals pfas en wat het geschetste beleid daaraan doet, of juist niet daaraan doet.

Net zoals bij een deel van de andere sprekers, is een deel van mijn bijdrage wellicht gericht op het terrein van de staatssecretaris en niet op het terrein van de minister. Wij gaan er echter van uit dat het kabinet met één mond spreekt en dat dit geen probleem zal zijn.

Laat ik beginnen met het laatste punt. In technische vragen vroeg de SP de minister welke maatschappelijke en overheidskosten er verbonden zijn aan de uitstoot van schadelijke stoffen. Het meest in het oog springend op dit moment is pfas. De minister stelde — de heer Koffeman refereerde er zojuist ook al even aan — dat dit in de meest gangbare berekeningen zorgt voor 31 miljard euro schade per jaar; 4,5% van het bbp aan welvaartsverlies. Het gaat dan alleen nog maar om de uitstoot van schadelijke stoffen. We hebben het dan nog niet over allerlei uitstoot die bijvoorbeeld leidt tot klimaatverandering, of de schade aan lijf en leden door deze ernstige vervuiling. Het gaat om collectieve kos-

ten, collectieve schade, om vervuilende bedrijven in stand te houden en hun winst te laten behalen. Is de minister van mening dat zijn inspanningen om dit te voorkomen in verhouding staan tot de schade? Kortgezegd, zou de minister het 4,5% bbp-verlies per jaar niet steviger kunnen en moeten aanpakken?

In antwoord op dezelfde technische vragen gaf de minister aan dat bij de aanscherping van vergunningen — een afdwingbare revisievergunning, zoals dat wordt genoemd — nog nagegaan moet worden of er knelpunten zijn en of het gewenst is om regelgeving hierop aan te passen. Ik moet u bekennen, voorzitter, dat ik hierbij lichtelijk mijn wenkbrauwen fronste. Zoals u weet heb ik de afgelopen zeventien jaar in Provinciale Staten van Zuid-Holland gezeten. Mijn partij vraagt daar al vele jaren om deze afdwingbare revisievergunning om de uitstoot fors omlaag te kunnen krijgen. Collega Rik Janssen pleitte hier passievol voor toen hij nog gedeputeerde in Zuid-Holland was. Zijn opvolger, Floor Vermeulen, de huidige burgemeester van Wageningen, nam dit pleidooi over. Ook de huidige VVD-gedeputeerde vraagt keer op keer in opdracht van zijn Staten om die afdwingbare revisievergunning. Men zal zich wellicht kunnen voorstellen dat de SP de vraag stelt: weet de minister wel wat er lokaal en provinciaal speelt, als dit nu nog onderzocht zou moeten worden, na zo veel jaren? Kennelijk zijn de noodkreten uit de door pfas getergde provincies niet gehoord door de minister.

Mijn verbazing bracht mij ertoe de twaalf huidige SP-fractievoorzitters in de twaalf provincies te vragen of zij dit beeld herkennen. Herkennen zij het beeld dat wellicht lokale of provinciale problemen niet gezien of gehoord worden en het kabinet weinig beeld heeft van waar echt nood aan is? De reacties van mijn collega's logen er niet om. Mijn Zeeuwse collega zei: van rijkswege worden er dijken aangelegd met gifgrond, thermisch gereinigde grond, en niet meer opgeruimd; staatslakken worden gebruikt voor dijkversterkingen, ondanks de bewezen gezondheidsschade; kleine havens worden verwaarloosd en bruggen hebben een forse onderhoudsachterstand. Uit Limburg kwam het appel om van rijkswege wetten te maken om bedrijven te dwingen om gezondheid boven bedrijfsbelang te laten gaan. U begrijpt dat Noord-Holland, met Tata en Schiphol binnen haar provinciegrenzen, hetzelfde zei.

Met deze blik kijkend naar de begroting van Infrastructuur, Water en Omgeving ziet de SP weinig van deze noden terug. Hoe ziet de minister dit?

Dan de mooie deskundigensessies die we de afgelopen weken hadden over water en bodem sturend. Nogmaals dank voor de organisatie daarvan. Hierin kwam een knelpunt naar voren dat ik eerder ook hoorde bij drinkwaterbedrijf Oasen. Drinkwaterbedrijven filteren op dit moment, in het proces van het produceren van schoon water, heel veel chemicaliën uit het water. Diezelfde chemicaliën lozen zij vervolgens weer op het oppervlaktewater omdat het niet hun uitstoot is. Het is ook niet hun verantwoordelijkheid om het op te ruimen. Dat is best zonde, want op dat moment is het al uit het water gefilterd. De woordvoerder die sprak namens Vewin gaf dan ook aan dat het echt niet de voorkeur heeft om het terug te lozen op het oppervlaktewater. Is de minister bekend met deze problematiek? Is hij bereid om drinkwaterbedrijven te ondersteunen om de uit het water gefilterde chemicaliën af te voeren en te verwerken in plaats

van deze terug op het water te lozen? En in het verlengde hiervan: heeft Rijkswaterstaat inmiddels volledig zicht op welke lozingen zij op dit moment vergund hebben?

Het mag helder zijn dat we de uitstoot zouden moeten stoppen. Niet lozen zou de norm moeten zijn in plaats van het achteraf uitfilteren op kosten van de samenleving. In alle eerlijkheid, het is een nogal pervers verdienmodel van bedrijven om winst te maken en vervolgens de kosten bij de samenleving neer te leggen. Mede hierdoor is de Nederlandse waterkwaliteit — de heer Koffeman zei het net al — de slechtste van heel Europa. Dat komt voor een redelijk deel door de hier in huis, of aan de andere kant van het Binnenhof, afgegeven vergunningen om te lozen.

Dan over de relatie tussen het mobiliteitsbeleid van de minister en een aantal andere beleidsdoelen. De sessies over water en bodem sturend lieten al zien dat veel uitgaven nogal een ruimtebeslag zullen hebben. In het beleid van Zuid-Holland is het zo dat de provincie zoveel ruimte nodig heeft voor alle opgaven, dat de helft van Utrecht zo ongeveer geannexeerd zou moeten worden. Leeg opgeleverd, wel te verstaan. Ter geruststelling: voor die annexatie zijn op dit moment geen actieve plannen. Maar het beleid van de minister werkt in de hand dat er nog meer autogebruik zal zijn en minder ov-gebruik. In 2023 kwamen er, ondanks het enorme ruimtebeslag, 180.000 auto's bij in Nederland. ASN Bank becijferde onlangs dat het totale aantal parkeerplaatsen in Nederland groter is dan de oppervlakte van de gemeente Amsterdam.

Het Rijk blijkt daarnaast weinig rekening te houden met de milieu- en klimaatimpact van auto's. Een flink deel van de begroting gaat naar klimaatadaptatie en het aanpassen van de omgeving aan de door mensen veroorzaakte klimaat-schade. Maar ondertussen gaat een nog groter deel van deze begroting naar het nog verder veroorzaken van diezelfde klimaat-schade door het aantrekkelijker maken van automobilititeit en het in stand houden van slechts de ondergrens van openbaar vervoer. Hoe minder aantrekkelijk het openbaar vervoer is — en geloof me, de aantrekkelijkheid is de afgelopen jaren echt enorm afgenomen — hoe meer mensen in de auto zullen stappen.

In de memorie van toelichting over duurzame mobiliteit wordt van alles en nog wat op het gebied van auto's en fietsen besproken. Ondertussen wordt er met geen woord gerept over het o zo duurzame openbaar vervoer. Geen wonder dat het openbaar vervoer al sinds jaar en dag een ondergeschoven kindje is. Het jarenlang zien als ondergeschoven kindje laat diepe sporen na in het openbaar vervoer. Het is op dit moment eigenlijk geen echt alternatief voor de auto; je bent ongeveer twee keer zolang onderweg met het openbaar vervoer en daarnaast is het ook heel veel duurder dan autogebruik, zeker als je met meer dan één persoon reist. Om nog maar niet te spreken over de plekken waar je niet eens kunt komen met het openbaar vervoer. En dat zijn steeds meer plekken in Nederland.

Toch stelt de minister in antwoord op onze technische vragen dat het ov het op dit moment goed doet. Dat is een wonderlijke paradox. Het wegvallen of ontbreken van openbaar vervoer wordt in onderzoek genoemd als oorzaak van vervoersarmoede. De ontwikkelingen en beleidskeuzes van de afgelopen jaren spelen deze vervoersarmoede steeds verder in de kaart. Je kunt namelijk op steeds minder plek-

ken goed komen met het openbaar vervoer, het wordt steeds duurder en er zijn steeds grotere verschillen tussen mensen die de mogelijkheid hebben om comfortabel in hun eigen koekblik te reizen versus mensen die collectief met het openbaar vervoer gaan. Voorzieningen als winkels, ziekenhuizen en scholen en vrienden en familie zijn steeds minder goed te bereiken zonder eigen auto.

In 2009 bevestigde onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Centraal Planbureau dat ov-gebruik duurder en trager is dan automobilititeit. Toen bleek dat 90% van alle verplaatsingen in Nederland minstens twee keer zo lang duurt met het openbaar vervoer als met de auto. Vooral de lagere inkomensgroepen, jongeren en ouderen worden daar stevig de dupe van. Zij moeten dus twee keer zo lang reizen om hetzelfde doel te bereiken. Dit gebrek aan mobiliteit en bereikbaarheid, vervoersarmoede, beperkt de bewegingsvrijheid van grote groepen mensen, hun kansen op werk, het gebruik van voorzieningen en sociale contacten.

Voorzitter. Dat is niet eerlijk. Dat is niet rechtvaardig. Voor bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn eigenlijk niet echt normen vastgelegd. Mensen kunnen zich nergens op beroepen als er geen goed openbaar vervoer is of als er een buslijn wegvalt. Het ov is voor kwetsbare groepen jarenlang uitgekleeft, in heel Nederland. Dat geldt overigens met name voor de regionale buslijnen. Dat is grotendeels gebeurd door marktwerking en het vreemde idee dat je winst moet kunnen maken op datzelfde openbaar vervoer. Aan echt goed openbaar vervoer is eigenlijk alleen de trein overgebleven, en wat snelle buslijnen en R-net. De trein is voor de middenklasse en voor lage inkomens inmiddels eigenlijk veel te duur. Ook zijn de snelle buslijnen vaak duurder dan een langzame. Dat zijn de bussen die overal stoppen. Het bestrijden van vervoersarmoede gaat uiteindelijk om het stimuleren van mobiliteit waar op dat moment onvoldoende mobiliteit is.

Voorzitter. We leven in een rijk land, waar heel veel geld wordt gestoken in congestiebestrijding: het verhogen van de mobiliteit van mensen die op dit moment eigenlijk al zeer mobiel zijn. Zij hebben immers al een auto. Door die focus op mensen die nu al heel erg mobiel zijn en klagen over files, vergeten we volgens ons het echte probleem. Dat is het probleem van mensen die niets of weinig te kiezen hebben en simpelweg vaak thuisblijven door het gebrek aan goed vervoer, die banen laten lopen, doktersafspraken laten schieten en hun kinderen of kleinkinderen niet of nauwelijks meer zien. Ze krijgen moeilijker een baan, krijgen minder bijscholing, hebben minder sociale contacten, verschijnen niet op doktersafspraken en krijgen weinig bezoek in het ziekenhuis, waardoor ze minder snel herstellen. Het is niet alleen een kwestie van wel of geen auto, want huishoudens met lagere inkomens die wel een auto hebben, rijden er vaak minder mee omdat het te duur is of omdat ze geen geld hebben voor reparaties. Vervoersarmoede beperkt mensen in hun bewegingsvrijheid, hun kansen op banen en hun gebruik van voorzieningen. In hoeverre is de minister van mening dat het rijksbeleid op dit moment bijdraagt aan de bestrijding van deze vervoersarmoede?

Voorzitter. Dan nog een heel specifiek punt op het gebied van openbaar vervoer. Afgelopen najaar was er grote ophef omdat er ineens veel minder vergoeding naar vervoersbedrijven zou gaan omdat er minder vergoeding zou komen

voor de ov-jaarkaart van studenten. Dat had ermee te maken dat er werd gekeken naar een peiljaar in corona in plaats van naar een regulier peiljaar voor daadwerkelijk gereisde kilometers. We weten allemaal dat we in de coronatijd veel deden achter ons beeldscherm en dat dat geen representatieve weergave is. Nu heeft de minister dit voor 2024 onder stoom en kokend water opgelost, maar voor daarna niet. Als dit niet wordt opgelost, dan gaat dit nog verder ten koste van het regionale ov. Kan de minister toezeggen dat hier ook na 2024 een oplossing voor komt?

Voorzitter. Dit ging allemaal met name over het nationale openbaar vervoer. Ik denk dat we allemaal weten dat ook het internationale treinvervoer op dit moment enorm achterblijft. We zijn allemaal heel benieuwd of de minister nu echt prioriteit gaat maken van daadwerkelijk duurzaam reizen over de grens.

Voorzitter, ik kijk naar de klok, waarvoor mijn excuses. Ik heb nog een enkel punt over de luchtvaart. Bij regionale luchthavens klapperden mijn oren, in alle eerlijkheid. Ik zag namelijk dat een zorgvuldige procedure was doorlopen bij het komen tot een luchthavenbesluit voor de regionale luchthavens. Ik kan u verzekeren dat in Zuid-Holland deze zorgvuldige procedure er voor Rotterdam Airport niet geweest is. De Staten van Zuid-Holland hebben bij motie-Van Aelst uitgesproken dat de betreffende inspraakprocedure niet toereikend was. We hebben met elkaar gezegd: het is mislukt. En toch staat in deze begroting dat het een goed gelukt participatieproces is. Wij zijn vanuit de SP heel benieuwd hoe de minister de uitspraak in de begroting ziet versus dat wat er daadwerkelijk lokaal gebeurd is.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Aelst. Dan is ten slotte het woord aan de heer Rietkerk namens het CDA.

De heer Rietkerk (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Mijn stem kraakt wat, niet vanwege het debat vandaag, maar vanwege het vieren van Sail Kampen de afgelopen vier dagen, met ruim 250.000 bezoekers. Een aantal collega's waren ook actief. Het is het grootste evenement in Nederland in het afgelopen paasweekend, maar vooral groots omdat er zoveel vrijwilligers waren.

Voorzitter. Ik dank allereerst de minister voor de voorliggende begroting van Verkeer en Waterstaat, met grote investeringen, belangrijk voor werkgelegenheid, sociale voorzieningen en leefbaarheid voor mensen. Voorts roep ik in herinnering dat het CDA in 2019-2020 het rapport Voor heel Nederland publiceerde, met als basis daarbij de uitspraak van Kim Putters uit 2019: regionale solidariteit is een van de grote vraagstukken voor de toekomst. Het kabinet heeft dat in zijn rapport Elke regio telt! nog veel breder uitgewerkt. Een debat over wonen, over huizen, over landbouw, over natuur en over voorzieningen; daar zullen we voor een deel 23 april voor gebruiken, omdat we dan een beleidsdebat hebben over wonen en eventueel in de toekomst, als er wetgeving komt, in het kader van de ruimtelijke inrichting.

Voorzitter. Dat betekent ook vanuit de rolvastheid van de Eerste Kamer — de Tweede Kamer gaat wat ons betreft over de politieke keuzes — dat ik me vooral zal toespitsen op de uitvoering van projecten, de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid. Ik kom daar straks bij een aantal projecten op terug. Maar voordat ik dat doe, heb ik een algemene vraag over de uitvoeringsproblemen met betrekking tot stikstof. Gaat het kabinet bij de uitvoering van wegen, maar ook bij de ov-infrastructuur, uit van de normering van 2030, het beleid van minister Van der Wal? Of gaan deze minister en het kabinet bij de begroting van Verkeer en Waterstaat uit van de normering 2035 ...

De voorzitter:

Meneer Rietkerk, mag ik u onderbreken? U heeft het steeds over de begroting van Verkeer en Waterstaat. Die staat niet op de agenda.

De heer Rietkerk (CDA):

Infrastructuur en Waterstaat.

De voorzitter:

Die wel. Gaat uw gang.

De heer Rietkerk (CDA):

Goed, Infrastructuur en Waterstaat.

De Eerste Kamer gaat onder meer over de uitvoering van projecten en de uitvoerbaarheid. Dat betekent dat ik daar straks op terugkom.

Dan de normering. De voorzitter corrigeerde mij als het ging om de woordvoering. Ik was bij de normering gebleven. Of gaat het kabinet bij deze begroting uit van de normering 2035, zoals in de Natuurbeschermingswet en de Omgevingswet staat? Is er zicht, vraag ik deze minister via de voorzitter, op een nationale uitvoeringsaanpak van de nationale infrastructuur, zoals de bouwvrijstelling in 2022?

Voorzitter. Vanuit onze Eerste Kamerfractie een aantal vragen over de uitvoering van projecten, veelal buiten de Randstad, in een aantal provincies. De provincie Brabant: de verbreding van de A58 en de A59, het knooppunt Hooipolder. Wat zijn exact de uitvoeringsproblemen bij het vertragen of pauzeren van deze projecten? Heeft het alleen met stikstofproblemen te maken of ook met andere?

Een tweede vraag gaat over de investeringen in de regio Eindhoven voor het vestigingsklimaat. Overigens staat het CDA daar van harte achter. Ziet deze minister bij de uitvoering van de investeringen ook nog problemen als het gaat om stikstof of menskracht?

Voorts een vraag over de ontwikkeling bij Barneveld: de A1-A30. Ik heb geen vragen over de bouwambitie, want die is er, maar wel vragen over de uitvoering omdat ook daar vertraging plaatsvindt, wellicht vanwege alleen stikstof maar wellicht ook andere zaken. Hoe gaat de minister hiermee om? Want het kabinet heeft die ambitie ook. Hetzelfde speelt eigenlijk bij Hoevelaken en het klaverblad.

Dan de provincie Overijssel. De N35 is al genoemd, van Wijthmen naar Nijverdal. Mooi dat de Tweede Kamer 94 miljoen heeft bijgeplust bij deze begroting. Dat hebben we kunnen lezen en kunnen meenemen. Onze vraag is: als het gaat om de uitvoering, geeft deze minister dan prioriteit aan de rondweg bij Mariënheem? We lezen dat de minister antwoordt: als het uitvoeringstechnisch mogelijk is met betrekking tot de stikstofregels. Wat betekent dit? Tot zover de vragen met betrekking tot de uitvoering van projecten en het stikstofvraagstuk.

Dan een vraag die speelt in Limburg, bij de uitvoering van beleid. Ik doel op de afsluiting van het Julianakanaal. De minister is daar volgens ons van op de hoogte. Kan de minister de garantie geven dat de zuidelijke route via België tijdens de uitvoering openblijft? Komt er een soort schade-regeling voor ondernemers die mogelijk schade hebben als gevolg van de uitvoering, bijvoorbeeld het bedrijf Chemelot? En kan de minister 24/7 uitvoeren in plaats van acht uur per dag? Want dan gaat het drie keer zo snel.

Voorzitter. Voorts heb ik een vraag die te maken heeft met de uitvoering bij de Afsluitdijk en het verbreden en verdiepen bij Kornwerderzand. Wat loopt er vast in de uitvoering? Kan de minister daar opheldering over geven? Dat is van belang voor Urk, Lelystad en de Port of Zwolle.

Ik kom op de uitvoeringsproblemen in het openbaar vervoer. Allereerst het knooppunt Meppel. Het is mooi dat er via een amendement van een aantal partijen 40 miljoen extra is opgeplust, bovenop de eerdere motie van het CDA uit 2022. Er is nu 75 miljoen voor het knooppunt Meppel. Wanneer is de uitvoering aan de orde, zo vraag ik aan de minister. Klopt het dat het negen jaar zal duren voordat er geïnvesteerd kan worden? Wat is de uitvoeringsplanning?

Mijn volgende vraag gaat over het ov dat nu nog via dieseltreinen over de lijnen rijdt. Het is onze ambitie om te elektrificeren. Ik denk dat dat ook de ambitie is van de minister, van het kabinet, en wellicht ook van een meerderheid van deze Kamer. In hoeverre helpt dat bij het oplossen van het stikstofprobleem? En hoe ziet de minister in dat licht de uitvoering van de Maaslijn en de lijn Enschede-Zwolle?

Voorzitter. Voordat ik afrond, heb ik nog drie wat algemenere vragen. Ik heb allereerst een vraag over de uitvoeringskracht, over uitvoering versus beleidsontwikkeling. Wat is de mening van de minister over het meer organiseren van uitvoeringskracht om daadwerkelijk dingen te doen, aan te leggen en te investeren en het minder ontwikkelen van beleid, van papier? Hoe ziet de minister die balans? Kan de minister ook iets zeggen over het meer waarderen van de uitvoering ten opzichte van de beleidsontwikkeling? Hoe zien wij dat terug in zijn begroting?

Ten tweede heb ik een vraag over de cofinanciering in de Randstadprovincies en de overige provincies. Is er een mechanisme dat de minister met ons kan delen wanneer medeoverheden mee moeten betalen aan verbindingen van nationaal belang? In diverse niet-Randstadregio's zou dat spelen in de vooroverleggen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hoe past dat bij het rapport "Elke regio telt!"? Kan de minister toezeggen om een overzicht op hoofdlijnen te geven per provincie van de cofinanciering van medeoverheden met betrekking tot projecten van 2005 tot 2025?

Tot slot heb ik een vraag over aanbestedingen in algemene zin. De minister constateert met ons dat er sprake is van fors oplopende kosten. Dat schrikt het Nederlandse bedrijfsleven wellicht af. Klopt de trend die we in de laatste jaren zien, namelijk dat aanbestedingen nu vaak worden gewonnen door grotere buitenlandse concerns uit Duitsland, België en andere landen? De minister heeft al met ons gedeeld dat de inflatie helaas toeneemt, ook vanwege de oorlogssituatie in Oekraïne. Dat leidt tot de vraag: klopt het dat die grotere buitenlandse bedrijven vaak heel scherp aanbesteden en vervolgens winnen, waarna de kosten in de jaren daarna gigantisch oplopen en het Nederlandse bedrijfsleven het nakijken heeft? Hoe ziet de minister deze trend en kan hij daar zijn licht op laten schijnen?

Wij wachten de beantwoording van de minister graag af.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Rietkerk. Wenst een van de leden in de eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Ik stel voor om te schorsen tot 16.00 uur. Lukt dat voor iedereen? Dat lukt.

De vergadering wordt van 15.28 uur tot 16.01 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2024 (36410-XII). We zijn nu toe aan het antwoord van de regering in eerste termijn. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Voorzitter. Goedemiddag, dank voor het woord. Dank aan de leden van de Eerste Kamer voor hun bijdrage in eerste termijn. Ik zal de verschillende daarin gestelde vragen langsgelopen. Ik begin met een korte beschouwing over ruimte en stikstof; daarna loop ik de modaliteiten langs: mobiliteit, wegen, openbaar vervoer en spoor, scheepvaart en luchtvaart. Dan kom ik vervolgens bij water en milieu. Ik spreek hier ook namens de staatssecretaris van IenW, die verantwoordelijk is voor openbaar vervoer, spoor en milieu; ik zal de vragen op dat terrein ook namens haar beantwoorden. Dat hebben we onderling zo afgesproken omdat het anders een enorme zoektocht in de agenda zou zijn om deze begroting op tijd te behandelen, ook vanwege buitenlandse verplichtingen.

Dan begin ik met een reactie op het betoog van met name de heer Kemperman in eerste termijn en ook op een aantal reacties van andere leden daarop, met name ook over alle ruimtelijke vragen. We hebben net al een klein misverstand opgehelderd. Ik kreeg namelijk gaandeweg het betoog de indruk dat ik ook verantwoordelijk werd gehouden voor het hele ruimtelijkeordeningsbeleid in dit land, maar minister De Jonge is verantwoordelijk voor ruimte en ruimtelijke ordening. Vroeger heette hij "minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening", maar sinds de reshuffling is dat gewoon "minister van BZK".

Maar het betekent wel dat er een aantal bewindslieden in het kabinet zijn die natuurlijk zelf ook ruimtevragen, ruimte-

claims, hebben, bijvoorbeeld vanuit het ministerie van LNV en het ministerie van EZK als het gaat om bedrijfsvestigingen en de energietransitie. Dat geldt op ons ministerie voor de ruimte voor de infrastructuur, voor wegen, openbaar vervoer, spoorlijnen, fietspaden, havens, scheepvaart en alle andere ruimtevragers vanuit het mobiliteitsdomein.

We zijn ons er met elkaar van bewust dat in Nederland ruimte schaars is, zowel fysiek als in termen van milieu-ruimte en ook financiële ruimte. Dat vraagt dus om scherpe, slimme en integrale afwegingen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Dat is niet helemaal nieuw, want dat is wat Nederland al eeuwenlang doet. We woekeren met iedere vierkante meter, nadat we in de afgelopen eeuwen veel van die vierkante meters ook eerst zelf op het water veroverd hebben.

Maar die wederombouw, zoals collega De Jonge dat ook noemt, is uiteindelijk een enorme opgave die we gezamenlijk zullen moeten doen. We moeten samenwerken aan een mooier Nederland, binnen de rijksoverheid en samen met de medeoverheden. Daarom werkt het kabinet ook in deze demissionaire periode, onder de regie van de minister van BZK nog aan een nieuwe Nota Ruimte, waarin alle verschillende ruimtevragende functies in beeld zullen worden gebracht. Daarbij horen ook deze dilemma's: waar bevinden zich de mogelijkheden maar ook de onmogelijkheden om de dingen samen te brengen? Je zult dus een keuze moeten maken. Daarin gaan we ook nader in op de afweging van de functies die prioriteit genieten en op de wijze waarop daar het beste invulling aan gegeven kan worden. In dat opzicht zit het ministerie van IenW dan aan tafel met aan de ene kant de ruimtevragers, dus degenen die vragen om ruimte voor toekomstige infrastructuur. Aan de andere kant zijn er de belemmeringen, bijvoorbeeld doordat het watersysteem, de behoefte aan drinkwaterinnamepunten en de bescherming tegen hoogwater ook een aantal keuzes op tafel leggen waarvan we zeggen dat het verstandig is om die voor de toekomst te doen.

De voorzitter:

De heer Kemperman wil nu al een vraag stellen. De minister is net begonnen. Alle vragen die kunnen wachten tot de tweede termijn, horen daar thuis, maar voor een korte interruptie geef ik u graag het woord.

De heer Kemperman (BBB):

Een hele korte, voorzitter. De minister heeft zojuist met zijn toelichting een aantal vragen makkelijk kunnen beantwoorden. Mijn vraag is wanneer de minister ons de nieuwe Nota Ruimte die het demissionaire kabinet aan het voorbereiden is, denkt te kunnen toezenden of toezeggen.

Minister Harbers:

Hou me ten goede, maar er is al best veel werk voor gedaan. Volgens mij is de inzet van collega De Jonge om de nota nog voor de zomer af te ronden, dus feitelijk in dit kwartaal, dat gisteren begonnen is. Dat zeg ik met enige voorzichtigheid, omdat de planning uiteindelijk daar ligt, maar zo werken we daar in het hele kabinet wel naartoe. Wat wij daaraan toevoegen, is dat wij ook zeggen dat mobiliteit en infrastructuur medebepalend zijn voor de infrastructuur en de inrichting van Nederland. Als je het laag voor laag opbouwt, begin je bij de bodem en het water en bij de mogelijkheden en beperkingen die zij bieden. Vervolgens

leg je er als het ware een grid van infrastructuur overheen. Vanuit ons domein zijn dat gewoon de fysieke verplaatsingen. Vanuit het domein van EZK is dat bijvoorbeeld de verplaatsing van energie, stroom et cetera. Zo bouw je dat op en dan kom je vanzelf de mogelijkheden en onmogelijkheden tegen. Die infrastructuur is ook drager van verschillende maatschappelijk-economische functies; zo kijken we daar vanuit IenW naar.

Verder inzoomend op het verder ontwikkelen van het mobiliteitsbeleid: op dit moment zijn wij bezig met het uitwerken van de Mobiliteitsvisie 2050, waarin wij mede naar aanleiding van vragen vanuit de Tweede Kamer ook bereikbaarheidsdoelen uitwerken voor het bereiken van maatschappelijk-economische functies, zoals zorg, onderwijs, banen, voedselvoorziening et cetera. In de contourennota voor die mobiliteitsvisie hebben we vorig jaar al vastgelegd dat het een indringend samenspel wordt met andere sectoren, omdat we uitgaan van de erkenning dat je onmogelijk iedere mobiliteitsvraag in Nederland altijd kunt accommoderen. Dat weten we feitelijk al decennia. Dat weten we stiekem wel, maar we vinden ook dat we daar in ons ruimtelijk beleid veel meer rekening mee moeten houden.

Het maakt bijvoorbeeld nogal uit waar je onderwijsvoorzieningen, winkelcentra, bedrijventerreinen en zorgvoorzieningen ruimtelijk plant voor het wel of niet uitlokken van heel veel bewegingen van mensen. Grootschalige ziekenhuizen gaan idealiter samen met heel veel kleinschalige eerstelijns- en anderhalvelijnsvoorzieningen, om te voorkomen dat iedereen voor specialistische zorg steeds verder moet reizen naar een ziekenhuis. Het kabinet kijkt daar op die manier ook naar, zodat we afwegingen kunnen maken in de bereikbaarheid van verschillende ruimtevragende functies. Dat alles moet ook nog bijdragen aan een goed vestigingsklimaat, essentieel voor welvaart en welzijn in Nederland.

De bereikbaarheid van vitale economische functies staat daarom centraal bij de invulling van bereikbaarheidsdoelen die nu worden ontwikkeld. Dat kan ook weer dienen als maatlat bij de investeringen die we nu en in de toekomst doen in het kader van het Mobiliteitsfonds en het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dat is concreet bijvoorbeeld ook terug te zien in de recente besluitvorming rond de bereikbaarheid in de regio Eindhoven, die echt een grotere regio beslaat dan alleen de stad Eindhoven en de aanpalende gemeente Veldhoven. Je ziet hoeveel de halfgeleiderindustrie in die regio vraagt. Dat heeft een uitwaaiingseffect van wel 20, 30 kilometer daaromheen, waar de toekomstige medewerkers ook gaan wonen.

Daarnaast blijft de stikstofproblematiek de komende jaren helaas een belangrijke beperkende factor voor alle opgaven in het fysieke domein. Ik weet natuurlijk ook dat er tal van ideeën zijn om dat beleid aan te passen, maar op de dag van vandaag hebben wij gewoon te maken met de geldende Wet natuurbescherming. We hebben ook te maken met de wetenschap dat vergunningen die op dat gebied worden afgegeven, getoetst of aangevochten zullen worden bij de rechtbank. Die zullen daartegen bestand moeten zijn. Tegelijkertijd was stikstof, als het gaat om de herprioritering die we vorig jaar hebben gedaan op het aanlegprogramma, niet de enige reden om projecten te herprioriteren; ook budgettaire tekorten en de maakbaarheid gaven hiertoe

aanleiding. We zien in de grond-, weg- en waterbouw dat de inflatie een stuk hoger ligt dan we bij de consumenten-uitgaven hebben gezien. Dat zullen we toch in moeten passen in de begroting. Vaak betreft dat lopende projecten waarvan je niet wilt dat die tot stilstand komen.

Voorzitter, ik wilde het eigenlijk in zijn algemeenheid bij deze beschouwingen laten, in de wetenschap dat er veel vragen gesteld zijn over het ruimtelijk domein, maar dat die ook deels bij mijn collega's thuishoren.

Misschien is er nog één ding waarbij wij vanuit het mobiliteitsdomein ook kunnen bijdragen aan ruimtebesparing. Een goed voorbeeld is de manier waarop wij anderhalf jaar geleden tot een goed bestedingsplan zijn gekomen voor de 7,5 miljard euro die in het afgelopen coalitieakkoord zat voor de bereikbaarheid van nieuwe woonwijken. We hebben daarbij met name gefocust op grootschalige woonwijken in of aan de rand van huidig stedelijk gebied, om onnodig ruimtebeslag in de regio daaromheen te voorkomen. Dat heeft ook weer een efficiencyvoordeel, omdat je op die manier zorgt dat je met minder nieuwe infrastructuur grotere gebieden en veel woningen kunt ontsluiten. 6 miljard van de 7,5 miljard is daaraan besteed. 1,5 miljard hebben we gebruikt om veel kleinere woonprojecten in kleinere plaatsen van de noodzakelijke infrastructuur te voorzien.

Voorzitter. Dan zoom ik wat meer in op de mobiliteit en de wegen. Als bruggetje gebruik ik de vraag van de heer Rietkerk of wij bij de uitvoering van wegen uitgaan van de normering voor 2030 of voor 2035. Feitelijk is dat niet iets waar wij in de vergunningverlening mee geconfronteerd worden. De omgevingswaarden voor stikstof zijn bedoeld om bij te dragen aan het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden. Maar die spelen in beginsel geen rol bij de toetsing van projecten in het kader van de toestemmingverlening. Bij de toestemmingverlening wordt getoetst of een project kan leiden tot significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Dat is een toets die je aan de hand van AERIUS doet in het hier en nu, niet in het 2030- of 2035-verhaal. We zullen het nu goed moeten onderbouwen om uiteindelijk tot een houdbare vergunning te komen.

In dat kader hintte de heer Rietkerk ook nog op een soort nationaal uitvoeringsplan voor de infrastructuur. Er is geen nationaal uitvoeringsplan specifiek vanuit stikstof gericht op de nationale infrastructuur. We hebben natuurlijk wel onze nationale programmering, zoals die in het MIRT vastligt en vanuit het Mobiliteitsfonds wordt gefinancierd. We hopen natuurlijk ook vanuit het lenW-belang dat we in de komende jaren wel doorbraken bereiken in het stikstofprobleem, waardoor vergunningverlening weer mogelijk is, want op dit moment worden we daar erg door geplaagd. Zeker aanlegprojecten komen maar mondjesmaat tot stand.

Ondertussen dragen we vanuit de mobiliteitssector bij aan het terugdringen van de stikstofuitstoot, bijvoorbeeld door steeds strengere emissienormen, waardoor voertuigen schoner worden. Denk ook aan het aanleggen van walstroom voor zeeschepen en het investeren in verduurzaming van binnenvaartschepen en in schoon en emissieloos bouw materieel. Dat helpt allemaal om ervoor te zorgen dat we dat stikstofprobleem hopelijk te boven komen.

Laat ik wat meer inzoomen op de uitvoering van onze infrastructurele projecten. Diverse leden hadden daar vragen over, waaronder de heer Holterhues. Hij noemde al dat we te maken hebben met meerdere beperkingen, niet alleen door stikstof, maar ook door prijsstijgingen — ik noemde ze net al — en tekorten op de arbeidsmarkt. Die drie samen hebben geleid tot het besluit om geld en maakcapaciteit te schuiven naar instandhouding en om aanlegprojecten noodgedwongen te pauzeren, zodat we onze schaarse middelen zo goed mogelijk kunnen gebruiken. Dat wordt ook ingegeven door het feit dat er bij instandhouding financiële tekorten waren. Op deze manier zorgen we ervoor dat we onze hele infrastructuur op een goede manier in stand kunnen houden voor de komende decennia.

Zeker omdat een aantal aanlegprojecten op dit moment noodgedwongen on hold staan, zijn we des te afhankelijker van het goed functioneren van de huidige infrastructuur. We hebben helaas de afgelopen jaren incidenten gezien waarbij de infrastructuur eerder dan verwacht begon te haperen. Denk aan de Haringvlietbrug, die echt tien jaar eerder aan zijn eind kwam, vanwege het veel intensievere en zwaardere gebruik dan destijds, in de jaren zestig, geprognosticeerd is. Dat heb je bij heel veel van dit soort kunstwerken in Nederland. Wat dat betreft staan we aan de vooravond van de grote onderhoudsbeurt van Nederland, die ons de komende vijftien, twintig jaar wel bezig zal houden.

Om ervoor te zorgen dat we dat ook voor elkaar krijgen, werkt deze schuif enorm mee. In het verleden had Rijkswaterstaat een financiële horizon van twee jaar, wat natuurlijk een efficiënte programmering in de weg staat. Door deze schuif bewerkstelligen we dat Rijkswaterstaat nu en in de volgende begroting, die van volgend jaar, ook ProRail — want die liep historisch gezien een cyclus achter op Rijkswaterstaat — de beschikking krijgen over langjarige budgetzekerheid, waardoor zij beter kunnen plannen en bouwbedrijven meer langetermijnzekerheid kunnen bieden. Daarmee kunnen die ook langer personeel aan zich binden.

Tegelijkertijd kun je dan nog iets anders bewerkstelligen bij de onderhouds-, vervangings- en renovatieprojecten, namelijk dat je daar portfolio's maakt van gelijkvormige kunstwerken. We hebben bruggen die erg op elkaar lijken en die in verschillende fasen van onderhoud, vervanging of renovatie zitten. Als je dat als portfolio aanbesteedt, daag je de markt uit om daar efficiency op los te laten. De leerervaringen die ze opdoen bij de renovatie van de eerste brug, kunnen ze ook verderop in zo'n portfolio gebruiken. Daar is vanuit de markt veel interesse voor, net zoals we in zijn algemeenheid zien dat er veel interesse is om op deze grote onderhoudsbeurt in te schrijven.

We kijken voor ieder project voortdurend naar de best passende contractvorm. We proberen daarin ook de lessen op te pakken uit de aanbesteding van de Van Brienenoordbrug, die te risicovol bleek. Die was ook te risicovol voor de rijksbegroting, vind ik. Om die reden zijn we noodgedwongen gestopt met deze aanbesteding, maar we zijn wel volop bezig om datgene wat deze aanbestedingsprocedure ons leert, in te zetten, want het werk moet wel gedaan worden. We kijken ondertussen ook in de regio, want in de brede kring rond de Van Brienenoordbrug moeten meer kunstwerken vervangen worden. Dat betekent dat we in de planning dan sommige andere dingen naar voren kunnen

halen, omdat we weten dat de Van Brienenoordbrug vier jaar naar achteren gaat. Dat blijven we ook uitvoerig monitoren.

De heer Rietkerk vroeg hoe we in zijn algemeenheid vervolgens de uitvoeringskracht waarden ten opzichte van de beleidsontwikkeling. Ik heb daarop eigenlijk net al het antwoord gegeven, namelijk door juist nu al vol te focussen op het in stand houden van datgene wat we hebben. Dat is misschien een keuze die in de afgelopen 30 jaar eerder en vaker gemaakt had moeten worden, maar door allerlei omstandigheden, die ik zojuist schetste, zijn we de afgelopen twee jaar wat dat betreft vol met de neus op de feiten gedrukt en zal het de komende jaren ook een enorme uitvoeringsfabriek worden.

Bij aanbestedingen komt ook geregeld voor de situatie die de heer Rietkerk schetste, namelijk dat er na een aanbesteding toch nog tekorten opdoemen. De heer Rietkerk wees er daarbij op dat het dan ook zou gaan om buitenlandse bedrijven die inschrijven op projecten in Nederland. Er zijn overigens ook heel veel in Nederland hoog aangeschreven bouwbedrijven die grote projecten uitvoeren in het buitenland. Ik denk ook niet dat het een louter Nederlands probleem is. Rijkswaterstaat vraagt ook wel na bij de zusterorganisaties in de buurlanden. Uiteindelijk zie je toch overal wel het beeld dat de prijzen behoorlijk stijgen. Dat heeft niet alleen te maken met krapte op de arbeidsmarkt maar ook met de gestegen grondstoffenprijzen en voor een deel ook de inval van Rusland in Oekraïne.

Daarnaast zien we specifiek — dan is er geen verschil tussen binnenlandse en buitenlandse inschrijvers — dat er soms erg hoge inschrijvingen binnenkomen die erop duiden dat onbekende risico's in de uitvoering erg hoog beprijsd worden door de inschrijvers. Dat wetende kijken we ook met Rijkswaterstaat voor projecten die nu op de rol staan, voortdurend naar de best passende contractvorm voor ieder project, waarbij we uiteraard met behoud van een eerlijk speelveld ervoor willen zorgen dat het werk ook voor Nederlandse bedrijven aantrekkelijk blijft.

De heer Hartog heeft gezegd dat we ook moeten kijken naar de synergie tussen de vervoersmodaliteiten en de investeringen die hier gedaan moeten worden en naar hoe je kosten kunt beperken door parallelle werken gelijktijdig uit te voeren. Het begint eens in de zoveel tijd altijd met de Integrale Mobiliteitsanalyse, waarmee de bereikbaarheidsopgaven in Nederland in kaart worden gebracht. In de MIRT-onderzoeks- en verkenningsfase wordt dan vastgesteld hoe die opgaven het best aangepakt kunnen worden door ruimtelijk beleid, voorzieningenbeleid en/of mobiliteitsbeleid. Als dan een mobiliteitsoplossing de juiste is, is het de vraag of een investering in fysieke infrastructuur nodig is of dat een andere oplossing kosteneffectiever is, bijvoorbeeld beter benutten of anders benutten. Dat is de hele lijn die we straks ook doortrekken in de Mobiliteitsvisie, aangevuld met bereikbaarheidsdoelen. Ook wordt dan altijd gekeken of opgaven samen kunnen worden opgepakt en welke meekoppelkansen er zijn. In de uitvoering wordt bijvoorbeeld door Rijkswaterstaat ook bekeken hoe werkzaamheden slim uitgevoerd kunnen worden en eventueel gecombineerd kunnen worden, niet alleen om kosten te besparen maar ook om hinder tijdens de bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te voorkomen, of om die dan in een

keer te doen in plaats van volgtijdelijk. Zo menen wij daar invulling aan gegeven te hebben.

De heer **Hartog** (Volt):

Op dat punt: u noemt Rijkswaterstaat maar niet ProRail. Dat is denk ik ook een van de problemen, namelijk: hoe werken die samen? Dat is één. Ten tweede: hoe zit het dan met de technologiekeuze? Bijvoorbeeld bij het aanleggen van een 5G-netwerk is dat weer een ander die dat doet. Dus hoe werkt dat bij de planning?

Minister **Harbers**:

ProRail werkt op dezelfde manier, dus ook indachtig de MIRT-systematiek, hoewel Rijkswaterstaat, gegeven de aard van zijn netwerken, vaak meer omgevingswensen tegenkomt. Rijkswaterstaat en ProRail werken steeds indringender samen voor de planning van hun projecten. Dat is inherent aan die grote onderhoudsbeurt van Nederland: je moet voorkomen dat de weg en het spoor er tegelijkertijd uitliggen in een bepaalde regio. We hebben vorig jaar helaas een voorbeeld gehad van waar dat dreigde en toen hebben we ook ingegrepen. Dat betrof de Kooybrug bij Den Helder, die nu later gerenoveerd wordt, omdat er samenloop dreigde met werkzaamheden aan de spoorlijn Alkmaar-Den Helder. Beide organisaties stemmen nu langjarig en twee tot vier jaar van tevoren hun plannings af om te voorkomen dat de omrijdroutes of andere alternatieven ook niet beschikbaar zijn. Zij doen dat nu op een grotere regionale schaal dan in het verleden. Als je op zo veel plekken aan de gang moet, moet je ook in de aanpalende regio's kijken of daar niet toevallig aan een brug gewerkt wordt, waardoor een logische omleiding niet op tijd beschikbaar zou zijn.

Ik ga over naar de vraag van de heer Holterhues over de voordelen voor elektrische voertuigen. Het klopt dat met het huidige beleid de ambitie van 100% emissievrije nieuwverkoop van auto's niet in beeld is, maar zal blijven steken op 60%. Tegelijkertijd willen we als kabinet graag dat mensen elektrisch gaan rijden. In termen van de rijksbegroting betekent dat wel dat de overheid voor iedere benzine- of dieselmotor die overstapt op een elektrische auto, inkomsten misloopt in de vorm van gedeelde accijnsinkomsten. Dat is weer lastig in een tijd waarin bezuinigingen op tafel liggen.

Net als de heer Holterhues ben ik van mening dat we mensen die zijn overgestapt op de elektrische auto niet meer motorrijtuigenbelasting moeten laten betalen dan wanneer ze in een benzineauto waren blijven rijden, maar voor de oplossing van dit probleem zullen we ook de gevolgen voor de schatkist in beeld moeten brengen. Het stimuleren van elektrisch vervoer na 2025, waar we het dan de facto over hebben, is controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Ook vanuit het ministerie hebben wij onze hoop gevestigd op de formatietafel om te kijken of daar iets gebeurt op dit gebied, maar op dit moment ontbreekt de financiële ruimte, ook vanwege de controversieelverklaring, om nu al beleid in te zetten voor na 2025.

De heer Hartog — dat was ook nog een synergievraag — vroeg naar fietssnelwegen. De staatssecretaris heeft vanaf dit jaar structureel 6 miljoen euro per jaar beschikbaar om bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Dit najaar vindt besluitvorming plaats over een tranche van 18 miljoen euro. De provincies mogen hiervoor

met voorstellen komen. Wanneer de fietsroute die de heer Hartog noemde, langs de A35, daartussen zit en aan de voorwaarden voldoet, kan cofinanciering plaatsvinden. Het is uiteindelijk aan de provincies om synergie in de financiering en uitvoering van het project aan te brengen, maar in principe gaat dat eigenlijk altijd wel, want niemand zit te wachten op dubbel werk.

De heer Hartog vroeg daar ook aandacht voor in het Interreg-programma van de Europese Unie. Ik ben het met hem eens dat er ruimte zou moeten zijn voor grensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het EU-Interreg-programma, maar de financiering van Interreg is onderdeel van de EU-begroting. Dat wegen we in zijn totaliteit af onder regie van de minister van Financiën, dus ik zal met hem in gesprek gaan over de mogelijkheden om bij het volgende Interreg-programma ruimte te behouden voor grensoverschrijdende fietsinfrastructuur. Dat is overigens in toenemende mate ook een belangrijk aandachtspunt van de 26 collega's in de EU-Transportraad. Morgen en overmorgen heb ik weer Transportraad en ook daar staat het fietsbeleid op de agenda.

Ik blijf even bij concrete projecten. De heer Rietkerk vroeg naar een aantal projecten in Brabant. Hij vroeg of de projecten rond Eindhoven geen last hebben van stikstof en/of een tekort aan menskracht. Een aantal van die projecten zit nog in de verkenningsfase, dus dat betekent dat ook nog in kaart gebracht wordt of en, zo ja, welke stikstofproblemen daar aan de orde zijn. Die verkenning duurt voor sommige projecten ook nog twee jaar. Voor de fase daarna, de planuitwerking, hebben we menskracht en zicht op stikstofruimte nodig. In zijn algemeenheid: voor de projecten die rond Eindhoven zijn afgesproken, realiseert zowel de gemeente, de regio, de provincie als het Rijk zich dat daar ook qua maakcapaciteit een onorthodoxe opgave voor Nederland ligt, die waarschijnlijk ook niet uitsluitend door publieke partijen kan worden verricht. Daarvoor moeten we waarschijnlijk ook gewoon van meet af aan in publiek-private samenwerking aan de slag.

Verderop in Brabant gaat het bij de A58 om de delen Sint-Annabosch-Galder en Breda-Tilburg. Die maken geen onderdeel uit van het pakket voor de Brainport, want daarvoor liggen ze echt op een te grote afstand. Die twee zijn gepauzeerd als onderdeel van de schuif van aanleg naar instandhouding en kunnen te zijner tijd weer worden opgepakt als er de combinatie is van geld, menskracht en stikstofruimte. Dat is overigens bij Sint-Annabosch-Galder in het huidige beleid echt wel een groot probleem.

Dan de N35 Wijthmen-Nijverdal en de rondweg bij Mariënheem. Die is zeer gewenst, ook door de regio. De Tweede Kamer heeft daar in de begroting het ontbrekende budget van 94 miljoen bij gevoegd. De rondweg is tegelijkertijd ook wel het belangrijkste onderdeel van de aanpak van de N35. Die kan op twee manieren zorgen voor extra stikstofdepositie: aan de ene kant omdat het gevolgen zou kunnen hebben voor de verkeersintensiteit op de N35 en aan de andere kant omdat die weg dan op een andere plek ligt dan dwars door het dorp. Daar willen we 'm immers juist weg hebben. Er is alleen op dit moment nog niets over te zeggen, want het rekenen en het tekenen moeten nog volop plaatsvinden. Ik heb van de provincie begrepen dat men wel gemotiveerd is om mee te kijken hoe we dit na al die jaren ook eindelijk kunnen gaan realiseren.

Ten slotte wat betreft de concrete wegen: de A1-A30 bij Barneveld en knooppunt Hoevelaken. Daarvoor geldt grosso modo hetzelfde: zicht op stikstofruimte, zicht op maakcapaciteit, maar vooral ook — en dat zal in de komende kabinetsperiodes aan de orde zijn — aanvulling van het budget, dat afgeroomd is en naar instandhouding is gegaan.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Ik heb een vraag die met de uitvoering in Overijssel maar ook elders te maken heeft. Zou de elektrificatie van het traject van Zwolle naar Enschede en terug nog een oplossing kunnen bieden voor het gebrek aan stikstofruimte voor de infrastructuur die nu de N35 heet?

Minister **Harbers**:

Nee. En aan dat antwoord ligt een hele gelukkige reden ten grondslag: dat is dat die spoorlijn zeven jaar geleden geëlektrificeerd is. Deze spoorlijn komt vaker in beeld in de stukken. U doelt waarschijnlijk op iets wat daar ook speelt: om die uiteindelijk door te trekken van Enschede naar Münster in Duitsland. Daar hebben we in de begroting van vorig jaar middelen voor vrijgemaakt. Dus hoe graag ik het ook zou willen, hiervoor is het helaas geen oplossing. De oplevering was ook voor de PAS-uitspraak, dus er is ook geen mogelijkheid meer om dat met terugwerkende kracht te doen. Dat was in 2017.

Ik ga door naar de vragen die gesteld zijn op het terrein van openbaar vervoer en spoor. Veel leden hebben de aandacht gevestigd op vervoersarmoede en openbaar vervoer in de regio. Los van de 300 miljoen naar aanleiding van de motie-Bikker in de Tweede Kamer — daar ga ik zo meteen nog verder op in — heeft het thema "vervoersarmoede" breder de aandacht van de staatssecretaris en mij. Wij vinden het gewoon belangrijk dat inwoners van Nederland bestemmingen kunnen bereiken. Niet alleen de staatssecretaris — maar wel in het bijzonder de staatssecretaris — vraagt daarbij ook aandacht voor de verbindingen in de grensregio's. Wij gaan uit van het principe dat iedereen recht heeft op een goede bereikbaarheid. Dat proberen we in te vullen met het formuleren van bereikbaarheidsdoelen, waar later dit jaar onze eerste aanzet voor komt. Om de uitvoerbaarheid van het werken met bereikbaarheidsdoelstellingen te toetsen, gaan we dat nu ook gebiedsgericht en met een aantal regio's eens even testen, zodat we zien wat je daar in de praktijk dan aan hebt. Met het werken met bereikbaarheidsdoelen zijn we ook wel weer uniek in de wereld. We willen niet zomaar een abstracte norm of doel stellen, we willen ook iets waar je daadwerkelijk straks, in de komende decennia bij de toedeling van middelen, wat aan hebt.

Los daarvan investeren we 6 miljoen euro in de pilot Publiek Vervoer om specifiek een betere bereikbaarheid voor de bewoners van Zeeland te organiseren, ook aan de hand van voorstellen die de provincie Zeeland daarvoor heeft gedaan. Daarnaast heeft de Tweede Kamer — ik benoemde het al — met de motie-Bikker gelden beschikbaar gesteld om het regionaal ov te versterken en om verschraving tegen te gaan.

De heer Van der Goot vroeg of we bij het verschijnen van de Voorjaarsnota inzichtelijk willen maken hoe de middelen uit de begroting 2024 beschikbaar worden gesteld voor verbeteringen voor het ov in de regio. Ik hoop dat ik de vraag goed begrijp. Aan de ene kant geven we natuurlijk

in het jaarlijkse MIRT-overzicht al een volledig overzicht van alle investeringen en hoe deze in regio's neerslaan en van de spreiding van de investeringen over Nederland. Maar het zou ook zo kunnen zijn dat de heer Van der Goot specifiek doelde op de 300 miljoen euro die voor openbaar vervoer beschikbaar is gesteld in de regio's. Daar kunnen we de Kamer wel over informeren, omdat ik weet dat de provincies en de metropoolregio's er inmiddels ook mee bezig om daar de bestedingsplannen voor te maken. Of die zijn inmiddels zo goed als afgerond. Ik hoop dat dat bij de Voorjaarsnota lukt en anders lukt het op het eerstvolgende moment. Dan kunnen we inzicht geven in hoe die gelden neerslaan. Hoog over is het een mix waarbij voor een deel gekeken wordt naar aantallen passagiers en naar reizigers-kilometers. Dat laatste is van belang als criterium om ervoor te zorgen dat het ook in minder dichtbevolkte gebieden neerslaat. Reizigersaantallen gelden met name als criterium in de wat meer stedelijke gebieden. Zodra dat rond is, zullen we dat gevraagde overzicht verstrekken.

De heer Holterhues vroeg of de begroting voldoende ruimte biedt om alternatieve oplossingen voor verdwijnende buslijnen op poten te zetten, zoals investeringen in deelmobiliteit of in kleinere voertuigen. Uiteindelijk is de keuze voor het vervoersaanbod de primaire verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en van de vervoerders. Deelmobiliteit wordt in de regel door de markten tot stand gebracht, maar zeker waar het de decentrale overheden en vervoerders betreft, kunnen ze kiezen voor vormen van vervoer die regionaal het beste passend zijn.

We zien gelukkig al dat verschillende decentrale ov-autoriteiten daarmee bezig zijn, bijvoorbeeld in Zeeland. We staan ervoor open om samen met Zeeland te kijken hoe dat zijn uitwerking krijgt en — als je dan kijkt hoe dat als pilot verloopt — wat daar dan vervolgens van het Rijk voor nodig is. Het zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot een aanpassing van de Wet personenvervoer, maar dan wel ook aan de hand van de praktijkervaringen.

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Daarop aansluitend was inderdaad mijn vraag ... Misschien kunt u er nog iets meer over zeggen. Ik snap dat dat de verantwoordelijkheid is van de regio, maar wat zou in dezen de bijdrage kunnen zijn van de rijksoverheid?

Minister **Harbers**:

De bijdrage is dat wij natuurlijk veelvuldig overleg hebben met die decentrale overheden, over met name het Zeeuwse voorbeeld, waarin helemaal is uitgewerkt hoe ze publiek vervoer willen gaan organiseren. De afgelopen anderhalf jaar is hier heel veel overleg over geweest. We maken dat vanwege het belang, ook voor andere regio's, mogelijk met een bijdrage van 6 miljoen euro. Daarmee krijgen we de leerervaringen binnenboord, die we dan later ook weer bij andere regio's kunnen toepassen. Maar soms zit er nog een vraag achter, want je zult waarschijnlijk wel op het punt komen dat je ook de Wet personenvervoer 2000 aan moet passen. Daar staan we dan vervolgens ook voor aan de lat.

Specifiek geldt dan nog hoe we ervoor zorgen dat Zeeland niet zonder vervoersbedrijf komt te zitten. De eerste stap is dat de huidige concessie met twee jaar verlengd is, namelijk tot december 2026. Die optie zat al in de huidige concessie-overeenkomst. Zeeland is opnieuw bezig met de voorberei-

ding van een aanbesteding voor het busvervoer vanaf 2027. We hebben nog geen aanleiding om aan te nemen dat de beschikbaarheid van het busvervoer in het geding is. Naast wat ik net vertelde over publiek vervoer, zijn we ook in overleg met de provincie over de optimalisatie van het openbaar vervoer, waaronder de verkenning naar een Bus Rapid Transit. In zijn algemeenheid hebben we ook nog een nationaal Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit, waarin we ook nagaan wat de potentie van deelmobiliteit in het landelijk gebied is en hoe deelmobiliteit verder onderdeel kan zijn van publiek vervoer.

Ik blijf nog even bij de heer Holterhues. Hij had ook vragen over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en dan met name de trein. Net als de heer Holterhues hechten de staatssecretaris en ik ook aan betaalbare treintickets. Helaas is het ook zo dat wij op dit moment geen middelen op de begroting hebben om de prijzen van treinkaartjes structureel te verlagen. Ook de motie-Bikker in de Tweede Kamer voorzag alleen in tijdelijke middelen om het in ieder geval voor 2024 te regelen. Daarna is het aan een volgend kabinet om al dan niet op die vragen in te gaan. Het vrijspelen van structurele middelen vergt politieke keuzes die niet aan dit demissionaire kabinet zijn. Wel werkt de staatssecretaris ook op verzoek van de Tweede Kamer nog aan scenario's voor het voorkomen van hoge prijsstijgingen van treinkaartjes. Volgens afspraak met de Tweede Kamer informeert zij de Tweede Kamer daarover voor de zomer van 2024.

De heer Van der Goot vroeg wanneer de mensen in de regio iets gaan merken van die 300 miljoen die uitgetrokken is voor het regionale openbaar vervoer. Het is de bedoeling dat de reiziger al dit jaar de effecten daarvan merkt, bijvoorbeeld doordat door die motie en de gelden de tarieven voor het regionaal openbaar vervoer dit jaar niet zijn gestegen, maar hetzelfde zijn gebleven als in 2023. Daarnaast zijn die decentrale overheden dus aan de slag om de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het regionale openbaar vervoer te vergroten. Twee voorbeelden. In Friesland zijn er concrete afspraken gemaakt om de busdienst naar Harlingen te verbeteren. Dat is ook goed voor mensen die met het openbaar vervoer naar de Waddeneilanden willen. In Limburg is een kortingskaart specifiek voor senioren uitgewerkt en die is ook meteen in werking getreden.

Dan hebben we bij de treinkaartjes nog de plannen voor een spitsheffing. De heer Holterhues wil bevestiging dat die van de baan is. Dat klopt. Op het gebied van tariefdifferentiatie worden nu geen onomkeerbare stappen gezet. NS mag voorstellen doen voor een tariefstelsel, maar het ministerie beoordeelt die voorstellen kritisch en zal deze ook altijd extern laten onderzoeken. In de nieuwe concessie is vastgelegd dat een voorstel van NS alleen goedgekeurd kan worden als de Tweede Kamer in de gelegenheid is geweest om zich over het voorstel uit te spreken. Sowieso komt zo'n nieuw tariefstelsel er niet voor 2026. Dat is dus na alle voorbehouden die ik net al heb gemaakt. In de nieuwe concessie wordt ook rekening gehouden met mensen voor wie flexibiliteit geen optie is. Er is in de concessie vastgelegd dat er in de voorstellen van NS aandacht moet zijn voor reizigers die de reiskosten niet vergoed krijgen en die niet de keuze hebben om de spits te mijden. Dat was voor de Tweede Kamer een belangrijk aandachtspunt. We begrijpen die zorgen goed. Daarom zijn die in de nieuwe concessie expliciet gemaakt.

Dan ben ik bij de spits. De heer Van der Goot vroeg nog naar de afschaffing van de korting in de middag- of avondspits. Het klopt dat een treinkaartje duurder wordt als er met een kortingskaart in de spits wordt overgestapt en de reis voor de spits is begonnen. Dat is een gevolg van de systematiek van de ov-chipkaart. Omgekeerd geldt overigens ook dat de reiziger, als hij na de spits overstapt, voordeel heeft, omdat het tweede deel van de reis dan met korting gemaakt wordt. Er is in het verleden al veel onderzoek gedaan naar aanpassingen van de systematiek, maar dat heeft niet geleid tot voorstellen om die aan te passen. Ook daarvoor geldt weer dat wij ons in demissionaire staat terughoudend opstellen wat betreft dit soort structurele aanpassingen.

De heer Van der Goot (OPNL):

Dank u wel, minister, voor deze toelichting. U zei dat er aan de voor- en achterkant voor- en nadelen zijn. Dat klopt inderdaad, maar hier gaat het om mensen die vanuit de regio bijvoorbeeld naar het midden van het land gaan en aangewezen zijn op twee vervoerders. Op het moment dat ze starten hebben ze het kortingstarief en wanneer ze onderweg moeten overstappen, worden ze geconfronteerd met een plotselinge stijging, met het hoge tarief. Dat kunnen we vergelijken met de rest van het land, waar mensen gebruikmaken van één vervoerder en men dat probleem niet heeft. Het zou prettig zijn als deze ongelijke behandeling van de reizigers zou verdwijnen. Ik begrijp uw redenering. Ik snap ook dat het nieuwe kabinet hierover gaat, dus ik hoop dat u het wilt meegeven aan de formerende partijen.

Minister Harbers:

Dat is ook de conclusie die ik heb: het is echt aan een nieuw kabinet. Overigens is het niet zo dat regionale vervoerders zich uitsluitend aan de randen van het land bevinden. Het gaat dus niet in zijn algemeenheid op dat het mensen aan de randen van het land extremer of anders treft dan mensen in het midden van het land. Wij missen op dit moment de budgettaire ruimte om dit anders te regelen.

Dan zijn er door een aantal fracties, de heer Hartog, mevrouw Van Aelst, nog vragen gesteld over het internationale treinvervoer. Het kwam er eigenlijk op neer dat we er allemaal snakken dat het sneller gaat dan nu. Dat is ook sneller dan in de afgelopen decennia, is de verzuchting die ik in de Transportraad al een aantal keer heb gedaan. Wat hebben we nou nodig om internationale kaartverkoop et cetera te versnellen?

Er werd in de vraagstelling ook verwezen naar het Platform International Rail Passenger Transport. In wezen is dat de versnelling waar Nederland sterk op inzet. Het is een platform dat na de ministersverklaring van 2020 is opgezet door Nederland en Oostenrijk. Samen zijn we covoorzitter van dit platform. Dit jaar zullen we ook weer een voortgangsrapportage aan de Transportraad van de EU presenteren. Daarin zullen we de ontwikkeling van de markt voor internationaal personenvervoer en de daarbij bestaande bottlenecks schetsen. Dat platform brengt lidstaten, EU-instellingen en de Europese spoorsector bijeen rond het thema internationaal personenvervoer per spoor. We bevorderen ook de agendering van het internationaal spoorvervoer in EU-verband, bijvoorbeeld de EU-pilots voor nieuwe internationale treindiensten en de komende EU-besluitvorming

over standaarden voor data-uitwisseling voor internationale railtickets.

Over dat laatste vroeg de heer Hartog: wat is het meest hoopgevend op dat gebied? Naar waarheid: ik vind zelf dat het te langzaam gaat. Dat vind ik dus niet hoopgevend. We weten wel wat er nodig is. Dat is Europese wet- en regelgeving om internationale ticketing te verbeteren. Helaas is het bijbehorende wetsvoorstel van de Europese Commissie over MDMS, Multimodal Digital Mobility Services, uitgesteld. Dit wetsvoorstel moet multimodaal reizen binnen Europa vergemakkelijken.

Vooruitlopend daarop heeft de staatssecretaris een non-paper naar de Europese Commissie gestuurd. Wij presenteren ons aan de Europese Commissie als een land dat daarbij kan helpen, omdat wij in Nederland goede ervaringen hebben met het MaaS-programma, over Mobility as a Service. Zo is het bevorderen van publiek-private samenwerking belangrijk, evenals standaardisatie, data-uitwisseling rond dienstregelingen en kaartverkoop, en de juiste voorwaarden voor het scheppen van een level playing field, een gelijk speelveld. Daar blijven we op tamboereren, ook onder de vlag van dat internationale railplatform, omdat het wat ons betreft gewoon te langzaam gaat. We kennen allemaal de klaagzang: je kunt wel aan internationale treinkaartjes komen, maar dat is een enorme zoektocht op internet, en aan het eind van de rit weet je nog niet of je de beste optie voor de laagste prijs hebt binnengesleept.

Mevrouw Van Aelst vroeg: hoe maken we prioriteit van duurzaam reizen over de grens? Dat is los van internationale uitwisseling en internationale kaartverkoop door andere belangrijke stappen. Dat doen we met het Werkprogramma Internationaal Spoor. Twee voorbeelden daarvan. De intercity Amsterdam-Berlijn rijdt sinds afgelopen december een halfuur sneller. Deze zomer gaat de drielandentrein Aken-Heerlen-Maastricht-Luik daadwerkelijk door drie landen rijden. Ondertussen verkennen we in dat werkprogramma voortdurend wat de extra ambitie kan zijn, zodat die klaarligt op het moment dat een nieuw kabinet aantreedt.

De heer Hartog noemde de verschillende proefprojecten voor nachttreinen. De nachttreinen naar Wenen en Innsbruck hebben in ieder geval de kansen voor nachttreinen laten zien. Het proefproject met deze nachttreinen vond nog plaats onder de concessieverlening aan de NS. Een aantal van de commerciële initiatieven die daarop volgden, rijdt inmiddels in open toegang, zoals dat heet, dus los van de concessieverlening. In de nieuwe concessie zullen alle nachttreinen in open toegang rijden. We zien het dan als onze rol om dit soort nieuwe initiatieven te faciliteren en mogelijk te maken, door het wegnemen van barrières, door ervoor te zorgen dat er op de spoorlijnen capaciteit voor beschikbaar wordt gesteld en dat de regelgeving verder geharmoniseerd wordt. Dat hoeven we dus niet te regelen, zoals de heer Hartog vroeg, in de hoofdrailnetconcessie met NS. Zij zijn daaruit gehaald en gaan nu naar open toegang. Ook NS zelf heeft de mogelijkheid om dergelijke initiatieven te ontplooiën. Op die manier hopen we dat er in de komende jaren nog meer verbindingen tot stand zullen komen.

De heer Hartog vroeg naar de app voor grensoverschrijdend vervoer. Die app is al beschikbaar. Tussen Maastricht en

Aken kan bijvoorbeeld eenvoudig gereisd worden met de verschillende Mobility as a Service-apps. Om de samenwerking met verschillende landen en vervoerders op te schalen wordt gewerkt aan het formaliseren van afspraken. Er wordt samengewerkt aan de internationale Mobility as a Service-pilot binnen de bijbehorende werkgroep van de Benelux.

Dan is natuurlijk de logische vraag: als dat bij de drielandentrein kan, waarom kan dat dan niet tussen Brussel en Amsterdam? In de concessie komen vervoerprijzen voor internationale treinreizen tot stand in afspraken tussen NS en de buitenlandse partnervervoerders op basis van de tariefstructuur van de Internationale Spoorwegunie. Hoezeer wij de wens ook herkennen, juist ook Amsterdam-Brussel is qua bekostiging en integratie met het binnenlandse netwerk een heel stuk complexer dan de drielandentrein in Limburg. Dit zal straks echt geregeld moeten worden in het kader van een gemeenschappelijk EU-kader voor integrale ticketing. Ondertussen is de staatssecretaris nog wel met haar Belgische collega in gesprek over mogelijkheden om de verbinding Amsterdam-Brussel te verbeteren, net zoals we dat bij de drielandentrein met Duitse en Belgische vervoerskaarten al regelen.

De heer Hartog (Volt):

Integrale ticketing bestaat en het verrekeningsmechanisme bestaat, dus ik herken niet echt het probleem dat de minister beschrijft. Je kunt het via de app doen en je kunt via de computer gewoon een papieren ticket uitprinten; dan heb je een internationaal ticket. Wat niet bestaat, is het gebruik van de ov-kaart. Ik doe het via de app, maar er zijn mensen die met een ov-kaart willen reizen en daarmee in Brussel willen uitchecken. Dat is een kwestie van infrastructuur, dus dat is niet hetzelfde als het door de minister geschetste probleem. Wat kan de minister doen qua infrastructuur? Dat is op zes stations in België een NS-paaltje neerzetten en omgekeerd een Belgisch paaltje op de Nederlandse stations.

Minister Harbers:

Dat is onderwerp van gesprek tussen de staatssecretaris en de Belgische collega. Het betekent immers ook investeringen op de Belgische stations. Ik hoop dat dit lukt, maar ik durf op dit punt geen garanties te geven. Het staat wel op de agenda.

Dan de telecommunicatietechnologie die gebruikt wordt in het transport, bijvoorbeeld 5G. De vraag daarover betreft primair het frequentiebeleid en dat is een verantwoordelijkheid van de minister van EZK. Recent hebben we de Tweede Kamer ingelicht over de positie van Nederland in de EU-discussies inzake communicatietechnologie voor de weg. Voor onze eigen investeringen richten wij ons op mogelijkheden binnen het bestaande telecommunicatienetwerk. Wij kiezen niet voor een afzonderlijk communicatienetwerk voor korte afstanden in het wegvervoer.

De spoorsector wordt eveneens voorbereid op het gebruik van 5G, onder andere via het Rail FieldLab 5G in Amersfoort, dat in de tweede helft van dit jaar de deuren opent. Dat is een gezamenlijk initiatief van IenW, ProRail en NS om de mogelijkheden om gebruik te maken van het algemene 5G-netwerk te verbeteren.

Ik noemde al een paar keer de hoofdrailnetconcessie. Ik wees de Kamer erop dat daar door de Europese Commissie een procedure over is aangespannen. De Europese Commissie heeft recent Nederland een aanvullende aanmaningsbrief gestuurd. Die brief heeft geen opschortende werking. Op dit moment zijn er daarom nog geen gevolgen voor de begroting of de reiziger. De eerste stap is nu dat Nederland voor 13 mei aanstaande een reactie naar de Europese Commissie stuurt. Verder blijven de staatssecretaris en ik continu in contact met de Europese Commissie om te proberen deze zaak tot een goed einde te brengen. Over eventuele gevolgen van een ongunstige uitspraak voor de begroting is op dit moment niets te zeggen. Er is op dit moment ook nog geen sprake van een hofzaak. Eventuele gevolgen zouden helemaal afhankelijk zijn van de uitspraak in een zaak die nog niet aanhangig is.

Ik ga door naar de vraag van mevrouw Thijssen, om in het Toekomstbeeld OV 2040 ook een doorkijk te geven naar 2050 en dan ook te kijken naar de scenario's van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050. Het korte antwoord is: ja, dat doen we. We kijken ook door. De scenario's van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050 op het gebied van de mobiliteit herkennen wij zeer, want de staatscommissie heeft gebruikgemaakt van feitenmateriaal vanuit het ministerie en het KIM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. De opgaven die zullen worden opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2050 en in deelvisies, zoals het Toekomstbeeld OV 2040. Die baseren zich dus op dezelfde informatie. Wij zullen de antwoorden daarop formuleren.

Dan ook hier nog een aantal concrete ov-verbindingen. Enschede-Zwolle heb ik net al genoemd. De Maaslijn, die inderdaad al een tijdje wacht op elektrificatie, is nu gelukkig aanbesteed. De voorbereidende werkzaamheden zijn inmiddels begonnen. Het enige is dat het Provinciaal Inpassingsplan nog niet onherroepelijk is. Op dit moment ligt dat nog bij de Raad van State. De verwachting is dat de Raad van State dit jaar uitspraak zal doen. Als dat tijdig dit jaar gebeurt, leidt dat niet tot vertraging van de geplande werkzaamheden. Het project kan dan in 2027 gereed zijn.

Dan de spoorlijn van Weert naar Hamont voor de doorverbinding naar Antwerpen. De staatssecretaris heeft onlangs met de Belgische ambtgenoot en regionale bestuurders uit Nederland gesproken over het ontwerp en de kostenraming voor de aanpassing van de infrastructuur, want ook wij zien het belang van de verbinding Weert-Hamont voor de grensregio. Het is daar één economie en één kennisregio en een goede ov-verbinding hoort daarbij. Hopelijk hebben we snel duidelijkheid over het ontwerp en de kostenraming. Het ligt dan klaar op het moment dat er een nieuw kabinet aantreedt, zodat daar hopelijk een goede keuze voor gemaakt kan worden.

Dan de verbinding Eindhoven-Aken. Een van de vragen was: wat staat daar nu in de weg? Om het structureel in te passen is een uitbreiding van het spoor op en rond Eindhoven met name noodzakelijk. Voor de spoorse uitbreiding is vorig jaar 125 miljoen euro gereserveerd. Daarbovenop kijken we hoe we de verdere schaa sprong op het spoor kunnen realiseren. Met die schaa sprong komt er dan ruimte voor onder andere de directe verbinding Eindhoven-Aken. Overigens — dat is ook onderdeel van de afspraken van afgelopen week — kan Eindhoven Centraal voor de

komende decennia verder uitgroeien richting een internationale spoorknoop. Tot die tijd werken we noodgedwongen, omdat het nog niet over de hele dag kan, aan een rechtstreekse verbinding Eindhoven-Aken in de dagranden. De provincie Limburg heeft daartoe het initiatief genomen. Voor de frequentie rijdt er sinds vorig jaar ook al een tweede sneltrein Maastricht-Aken. Dat is met een overstap in Heerlen, maar nu wel twee keer per uur.

Tot slot van het blokje openbaar vervoer en spoor: de ov-studentenkaart. Dat was een vraag van mevrouw Van Aelst. Het klopt dat we vorig jaar even pas op de plaats hebben gemaakt om te voorkomen dat de systematiek letterlijk gevolgd wordt en daarmee het teruglopende reizigersaantal in de coronaperiode maatgevend wordt. De minister van OCW heeft vorig jaar aangegeven te blijven meten of studenten weer terugkomen in het openbaar vervoer. Aan de hand van die meting zal het bedrag dat bedrijven voor het gebruik van de ov-studentenkaart krijgen, opnieuw herijkt worden in 2025. Op het moment dat de studenten terugkomen, of inmiddels weer terug zijn in het openbaar vervoer, want ook daar is het weer druk, zal dat gelijk te merken zijn aan het aan de ov-bedrijven te vergoeden bedrag. Het belangrijkste dat we hebben gedaan is ervoor zorgen dat die meting weer plaatsvindt op een ordentelijk moment en dat er niet afgerekend wordt op basis van de gegevens uit de periode dat er nog reisbeperkingen waren. Ik heb goede hoop dat we daarmee het laatste restant van de coronatijd achter ons kunnen laten.

Voorzitter. Dan ga ik door naar een aantal vragen die gesteld zijn over de scheepvaart.

De heer **Van der Goot** (OPNL):

Ik had nog een vraag openstaan — of ik heb de beantwoording gemist — over het Bus Rapid-traject in Noord-Brabant, met name waar het gaat om het voorstel uit Provinciale Staten van Noord-Brabant dat er tussen Den Bosch, Waalwijk en Oosterhout ook iets gaat gebeuren. Ik geloof dat ik de beantwoording heb gemist.

Minister **Harbers**:

Dat klopt. Bij de vorige begroting, een jaar geleden, hebben wij gelden vrijgemaakt voor een pilot. Staat u mij toe dat ik de details daarvan even in tweede termijn geef.

Bij de overgang van de weg naar de scheepvaart begin ik met de vraag van de heer Rietkerk over Kornwerderzand. Die vraag betreft het verruimen van de sluis en de vervanging van de bruggen in de A7. Hij vroeg: waar staat het en waar loopt het vast? De provincie Friesland trekt dit project en het Rijk levert de financiële bijdrage. Hiervoor is in 2020 een bestuursovereenkomst gesloten. Ook hier zijn sinds het sluiten van de bestuursovereenkomst diverse ontwikkelingen die leiden tot meer kosten voor het project. Dat is bijvoorbeeld verziltingsproblematiek, maar er zijn ook hier weer — het wordt wat eentonig — kostenstijgingen door inflatie, tekorten aan grondstoffen en gestegen prijzen van grondstoffen. Op dit moment voeren we het gesprek hierover met Friesland. We zijn bezig om de financiële gevolgen goed in beeld te brengen en om die, als ze in beeld zijn, hopelijk van passende oplossingen te voorzien, zodat we verder kunnen met dit project.

Wat betreft scheepvaart zijn er veel vragen gesteld over het Caribische deel van het Koninkrijk, ook door de heer Hartog. Hij focuste met name op de Bovenwindse Eilanden. Net als hij hechten wij vanuit het kabinet ook aan het belang van de connectiviteit van en de goede verbinding tussen de Bovenwindse Eilanden. Dat is overigens primair een eilandelijke taak. Momenteel zijn we bezig met het aanpassen van de Luchtvaartwet BES. In dit blokje zullen luchtvaart en scheepvaart een beetje door elkaar lopen. Zo meteen kom ik op de veerdiensten. Die aanpassing is om een wettelijke basis voor een openbare-dienstverplichting voor luchtverbindingen te creëren. Die bevoegdheid ligt wel bij mij. Eventuele besluiten over hoe je die openbare-dienstverplichting moet invullen, zijn aan een nieuw kabinet. Daarna is het primair aan de eilanden en aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties om hier verder naar te kijken.

Er is ook gevraagd hoe je dat doet met de Franse en Britse counterparts. Afgezien van de reguliere samenwerking met Frankrijk op Sint-Maarten, ook wat betreft de luchthaven, die voor gezamenlijk gebruik is, zijn er nog geen contacten over de Bovenwindse verbindingen.

De veerdiensten zijn ook primair een eilandelijke taak. Die dienen door de eilanden gefinancierd te worden uit de vrije uitkering die mede daartoe verstrekt wordt.

Een ander aspect is nog de infrastructurele steun, maar ook die behoort in principe tot het domein van de vrije uitkering.

De heer **Hartog** (Volt):

We komen later misschien nog terug op de vraag wie in welke begroting precies wat doet. We hebben comply or explain, dus het zou eigenlijk onderdeel moeten zijn van de hoofdbegroting, maar dat is een matrix.

Mijn vraag gaat over de contacten met de Britten en de Fransen. U zegt, en ik ben blij dat u daar eerlijk over bent: daarover hebben we eigenlijk nog niet zo heel veel contact. Maar dat zijn wel de belangrijke contacten die een paraplu vormen voor wat de eilanden onderling kunnen doen. Als u die contacten nog niet heeft, zou u dan een toezegging willen doen om toch eens met de Britten en de Fransen daarover te gaan praten?

Minister **Harbers**:

Ja hoor, dat zeg ik u toe. Dat gaan we doen.

Een andere vraag is hoe we de havens in het Caribische deel kunnen ondersteunen, in ieder geval vanuit de Nederlandse havens en misschien ook vanuit Frankrijk en Groot-Brittannië, als we dan toch met hen spreken. Vanzelfsprekend is de wederzijdse ondersteuning van Europese en Caribische havens van belang. Op verzoek van IenW ondersteunen de Nederlandse zeehavens, zoals de haven van Amsterdam, de Caribische havens met advies, kennis en ervaring voor de aanleg en het beheer van haveninfrastructuur. Het langetermijnhavenbeleid is gericht op vlot en veilig scheepvaartverkeer en orkaanbestendige haveninfrastructuur, waarbij verzelfstandiging van het havenbeheer moet leiden tot meer efficiency en minder kosten. Dan kunnen de eilanden op termijn ook meer inkomsten genereren uit de goederenstromen via de havens.

Dan specifiek voor de scheepvaart, want daartoe werd de vraag beperkt, wat betreft waterstof voor transport in Caribisch Nederland. Op dit moment doet TNO in opdracht van EZK onderzoek naar de mogelijkheden voor lokale productie en toepassing van waterstof in Caribisch Nederland. Dat is in belangrijke mate ook afhankelijk van de haalbaarheid van het realiseren van capaciteit voor wind op zee, zodat daarmee in de groene stroom ten behoeve van de productie van waterstof kan worden voorzien. We wachten dat onderzoek af en kijken of we daar nog een verdere stap mee kunnen en moeten maken.

Dan kom ik bij de situatie rond het Julianakanaal in Limburg, dat inderdaad noodgedwongen afgesloten dient worden. De heer Rietkerk hintte daar al op in de vraagstelling. Na een aantal incidenten waarbij het werk in een natbouwdok misging, resteren er geen civieltechnische mogelijkheden om de werkzaamheden veilig te verrichten in een natte bouwmethode. Het betekent vanzelfsprekend dat we alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat alle randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn goed ingevuld worden. Een hele belangrijke daarbij is dat de omvaarroute die via België loopt te allen tijde opgehouden wordt. Alles is ingezet om de beschikbaarheid van die omvaarroute te garanderen. Daar hoort ook bij afstemming tussen Rijkswaterstaat en de Belgische zusterorganisatie, maar ook zo nodig op politiek niveau met België. We brengen alle potentiële knelpunten in kaart en nemen de benodigde maatregelen om daar invulling aan te geven.

Voor de schaderegeling is de nadeelcompensatieregeling beschikbaar. Ik heb in het overleg met de betrokken ondernemersorganisaties afgelopen week toegezegd om nader te kijken hoe deze voor het Julianakanaal uitpakt en daar ook met de sector over in overleg te gaan. De risico's voor Chemelot worden meegenomen in de algehele risicoanalyse die uitgevoerd wordt om alle potentiële knelpunten bij de afsluiting in kaart te brengen en de benodigde maatregelen te treffen.

Vanzelfsprekend is de hamvraag: kan het niet sneller; wat als je 24/7 werkt in plaats van acht uur per dag? Sowieso is het uitgangspunt dat we er alles aan doen om de werkzaamheden zo snel mogelijk af te ronden. Vanzelfsprekend willen we de stremming zo kort mogelijk laten duren. We zijn wel realistisch daarin. Daarom hebben we aangegeven dat we verwachten dat het als je alles goed organiseert, 150 werkdagen duurt. Maar Rijkswaterstaat en de betrokken aannemer — er hebben zich ook andere bouwbedrijven gemeld die mee willen kijken of ze daar ergens nog een geniaal idee hebben — kijken voortdurend hoe we de uitvoeringsperiode zo kort mogelijk kunnen houden. De inzet van capaciteit van andere aannemers kan daarbij ook nog een mogelijkheid zijn.

Dan liggen er nog een aantal vragen, niet alleen op het gebied van de scheepvaart maar ook op het gebied van de luchtvaart. De laatste vraag van de heer Hartog over Caribisch Nederland was of je een grenscontrolevrije corridor kunt bieden, als je vanuit Europees Nederland via Curaçao, Aruba of Sint-Maarten naar de drie BES-eilanden wil vliegen. Helaas is die grenscontrolevrije corridor niet mogelijk. De heer Hartog vroeg specifiek naar infrastructurele voorzieningen, maar die zijn niet het probleem. Het punt is dat we gebonden zijn aan de Schengengrenscore. Caribisch Nederland is geen onderdeel van de Schengenzone. Con-

form het Schengenverdrag hebben wij de verplichting om aan de buitengrenzen van Schengen, waar ik hier per definitie over spreek, grenscontrole uit te voeren. Daarnaast zijn Curaçao, Aruba en Sint-Maarten autonome landen met eigen regelgeving op dit gebied. Dit kunnen we helaas niet mogelijk maken.

De heer Koffeman had een aantal vragen over de bijeenkomst die plaatsvindt, die door de luchtvaartsector wordt georganiseerd om hun plannen of wensen voor toekomstig beleid kenbaar te maken. Die bijeenkomst vindt morgen plaats. Die gaat over hun tien commitments, waarmee ze aan een schonere, stillere en sterkere luchtvaartsector willen werken en die ze begin dit jaar openbaar gepubliceerd hebben. Daar zijn veel uitnodigingen voor verstrekt, waaronder aan mijzelf, maar ik ga daar niet heen. Ik kan niet, want ik ben morgen bij de Transportraad in Brussel. Ik weet niet wie er verder, buiten mij, zijn uitgenodigd. Ik denk dat het aan de sector zelf is om te bepalen of, wanneer en hoe die de politiek wenst te informeren. Ik heb kennisgenomen van het feit dat die bijeenkomst plaatsvindt. Ik heb begin dit jaar al kennisgenomen van het document dat ze daar presenteren en ik heb daarvan ook een appreciatie naar de Tweede Kamer gestuurd.

De heer Koffeman (PvdD):

Ik ben met name benieuwd naar wat de minister vindt van het feit dat een demissionaire ex-collega van hem, die inmiddels bij Corendon werkt, de uitnodigende partij is. Iemand die is opgestapt uit het demissionair kabinet en is overgestapt naar de vakantievluchtenindustrie nodigt u nu uit voor dit soort lobbybijeenkomsten.

Minister Harbers:

Daar neem ik kennis van. Er zijn binnen het kabinet afspraken over de onverenigbaarheid van functies, bijvoorbeeld op je eigen werkterrein. Maar ik stel ook vast dat de CEO van Corendon niet op dit werkterrein actief is geweest in het kabinet. Ze had een hele andere portefeuille. Dat hoort erbij.

Ik kom op de rechterlijke uitspraak van 20 maart. Dat is een hele heldere uitspraak, namelijk dat de Staat meer moet doen om de belangen en de rechtspositie van omwonenden te beschermen. Die uitspraak is op zichzelf in lijn met het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, dat het kabinet in juni 2022 heeft genomen. Daarin hebben we een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen aangekondigd. We zijn aan het kijken naar het volledige vonnis, dat ons in de uitvoering wel voor een aantal dilemma's zal plaatsen, bijvoorbeeld het feit dat het allemaal uitgevoerd moet worden op een relatief korte termijn van twaalf maanden. We weten op basis van de afgelopen anderhalf jaar dat de route naar een reductie van het aantal vliegbevegingen niet helemaal vrij is van juridische barrières. We zijn op dit moment aan het kijken hoe we hier uitvoering aan kunnen geven. Zodra het kabinet daarover besloten heeft, zullen we de Staten-Generaal daar zo snel mogelijk over informeren.

De heer Koffeman noemde ook de werkomstandigheden op Schiphol. Dat is een zeer aangelegen prioriteit van het kabinet. Ik heb samen met de minister van SZW en de minister van Financiën voortdurend aandacht gevraagd voor de arbeidsomstandigheden op Schiphol. De Arbeidsinspectie heeft in twee deelbesluiten maatregelen opgelegd

voor een verbetering van de omstandigheden op het platform en in de bagagekelder. Dat is mede de aanleiding geweest voor het feit dat ik zelf heb ingezet op het beperken van het aantal grondafhandelaren op Schiphol naar maximaal drie. Het zijn er nu zeven. Dat is mede ingegeven door de directe relatie met het verbeteren van de arbeidsomstandigheden. De minister van SZW en ik houden dat nauwlettend in de gaten.

Daarnaast werd door de heer Koffeman ook het onderzoek aangehaald dat deze ochtend in diverse kranten werd genoemd. Hij vroeg om een reflectie daarop. Het is een genuanceerd verhaal. Nederland is een van de meest open economieën ter wereld. Meer dan 30% van ons bbp komt uit het buitenland. Goede luchtverbindingen ondersteunen dit verdienvermogen. Er is een duidelijke correlatie tussen het investeringsklimaat en de economische groei enerzijds en een netwerk met economisch belangrijke bestemmingen anderzijds. Maar de causaliteit, de vraag in welke richting deze relatie werkt, is niet altijd eenduidig. Drijft economische groei de uitbreiding van het bestemmingsnetwerk of leidt een groter netwerk tot meer economische groei? Als je de rapporten van de afgelopen jaren op een rij zet, dan lopen de standpunten daarover uiteen.

Het kabinet heeft met het hoofdlijnenbesluit ingezet op het meer in balans brengen van de verschillende belangen, zowel het belang van het vestigingsklimaat en van goede verbindingen voor Nederland als de belangen van de omgeving, omwonenden en andere sectoren in de omgeving. Dat proberen we beter in balans te brengen. Als je helemaal teruggaat naar de aantallen, zie je ook vaak in de discussie dat het zou kunnen met minder vliegverbindingen en dat Nederland dan net zo goed verbonden blijft. Het gaat alleen voorbij aan één aspect, en dat is dat de Europese slotverordening non-discriminatoire is en dan ook geen noemenswaardige mogelijkheden biedt om te sturen op de voor Nederland economisch meest interessante bestemmingen. Dat is dus weer zo'n barrière die je vervolgens tegenkomt.

Voorzitter. Dan ga ik door naar de vragen die ... O nee, er was nog een luchthavenvraag van mevrouw Van Aelst over Rotterdam Airport en de participatie die daar heeft plaatsgevonden. Mevrouw Van Aelst noemde de conclusie "een beetje wonderlijk", maar er is een uitgebreid participatieproces doorlopen, met betrokkenheid van vele stakeholders. Dat is ook afgerond met een eindproduct participatieproces, dat overigens vaststelt dat er tussen de stakeholders geen overeenstemming voor één voorkeurscenario bereikt is. Wel zijn, beter dan in het verleden, alle belangen en standpunten van alle betrokken partijen inzichtelijk geworden. Dat vind ik wel winst. De luchthaven zal die inzichten moeten benutten om te komen tot een aanvraag voor een luchthavenbesluit. Het ministerie is in afwachting van deze aanvraag. Pas daarna kunnen we een ontwerp-luchthavenbesluit opstellen. Maar mede ook naar aanleiding van dat participatieproces hebben we aan de luchthaven terugggeven om in ieder geval naast de verschillende scenario's die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden uitgewerkt, nu ook scenario's op te nemen die niet uitgaan van groei van de luchthaven, zoals in het verleden wel het geval was.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Het verbaast me toch dat de minister wel benoemt dat alle standpunten in beeld zijn gebracht, terwijl alle bewoners in ieder geval uiteindelijk uit het participatieproces zijn vertrokken, omdat zij vonden dat zij totaal niet aan bod kwamen en dat hun mening niet aan tafel werd gebracht. Het is ook niet voor niets geweest dat de Staten van Zuid-Holland bij meerderheid hebben gezegd dat dit participatieproces mislukt is en dat dit participatieproces aan de minister moet worden doorgegeven als "heeft nooit plaatsgevonden". Dan is het dus wat lastig om weer te geven dat het wel een goed participatieproces geweest is, want dat was het gewoonweg niet.

Minister Harbers:

Dan denk ik dat we daarover van mening blijven verschillen. Desalniettemin, dit is ook nog niet maatgevend. Uiteindelijk zal op basis van alle inzichten die aanvraag voor het luchthavenbesluit moeten komen. Ik denk dat het voor degene die die aanvraag doet, in casu de luchthaven, natuurlijk ook van belang is om zich te vergewissen van draagvlak daarvoor.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Vooralsnog had deze luchthaven daar in ieder geval weinig boodschap aan, maar het is fijn dat de minister hier optimistisch over is. Dank.

Minister Harbers:

Of we wachten het af. We zien het wel.

Voorzitter. Dan op het gebied van water.

De voorzitter:

Minister, mag ik een kleine winstwaarschuwing geven? Ik ga iets voor 17.30 uur schorsen, tot 19.45 uur. Dan kunnen we de termijn afmaken.

Minister Harbers:

Dan op het gebied van water. De heer Kemperman vroeg of we niet te somber zijn. Hij leidde dat ook in door te zeggen: ja, 17 meter zeespiegelstijging is wel heel alarmerend! Nou is 17 meter ook wel het uiterste van een van de scenario's. Desalniettemin vind ik dat we er goed aan doen om de verschillende scenario's wel in kaart te brengen, ook omdat je weet dat het bij water wel hele lange termijnen zijn. De Deltawerken hebben van het eerste idee tot de laatste realisatie zo'n 70 jaar geduurd. Dat betekent dat we in de jaren twintig en dertig wel een vooruitblik moeten kunnen doen, ook richting het jaar 2100. Ik probeer daarbij bij de feiten te blijven en ook iedere keer te kijken wat de laatste inzichten zijn en wat ons nu te doen staat.

Tegelijkertijd zien we wel een aantal veranderingen. De laatste jaren waren er vier droge zomers in zes jaar. We zien ook vaker dan in het verleden extreme neerslag. Daarnaast zien we ook het Kennisprogramma Zeespiegelstijging. Dat loopt nog; de tussenresultaten zijn het afgelopen najaar gepresenteerd. Die laten zien dat er in alle mogelijke scenario's sprake zal zijn van zeespiegelstijging, in welke mate dan ook. Vanwege het feit dat we een laaggelegen delta zijn, is het van belang om onze ogen niet te sluiten voor dat soort kennis. Het is dus in ons eigen belang

om ervoor te zorgen dat we waterveiligheid goed borgen en dat we daar ook op tijd onze maatregelen voor nemen in de vorm van preventieve maatregelen, zoals dijken, dammen en stormvloedkeringen met een passend beschermingsniveau.

Dat is meteen het bruggetje naar de vraag van mevrouw Thijssen over het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Zij vroeg of we voor Prinsjesdag kunnen komen met scenario's voor het aanpassen van de jaarlijkse bijdrage. We hebben in 2017 de bestaande normen vastgesteld waaraan we in 2050 willen voldoen. De afgelopen jaren zijn benut om alle keringen langs te lopen en te kijken wat de opgave is bij die keringen. We hadden een paar jaar geleden aanvankelijk de inschatting dat het zou gaan om het aanpassen van 1.500 kilometer dijken en keringen. Dat is nu in de praktijk, nu de hele monitoring of analyse heeft plaatsgevonden, zo'n 2.000 kilometer. Daar vloeit dus ook uit voort dat de kosten omhooggaan. De kosteninschatting kent een hele, hele brede bandbreedte, zoals mevrouw Thijssen al aangaf in het debat. Voordat je daar de financiering voor regelt, zullen we dat eerst moeten aanscherpen. Dat is wat nu gebeurt. Eind dit jaar proberen we het eerste beeld daarvan te hebben, ook gecombineerd met de beleidsmatige en bestuurlijke keuzes die mogelijk zijn. Dat doen we in samenwerking met de waterschappen, omdat we fiftyfifty gezamenlijk met de waterschappen dat Hoogwaterbeschermingsprogramma financieren. Ik denk niet dat het voor deze Prinsjesdag al nodig is. Zodra we dat beeld hebben en we het precieze bedrag daarmee wat concreter kunnen onderbouwen, wordt dat vanzelfsprekend aan de Kamers gemeld.

De heer Kemperman vroeg naar de investeringen van collega Jetten. Dat zijn investeringen in klimaatmitigatie. Waar ik over ga, is klimaatadaptatie, over de vraag hoe we ons inrichten op de gevolgen van klimaatverandering. Het helpt daarbij wel als we die klimaat- en energietransitie doen. Daarenboven zullen we ons sowieso moeten inrichten op veranderende omstandigheden, al is het maar om het water buiten de deur te houden. Dat zijn over het algemeen investeringen die, plat gezegd, wel renderen, want de kosten van schade zijn altijd hoger dan de kosten van klimaatadaptatie.

De heer Kemperman vroeg ook naar mijn rol bij de Noordzee en de initiatieven voor wind op zee. Ik heb een coördinerende bevoegdheid voor alle activiteiten op de Noordzee. We hebben een aantal jaar geleden met alle betrokken partijen het Noordzeeakkoord afgesloten. Daarnaast is er het Noordzeeoverleg, waarin de voortgang van dat Noordzeeakkoord wordt gemonitord en gezien. De voorzitter daarvan, mevrouw Dekker, waakt er als een terriër voor dat de belangen van alle groeperingen, dus ook de visserij, natuur en scheepvaart, goed aan bod komen bij de uitvoer van de afspraken in het Noordzeeakkoord. Specifiek gaat dat te zijner tijd over de afbraak van windmolens: als windmolens aan het eind van hun levensduur zijn, geldt voor de vergunninghouders van die windparken de wettelijke opruimplicht. Zij geven daartoe ook een bankgarantie op het moment dat ze aan de slag gaan op de Noordzee.

De andere watervraag van de heer Kemperman ging over de Kaderrichtlijn Water. Hij vroeg zich af hoe dat nu gaat en of dat een groot drama is of niet. Ik maak ervoor om woorden als "drama" te gebruiken. Het is ook niet de verwachting dat projecten generiek onmogelijk worden, zoals

bij de stikstofcrisis. Maar, zeg ik er gelijk bij, er kunnen wel ingrijpende gevolgen zijn voor individuele projecten indien die een nadelige invloed hebben op de waterkwaliteit. Het is van belang dat we tijdig aan de doelen voldoen. Een goede waterkwaliteit is niet alleen vanwege de Kaderrichtlijn Water van belang, maar vooral ook voor ons drinkwater en onze eigen leefomgeving. Juist omdat we nog flinke stappen moeten zetten om daaraan te voldoen, zijn we een impulsprogramma gestart met de medeoverheden, met waar nodig extra maatregelen.

Specifiek vroeg de heer Kemperman naar stikstof en fosfor. Die zijn niet genormeerd, maar die zijn ondersteunend aan de beoordeling van de ecologische toestand. Lidstaten bepalen de waarden daarvoor zelf. Die kunnen dus een beetje verschillen. We streven wel naar zo veel mogelijk harmonisatie op dat gebied.

De voorzitter:

Kan uw vraag ook in tweede termijn, meneer Kemperman? Ik moet zo meteen namelijk schorsen voor de commissievergadering.

Minister Harbers:

De heer Koffeman vroeg ook naar de Kaderrichtlijn Water. Ik verwijs kortheidshalve naar het impulsprogramma dat ik zojuist noemde, waarin maatregelen aan de orde zijn voor alle categorieën — industrie, burgers en boeren — om ervoor te zorgen dat we met alle betrokken overheden ons maximaal inspinnen om die doelen op tijd te behalen.

Mevrouw Van Aelst vroeg naar een overzicht van lozingen van pfas. Voorafgaand aan het laatste wetgevingsoverleg Water in de Tweede Kamer van begin dit jaar heb ik de Kamer een brief gestuurd met een overzicht van de bekende pfas-lozingen. Om u tegemoet te komen, zal ik die brief ook alsnog aan de Eerste Kamer doen toekomen, in de hoop daarmee uw vraag te kunnen beantwoorden.

Dan de lozingen van chemicaliën op oppervlaktewater bij de drinkwaterbereiding. In algemene zin geldt dat een bedrijf een vergunning nodig heeft om stoffen op het oppervlaktewater te kunnen lozen. Dat geldt ook voor drinkwaterbedrijven. Bij het afgeven van een vergunning wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijke impact van een lozing op de drinkwatervoorziening, evenals op de milieukwaliteit. Als de impact te groot is, kan er geen vergunning worden afgegeven. Daarnaast zijn we ook in goed overleg met de drinkwaterbedrijven, omdat we gezamenlijk het grote belang van de kwaliteit van het oppervlaktewater als bron voor onder andere de drinkwatervoorziening onderkennen.

Als ik het heb over pfas, is dat gelijk een beetje een bruggetje naar de vragen die er nog liggen op het gebied van milieu. De heer Koffeman vroeg hoeveel prioriteit we geven aan het beperken van emissies van pfas. Het kabinet zet via drie sporen in op vermindering van pfas. Het eerste is een zo breed mogelijk Europees pfas-verbod. Dat is op dit moment aanhangig in Brussel. Vervolgens zorgen we er met goede vergunningen voor dat er zo weinig mogelijk pfas in het milieu terecht komt. Ook gaat het erom de blootstelling aan pfas zo veel mogelijk te voorkomen.

Even kijken. Dan ben ik bij de vragen op het gebied van milieu.

De voorzitter:

Hoeveel tijd heeft u daarvoor nodig, minister Harbers?

Minister Harbers:

Het zijn er nog wel meer dan voor drie minuten.

De voorzitter:

Zullen we dit dan als blok bewaren? Dan gaan we schorsen. Na de pauze, om 19.45 uur, hebben we het vervolg van de eerste termijn van de kant van de regering, gevolgd door de tweede termijn van de kant van de Kamer. Er is voor 38 minuten spreektijd ingeschreven. Dan schors ik nu de vergadering voor de dinerpauze, tot 19.45 uur.

De vergadering wordt van 17.25 uur tot 19.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van het debat over wetsvoorstel 36410-XII, Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2024. We zijn nu toe aan de voortzetting van het antwoord van de regering in eerste termijn. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Voorzitter. Dank u wel. Wat nog resteert, is een deel van de vragen op het gebied van milieu. Aan het eind ga ik nog in op een paar diverse vragen waar ik in het eerste deel van de eerste termijn het antwoord op schuldig moest blijven.

Laat ik de draad oppakken bij het antwoord dat ik gaf aan mevrouw Van Aelst over de lozingsvergunningen, want ik kan daar nu wel wat meer over zeggen dan wat ik vanmiddag heb gezegd. Wat ik recent aan de Tweede Kamer heb gezonden, is het overzicht van de vergunningen waarbij pfas geloozd wordt. Op de vraag of Rijkswaterstaat ook volledig zicht heeft op de vergunningen kan ik antwoorden dat dit het geval is. Rijkswaterstaat heeft 800 lozingsvergunningen afgegeven en die worden allemaal gezien en herzien, met als doel om zeker te stellen dat deze niet ruimer zijn dan de Kaderrichtlijn Water toelaat. Ik ben namelijk met u van mening dat emissies door toepassing van de beste beschikbare technieken zo veel als mogelijk beperkt moeten worden. Dat project loopt op dit moment. De 200 vergunningen die daarin prioritair behandeld worden, zijn de vergunningen waarvan Rijkswaterstaat op voorhand denkt dat die met het oog op de Kaderrichtlijn Water ook gezien moeten worden. En dat is nu ongeveer tot de helft gevorderd. Dus dat zit nu op zo'n 100 vergunningen.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Ik ben blij dat minister hier nog wat verder op terugkomt, omdat het antwoord voor de pauze niet helemaal het antwoord was dat ik had gevraagd. Maar dit klinkt wel als een project van bijzonder lange adem en niet als iets wat heel gauw klaar gaat zijn, terwijl er in ieder geval wat de SP betreft echt wel prioriteit achter moet zitten. Dus wat is de tijdlijn? Wanneer gaat dit klaar zijn?

Minister Harbers:

Dit neemt naar zijn aard wel een paar jaar in beslag. We willen in ieder geval voor de deadline van de Kaderrichtlijn Water die 200 vergunningen die gevolgen hebben voor die richtlijn, gezien hebben. Hoe graag ik ook zou willen dat het sneller gaat, het is monnikenwerk. Het is ook voor het eerst dat het op deze wijze gebeurt. Het aantal deskundigen die dit kunnen doen, is ook niet heel dik gezaaid. Dat gaat eerder om tientallen dan honderden mensen. Per vergunning gaat het vaak om boekwerken van 1.000 bladzijden of meer. Daar moeten deskundigen met chemische kennis doorheen om te kijken of het allemaal nog klopt. Dus hoe graag ik ook zou willen, de kennis en expertise zijn simpelweg niet beschikbaar om hierin te versnellen.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Daarmee zegt de minister dus dat er 800 van dergelijke vergunningen zijn waarvan er nu 200 prioritair zijn, waarvan u nu op de helft bent. Maar over die overige 600 hoor ik u niet per se een tijdlijn noemen, anders dan dat die eerste 200 voor de Kaderrichtlijn Water af moeten zijn.

Minister Harbers:

Dat klopt. Die andere komen daarna. Dit zijn wel alle lozingsvergunningen die Rijkswaterstaat heeft. Het is niet per definitie zo dat ze allemaal pfas of andere stoffen bevatten. Er zijn er 200 op voorhand geselecteerd die gezien moeten worden met het oog op de Kaderrichtlijn Water.

Dan ga ik het nu gewoon per spreker af. De heer Kemperman heeft een aantal vragen gesteld die hij ook schriftelijk heeft gesteld over straling en cumulatie van straling. Ik zou hier even op het proces in willen gaan. Er wordt hard aan gewerkt om die vragen allemaal te beantwoorden. Omdat het meerdere bewindspersonen raakt, bijvoorbeeld ook de bewindspersonen op EZK, hebben we gewoon echt meer tijd nodig dan gehoopt om serieus op al deze vragen in te gaan. Vorige week heeft uw Kamer daarom een uitstelbrief van de staatssecretaris ontvangen. Zij zal de vragen nog deze maand, voorafgaand aan het meireces, beantwoorden. Ik zal er ook even op meekijken dat dit in tempo gebeurt. Dan kunnen we er ook uitvoeriger op ingaan, wat volgens mij ook meer recht doet aan de vragen die u heeft op dit terrein. Bij de beantwoording van die vragen zullen we ook ingaan op de aanpalende vragen over de recente wetenschappelijk rapporten en op de reactie op de wetgeving in Amerika. Dat zeg ik u bij dezen dus toe.

Mevrouw Thijssen vroeg naar de belasting van pfas in België, Nederland en Luxemburg: zou dat niet vragen om extra maatregelen met betrekking tot het verbieden van bestrijdingsmiddelen? Het toelatingsbeleid voor werkzame stoffen in bestrijdingsmiddelen is Europees geharmoniseerd. Mijn collega, de minister van LNV, heeft in de Tweede Kamer al gemeld dat hij in de EU aandacht vraagt voor de wijze waarop persistentie wordt meegewogen bij de toelating. Vanzelfsprekend sta ik daar, vanuit het belang van waterkwaliteit, volledig achter, maar het ligt dus ook op het bordje van de Europese Unie.

Over het gebruik van bestrijdingsmiddelen met pfas op grond die in eigendom van het Rijk is, heb ik goed nieuws voor mevrouw Thijssen. Het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw is namelijk al verboden, inclusief pfas-houdende middelen. Rijkswaterstaat heeft

het gebruik ervan beëindigd in 2021 en ProRail is al ver met het uitfasen van middelen. In de middelen die nog nodig zijn, zitten geen pfas.

De heer Koffeman vroeg naar een spoedig totaalverbod voor het gebruik van pfas in gewasbeschermingsmiddelen. Voor alle groente en fruit die in de EU in de handel worden gebracht, gelden residunormen die ervoor zorgen dat het consumeren hiervan niet leidt tot risico's voor de gezondheid. Ook voor de gewasbeschermingsmiddelen moet ik voor meer details verwijzen naar de minister van LNV, maar ik wijs erop dat recent nog door de Tweede Kamer is gevraagd: moet het aanstaande verbod op pfas in het kader van de REACH-verordening in Europa niet verder worden aangescherpt? Hierbij is het betere letterlijk de vijand van het goede: als wij nu nog, in deze fase, voorstellen gaan doen om de REACH-verordening uit te breiden naar andere stoffen, zetten we dat traject simpelweg weer voor een paar jaar in de vertraging. Het is nu bijna zover. Volgend jaar moet het verbod ingaan. Het is echt een monnikenwerk van een aantal jaren geweest om dit voor elkaar te krijgen in Europa. In het kader van de aanstaande verordening vinden we het echt een groot risico om die categorisering nu nog weer verder uit te breiden.

De heer **Koffeman** (PvdD):

De minister zegt: er zullen geen residuen achterblijven op consumentenproducten in onveilige hoeveelheden, maar het punt is dat er onder wetenschappers discussie is over de vraag wat veilige en niet-veilige hoeveelheden zijn. Als je zou willen garanderen dat consumenten geen residuen van pfas aantreffen op hun groente en fruit, denkt de minister dat dan alleen in Europees verband te kunnen regelen, of zou hij ook in Nederland een maatregel kunnen nemen zodat pfas als residu niet meer op groente en fruit mag worden aangetroffen?

Minister **Harbers**:

Dit is Europees geharmoniseerd, dus ik zie daar nationaal geen mogelijkheden toe.

Dan de vraag van de heer Koffeman over de vergunnings-eisen die gewijzigd worden als emissiegrenswaarden niet meer toereikend zijn. Hij vroeg mij aan te geven hoe vaak en waar dit gebeurt. De Omgevingswet is op 1 januari jongstleden in werking getreden. Dat is dus nog maar kort, maar in het algemeen kan ik wel zeggen dat in de Omgevingswet en onderliggende regelgeving is bepaald op welke gronden het bevoegd gezag voorschriften die zijn verbonden aan omgevingsvergunningen kan of moet wijzigen. De wet kent daarbij een periodieke actualiseringsplicht voor de omgevingsvergunningen voor milieubelastende activiteiten. Dat moet bijvoorbeeld gebeuren als nieuwe of herziene conclusies over de beste beschikbare technieken zijn vastgesteld. Het is aan het bevoegd gezag om in een concreet geval te bepalen of de omgevingsvergunning dan aangepast dient te worden.

Dan een vraag over het realiseren van de recyclingdoelstelling in het kader van schaarste aan grondstoffen. PBL heeft onderzocht wat de gevolgen van de transitie naar een circulaire economie zijn voor het ruimtegebruik. Hieruit blijkt dat deze transitie inderdaad een extra ruimtevraag met zich meebrengt. De resultaten van dit onderzoek worden vanuit lenW ingebracht in de trajecten die momenteel lopen, die

weer uitmonden in de nieuwe Nota Ruimte, die door de minister van BZK wordt gemaakt. Ook wij achten het van groot belang dat er dan voldoende ruimte wordt gecreëerd om de transitie naar een circulaire economie vorm te geven.

Dan de vraag naar ...

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

Hier heb ik eigenlijk wel een vervolgvraag op. 6% van de winkels staat leeg. Dat is juist ook een probleem van het midden- en kleinbedrijf. Dus een oplossingsrichting is dan snel gevonden. Zou de minister hier ook voor voelen? Wil hij kijken wat je met de winkelleegstand kunt doen?

Minister **Harbers**:

Je kunt niet zomaar spreken over leegstaande winkels in z'n algemeenheid, maar ik zal de suggestie aan de staatssecretaris overbrengen om dit te betrekken bij de initiatieven die de minister van EZK ontplooit in het kader van ruimte voor bedrijvigheid. Dat zeg ik u toe.

Er is een vraag gesteld over het Impulsprogramma chemische stoffen en wat we op dat gebied aan concrete resultaten verwachten. De ambitie om de leefomgeving gezonder en veiliger te maken, betekent ook inzet op het voorkomen en terugdringen van vervuiling van de leefomgeving door gevaarlijke, chemische stoffen. Daarom zijn we gestart met dat Impulsprogramma chemische stoffen, dat vier jaar loopt. Ook zetten we acties in gang in vervolg op het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar industrie en omwonenden. Een concreet resultaat is bijvoorbeeld het onderzoeksrapport van het RIVM over cumulatie van chemische stoffen. Dat wordt nu doorvertaald naar een praktische uitvoeringsmethode. Er is een werkende kennisdeling over chemische stoffen door het RIVM voor de omgevingsdiensten ingericht. Dat is de zogenaamde try-out Zeer Zorgwekkende Stoffen. Tegen de zomer komt er een onderbouwing om de pfas-emissies verder te reduceren. Die kan dan in de vergunningen worden opgenomen.

Ik ben inmiddels al een beetje aanbeland bij de omgevingsdiensten, bij het toezicht en de handhaving. De heer Koffeman vroeg in dat verband ook aandacht voor de personeelsbezetting op toezicht en handhaving bij de ILT. De keuzes die de ILT maakt, zijn daar waar de risico's het grootst zijn en waar het meest effect kan worden bereikt. Na eerdere bezuinigingen vanwege taakstellingen in het verleden is de ILT de afgelopen jaren juist aanzienlijk gegroeid, mede doordat het aantal taken waarop de inspectie inzet, is toegenomen. Zo zijn er structureel middelen vrijgemaakt voor de opsporing van milieu-incidenten, naar aanleiding van de commissie-Van Aartsen. Vanuit deze laatste post is de inlichtingen- en opsporingsdienst van de ILT versterkt en kunnen extra opsporingsonderzoeken op het thema milieu worden uitgevoerd.

Dat laat onverlet dat de ILT scherpe keuzes moet maken, gezien de veelheid en diversiteit van taken. Ik vertrouw erop — en ik heb het er ook vaak met ze over — dat de ILT als onafhankelijk toezichthouder haar inzet op een risico-gestuurde wijze bepaalt en dat zij haar inzet verantwoordt. Maar duidelijk is wel — dat zeg ik er gelijk bij — dat voor extra taken ook extra middelen noodzakelijk zijn. Dat komt

jaarlijks terug in de begroting. Daar proberen we ook gewoon ieder jaar op te acteren.

Er zijn tot slot nog een paar vragen over diverse onderwerpen. Mevrouw Thijssen en de heer Koffeman hebben vragen gesteld over de overheid en de maatschappelijke kosten van CO₂ en stikstof. Zij vroegen of de kosten en baten voldoende tegen elkaar worden afgewogen. Bij de projecten op ons terrein brengen we binnen de voorbereidingsprocedure zowel de maatschappelijke kosten als de baten in beeld. Dat doen we met een maatschappelijke kosten-batenanalyse, de MKBA. Die zijn we aan het versterken op het terrein van brede welvaart, want die staat hierin centraal. Dit voorjaar passen we de werkwijze voor de MKBA ook aan op basis van de laatste inzichten op het gebied van brede welvaart. Daarin worden ook de milieubaten en -kosten meegenomen.

De heer Rietkerk vroeg naar het mechanisme — dat er wel of niet zou zijn — wanneer medeoverheden bij infrastructuurprojecten aan cofinanciering doen. Het Rijk is verantwoordelijk voor de nationale infrastructuur en de medeoverheden zijn verantwoordelijk voor de onderliggende infrastructuur, maar die verschillende netwerken hebben in de praktijk natuurlijk een grote samenhang. Soms kunnen rijksprojecten de onderliggende infrastructuur ontlasten en soms is het andersom. Daarom ligt ook vaak cofinanciering voor de hand. Dat gebeurt beide kanten op. Dergelijke afspraken zijn in de praktijk maatwerk. Er is dus ook niet echt een vast stramien voor. Wel kan ik toezeggen een overzicht aan de Kamer te leveren van cofinanciering aan rijksprojecten vanuit de diverse regio's. Ik zou willen voorstellen dat we dit overzicht bieden voor de projecten die nu in het MIRT-overzicht zijn opgenomen, want vanuit het meerjarig karakter van infrastructuurinvesteringen geeft dit al een heel goed inzicht.

De heer Rietkerk vroeg om projecten in de periode 2005 tot 2025. Ik zeg er wel bij dat twintig jaar terugkijken een enorme extra administratieve last geeft. Het kost daarmee ook veel meer tijd om dit in een overzicht te leveren, dus ik wilde even beginnen met het overzicht van de projecten die nu in het MIRT-overzicht staan.

Dan kom ik bij de maatregelen rond Meppel. Duurt dat echt negen jaar? Volgens de voorlopige planning van ProRail staat er negen jaar voor de aanleg van het vierde perronspoor, gebaseerd op de ervaring dat bij dit soort projecten deze tijdsduur vanaf startplan, vorming, vergunningverlening et cetera tot aan realisatie realistisch is. Tegelijkertijd komt de vraag over deze negen jaar niet voor het eerst op, want ook in de Tweede Kamer is deze vraag gesteld. Daarom onderzoekt ProRail de versnellingsmogelijkheden in de lopende verkenning. De resultaten daarvan zullen rond de zomer bekend zijn en worden dan betrokken bij de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar.

Dan de vraag van mevrouw Thijssen en de heer Koffeman over de PBL-berekeningen over de kosten van milieuvervuiling, die in 2018 berekend zijn. Daar lag de vraag achter of we die analyse willen actualiseren of permanent willen maken. Die vraag past in de discussie over het goed in beeld brengen van de brede welvaart, waarvan ik u net al aangaf dat we dat bij de werkwijze voor de MKBA aan het verwerken zijn. Maar we willen dat inzicht ook een meer structureel karakter geven in de beleidsontwikkeling. Hierover zijn we

onder andere in overleg met het PBL over de verdere invulling. Ik zal uw Kamer van de uitkomsten van dat overleg met het PBL en waar dat toe leidt, ook aan de hand van dit onderzoek, op de hoogte houden.

Tot slot heb ik een openstaande vraag ontvangen van de heer Van der Goot over de Bus Rapid Transit tussen Den Bosch, Waalwijk en Oosterhout. Dat betreft een onderzoek naar Bus Rapid Transit van de provincie Noord-Brabant. Vanuit lenW zien we het belang van Bus Rapid Transitverbindingen in de breedte, maar zijn we niet bij dit specifieke onderzoek betrokken omdat het vanuit de provincie komt. We zijn wel in gesprek met de provincie Noord-Brabant over de BRT-verbinding van Breda via Gorkum naar Utrecht. Daar kijken we ook naar de interactie met het hoofdwegenetwerk, bijvoorbeeld hoe je dan de doorstroming voor deze bus kunt faciliteren, maar ook hoe zich dat verhoudt tot de verkeersveiligheid. Het is logisch dat we bij die verbinding betrokken zijn, want in het geval van Breda-Gorkum-Utrecht gaat het ook om een Bus Rapid Transitverbinding die verschillende provincies met elkaar verbindt. De andere verbinding, Den Bosch-Waalwijk-Oosterhout, is een provinciaal initiatief.

De heer **Van der Goot** (OPNL):

Dank u wel, staatssecretaris. Ik begrijp dat u dit een provinciaal initiatief vindt.

De **voorzitter**:

Dit is de minister, meneer Van der Goot. De staatssecretaris is afwezig.

De heer **Van der Goot** (OPNL):

De minister. Sorry.

Minister **Harbers**:

Het valt onder de staatssecretaris. Ja.

De heer **Van der Goot** (OPNL):

Excuus. Het gaat om die busverbinding, maar die busverbinding moet wel over een bepaalde route. Daarin wordt medewerking gevraagd van het Rijk, omdat het hier gaat om de A59, een rijksweg. Bent u bereid om samen met de provincie daarover in gesprek te gaan, om te zien welke rol het Rijk hierin kan spelen?

Minister **Harbers**:

Ja, dat is een kwestie van inpassing. Dan kom je vanzelfsprekend bij Rijkswaterstaat terecht. Ik weet niet precies wat de stand van de gesprekken hierover is, maar ik zal dat nagaan en aan de Kamer melden. Daar ben ik toe bereid. Ja.

De heer **Van der Goot** (OPNL):

En zouden we daarover een brief kunnen krijgen?

Minister **Harbers**:

Ja, de staatssecretaris meldt dat terug aan de Eerste Kamer.

De heer **Van der Goot** (OPNL):
Dank u wel.

Minister **Harbers**:
Voorzitter. Daarmee meen ik de resterende vragen in de eerste termijn van antwoord te hebben voorzien.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, minister. Dan komen we thans bij de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Kemperman namens de BBB-fractie.

De heer **Kemperman** (BBB):
Dank u wel, voorzitter, en dank aan de minister voor de antwoorden en de toezegging voor een zorgvuldige beantwoording van mijn vragen over luchtkwaliteit, de onzichtbare infrastructuur en de cumulatieve straling en geo-engineering. Ik zie uit naar de zorgvuldige beantwoording van die vragen en wellicht het vervolg van deze discussie.

Voor de collega's die zich zorgen maken over de luchtvaart, heb ik een heuglijke mededeling. Mijn onvolprezen collega Oplaat heeft besloten zijn vliegtuigje te koop aan te bieden, waarmee hij een bijdrage levert aan de vermindering van de luchtvaart in Nederland. Dit geheel terzijde.

Ik had een vraag over windmolenparken op zee. De minister beantwoordde deze met een antwoord over de technische levensduur, maar mijn vraag ging eigenlijk meer over de economische levensduur. Wat als door overheidsbeleid — het is best dynamisch op de domeinen van energie en klimaat — de businesscase niet uit kan voor de exploitanten? Hoe is de overheid dan wellicht in de aap gelogd? Ik heb goed begrepen dat er een bankgarantie gesteld wordt en dat er contractueel afspraken gemaakt worden in tenders, maar wat als de overheid zelf medeoorzaak is van het niet meer kunnen halen of waarmaken van de businesscase van de partijen die nu inschrijven?

We hebben het over de natuur en de natuurwaarden gehad. De natuur staat op omvallen, wordt vaak in dit huis gezegd. Ik zou ervoor willen pleiten om toch nog een keer naar het rapport van de Stichting Samenleving, Landbouw en Natuur van voormalig onderzoeker Prins van de Wageningen Universiteit te kijken. Dat toont aan dat de habitattypen veel minder stikstofgevoelig zijn dan we vaak onder de discussies leggen vanwaaruit we redeneren. Maar misschien moeten we die discussie voeren met de collega van LNV of de collega voor Natuur en Stikstof.

Vervolgens heb ik nog een vraag aan de minister over het openbaar vervoer. Een paar sprekers hebben daaraan gerefereerd. De minister noemde het aanpassen van de Wet personenvervoer 2020. In een aantal provincies leeft de gedachte om zelf het openbaar vervoer weer in eigen hand te nemen. Het zou mooi zijn als het kabinet een juridische quickscan zou kunnen uitvoeren. Het hoeft geen uitputtende aanpassing van de wet te zijn of een heel amendement. Maar provincies moeten weten waar ze aan toe zijn mochten ze een eigen ov-bedrijf willen opzetten. Ik zou

aan de minister willen vragen of dat vanuit zijn ministerie mogelijk is.

Ten slotte wil ik nog een paar dingetjes opmerken over de Kaderrichtlijn Water en waterkwaliteit. Er is een eindrapport Brede screening Maasstroomgebied, opgesteld door Arcadis in 2022, waarin wordt aangetoond dat er gewasbestrijdingsmiddelen in het rioolwater zitten. Maar dat rioolwater, blijkt nu, komt helemaal niet uit de landbouw. Mijn stelling is dat te vaak, in de discussies die we met elkaar voeren, de boer a priori als milieucrimineel wordt aangewezen. Er zijn grote delen van het land waar de stof — dan ga ik even op mijn papier kijken — benzoylmethylecgonine massaal in het water wordt aangetroffen. Voor de goede verstaanders onder ons: dat is cocaïne. Ik kan in ieder geval aangeven dat boeren niet massaal deze drugs over hun land uitstrooien. De hemelwaterafvoer is afgekoppeld en het water wordt niet meer direct aan de rioolwaterzuiveringsinstallaties geleverd, maar aan de oppervlakte. Het wordt vaak geloosd in de sloot in het buitengebied. Ook daar kunnen we natuurlijk vragen bij stellen. Een concreet voorbeeld van een stof die toegerekend wordt aan de landbouw en met name de bloembollensector, is de stof dinoterb. Ik ken het niet. Het is alleen een stof die nooit in de bloembollensector gebruikt wordt. Ik wil hier maar even nuanceren dat we niet alleen de boer als vervuiler van het water moeten zien. Het RIVM geeft zelf aan dat er minstens 190.000 kilo medicijnresten in het oppervlaktewater aangetroffen worden. Dat is elf keer zo veel als de gewasbeschermingsmiddelen die we daarin aantreffen. Dat is een bron van 9 mei 2023.

Ik heb nog een vraag over de reparatie van het viaduct over de A7. Ik spring maar even van de hak op de tak, van rioolwater naar een viaduct bij Purmerend. Daar leven bij de betrokken instanties, burgers, bedrijven, zorgen om een verkeersinfarct.

Mijn vraag over de ruimteclaim van Defensie is volgens mij nog niet helemaal beantwoord. Die claim gaat niet alleen over het vastgoed, waar vandaag in de krant over gepubliceerd werd, maar juist ook over oefenruimte en activiteiten te land, ter zee en in de lucht. Die zullen een behoorlijk beslag leggen op onze ruimte, ook voor de doorvoer van materiaal door ons land.

Ik loop even door wat ik nog vergeten ben. De transparantie en uniformering van trein- en bustickets. Daar hebben we het hier in de eerste termijn en bij de antwoorden van de minister veel over gehad, maar hoe zit het dan met de luchtvaart en de vliegtickets? Als je nog steeds voor een paar tientjes heel Europa door kunt vliegen, dan kunnen we van alles willen, maar dan zal de luchtvaart blijven groeien. Daar zou ik misschien ook nog wel wat van willen weten. Zijn er activiteiten of is er overleg over? Hoe krijgen we die geüniformeerd of eenduidig?

Voorzitter. Ik denk dat ik door mijn laatste restje vragen heen ben.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Kemperman. Dan is het woord aan de heer Holterhues namens de ChristenUnie.

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Dank u, voorzitter. De fractie van de ChristenUnie bedankt de minister voor het beantwoorden van de vragen. We begrijpen dat veel vragen die in deze Kamer zijn gesteld, door de minister moeilijk kunnen worden beantwoord gezien de demissionaire status van het kabinet. We missen nog een reflectie van de minister op de zorg van mijn fractie of het Deltafonds voldoende toekomstbestendig is. Graag daar nog een reactie van de minister op.

Voorzitter. De minister geeft aan dat door een combinatie van inflatie, beperkte stikstofruimte en een personeelstekort de prioriteit ligt bij het in stand houden van bestaande infrastructuur. Tevens benadrukt hij dat de komende tien à vijftien jaar getekend zullen worden door deze grote onderhoudsprojecten. Om dit enigszins te mitigeren schept het bij onze fractie vertrouwen dat de minister spreekt over een zogeheten portfolio van kunstwerken. Daarnaast is het goed om te horen dat de minister de ernst van vervoersarmoede in de regio onderschrijft en inziet dat bereikbaarheid een thema is dat aandacht verdient. Binnen de begroting wordt geld vrijgemaakt om de bereikbaarheid te vergroten. Mijn fractie was gerustgesteld toen ze hoorde dat de naderende situatie in Zeeland tot 2027 is afgewend. Met het oog op alternatieve oplossingen voor verdwijnende buslijnen gaf de minister aan dat de verantwoordelijkheid voor alternatieve oplossingen bij de decentrale overheden ligt, zoals geregeld in de Wet personenvervoer 2000. Mijn fractie vindt het belangrijk dat de rijksoverheid hierin meer verantwoordelijkheid en initiatief neemt dan alleen door het voeren van gesprekken met decentrale overheden. We roepen de minister op om meer te onderzoeken wat de bijdrage van de rijksoverheid kan zijn in het tegengaan van vervoersarmoede in de regio. We begrijpen tevens dat het voorkomen of het dempen van duurdere treinkaartjes een budgettaire consequentie heeft. Omdat het nog even kan duren voor er een nieuw kabinet is, roepen wij de minister op om nu al te kijken wat er in dezen gedaan kan worden, zodat de trein een alternatief kan blijven voor de auto.

Voorzitter. Ten slotte betreuren we het dat het belastingvoordeel voor elektrisch rijden in 2025 afloopt en dat reparatie daarvan controversieel is verklaard in de Tweede Kamer. We vinden het echt oneerlijk dat een eigenaar van een elektrische auto soms het dubbele moet gaan betalen in vergelijking met de eigenaar van een benzineauto. Wij zien nu al dat consumenten hierdoor andere keuzes maken bij de aanschaf van een auto, terwijl dit kabinet het belang van elektrisch rijden onderschrijft. Vandaar onze motie, die mede is ondertekend door mevrouw Thijssen van de fractie van GroenLinks-PvdA, de heer Van der Goot van de fractie van OPNL en de heer Koffeman van de Partij voor de Dieren.

Dan de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat eigenaren van elektrische auto's onevenredig hoog belast gaan worden door de wijziging van de belastingvoordelen voor elektrische auto's in 2025, en in sommige gevallen het dubbele gaan betalen van eigenaren

van benzineauto's doordat elektrische auto's door hun batterij zwaarder zijn dan reguliere auto's;

overwegende dat Nederland gebaat is bij het stimuleren van elektrische rijden teneinde de klimaatdoelstellingen te behalen;

verzoekt de regering om in 2024 te onderzoeken of er een oplossing in dezen gevonden kan worden, zodat eigenaren van elektrische auto's maximaal hetzelfde betalen als eigenaren van benzineauto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Holterhues, Thijsen, Van der Goot en Koffeman.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter G (36410-XII).

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Wij zien uit naar een reactie van de minister.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Holterhues. Dan is het woord aan de heer Hartog namens Volt.

De heer **Hartog** (Volt):

Dank u, voorzitter. Allereerst wil ik de minister en zijn team bedanken voor de uitgebreide antwoorden die gegeven zijn. Veelal waren ze tot mijn tevredenheid, hoewel we best nog wat debatten zullen hebben. Over twee punten heb ik nog vragen.

Het eerste punt is de federatieve rol bij 5G. Ik noemde al de multimodaliteit. Nu wordt nog heel veel met telecommunicatietechnologie gewerkt die sectorspecifiek is, zoals de GSM-standaard. Het probleem is dat 5G wordt uitgerold in de steden door de telecombedrijven. Er zijn Europese projecten, zoals de 5G-corridors, die juist de ondersteuning van de minister verdienen. Daarmee zou je synergie brengen tussen rail, weg en bijvoorbeeld precisielandbouw, die vaak ook rond die regio's zit. Ik zou de minister dus willen vragen daar nog iets meer over uit te weiden en zijn visie daarover met ons te delen.

Het tweede punt is het antwoord op de hoofdrailnetconcessie. De minister geeft aan: we zijn in onderhandeling, we moeten het nog zien, het ligt nog niet bij het Hof, et cetera. Als ik de minister zou zijn, wat ik natuurlijk niet ben, zou ik denken: als het echt fout loopt en het Hof zegt dat het fout was en dat die concessie niet meer geldt, zetten we dus niet alle treinen stil. Dat dacht ik. Ik neem aan dat u een zekere planning heeft voor een worstcasescenario. Zou u ons daar een klein beetje meer in kunnen meenemen, voor als dat uiteindelijk gebeurt?

Dan twee dankwoorden voor de toezeggingen waarvan ik begrijp dat de minister die heeft gedaan. Allereerst is dat dat hij voor de volgende Interreg wil kijken wat er ingebracht kan worden voor grensoverstijgende infrastructuur, zoals fiets-, weg- en andere infrastructuur. Hij noemde de minister van Financiën, die inderdaad het financiële gedeelte doet. Ik dacht dat het inhoudelijke gedeelte bij de minister van EZK lag, maar hij weet dat beter dan ik. Het zou goed zijn als hij daarop zou kunnen terugkomen en mij of de Kamer kan meedelen wat daarmee is gebeurd.

De tweede toezegging die de minister deed, is om met de Fransen en de Britten te gaan praten over wat we bij de Bovenwindse Eilanden kunnen doen aan het meer eenheid brengen in met name de zeeverbindingen, maar eventueel ook de luchtverbindingen, zodat de mensen daar behoorlijk mobiel kunnen zijn. Ik denk dat dit belangrijk is.

Mijn laatste punt is toch een woordje van teleurstelling over de corridor die ik heb voorgesteld. Ik stelde niet voor dat je helemaal geen paspoort hoeft mee te nemen als je bijvoorbeeld van Utrecht naar Saba reist, maar je zou volgens mij best het aantal paspoortcontroles terug kunnen brengen van drie naar twee. Dat kan binnen Schengen. Ten eerste kan binnen Schengen heel veel als je maar goed onderhandelt, en ten tweede heb ik niet gevraagd om de paspoortcontrole voor Schengen aan de Nederlandse grens af te schaffen. De minister noemde ook dat de landen hun eigen autonomie hebben. Dat klopt, maar die landen zitten wel binnen het Koninkrijk en je kunt allicht een keer een gesprek met hen aangaan. Misschien kunnen we hen zelfs helpen bij de financiering van de luchthavens. Ik had op dit punt gehoopt op wat meer toegeeflijkheid van de minister in de vervolgesprekken die hij op de eilanden voert. Misschien zou hij daar nog even op terug willen komen.

Maar nogmaals, dank aan de minister en zijn team voor alle antwoorden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Hartog. Dan is het woord aan mevrouw Thijssen namens GroenLinks-PvdA.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Dank u wel, minister, voor de beantwoording. Ik zat toch nog een beetje na te denken over de kindjes die nu niet meer boven ons hoofd te zien zijn, maar wel in de oude plenaire vergaderzaal van de Eerste Kamer. Ik zat te denken hoe zij dit debat zullen hebben ervaren en hoe zij dit zouden evalueren. Ik moet zeggen dat ik denk dat het glas zeker wel halfvol is en zeker niet halfleeg. Dank daarvoor.

Allereerst dank voor de toezegging dat er eind van dit jaar een nieuw beeld komt van de dijkversterkingsopgave, inclusief het financiële plaatje. We hebben daar natuurlijk al wel een beeld van. Nu hoop ik — dat wil ik graag zeker weten van de demissionaire minister — dat er dan ook een concreet voorstel bij zit over hoe we die opgave eerlijker gaan financieren over de generaties heen. Ik hoop nog de toezegging te krijgen dat dat concrete voorstel er ook echt in zit en dat het niet weer bij vaagheden in bandbreedtes en scenario's blijft. Dat is een.

Ten tweede. Ik denk dat de toekomstige generaties erg blij zullen zijn met de doorkijk tot aan 2050 als het gaat om het toekomstbeeld van ons ov, en dat in die doorkijk ook de bevolkingsgroei wordt meegenomen, maar ook de bevolkingskrimp in veel verschillende gebieden. De bevolkingsgroei en de bevolkingskrimp zijn immers niet in alle regio's gelijk. Het is fijn dat dit ook wordt meegenomen.

Ten derde dank ik voor de toezegging die ik net kreeg over de opslagruimte voor de circulaire economie. Dat is een groot struikelblok voor ondernemers. Ik dank de minister ook voor de toezegging dat hij het punt van de winkelleegstand wil meenemen naar zijn collega-bewindspersonen en wil bekijken of dat een oplossingsrichting kan zijn. Ook daarvoor heel veel dank.

Dan het punt waar mijn fractie zich het meest zorgen over maakt, te weten pfas. De minister gaf een antwoord dat vrij procedureel was, over de Nederlandse inzet in Europees verband en over het feit dat dit ook via de minister van LNV moet lopen. Ik snap het procedurele antwoord, maar ik hoopte toch op iets meer urgentiegevoel, iets meer ambitie van de minister bij dit probleem. Ik daag hem uit om hier iets meer urgentie en ambitie te tonen.

Ten slotte, om toch met een halfvol glas en positief te eindigen, merk ik op dat ik heel blij ben met de geruststelling die wij kregen over het gebruik — of het niet-gebruik — van pfas op eigen grond die in handen is van de overheid. Ik interpreteer dat als een harde garantie in de richting van de Kamer. Ik had op dit punt een motie voorbereid, maar die zal ik niet meer indienen, omdat ik heel erg blij ben met deze garantie. Ook daarvoor heel veel dank.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Thijssen. Tot uw geruststelling en die van mijzelf en alle andere aanwezigen kan ik zeggen dat de kindjes gewoon hier beneden in de gang hangen. Je loopt er bijna tegenaan. Toch kijken ze je dan nog lachend aan. Nee, mevrouw Thijssen, u krijgt het woord niet meer. Ik kom er zelf weinig. Ik kom altijd op de fiets, dus daarom kom ik daar niet; ook dat merk ik ter geruststelling op.

Dan geef ik nu het woord aan de heer Van der Goot namens OPNL.

De heer Van der Goot (OPNL):

Dank u wel, voorzitter. De kindjes heb ik inderdaad geregeld gezien, dus ik ben blij dat ze hiernaartoe zijn gebracht. Ook van mijn kant wil ik de minister — ik heb het goed onthouden — hartelijk bedanken voor de gedegen antwoorden die hij heeft gegeven. Het goede nieuws over de Maaslijn interesseert de Limburgers. Er moet nog wat verbouwd worden in Eindhoven en dat kost waarschijnlijk nog een paar jaar, maar er is goed nieuws in zicht, al kan het nooit snel genoeg gaan.

Hamont-Weert zit in de pijplijn.

U hebt ons gerustgesteld over de busverbinding van Utrecht naar Breda, maar ik heb daar toch nog een vraag over. Ik was blij met uw toezegging dat Den Bosch-Waalwijk-Oosterhout wordt meegenomen, ook met die extra busstrook.

Het valt me op dat er hard wordt gewerkt aan de A27, wat nogal filegevoelig is, en dat wat de Vlamingen de pechstrook en wij de vluchtstrook noemen, komt te vervallen. Wat voor gevolgen zal dat hebben voor de Brabantlijn tussen Utrecht en Breda? U mag dat wat mij betreft meenemen in de brief die er sowieso komt over Den Bosch-Waalwijk-Oosterhout. Ik kijk daarnaar uit. Als u dan ook nog wat perspectieven kunt bieden voor de Nedersaksenlijn van Groningen naar Emmen en Enschede, dan is mijn hele achterban hopelijk blij met de antwoorden.

Met betrekking tot de Voorjaarsnota en het inzichtelijk maken van de middelen voor het regionaal openbaar vervoer verwelkomen wij uw toezegging om daar een aanzet toe of informatie over te geven. Het is een goed begin om, naast het inzichtelijk maken van de middelen, in de nota inzichtelijk te maken wat er gebeurt. We willen ook graag wat zicht hebben op de effecten in de verschillende regio's. Dan gaat het niet om een totaalbedrag, maar een beetje gespecificeerd, want Groningen ligt ver van Limburg en Zeeland. Maar dat begrijpt u natuurlijk. Als dat per regio zou kunnen, heel graag.

Ten slotte. We hebben het nog even over het middag- of avondspitstarief gehad. U zei daarbij vrolijk: dat is voor het nieuwe kabinet. Dat is terecht. U merkte ook op dat niet alleen in de randregio's de mensen worden geconfronteerd met een systeem van overstappen, maar ook in de Randstad. Ik meen me te herinneren dat dat de lijn ergens bij Gouda en Alphen is, maar misschien rekent u Dordrecht en Gorinchem ook tot de Randstad. Verder ken ik niet zo veel andere vervoerders in dit kerngebied van de NS. Maar mochten er meer zijn, dan hoor ik het graag. Het probleem speelt dus met name in de randregio's. Deze fractie kan er goed mee leven dat deze lijnen in de Randstad daarvan meeprofiteren.

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Goot. Dan is het woord aan de heer Koffeman van de Partij voor de Dieren.

De heer Koffeman (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik wil de minister hartelijk danken voor de beantwoording van onze vragen. Ik realiseer me heel goed dat de minister demissionair is en dat hij inderdaad een aantal mogelijkheden niet heeft om uitvoeriger op vragen in te gaan of toezeggingen te doen. Ik had, net als mevrouw Thijssen, een motie voorbereid over pfas op consumptieartikelen en het verbod daarop. Maar ik begrijp ook dat dat in het kader van geharmoniseerde wetgeving niet mogelijk is. Ik zal die motie dus niet indienen.

Wat me wel van het hart moet en wat ik in mijn eerste termijn ook heb aangegeven, is dat wij bij een aantal economische activiteiten onvoldoende beeld hebben van de externaliteiten, de maatschappelijk kosten, die dat met zich meebrengt. Er zijn zelfs economische activiteiten die weliswaar in economische zin iets opleveren, maar die per saldo meer maatschappelijke kosten met zich meebrengen dan dat ze economisch opleveren. De belastingbetaler moet dus meer bijdragen aan die economische activiteiten dan de sector zelf verdient. Het is heel erg belangrijk dat we dat

meer inzichtelijk krijgen. Ik begrijp van de minister dat daar in het programma Brede Welvaart wel aan gedacht en gerekend wordt, maar we mogen dat niet te lang voor ons uit schuiven, zelfs niet wanneer het kabinet demissionair is. Om die reden heb ik een motie voorbereid. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Planbureau voor de Leefomgeving in 2018 voor het laatst becijferd heeft dat de schadelijke uitstoot naar bodem, water en lucht jaarlijks 31 miljard euro bedroeg;

overwegende dat het samenhangende welvaartsverlies werd becijferd op 4,5% van het bruto binnenlands product;

overwegende dat er geen onafhankelijke recente kosten-batenanalyses zijn van de externaliteiten die veroorzaakt worden door grote bedrijfstakken zoals de primaire sector, de luchtvaart en de industriële productie;

verzoekt de regering via onafhankelijk onderzoek de omvang van die externaliteiten in kaart te brengen, en de Kamer binnen zes maanden over de uitkomsten daarvan te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Koffeman.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter H (36410-XII).

De heer Koffeman (PvdD):

Voorzitter. In lijn daarmee zou ik de regering ook willen aanmoedigen om de hubfunctie van Schiphol qua kosten en baten inzichtelijker te maken voor de Nederlandse bevolking en voor politici die hierover besluiten moeten nemen. Om die reden heb ik de volgende motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de hubfunctie van Schiphol zorgt voor grote aantallen passagiers die de luchthaven slechts benutten voor een snelle overstap, waarmee ze een zeer beperkte bijdrage leveren aan de Nederlandse economie;

overwegende dat er geen belasting geheven wordt op gebruik van de luchthaven voor transferpassagiers;

verzoekt de regering een onafhankelijke kosten-batenanalyse te laten vervaardigen van de hubfunctie van Schiphol inclusief de daardoor veroorzaakte externaliteiten (bijvoorbeeld geluidsoverlast en milieuvervuiling), en de Kamer daarover binnen zes maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Koffeman.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter I (36410-XII).

Dank u wel, meneer Koffeman. Dan is het woord aan mevrouw Van Aelst namens de SP.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Dank, voorzitter. Deels ben ik blij met de toezegging dat ook in 2025 de vergoeding voor de ov-studentenkaart op basis van daadwerkelijk gereisde kilometers zal zijn. Ook ben ik, vanzelfsprekend, blij dat het concept vervoersarmoede bekend is bij de minister en op enige aandacht kan rekenen. In alle eerlijkheid ben ik eigenlijk heel erg teleurgesteld in diverse zeer procedurele antwoorden en het daarmee om de kern van mijn vragen heen laveren. Daarmee ontbreekt het aan daadwerkelijke reacties. Om die reden ga ik een paar vragen toch nog even herhalen.

Mijn vraag was of de minister van mening is dat diens inspanningen om giftige en schadelijke uitstoot te voorkomen, de op dit moment nogal beperkte inzet, in verhouding zijn tot de schade. Kort gezegd, zou de minister 4,5% bbp-verlies per jaar niet steviger moeten aanpakken? Het antwoord daarop was vrij formalistisch, over nadenken over regels of iets onderzoeken, maar geen oordeel over de inspanning van deze minister in relatie tot de onvoorstelbaar grote schade. Daarop hoor ik dan ook graag nog een reactie.

Voorzitter. Dan over vervoersarmoede. Ook dat heeft de aandacht van de minister. Maar landt het ook in beleid? Is er ook echt actie om vervoersarmoede tegen te gaan? Wat mij betreft is die vraag niet beantwoord. In hoeverre is de minister van mening dat rijksbeleid op dit moment bijdraagt aan de bestrijding van vervoersarmoede? In alle eerlijkheid, de reactie die de minister gaf op een vraag van ik dacht OPNL, over de 6 miljoen voor een pilot in Zeeland, stelde ons niet gerust. Als de markt faalt, komt de overheid met meer geld en wordt het opgepakt door de overheid. Waar winst op gemaakt kan worden, mogen bedrijven uitvoeren en zij mogen die winst opstrijken. De onrendabele delen, die eigenlijk betaald zouden moeten worden uit de vervoersdelen waarop wel winst wordt gemaakt, blijven als verliespost voor de overheid. Dat is best curieus.

Voorzitter. Dan nog kort over de luchtvaart. De minister sprak over de belangrijke bijdrage van de luchtvaart aan het verdienvermogen van ons land. Vele onderzoeken ondersteunen dit niet. Een onderzoek van Follow the Money, dat overigens slechts één voorbeeld is, laat zien dat er daarnaast sprake is van forse staatssteun voor luchthavens; luchthavens die hun eerlijke bijdrage aan de totale economie daarmee niet leveren. Rotterdam Airport pacht haar grond namelijk van de gemeente voor €0,12 per vierkante kilometer per jaar, zo meldt Follow the Money in 2019. Stevige staatssteun aan de vliegindustrie, want de grond levert even verderop vanzelfsprekend wel €600 per vierkante kilometer op. Hiermee zorgt deze specifieke luchthaven niet alleen voor forse overlast aan uitstoot, maar is de bijdrage aan de gemeenschap en het algemene belastingpotje nagenoeg nihil.

Dan de vergunningen voor lozingen. Het lijkt erop dat de minister op dit moment minder ver is met het herzien van deze vergunningen dan een jaar geleden. Mijn collega wees me op een artikel waarin de minister min of meer hetzelfde antwoord gaf als wat ik zojuist kreeg, namelijk: we hebben 800 vergunningen en 200 daarvan zijn nu heel belangrijk. Echter zei de minister in dat artikel dat er 200 reeds herzien zijn. Dat zijn er nu nog 100. We zijn wel benieuwd waar deze achteruitgang in het aantal actuele vergunningen vandaan is gekomen.

Dan het laatste punt. Ook het antwoord over drinkwater was niet wat ik gevraagd had. Er is snelle winst te behalen in het verminderen van de hoeveelheid chemicaliën in water door drinkwaterbedrijven te helpen om de rotzooi die zij uit water filteren niet terug te laten lozen, maar daar iets anders mee te doen, door het gefilterde ergens te verwerken of te hergebruiken als grondstof. Echter was het antwoord van de minister een uitleg van het vergunningensysteem voor lozen op oppervlaktewater. U kunt zich voorstellen dat dat niet mijn vraag was. Dus nogmaals, is de minister bekend met de problemen waarover de drinkwaterleidingbedrijven ons vertelden tijdens de bijeenkomst over water en bodem sturend? En is de minister bereid om drinkwaterbedrijven te ondersteunen om de uit het water gefilterde chemicaliën af te voeren en te laten verwerken in plaats van terug in het oppervlaktewater te brengen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Aelst. Dan is het woord aan de heer Rietkerk namens het CDA.

De heer Rietkerk (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ten aanzien van de eerste termijn: de begroting Infrastructuur en Waterstaat in plaats van Verkeer en Waterstaat. Dan heb ik dat in deze tweede termijn gecorrigeerd, ook voor de eerste termijn. Ten tweede de onduidelijkheid die wat bleef hangen rondom Sail Kampen, met 250.000 bezoekers het grootste evenement het afgelopen weekend en een van de tien grootste events in Nederland.

Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden. Ik ben onder de indruk van de antwoorden met betrekking tot de uitvoerbaarheid van de projecten, ook in de regio. Als het

gaat om de uitvoeringskracht, zijn wij het eens met de minister. Hij deelde het belang.

Naar mijn idee is er toch nog een vraag blijven liggen. Ik heb gevraagd hoe snel het knooppunt Meppel uitvoerbaar is. Middelen zijn beschikbaar, maar klopt het nu dat we negen jaar moeten wachten voordat het echt gerealiseerd is? Dat past niet echt bij de uitvoeringskracht die de minister uitstraalt.

Tot slot de cofinanciering van Randstadprovincies en niet-Randstadprovincies. Ik ben blij met de toezegging om te beginnen met de lopende projecten MIRT eerst in beeld te brengen en dan te kijken of dat voldoende aansluit bij de opmerking en het signaal uit 2019 van Kim Putters: regionale solidariteit is een van de grote vraagstukken voor de toekomst.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Rietkerk. Wenst een van de leden in de tweede termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Minister, bent u in de gelegenheid om direct te reageren op de vragen van de Kamer? Nee? Hoelang wenst u te schorsen? Tien minuten? Dan schorsen we tot 20.45 uur.

De vergadering wordt van 20.34 uur tot 20.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik beantwoord de vragen in de volgorde waarin ze gesteld zijn.

De eerste vraag, van de heer Kemperman, ging over de businesscase rond windparken op zee. Er was sprake van een misverstand. Het overgrote deel van de kosten maken de vergunninghouders van windparken tijdens de bouw. Die is natuurlijk het meest kapitaalintensief. De onderhoudskosten daarna zijn maar een fractie daarvan. Het is voor deze bedrijven essentieel om de windmolenparken te onderhouden en om ze vooral optimaal te laten draaien. Op die manier kunnen ze tegen geringe kosten de investeringskosten terugverdienen. Ik maak me daar dus eerlijk gezegd niet zo veel zorgen over. En als het misgaat, dan zijn het heel goedkope assets. Iemand die het overneemt, kan de kosten weer terugverdienen. Daarnaast geldt een wettelijke opruimplicht voor de parken, waarvoor de bankgarantie de achtervang is.

Ik kom op de quickscan naar de wensen van provincies om een eigen busbedrijf op te richten. In de Tweede Kamer is op dit terrein een initiatiefwetsvoorstel aangekondigd, over een provinciaal ov-bedrijf. Als dat behandeld wordt, moet al die informatie sowieso geleverd worden. Tegelijkertijd zijn er bij ons op het ministerie op dit moment geen signalen binnengekomen van provincies die een eigen ov-bedrijf zouden willen oprichten. Als je langjarig kijkt naar de aanbestedingen die we in de afgelopen twintig jaar in het openbaar vervoer hebben verricht, zie je dat die tot een

beter reizigersproduct, tot een meer kosteneffectief openbaar vervoer en vooral tot veel meer reizigers hebben geleid. Dit komt allemaal nog terug op het moment dat dat initiatiefwetsvoorstel in de Tweede Kamer in behandeling wordt genomen.

Er is gevraagd naar het viaduct bij de A7 bij Purmerend. Wat gebeurt daar en hoe zit het met de overlast en hinder? Ik heb mij persoonlijk een aantal keren ter plekke laten overtuigen van de noodzaak van de werkzaamheden. Die is letterlijk zichtbaar als je onder het viaduct staat. Het is een van de kunstwerken die we in de toekomst willen voorkomen door de grote onderhoudsbeurt van Nederland langjarig en structureel beter in te regelen. We zijn goed voorbereid op overlast en hinder van onderhoudswerk, maar ik ga niet ontkennen dat er heel veel hinder zal ontstaan, want zo'n verbinding die tijdelijk op halve kracht draait, los je niet zomaar op. Er zijn veel maatregelen genomen om de omgeving bereikbaar en toegankelijk te houden, niet alleen met lokale overheden maar ook met tal van andere instellingen, waaronder zorginstellingen. Het gaat dan met name over de bereikbaarheid.

We hebben geput uit de ervaringen van een jaar geleden, bij de vervanging van de Haringvlietbrug en later bij de renovatie van de Heinenoordtunnel. De Hoeksche Waard werd weer half een eiland. Er is toen massief geïnvesteerd in extra zorgpersoneel op het eiland. We hebben ons laten inspireren door dat soort maatregelen en dat zullen we in de toekomst weer doen bij dit soort renovatiewerkzaamheden.

Helaas zie je dat niet alle infrastructuur in de laatste 60 à 70 jaar even redundant is uitgevoerd, waardoor je niet altijd vlakbij een omleidingsroute hebt. Dat is ook een beetje de aard van Nederland. Dat is in een waterrijk land vaak niet mogelijk, want soms is de eerstvolgende brug pas 10 of 20 kilometer verderop. Daar gaan we vaker tegenaan lopen, maar we zullen vanzelfsprekend alle bijbehorende maatregelen nemen die we uit de kast kunnen trekken om de hinder te beperken.

Ik kom op de vraag over Defensie. Die ging niet alleen over de oefenterreinen, maar ook over de doorvoer van materieel. Ook dat nemen we permanent onder de loep. Ook in het licht van de huidige geopolitieke situatie en de oorlog in Oekraïne kijken we voortdurend of we er voldoende op voorbereid zijn als er meer militair materieel verplaatst moet worden en hoe het zit met onze infrastructuur. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor de mogelijkheden om te oefenen, maar dit ligt meer op het terrein van de collega's.

Dan was er nog een kleine bespiegeling over de prijsvorming in de luchtvaart. De hamvraag daar was eigenlijk of we wel door moeten gaan met zo goedkoop kunnen blijven vliegen. Uiteindelijk zijn de luchtvaartmaatschappijen zelf vrij om ticketprijzen te bepalen; daar zit marktwerking achter. Dit is een zeer internationaal gereguleerde omgeving waar je als Nederland op dat terrein niet heel veel beïnvloedingsmogelijkheden hebt.

Tegelijkertijd zie ik een aantal verschijnselen die maken dat de prijs wel omhoog zal gaan. In Nederland is vliegbelasting ingevoerd. We zouden het liefst internationaal belasting op kerosine hebben, maar zolang dat uitblijft zijn wij een van de landen die voor vliegbelasting hebben gekozen. Daar-

naast werkt Schiphol met tarieven die kostendekkend zijn. In de zomer van 2022 zag je dat, als je dat te goedkoop wilt doen, dat zeker in deze krappe arbeidsmarkt lange wachtrijen oplevert. Dat wil volgens mij niemand meer. De consequentie is wel dat tarieven van Schiphol omhoog zullen gaan. Kijk ook naar de wereldwijde brandstofmarkt. Er zijn dus wel een aantal verschijnselen die maken dat in de komende jaren de ticketprijs als vanzelf omhooggaat; dat verwacht ik wel.

Het rapport van de Stichting Samenleving, Landbouw en Natuur ken ik nog niet, maar de heer Kemperman heeft mijn aandacht erop gevestigd. Ik zal het dus even opvragen en ik zal het zekerheidshalve bij de collega's van LNV onder de aandacht brengen, maar daar zal het rapport ongetwijfeld wel bekend zijn.

En in reactie op de heer Kemperman zeg ik: ja, voor waterkwaliteit kijken we naar alle bronnen. We kijken niet alleen naar landbouw, maar ook naar de industrie. Wat komt er uit het buitenland, wat uit het rioolwater? Er zijn diffuse bronnen en er worden drugs gedumpt in het water.

De heer Holterhues vroeg naar de toekomstbestendigheid van het Deltafonds, ook in relatie tot klimaatscenario's. Ik begrijp die zorg, maar zeker voor de eerstkomende jaren biedt het Deltafonds nog voldoende ruimte om noodzakelijke investeringen te doen. De komende jaren wordt ook in kaart gebracht hoeveel extra inspanning nodig is om groeiende opgaven het hoofd te bieden. In de eerste termijn noemde ik als voorbeeld het Kennisprogramma Zeespiegelstijging. In 2026 worden daarvan de eindresultaten verwacht. Een ander voorbeeld is het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Beide worden ook weer meegenomen in de herijking van de Deltabeslissing, die periodiek aan de orde is in 2026. Aan de hand daarvan kan worden bekeken welke extra investeringen dan nog nodig zijn en welke keuzes we moeten maken. Dat is overigens vaak in samenspraak met bestuurlijke partners, die ook een deel van de verantwoordelijkheid dragen. Want investeringen in waterveiligheid en klimaatadaptatie zijn niet alleen een kwestie voor het Rijk, maar voor alle publieke waterbeheerders. Er gaat dus wel een extra opgave komen. Dat is nog niet in de eerste jaren, maar wel toenemend richting de jaren dertig en veertig.

In dat opzicht pak ik maar gelijk even de vraag van mevrouw Thijssen erbij. Die ging ook over het beeld dat we eind van dit jaar hebben over de hoogwaterbeschermingsopgave. Dat moet echt eerst in beeld zijn. Dan kun je de voorstellen maken hoe we dat samen met de waterschappen gaan doen. Zoals ik in de eerste termijn zei: we hebben basisafspraken dat de helft door de waterschappen wordt gedaan en de helft door het Rijk.

Ingewikkelder vond ik het aspect dat we de kosten niet zouden moeten doorschuiven naar de toekomst. Het is inherent aan dit veld dat we dat wél moeten doen. Dat gaat over de normen in 2050. In 2050 moeten alle keringen aan de normen voor 2050 voldoen. We werken in de komende 26 jaar op volgorde van prioriteit. We beginnen dus met de dijkvakken die dringend versterking behoeven. De dijkvakken die amper versterkt hoeven te worden, doe je aan het eind, in de jaren veertig. Maar de kosten zullen jaarlijks terugkomen, waarschijnlijk in ongeveer gelijke mate. Die zijn wel verdeeld over de komende 26 jaar, maar dit past

eigenlijk ook in de geschiedenis van hoe we de dijken tientallen, honderden jaren hebben opgebouwd. Per definitie schuift een deel dus wél naar de toekomst, simpelweg omdat we niet alles in één jaar kunnen doen, maar we pakken die verantwoordelijkheid nu wel op. Die bewaren we niet, want dan zouden de generaties in de jaren veertig, zonder dat zij nog handelingsperspectief hebben, dat nog even snel moeten doen, wat niet kan.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Precies. Dat laatste is natuurlijk mijn punt. Je kan natuurlijk wel een spaarpot in het leven roepen, zodat er genoeg geld voorhanden is en zodat niet alles met een soort sneeuwschuiver op de lange baan wordt geschoven, maar ik begrijp dat dit een onderdeel is van de systematiek en dat er nu dus al wel gespaard wordt om te kunnen voorzien in de grote kosten op de langere termijn. Heb ik dat goed begrepen?

Minister Harbers:

Ja. Het is gewoon een jaarlijkse opgave. De opgave die we in totaal hebben, smeren we uit over de komende 26 jaar, maar het Hoogwaterbeschermingsprogramma loopt al. Ook op dit moment zijn we al bezig met versterkingen, juist ook omdat we weten dat je nu aan de slag moet zijn als je in 2050 klaar wil zijn.

Dan de pfas in gewasbeschermingsmiddelen. Ik ga daarbij meteen ook in op de vraag van mevrouw Van Aelst. Haar vraag gaat ietsje verder: doen we nou voldoende om chemische stoffen en pfas aan te pakken? Ik hecht er ook wel aan om te laten zien welke koploperpositie Nederland op dit punt inneemt. Het is ons initiatief, met vier lidstaten, om pfas te gaan verbieden in Europa. Het Europees pfas-verbod, dat aanstaande is en klaarligt om in 2025 in te gaan, is letterlijk monnikenwerk geweest. Mensen hebben daar vanuit Nederland samen met vier lidstaten een jaar of acht, negen aan gewerkt. Om hier te komen moesten ook nog duizenden reacties die de consultatie had opgeleverd, worden doorgeploegd. Er zijn niet zo veel lidstaten die dit hebben gedaan. We hebben dit samen met vier andere lidstaten gedaan. Het gaat om miljoenen euro's en vele duizenden manjaren werk vanuit Nederland aan inzet.

Op ons initiatief loopt ook nog een Actieprogramma PFAS, om in Nederland het gebruik van pfas in producten te verminderen. Tegen de zomer komen we met een stevige onderbouwing om pfas-emissies vergaand te verminderen. Mijn collega, de minister van LNV, zet het aanpakken van pfas in bestrijdingsmiddelen in Europa voortdurend op de agenda. Als ik het dan verder verbreed, buiten pfas, hebben we het door mij eerdergenoemde Actieagenda Industrie en Omwonenden. We zijn het programma Vergunningverlening, toezicht en handhaving als vervolg op het rapport-Van Aartsen en het Impulsprogramma chemische stoffen volop aan het uitrollen. Ik ben het met de Kamer eens dat hier een grote zorg zit, maar ik probeer een beetje tegenwicht te bieden tegen het beeld dat het allemaal procedureel is en dat er niets zou gebeuren. Wij zijn doordrongen van de urgentie om hier wat aan te doen.

De heer Van der Goot vroeg om meer precisie over de Bus Rapid Transit. We zijn in gesprek met Brabant over de verbinding Breda-Utrecht. De werkzaamheden aan de hele A27 Houten-Hooipolder staan op het punt om te starten. Die

zijn ook vergund. Dat biedt juist goede kansen om in deze fase niet alleen de automobilititeit te verbeteren, maar ook om te zien wat gedaan kan worden om deze weg te gebruiken voor een snelle ov-verbinding. In de brief over het traject Den Bosch-Waalwijk die ik heb aangekondigd, zal ik ook nader ingaan op de mogelijkheden op de A27. Zoals eerder gezegd, is er voor het traject Den Bosch-Waalwijk contact tussen de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat, onder andere over de wens van Noord-Brabant over het gebruik van de vluchstrook voor deze bussen.

Tot slot was er een wat cryptische vraag om een vriendelijke toezegging over de Nedersaksenlijn. In de begroting voor dit jaar is afgesproken dat voor het eerste stuk, namelijk de verlenging van de spoorlijn tussen Veendam en Stadskanaal, het resterende bedrag in de begroting is opgenomen als onderdeel van de afspraken in reactie op de parlementaire enquête over de Groninger gaswinning. Een eventueel vervolg is echt aan het volgende kabinet.

De heer Holterhues en mevrouw Van Aelst vroegen nogmaals indringend aandacht voor de vervoersarmoede. Ze zeiden dat we niet alleen naar decentrale overheden moeten wijzen. Dat doen we ook zeker niet. Ook wij treffen maatregelen om vervoersarmoede tegen te gaan. Zo is de City Deal Fietsen voor iedereen geïntroduceerd. De pilot voor publiek vervoer in Zeeland lijkt weinig, maar we hebben echt die ervaring nodig om dit zo nodig nog veel verder uit te kunnen rollen en toegankelijk te kunnen maken voor andere regio's. We hebben een bestuursakkoord in uitvoering over toegankelijk openbaar vervoer. We werken samen met VWS aan de verbeteragenda voor doelgroepenvervoer. De grote aanpak van vervoersarmoede moet voor mijn gevoel echt komen in de uitwerking van de Mobiliteitsvisie, zodat je ook daadwerkelijk een toe te passen beleidsinstrument hebt om te bekijken hoe investeringen in de infrastructuur uitpakken in het land, waarmee je mobiliteit voor iedereen bereikbaar maakt.

Daarachter zit de vraag naar de betaalbaarheid. We hebben het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, gevraagd om de mogelijkheden, wat je nog zou kunnen doen, verder in kaart te brengen. Zij doen daar onderzoek naar. Ook het PBL hebben we gevraagd vervolgonderzoek te doen naar aanleiding van het rapport Toegang voor iedereen? Het doel is dat dit allemaal klaarligt op het moment dat er een nieuw kabinet aantreedt. Desgewenst kan er dan gelijk een vervolg aan worden gegeven.

Dan nog even in het bijzonder over alternatieve oplossingen voor verdwijnende buslijnen, waar de heer Holterhues naar vroeg. Wellicht heb ik onze inspanningen op dit vlak in de eerste termijn onvoldoende voor het voetlicht gebracht, maar ik geef nogmaals aan dat er dankzij de motie-Bikker 300 miljoen euro is vrijgemaakt, niet alleen om prijsstijgingen tegen te gaan, maar ook om het openbaar vervoer op peil te houden en te verbeteren. Alle provincies en vervoerregio's zijn daar druk mee bezig. Ze hebben hun plannen op dat gebied bijna of zo goed als rond, of al in uitvoering. Dat ga je dus ook terugzien, omdat verbindingen niet geschrapt hoeven te worden maar in stand kunnen blijven, en omdat er hier en daar zelfs nieuwe verbindingen bij kunnen komen. Maar daar kan men in belangrijke mate zelf, binnen de kaders van de eigen vervoersconcessies, keuzes in maken.

De heer Holterhues vroeg ook wat wij nog kunnen doen aan de treinkaartjes voor volgend jaar. Dan herhaal ik wat ik eerder heb aangegeven: op dit moment hebben wij geen middelen beschikbaar, ook gelet op de demissionaire status en het feit dat de Tweede Kamer dit incidenteel voor 2024 gedekt heeft, met in het achterhoofd de gedachte: dan moeten we kijken of dit bij een nieuw kabinet geregeld kan worden. Maar de staatssecretaris heeft wel de wens van de Tweede Kamer op zich genomen om de scenario's die je daarvoor zou kunnen ontwikkelen, nog voor de zomer klaar te leggen en te delen met de Tweede Kamer. Dus de mogelijkheden worden wel in kaart gebracht.

De heer Hartog vroeg naar ... Ik heb het toch maar even vertaald. Het ontstijgt ook een beetje mijn kennis, omdat digitalisering onder het ministerie van EZK valt. Hij vroeg specifiek naar de implementatie van 5G in de mobiliteitssector. In de spoorsector wordt bij het GSM-netwerk nog gewerkt met 2G. Parallel aan de overstap van het huidige beveiligingssysteem naar ERTMS loopt de overstap naar 5G. De bedoeling is om dit spoorsectorbreed en in Europees verband te doen. In de vraagstelling van de heer Hartog hoorde ik dat je eigenlijk af moet van verschillende technieken die per sector worden gebruikt. Dat gebeurt nog wel in de spoorsector. In Europees verband wordt gewerkt aan specificaties voor radiocommunicatie middels het Future Railway Communication Mobile System; een hele mondvul. Dat is specifiek voor de spoorsector, maar dit is in Europees verband heel bewust afgesproken vanwege de veiligheid en de betrouwbaarheid van het mobiele communicatiesysteem, omdat daar straks de hele beveiliging van het spoorwegnetwerk van afhangt. Dat is de stand van zaken op dat gebied.

Dan de vraag over een eventueel noodplan als er een zaak komt over de HRN-concessie en als die dan ook nog ongeldig wordt verklaard. Vooropstaat, zeg ik, dat de staatssecretaris vertrouwen heeft in de procedure. Maar mocht er een plan B nodig zijn — daar zijn ook precedents van in Europa — dan val je terug op een noodconcessie voor de duur van twee jaar, de tijd die dan nodig is om een nieuwe aanbesteding en gunning in de markt te zetten.

In de eerste termijn heb ik al antwoord gegeven op de vraag over een grensvrije reis via de Koninkrijkslanden naar de BES-eilanden. De heer Hartog vroeg specifiek om het vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de infrastructuur in te vullen. Ik zeg erbij: de infrastructuur is niet het probleem. Sterker nog, als het met minder grenscontroles kan, heb je eerder infrastructuur, namelijk grenspoortjes, niet nodig dan dat je die wel nodig hebt. Maar hierbij staat echt het Schengenverdrag in de weg, plus de eigenstandige bevoegdheid van de landen in het Koninkrijk. Wij zijn niet de baas van hen. Zij gaan zelf ook over hun grenscontrole. Maar het begint bij het Schengenverdrag. Als er dan wordt gevraagd wat daarmee kan gebeuren, moet ik echt doorverwijzen naar de staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, die over de grenspassage van personen en het Schengenverdrag gaat. Dat weet ik toevallig, omdat ik dat in het vorige kabinet was. Maar wat er al dan niet mogelijk is, zit echt in die afspraken. Infrastructureel is het geen probleem als daar iets verandert.

De heer **Hartog** (Vlt):

Mag ik dan de minister vragen om dat door te spelen naar de staatssecretaris? Het is namelijk geen Schengenpro-

bleem. Er is altijd nog een controle als je op Schiphol het land binnenkomt. Daar wordt Schengen mee gedekt. Wat ik vraag, is of je drie keer je paspoort moet laten zien. Dat is geen Schengenprobleem tussen Nederland en de andere landen. Ik vraag alleen om er met de andere landen over te praten of het mogelijk is en dan de infrastructuur aan te passen. Dat is eigenlijk mijn vraag. Ik begrijp dat alle landen onafhankelijk zijn. Zij vragen ook aan ons dingen, dus wij mogen ook aan hen dingen vragen.

Minister Harbers:

Ik zal de collega's van JenV en van BZK vragen om deze vraag met de andere landen te bespreken.

Dan even wat nadere precisie over de 800 vergunningen van Rijkswaterstaat. Daarvan zijn er 200 prioritair, gezien de impact op de Kaderrichtlijn Water. Op dit moment zijn er 230 beziens, terwijl dat er vorig jaar 200 waren, waarvan 180 prioritair; dus 180 prioritair en 50 uit de andere reeks. Die zijn beziens. Het precieze aantal herziene vergunningen naar aanleiding daarvan zal ik de Kamer nog doorgeven, maar dat zit ergens tussen de 50 en 100. Dus beziens en herziens zijn twee verschillende werkwijzen. De resterende twintig prioritaire die er nog zijn, worden in ieder geval nog dit jaar beziens. Daar kan een opgave uit voortvloeien om die te herziens. Nou, veel getallen en gegoochel, dus ik stel voor dat ik de laatste stand nog even in een brief aan de Kamer doe toekomen.

Dan de chemicaliën en de drinkwaterbedrijven. Excuses dat ik de vraag daarover in eerste termijn verkeerd heb begrepen. Er zijn verschillende manieren om van afvalstromen af te komen voor drinkwaterbedrijven. Eentje is lozen op de rioolwaterzuiveringsinstallatie als die dat aankant. Een andere is op andere wijze afvoeren, bijvoorbeeld met filters; daar wordt ook op diverse plekken mee geëxperimenteerd. Er zijn verschillende drinkwaterbedrijven die met verschillende methoden voor het verwijderen van pfas maar ook andere chemicaliën experimenteren. Wij kijken hiernaar. Wij kijken ook mee bij die experimenten. Waar nodig kunnen we hierbij ook ondersteuning bieden aan de drinkwaterbedrijven, hoewel ze zelf verantwoordelijk zijn voor de bedrijfsvoering en de kosten. Er zijn veel samenwerkingen, bijvoorbeeld ook waar het gaat om de inspanningen die drinkwaterbedrijven en rioolwaterzuiveringsinstallaties moeten doen om medicijnresten verder te verwijderen en ervoor te zorgen dat deze niet terugkeren in het milieu.

Dan tot slot de vraag over Meppel, die ik overigens al meen beantwoord te hebben. Ja, het duurt negen jaar volgens de huidige voorlopige planning van ProRail, gebaseerd op de ervaring dat bij soortgelijke projecten deze tijdsduur realistisch is. Dat heeft echt te maken met het hele traject inclusief vergunningverlening en bezwaar en beroep dat helaas meer regel dan uitzondering is. Maar de vraag over de negen jaar werd natuurlijk al eerder gesteld, ook in de Tweede Kamer en ook buiten de politiek. We hebben ProRail gevraagd om in de lopende MIRT-verkenning in ieder geval ook versnellingsmogelijkheden in beeld te brengen. De resultaten daarvan zijn rond de zomer bekend en dan kunnen we die meenemen in de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar.

Voorzitter. Dan zijn er drie moties ingediend. De eerste, met letter G, vraagt om dit jaar te onderzoeken hoe eigenaren

van elektrische auto's maximaal hetzelfde betalen als eigenaren van benzineauto's en te onderzoeken of er een oplossing in dezen gevonden kan worden. Over die motie laat ik namens de staatssecretaris het oordeel aan de Kamer.

Dan de motie van de heer Koffeman, met letter H. Daarin wordt de regering verzocht de omvang van de externaliteiten in kaart te brengen en de Kamer binnen zes maanden over de uitkomsten daarvan te informeren. Ik deel de intentie van de motie. Het in beeld brengen van deze externe kosten is onderdeel van het beleid. Het enige wat ik echt niet kan overzien, is of dat binnen zes maanden mogelijk is. Als ik het mag lezen als "zo snel mogelijk", kan ik de motie overlaten aan het oordeel van de Kamer.

De voorzitter:

Voor de Handelingen meld ik dat ik de heer Koffeman ja zie knikken.

Minister Harbers:

De laatste motie, met letter I, over Schiphol, ontraad ik. Bij het Hoofdlijnenbesluit Schiphol uit juni 2022 is al heel veel in kaart gebracht, waaronder de hubfunctie. Inmiddels zijn er ook andere maatschappelijke kosten-batenanalyses verschenen die inzicht geven in de economische kosten van de hubfunctie, ook extern, bijvoorbeeld door Schiphol en KLM. Ik verwacht dat een extra MKBA op dit moment geen meerwaarde heeft. Dat is de reden dat ik deze motie ontraad.

De voorzitter:

Dank u wel, minister.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel? Dat is het geval. Dan stel ik voor dat er volgende week over het wetsvoorstel wordt gestemd. Ik stel voor dan ook over de drie ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Dan zijn we hiermee aan het einde van de vergadering gekomen. Ik dank alle leden, de minister, de medewerkers die deze vergadering mogelijk hebben gemaakt, en de aanwezigen op de publieke tribune voor hun komst naar de Kamer.