

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020

Nr. 50

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 18 oktober 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 9 oktober 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (Kamerstuk 35 300, A);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020 (Kamerstuk 35 300 XII).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Eijs, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Paternotte, De Pater-Postma, Schonis en Ziengs,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.08 uur.

De voorzitter:

Hartelijk welkom allemaal. Dit is een wetgevingsoverleg. We hebben twee rapporteurs die een begrotingsonderzoek hebben gedaan naar de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Dat zijn de collega's Kröger en Van Eijs. Ik kijk even wie ik als eerste het woord mag geven. Dat is mevrouw Kröger voor haar vier minuten in deze termijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mijn dank gaat allereerst uit naar onze geweldige griffie, die weer echt onmisbare ondersteuning heeft geboden bij ons begrotingsonderzoek. Ik dank ook de commissie voor het vertrouwen in collega Van Eijs en mij om de rapportage op dit dossier te doen. Dat is altijd best een hele klus, alhoewel ik helaas moet vermelden dat de uitkomsten dit jaar onverhoopt toch weer heel erg leken op die van vorig jaar. Als rapporteurs hebben we moeten constateren dat veel vragen en veel kritiek van de Kamer van vorig jaar nog niet tot grote verbeteringen hebben geleid. Er is toch weer hetzelfde beeld ontstaan. We zien dat er veranderingen zijn ingezet, maar die hebben nog niet geleid tot minder problemen, wellicht wel integendeel. Er is een aantal slides voorbereid. Ik zal het eerste deel daarvan toelichten en collega Van Eijs het tweede deel. In de eerste slide zien we dat we moeten constateren dat de inkomsten, uitgaven en programma's nog steeds niet in balans zijn. Dit leidt tot een ongekend grote kasschuif van 1,5 miljard euro. Het baart ons zorgen in deze begroting dat de reden voor deze onderuitputting slechts summier wordt toegelicht. Waarom is de doorgeschoven onderbesteding over 2019 ruim tweemaal zo hoog als vorig jaar en viermaal zo hoog als in 2017? Waarom wordt in het MIRT-overzicht niet ingegaan op vertragingen en kasritme-aanpassingen, wat onze controlerende taak en ons budgetrecht als Kamer zou vergemakkelijken? Klopt het dat alle gevolgen van de PAS-uitspraak en eventuele verdere vertragingen daardoor ook nog niet in deze begrotingsmutaties zijn verwerkt?

De volgende slide geeft nog meer inzicht in hoe die mutaties en die onderuitputting eruitzien en hoe je dat ook in de tijd ziet doorwerken. Er is ook weer onderuitputting voorzien voor verdere jaren, waardoor je nu al een doorkijkje krijgt dat het probleem niet is opgelost. De Rekenkamer wijst erop dat het aan het volgende kabinet is of dat bedrag van 1,5 miljard ook in latere jaren beschikbaar blijft. Dat zijn kasschuiven in 2021 en 2023. Wat gebeurt er nou met de niet-uitgegeven middelen van 2019? Vloeien die terug naar de schatkist? En kan de Minister ingaan op de kritiek en de zorgen van de Rekenkamer over het feit dat de besluiten over dit geld bij een volgend kabinet liggen?

Slide 5 gaat over de overprogrammering. Vorig jaar hebben wij ons als Kamer heel duidelijk over overprogrammering uitgesproken als remedie tegen de onderuitputting door vertraging en tegenvallers. De Minister heeft toen uitgesproken én beloofd om vaart te maken. «Een tandje erbij», meen ik me te herinneren dat de uitspraak was. Het heeft ons als rapporteurs echt verbaasd dat de voorraad van overprogrammering is

afgenomen in plaats van toegenomen en dat de uitleg daarover summier is. Waarom is in de begroting voor de komende vijf jaar minder overprogrammering opgenomen dan in de begroting 2019? Hoe verhoudt zich dat tot de aangenomen motie-Dijkstra/Kröger hierover? Welke oplossingen ziet de Minister voor de inmiddels structurele en groeiende onderuitputting van middelen voor infra?

Dan hebben we ook nog de vraag of het mogelijk en wenselijk is om voortaan bij verschuivingen op de begroting van het Infrastructuurfonds ook automatisch de budgetuitgaveplafonds aan te passen. Hoe zou zich dit verhouden tot de kritiek van de Raad van State dat dit niet voldoet aan de begrotingsregels? Hoe verhoudt zich dat ook tot de Europese begrotingsregels?

Dan de volgende slide, over het uitgesteld en achterstallig onderhoud. We zien dat de groei afneemt, maar dat die toch nog steeds niet écht afneemt. De groei zwakt af, maar we lopen het niet in. Het is vooral voor de periode na 2022 onduidelijk in hoeverre met de middelen die nu ter beschikking worden gesteld, de groei echt wordt gestopt. Vooral de benodigde budgetten voor spoor zijn nog niet inzichtelijk. De groei van het volume achterstallig onderhoud voor de wegen en vaarwegen is ook in de komende periode groter dan de maatregelen.

Er is ook een vraag naar de personeelscapaciteit van Rijkswaterstaat. Is die voldoende op orde om alle middelen die we hebben, te kunnen besteden, of blijft daar een ongelooflijk groot probleem zitten? Ik geef graag het woord aan mijn collega mevrouw Van Eijs.

De voorzitter:

Mevrouw Van Eijs.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Voorzitter. Natuurlijk ook mijn dank aan mijn collega en aan de griffie, die ons heel veel werk uit handen heeft genomen en ons heel goed heeft ondersteund.

Mijn eerste punt gaat over het zogenaamde verantwoordingsvacuüm. Dat klinkt misschien een beetje vreemd, maar we hebben het er al vaker over gehad. Ik heb in het vorige wetgevingsoverleg, dat ging over de jaarverslagen 2018, aangegeven dat we sinds de omvorming van de begroting een aantal indicatoren en doelstellingen missen en dat we daardoor niet goed genoeg kunnen controleren en ook niet kunnen monitoren of het beleid datgene doet wat we willen en of we goed bezig zijn. In de stafnotitie staat het wat mooier en specifieker verwoord, maar het belangrijkste is dat we de vorige keer ook al hebben besproken hoe je dat met elkaar goed formuleert. Toen heeft de Minister aangegeven dat zij testcases zou kunnen gebruiken om te kijken hoe je dat zou kunnen doen. Het is nog een beetje een zoektocht. Het is mooi dat de Minister dat heeft toegezegd, maar we blijven toch daarvoor aandacht vragen.

Inmiddels is het Rekenkamerrapport, waar de Minister toen ook aan refereerde, verschenen. Ik vind het altijd mooi dat een rapport ons gelijk bevestigt. Volgens mij doet het rapport van de Rekenkamer dat. Het rapport van de Rekenkamer geeft een aantal aanbevelingen. Twee daarvan zijn vooral interessant. De eerste is: maak werk van beleidstheorie ter onderbouwing van de beleidsinzet. De tweede is: selecteer per kabinetsperiode een set kengetallen voor inzicht in de voortgang van het kabinetsbeleid. Zij geven aan dat zo'n beleidstheorie kan helpen om uit te vogelen waarom we verwachten dat die acties en begrotingsuitgaven bijdragen aan de beoogde doelstellingen en de gewenste maatschappelijke resultaten. Ook biedt een expliciete en toetsbare beleidstheorie een betere basis om te kunnen leren van beleidsresultaten en evaluaties. Volgens mij sluit dat mooi aan bij wat we de vorige keer hebben gevraagd. Daarom zagen we erg uit naar de testcases, maar die hebben we helaas nog niet van de Minister mogen ontvangen. We hebben in de

commissie gevraagd om suggesties te doen voor die testcases en er zijn er twee aangedragen door de commissie: verkeersveiligheid en waterkwaliteit. Ik denk dat de Minister die ook interessant zou kunnen vinden. Daarom de volgende vragen vanuit ons als rapporteurs. Welke aanbevelingen van de Rekenkamer is de Minister van plan om over te nemen voor de begroting van Infrastructuur en Waterstaat? Op welke wijze zal dit gebeuren? Kan de Minister in het licht van het rapport van de Algemene Rekenkamer nogmaals reageren op de voorstellen die we bij het vorige wetgevingsoverleg hebben gedaan? Die voorstellen zijn de volgende. Eén: begrotingsbreed voor alle beleidsartikelen de beleidsvoorstellen specifiek en meetbaar benoemen en meten. Twee: betekenisvolle indicatoren voor beleidsprestaties, output, beleidsresultaten en outcome opnemen in de begroting en die zo veel mogelijk voorzien van een streefwaarde en die ook monitoren. Drie: de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid periodiek evalueren met een dekkende evaluatieprogrammering. Dan, voorzitter, ga ik door naar mijn volgende slide: van Infrastructuur naar Mobiliteitsfonds. Daar hebben we vorige keer ook met elkaar over gesproken. Volgens mij heeft zelfs mijn voorganger, de heer Jetten, er ook nog vragen over gesteld in het wetgevingsoverleg over de jaarverslagen van 2017 nota bene. We spreken er dus al een hele tijd met elkaar over. De Minister gaf vorige keer aan dat ze ons graag wil betrekken bij alle stappen die we gaan zetten om tot het Mobiliteitsfonds te komen. Nu lezen wij de tijdlijn en daarin is voor ons gevoel niet heel veel tijd voor de Kamer om invloed uit te oefenen en voor ons om ons af te vragen wat we daarvan vinden met z'n allen. Hoe gaat het nieuwe fonds in elkaar steken en hoe gaat de Kamer haar budgetrecht, maar ook andere invloed, uitoefenen? Daar hebben we het vorige keer ook over gehad. We hebben echter geen nieuwe informatie gehad. Er is wel een technische briefing geweest, maar ik heb begrepen dat dat niet meteen alles duidelijk heeft gemaakt. Bij het vorige wetgevingsoverleg werd toegezegd dat er na het zomerreces een brief zou komen over het proces ter introductie van het Mobiliteitsfonds. Die brief zou naar de Kamer worden gestuurd. De vraag is dus eigenlijk: is er met de gepresenteerde tijdlijn nog ruimte voor de Kamer om invloed uit te oefenen op het wetsvoorstel, en hoe ziet de Minister deze invloed voor zich? Waar zit die ruimte? Welke keuzes kunnen er eventueel nog door de Kamer worden gemaakt? Kan de Minister toelichten hoe de verbeteringen in transparantie, verantwoording en de informatiepositie van de Kamer, toegezegd in de brief van mei 2019, gerealiseerd gaan worden? Hoe gaat dit eruit zien?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Of had u nog...?

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

O, had ik geen tijd meer?

De voorzitter:

Nou, u bent beiden al over uw tijd heen. We zitten ruim over de tien minuten. Maar goed, dit is wel wezenlijk voor de rest van de commissie.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Ik zal snel afronden. De laatste vraag gaat over het Mobiliteitsfonds en de verhouding tot een ander investeringsfonds dat er moet komen. Daarin staat aangekondigd dat het ook gaat om de financiering van de daarbij benodigde infrastructuur. Onze vraag concentreert zich eigenlijk op het volgende. Hoe verhoudt dat nieuwe fonds zich tot het Mobiliteitsfonds, zoals wij dat gaan ontwikkelen? Hoe wordt dat bijvoorbeeld door de commissie gecontroleerd en hoe moeten wij dat in verhouding zien tot de normale cyclus die wij in de Kamer hebben om het te hebben over infrastructuur?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik zou graag de gelegenheid geven aan beide bewindspersonen om over te gaan tot beantwoording. Lukt dat direct of heeft u behoefte aan een korte schorsing? Ik begrijp dat u meteen wilt beginnen. Dat lijkt me heel goed. Dan geef ik als eerste het woord aan de Minister en daarna aan de Staatssecretaris.
Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel voorzitter. Het is een hele lijst aan vragen. Dat laat meteen zien dat beide rapporteurs hun werk zeer serieus hebben genomen. Laat ik beginnen met de complimenten daarvoor. Mevrouw Kröger zei het een beetje eufemistisch: het is best een hele klus. Dat is het zeker. Graag wil ik ook de complimenten daarvoor overbrengen.

Ik wil toch beginnen op het hoge abstractieniveau van de onderuitputting. Mevrouw Kröger zegt terecht dat we het daar vorig jaar uitgebreid over gehad hebben. We hebben dit jaar aanpassingen gedaan door de kasschuiven, die u hebt kunnen terugvinden. Dat gaat inderdaad om grote bedragen. Dat komt doordat we juist ons best hebben gedaan om de jaren, waarin tot die uitgaven overgegaan zal moeten worden, in overeenstemming te brengen met de planning. We hebben natuurlijk 2 miljard incidenteel extra geld gekregen. Het is mooi als je dat meteen krijgt, maar iedereen weet dat er bij een beetje infrastructureel project al gauw heel veel jaren overheen gaan vanaf de voorbereiding tot het moment dat je echt die bedragen gaat besteden. Dat is gemiddeld al gauw zeven jaar. We hebben daarom geprobeerd om hier wat meer realisme in te brengen. Ik kan me herinneren dat u het allemaal met ons eens was dat je niet kunt verwachten dat we de extra middelen die we voor nieuwe projecten hebben – een heel aantal daarvan staat ook in het regeerakkoord genoemd – in één of twee jaar daarna daadwerkelijk kunnen gaan uitgeven. Daar hebben we een eerste slag in gemaakt, om dat realistisch te maken. Dat is ook precies waarom je bij infrastructuur een fonds hebt: omdat je het nooit helemaal precies kunt plannen. Je weet nooit hoeveel bezwaren er vanuit de samenleving tegen de plannen komen, wat tot vertraging kan leiden. Je kunt ook andere vertragingen tegenkomen, bijvoorbeeld doordat er opeens iets in de regelgeving wijzigt. Mevrouw Kröger noemde net al even de PAS. Zij vroeg of die hier ook al in verwerkt is. Nee, die is hier niet in verwerkt. Dat kan ook nog helemaal niet. Bij bijna al onze grote projecten moeten we dat opnieuw bekijken. Daarbij speelt direct de vraag of bij die plannen de PAS ergens als onderbouwing is gebruikt. Zo ja, dan is die bodem eruit gevallen en moeten we het dus opnieuw gaan wegen. Ik weet niet meer in welk debat, maar ik heb aan u een toezegging gedaan toen we het voor het eerst over de PAS hadden. Daar wordt heel hard aan gewerkt, op het departement en ook bij LNV. Als het goed is, gaan we volgende week nog breed met elkaar bespreken hoe we in zijn algemeenheid met de PAS verder gaan.

Voor alle projecten wordt nu heel zorgvuldig in kaart gebracht of de programmatische aanpak gebruikt is en, als dat niet zo is, of er dan alsnog iets moet gebeuren. Om welke Natura 2000-gebieden gaat het? Met welke habitatsoorten moeten we rekening houden? Dat is een heel tijdrovende klus. We kunnen u bij de MIRT-besprekingen nader informeren over hoe dat precies gaat. Dat weten we nog niet, dus dat kan ook nog niet verwerkt zijn in deze begroting.

Gaat dat tot vertragingen leiden? En leidt dat straks dan weer tot nieuwe onderuitputting, om het meteen maar even door te trekken? Dat weten we nog niet, maar dat zou best kunnen als er onverhoopt projecten tussen zitten waarbij je een ADC-toets moet doen. In de media wordt daar soms wat makkelijk over gedaan; alsof je die even op een achternamiddag doet.

Ik zie de heer Laçin al met zijn hoofd schudden. Dat is dus niet zo. Dat is echt een tijdrovende klus. Als het dan om habitatsoorten gaat waarbij je bovenop het Nederlandse traject ook nog eens een Europees traject moet doorlopen, kun je daar minimaal negen maanden bij optellen. Het is heel goed denkbaar dat dit voor grote projecten geldt. Bij infrastructuur heb je nou eenmaal vaak de automatische combinatie dat iets zich over een lang traject uitstrekt en dat je daarbij meerdere Natura 2000-gebieden raakt. De complexiteit is dus best groot. Die is wat groter dan bij een project dat op één plek ligt. Daar gaan we zorgvuldig mee aan de slag.

Ik geef meteen ook even aan dat we proberen het zo zorgvuldig mogelijk te plannen. Die oproep hoor ik ook nu weer heel duidelijk van mevrouw Kröger en mevrouw Van Eijs. Ik zal een voorbeeld geven van hoe we dat in praktijk proberen te brengen. We hebben nu al vragen uitstaan. Stel dat een aantal grote projecten op een gegeven moment in een hiccup komt en je een jaar of misschien wel anderhalf jaar niet tot uitvoering kunt overgaan. Bij die projecten zijn vaak veel mensen aan het werk. Ik maak meteen even het bruggetje naar het uitgesteld onderhoud. We hebben nu al de vraag bij Rijkswaterstaat enzovoort uitstaan of, mocht er onverhoopt een gat vallen, we wat van dat onderhoud naar voren kunnen halen. Zo kan er gewoon doorgewerkt worden en kunnen we daar een slag in maken. Ook zorgen we ervoor dat al die mensen van de bouwers die deze projecten zouden moeten uitvoeren niet werkloos thuis komen te zitten. We proberen daar maximaal rekening mee te houden, maar dat is een lastige exercitie. Ook voor beheer en onderhoud geldt dat je projecten zorgvuldig moet voorbereiden en dat daar het nodige technische werk voor nodig is. Dat moet aanbesteed worden en daar gaat weer tijd overheen. Je kunt dus niet zomaar een heleboel onderhoud naar voren halen.

Ik zal meteen nog even op dit punt ingaan. Straks zal ik nog wat meer gedetailleerde vragen hierover langslopen. U ziet dat we in deze begroting een extra impuls van 100 miljoen geven aan het uitvoeren van extra onderhoud aan de vaarwegen. Dat doen we op plekken waar de meeste klachten over kwamen, zoals Sluis Weurt en nog een hele lijst. Je ziet gewoon dat de binnenvaart daar last van heeft. Het leidt tot extra wachttijden en opstoppingen. Het kost gewoon geld. Daar zag je ook dat we niet meer helemaal de prestaties halen die we moeten halen. Het zit er wel heel dicht onder, maar de Rekenkamer heeft niet voor niks aan de bel getrokken.

We hebben gekeken wat we kunnen doen om het te versnellen, om het naar voren te halen. Bovenop de 600 miljoen die we jaarlijks aan het onderhoud van de vaarwegen besteden, doen we nu 100 miljoen. U zou dan de vraag kunnen stellen: waarom niet 150 of 200 miljoen? Daarvoor hebben we gekeken naar de twee randvoorwaarden: a het moet merkbaar zijn en b het moet maakbaar zijn. Daar zit ook wel de crux, want bij Rijkswaterstaat, maar ook in de markt, is er maar beperkte capaciteit. Straks komen we nog wel over de human capital agenda te spreken. Wat kun je nu op zo'n korte termijn realistisch aan om extra achterstallig onderhoud uitgezet en uitgevoerd te krijgen? We hebben daar bij de vaarwegen heel zorgvuldig naar gekeken. We weten ook precies de namen en rugnummers van wat waar gaat gebeuren. We zijn tot de conclusie gekomen dat we verantwoord 100 miljoen extra kunnen inzetten. We kijken nu – die exercitie loopt nog, want je kunt niet alles tegelijk – wat we daar bij de wegen nog in kunnen doen. Ik hoop u voor het MIRT-overleg een inschatting te kunnen geven van wat daar mogelijk extra zou kunnen in de komende tijd.

Bij het AO over het onderhoud hebben we ook met elkaar gedeeld dat we niet alleen een kortetermijnexercitie doen in de zin van: wat kunnen we in de komende jaren doen en wat kunnen we daar financieel aan doen, maar dat we binnen het ministerie met RWS en ProRail ook een taskforce hebben ingericht om het langjarig perspectief te bestuderen. We hebben

ook met elkaar gewisseld dat er in de naoorlogse periode in een zeer beperkt tijdsbestek ontzettend veel is gebouwd. In eenzelfde kort tijdsbestek komt heel veel in aanmerking voor groot onderhoud, vervanging en renovatie, niet zijnde het reguliere onderhoud. Dat zijn we allemaal in het gelid aan het zetten.

Wat betekent dat nu precies? Dat betekent dat we zo goed en zo kwaad mogelijk inschatten welke kosten daarmee gemoeid zullen zijn, rekening houdend met de veranderende omstandigheden. We hebben inmiddels gezien dat de bruggen die voor 100 jaar zijn gebouwd, de 100 jaar niet halen. Dit omdat destijds de intensiteit van het verkeer niet is voorspeld als deze in de praktijk blijkt te zijn, zeker in het huidige economische tij, waarin het beter gaat en het verkeer toeneemt. Daarnaast hebben we gezien – dat is ook redelijk bepalend voor hoelang je infrastructuur mee kan – dat het vrachtverkeer veel zwaarder is geworden dan destijds werd gedacht. We moeten daarmee rekening houden, maar ook met nieuwe eisen die tussentijds duidelijk zijn geworden. Ik noem bijvoorbeeld de brandwerendheid van tunnels. We denken daar sinds een paar jaar anders over, waardoor we daar strengere eisen aan stellen. Dat moet je allemaal nog inprijzen. De Staatssecretaris zal daar zo dadelijk nog wel iets meer over zeggen. Maar bijvoorbeeld ook de eisen die we nu stellen aan duurzaamheid, aan circulair werken – laat ik het voorzichtig zeggen – maken het per definitie niet goedkoper. Daar moeten we op termijn dus ook rekening mee houden. We moeten er ook rekening mee houden dat er mogelijk kosten voortkomen uit het feit dat we in het kader van de PAS-problematiek in een ADC-toets of wat dan ook tot compensatie moeten overgaan. Die kosten kunnen we nu nog niet en détail meenemen, maar alles wat we nu aan kosten kunnen voorzien, aan wat vaste kostenposten zijn, wordt meegenomen. Ik noem ook nog maar even chroom-6. We gaan er nu standaard vanuit dat het in al onze stalen constructies zit. Is het een enkele keer niet het geval, dan valt het mee. Maar we gaan ervan uit dat het overal in zit. Dat betekent dat we mensen op een andere manier daar toch veilig aan moeten laten werken. Dat zal ook de kosten verhogen. Alle dingen die we nu weten proberen we zo zorgvuldig mogelijk mee te nemen. Als we dat op een rijtje hebben, laten we dat extern valideren. Dat is nog niet eerder gebeurd bij RWS, maar gaan we nu wel doen. Dat is zeker niet omdat we RWS niet vertrouwen, maar dat doen we gewoon om 100% zeker te weten wat er op ons afkomt. We zien namelijk echt aankomen dat we daar heel grote bedragen voor nodig hebben. Op de korte termijn kunnen we alles nog uitvoeren. We hebben u toegezegd dat er medio 2020 een verhaal op tafel zal komen. Ik voorspel u nu al dat daaruit zal blijken dat het met de huidige omvang van de jaarlijkse dotatie aan het Infrastructuurfonds en waarschijnlijk ook aan het Deltafonds lastig behapbaar wordt, als je tenminste tegelijkertijd ook nog al die projecten wil aanleggen waar we allemaal ook graag voortvarend aan doorwerken. Dat hebben we u dus toegezegd. Dat is het langetermijnperspectief dat in 2020 op u afkomt.

Ik heb nu de meeste hoofdlijnen gehad, denk ik. Misschien even specifiek over de motie-Remco Dijkstra/Kröger. Die noemde u net zelf ook al. Die motie heeft opgeroepen tot een plan van aanpak om onderuitputting te voorkomen. Ik geef aan dat we dat op de korte termijn zo goed mogelijk proberen te doen, maar je moet ook wel de handjes hebben om het daadwerkelijk uitgevoerd te krijgen. We kijken natuurlijk naar de mogelijkheden binnen de fondssystematiek om te proberen de middelen in de juiste jaren te krijgen.

De overprogrammering is net ook terecht genoemd. Dat is ook een methode om toch zo veel mogelijk te realiseren. Natuurlijk lopen we daar wel tegen grenzen aan van wat het Ministerie van Financiën een verantwoordelijke maximale omvang van overprogrammering vindt. Daarvoor liggen gewoon regels vast in de algemene begrotingsregels, want we moeten er natuurlijk wel weer voor zorgen dat er geen overschrijding

komt waardoor je het straks niet meer kunt betalen omdat je te veel hebt geprogrammeerd. Daar moeten we de goede balans in vinden. Dat heeft ertoe geleid dat in de fondsbegroting voor 2020 een overprogrammering is opgenomen van 1,5 miljard. Dat is op zich best een fors bedrag dat in de overprogrammering zit, zou ik denken. Daarnaast zijn RWS en ProRail gevraagd om nog een keer strakker te kijken naar planning van projecten om aanbesteding, uitvoering en financiering zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Over de resultaten van die verschillende gesprekken bent u bij de Voorjaarsnota al voor een deel geïnformeerd. Daar hebben we bijvoorbeeld de actualisaties van projecten in verwerkt. Ik noem u een Zeetoeegang IJmond. Ik noem u een knooppunt Hoevelaken. Gezamenlijk noemen wij u een project als Zuidasdok, waar toch complicaties zijn ontstaan. Daar bent u over geïnformeerd. Dat gaat ook meteen om groot geld, om grote bedragen, grote projecten die in de vertraging zijn geschoten. De Programmatische Aanpak Stikstof is daar natuurlijk ook weer een heel duidelijk voorbeeld van.

U gaf, als ik het goed heb begrepen, aan dat de onderbesteding twee keer zo hoog is als vorig jaar en vier keer zo hoog als twee jaar geleden. Dat heeft weer te maken met het kasritme waarin de impuls van de infra van het regeerakkoord beschikbaar is gekomen. De piek van die middelen lag in 2019: 1 miljard. Daardoor is er ook vanuit dit jaar een grote kasschuif nodig om dit in de goede jaren te zetten. In 2018 was er 500 miljoen toegevoegd. Ook dat was natuurlijk extreem optimistisch. Dat kon nooit meer in dat lopende jaar uitgegeven worden. Om een en ander een beetje in perspectief te plaatsen: we geven in zijn totaliteit de afgelopen jaren steeds meer uit. Er wordt wel degelijk meer gerealiseerd. In 2016 was het 5,2 miljard, in 2017 5,6 miljard en in 2018 5,8 miljard. We slagen er dus wel jaarlijks in om meer tot besteding te brengen. De verwachting is dat we die trend de komende jaren kunnen voortzetten.

In het MIRT-overzicht en in de MIRT-tabellen in de begroting kunt u de aanpassingen in scope, de mijlpalen en het totale budget van de afgelopen vijf jaar terugvinden. Aanpassingen in kasritmes van projecten zijn meer technisch van aard. Die worden per project toegelicht bij de MIRT-realisatietabellen in de begroting.

Ik heb al gezegd dat stikstof niet verwerkt is.

De niet uitgegeven middelen van het jaar 2019 blijven uiteraard binnen het fonds beschikbaar voor de projecten waar ze voor bestemd zijn. Dat kunt u in de infrastructuuragenda op pagina 9 van de begroting van het Infrastructuurfonds terugvinden.

De overprogrammering voor 2020 is lager dan die voor 2019. Dat komt dus met name doordat de regeerakkoordprojecten bij deze begroting in de juiste jaren zijn gezet. Daardoor is de overprogrammering in die begrotingsperiode afgenomen.

Over de motie-Dijkstra/Kröger heb ik al iets gezegd.

De oplossingen blijven in het totaalpakket zitten. We proberen zo goed mogelijk vooruit te plannen. We proberen de overprogrammering maximaal in te zetten. We hebben de human capital agenda om ervoor te zorgen dat we niet alleen het geld hebben, maar dat ook daadwerkelijk de goede bestekken klaarliggen en de goede mensen beschikbaar zijn om het uit te voeren.

Er is een opmerking gemaakt over de Europese begrotingsregels. Een belangrijk deel van de begrotingsregels wordt gevormd door het uitgavenplafond. Met deze begrotingsregels beheerst het kabinet in het algemeen de jaarlijkse uitgaven. Wij moeten voldoen aan die Europese begrotingsregels. Daarom vinden wij het ook niet wenselijk om automatisch uitgavenplafonds aan te passen. Het kabinet heeft besloten om dat voor een aantal grote dossiers eenmalig te doen. Daarbij ging dat om het pensioenakkoord en het Klimaatakkoord. Dat zijn echt grote onderwerpen die acuut een oplossing vroegen.

Wat het onderhoud betreft zoom ik nog even in op de personeelscapaciteit. Voor de uitvoering van het bestaande programma beheer en onderhoud, tot en met 2021, is de capaciteit op orde, tenzij er ineens een hele grote uitstroom zou plaatsvinden, maar daar gaan we niet van uit. Als er normaal verloop is – Rijkswaterstaat en ProRail staan gelukkig aangeschreven als goed werkgever – dan is voor die jaren de capaciteit op orde. Daarbij wordt natuurlijk geen rekening gehouden met onverwachte incidenten. Als er ergens weer een grote aanvaring is tegen een brug of iets anders dat ineens tot schade leidt, dan moeten wij het wel met die capaciteit doen en dan zal dat dus mogelijk weer ten koste gaan van andere projecten. Dat hebben we in het verleden ook weleens meegeemaakt. Je kunt niet opeens een blik RWS'ers extra opentrekken als er ergens plotseling spoedreparaties of iets dergelijks moeten worden verricht. Voor die meerjarenperiode vanaf 2022 loopt er op dit moment een audit om te zien welk budget maar ook welke capaciteit in menskracht nodig is voor die langjarige instandhoudingsopgave. In de brief en de rapportage die wij medio 2020 aan u zullen doen toekomen, zullen we niet alleen ingaan op de financiële opgave en de realisatieopgave, maar zullen we ook bezien hoe we voldoende mensen hebben om dat ook uitgevoerd te krijgen. Het moet niet alleen betaalbaar zijn, maar ook in de praktijk maakbaar.

Waarom wordt de onderbesteding niet ingezet voor de inhaalslag in beheer en onderhoud en vervanging van infrastructuur? Daar heb ik dus gewoon te maken met de praktijk: het moet wel kunnen. De plannen moeten aanbestedingsklaar zijn en je moet de mensen hebben. Bij de vaarwegen zijn we tot de conclusie gekomen dat je van 600 naar 700 miljoen kunt gaan, maar dat meer niet realistisch is, omdat we dan weer nieuwe onderuitputting creëren, omdat we het gewoon binnen dit tijdsbestek van het jaar niet uitgevoerd kunnen krijgen. Voor wegen enzovoort zullen we u daar nog over informeren, hopelijk voor het MIRT-overleg.

Dan het punt van de verbetering van de kwaliteit van de beleidsdoorlichtingen. In een motie is opgeroepen om de kwaliteit echt te verbeteren. Binnen lenW worden stevige inspanningen verricht om zichtbaar te krijgen hoe je doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid beter inzichtelijk kunt maken. Daar passen acties bij die ertoe moeten leiden dat je uiteindelijk goede, meetbare beleidsdoelen en -indicatoren krijgt. De meest recente beleidsdoorlichtingen die we hebben gehad worden ook in lijn met deze motie uitgevoerd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de aanbevelingen die eerder zijn gedaan in het kader van de doorlichting van artikel 20, lucht en geluid, en artikel 22, over omgevingsveiligheid. Dat weet de Staatssecretaris als geen ander. Naar aanleiding van de doorlichting van artikel 24, handhaving en toezicht ILT, zijn er ook een aantal verbeteringsacties in gang gezet. U kunt zich vast herinneren dat we een apart AO hebben gehad over toezicht en handhaving. Daarbij hebben we u toegezegd om juist bij de ILT een aantal specifieke voorbeelden te noemen. Dat kun je niet op alle taakvelden tegelijk doen, maar we gaan een aantal voorbeelden bij de kop nemen en kijken hoe je dat nu smarter kunt formuleren.

Daarnaast loopt er een pilot in samenwerking met het Ministerie van Financiën op het gebied van circulaire economie: artikel 21, duurzaamheid. Daarbij wordt ook een nieuwe methode van doorlichting getest. Bij het wetgevingsoverleg over de verantwoording volgend jaar, over de begroting van 2019, zult u worden geïnformeerd over de beoogde verbeteringslag die we hebben gemaakt in de kwaliteit van de beleidsdoorlichting. De consequenties zullen ook alvast zichtbaar zijn bij de binnenkort te starten doorlichtingen op het gebied van artikel 13, bodem en ondergrond. Ik noem daarbij ook weer de pilot circulaire economie. Wellicht kan de Staatssecretaris daar nog meer over zeggen.

Dan misschien nog iets over het rapport van de Algemene Rekenkamer. De vorige keer heb ik gezegd dat wij rond het hanteren van beleidsdoelen en indicatoren de Kamer zullen informeren over de opvolging van de aanbevelingen. Ik ben voornemens u voor het eind van het jaar in een brief een nadere toelichting te geven op hoe dat nu precies vorm krijgt binnen het ministerie, maar ik wil u vast over een aantal punten iets meegeven. In het licht van de operatie Inzicht in Kwaliteit wordt binnen W gewerkt aan het verbeteren van zowel het kwalitatieve als kwantitatieve toezicht. Verder is er de genoemde pilot samen met het Ministerie van Financiën. In plaats van achteraf het beleid door te lichten, gaan we nu ook tijdens de uitvoering van het beleid jaarlijks kijken of we kunnen bijsturen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van onderzoek van anderen, bijvoorbeeld van het PBL. Daarnaast hebben we natuurlijk ook het KiM, SWOV en allerlei andere instanties die ons kunnen helpen bij het formuleren van die indicatoren. Waar we dat kunnen, zullen wij die ook steeds vragen: help ons, hoe kunnen we dit beter meten?

Wat neemt u nu precies mee van de Rekenkamer? Daar zijn we samen met het Ministerie van Financiën naar aan het kijken. In het rapport Publiek geld worden ook een aantal verbeteringsuggesties genoemd. We zullen u in gezamenlijkheid met Financiën laten weten wat we meenemen.

Dan het Mobiliteitsfonds, ook een heel belangrijk onderwerp. Bij de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds wordt natuurlijk aangesloten bij een aantal stappen die we ook in de afgelopen jaren al hebben gezet, bijvoorbeeld bij de vorming van productartikel 20, verkenningen, reserveringen en investeringsruimte. Op dit artikel zijn ook de budgetten geplaatst, die bij de nieuwe planvorming te betrekken zijn. De Rekenkamer heeft daarover geconcludeerd – laten we ook de positieve dingen eruit halen – dat de toevoeging van dit begrotingsartikel ertoe heeft geleid dat u als Kamer nadrukkelijker de mogelijkheid krijgt om infrastructurele projecten in de planuitwerkingsfase te amenderen. Ik denk dat we daarmee een belangrijke stap zetten om uw budgetrecht te versterken.

Door de omvorming naar een mobiliteitsfonds beogen we verder ook tot meer transparantie te komen en tot een meer transparante verantwoording van de rijksuitgaven. We maken de omslag van de individuele modaliteit naar de mobiliteit natuurlijk niet voor niets, want dat heeft meteen tot gevolg dat we ook niet meer in die kokertjes alleen tot verantwoording komen, maar dat u ook de integrale afweging mee moet kunnen beoordelen, waarbij je dan straks gebiedsgericht tot de juiste aanpak komt. In mijn volgende voortgangsbrief zal het budgetrecht en het zicht van de Kamer op die geautoriseerde uitgaven opnieuw een belangrijk thema zijn. Heeft de Kamer dus voldoende ruimte om invloed uit te oefenen? Ja, ik denk dat die ruimte er echt op verbetert, maar het is natuurlijk aan u om er een oordeel over te geven of u dat met ons eens bent en of u vindt dat het voldoende is.

Dit najaar nog krijgt u opnieuw informatie over de voortgang van de omvorming naar een mobiliteitsfonds. Daarin zullen we u ook meenemen in de eerste ervaringen die we hebben met de proeftuinen, om te kijken hoe het werkt en hoe je komt tot die integrale afweging. We zullen u ook informeren over de hoofdlijnen van de wet en de begroting. Aan de hand van die brief, kan ik mij zo voorstellen, kunnen we dan gezamenlijk ook overleg hebben over de vormgeving van het Mobiliteitsfonds. Dat geschiedt natuurlijk bij wet. Wij liggen nog goed op schema. Tenzij u zegt: er deugt helemaal niets van die aanpak, beogen wij het wetsvoorstel begin 2020 aan het parlement aan te bieden. Normaal gesproken moet dat lukken, als we daarin goed samen verder kunnen gaan.

Daarbij is er ook weer een noviteit. Dat is voor ons spannend, maar voor u, denk ik, ook. Wij gaan volgend jaar ook al een dummybegroting aanbieden om te oefenen met hoe dat zal zijn met het Mobiliteitsfonds. Op basis daarvan willen we ook graag met uw Kamer het gesprek

aangaan over de vormgeving en de informatiewens. We willen daar echt ook al op voorsorteren, zodat u ook kunt kijken of die dummybegroting voor u werkt. Daar zullen ongetwijfeld ook kinderziektes in zitten en daar kunnen we het dan ook met elkaar over hebben. Dit alles moet er dan wel toe leiden dat we de eerste begroting hebben op het Mobiliteitsfonds in september 2021.

Even kijken. Deze vragen betreffen allemaal het Mobiliteitsfonds en het Investeringsfonds en die hebben we eigenlijk allemaal al gehad.

Voorzitter. Ik denk dat ik alle hoofdvragen op mijn terrein gehad heb. Dus ik draag het via u, voorzitter, graag over aan de Staatssecretaris, als u dat goed vindt.

De voorzitter:

Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Omdat de Minister alle vragen heeft beantwoord die over de verschillende beleidsterreinen heen gaan, heb ik een beperkt aantal toevoegingen. Ik kan me uiteraard voor honderd procent aansluiten bij wat de Minister al heeft gezegd.

Ik loop even een paar korte punten langs. Overprogrammering en onderhoud. Kijken we ook bij spoor hoe we zo snel mogelijk zo veel mogelijk meters kunnen maken, ook in relatie tot onderuitputting? Ja, voor spoor geven we dit jaar 150 miljoen extra uit aan beheer, onderhoud en vervanging. Daarnaast doen we ook nog een keer 150 miljoen naar versnelling. Ook daar zijn we heel actief op zoek geweest hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de ruimte die we hebben zo snel mogelijk kunnen inzetten.

Dan het punt innovatie. Ik denk dat de Kamer ons heel terecht regelmatig oproept om vooral innovatief te zijn. De bouwsector heeft niet altijd per definitie de ruimte om alle innovaties toe te passen die wel zouden kunnen. De Kamer roept ons op om circulair te werken. Dan is het ook belangrijk dat je als Rijk een helder signaal afgeeft dat je launching customer bent, maar wel op een manier waarbij het voor ondernemers loont om daarin te investeren zodat de kosten omlaag kunnen. Dat is zeker een opgave die wij voor ons zien. Daar hoort overigens ook klimaat-adaptief in belangrijke mate bij.

Dan nog iets over de samenhang tussen het Infrastructuurfonds, het Mobiliteitsfonds en het Groeifonds. We zien allemaal dat de groei in het ov enorm is. De basis op orde houden, vraagt dan al heel veel uit de bestaande middelen die we hebben. Dat ziet u allemaal. We zien allemaal de opgaven die er zijn en hoe lastig het soms is om middelen vrij te maken voor een schaa sprong die je bij sommige bewegingen misschien nodig hebt of waar in ieder geval de vraag nadrukkelijk naar is. Er is op dit moment een grote woningbouwopgave en je wilt graag dat die mensen allemaal van en naar dat mooie appartement kunnen komen, zodat we niet de problematiek herhalen van de Vinex-wijken, waar dat misschien te laat op gang kwam.

Dan over de doorlichting. Inderdaad komt binnenkort de opzet voor de doorlichting bodem en ondergrond. Er komt heel binnenkort ook een brief over de beleidsdoorlichting circulaire economie, waarbij we aangeven hoe we dat gaan doen.

Nog een laatste punt dat van belang is en dat de warme belangstelling van uw Kamer heeft. Natuurlijk nemen we de Kamer op enig moment mee in hoe de MKBA en MCA in de context van het Mobiliteitsfonds een plek krijgen. Zodra we daar de contouren van hebben, zullen we met de Kamer daarover overleggen. Dat waren aanvullingen op wat de Minister heeft gezegd.

De voorzitter:

Nog een aanvulling van de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Omdat de Staatssecretaris net iets zei over het andere investeringsfonds, vul ik daarop aan dat wij natuurlijk ook zelf van begin af aan hebben gezegd dat het wel toegevoegde waarde moet hebben ten opzichte van het Infrastructuurfonds nu en het Mobiliteitsfonds straks. U kunt erop rekenen dat wij heel goed zullen kijken naar de criteria van zo'n nieuw fonds, zodat het niet ten koste gaat van de goede integrale afweging die wij juist met elkaar willen maken, ook in dat Mobiliteitsfonds. Het gaat inderdaad precies zoals de Staatssecretaris zegt: woningbouw, mobiliteit, maar ook de waterhuishouding, klimaatadaptatie en wellicht nu met de PAS-problematiek in het achterhoofd wat prangender dan eerst ook de natuurbelangen. We zullen zeker in het achterhoofd houden dat het niet ten koste mag gaan van die zaken.

De **voorzitter**:

Goed, hartelijk dank. Ik heb wat ruimer de tijd gegeven aan de leden om hun vragen te stellen. Er is vrij uitgebreid geantwoord door de Minister en de Staatssecretaris. Ligt er nog een prangende vraag die niet beantwoord is? Ik kijk even of er op dit moment vervolgvragen zijn vanuit de rapporteurs. Ik geef niet de gelegenheid voor een heel uitgebreide tweede termijn met allemaal samenvattingen en dergelijke, maar als er nog prangende punten zijn blijven liggen, wil ik die gelegenheid geven. Ik geef als eerste mevrouw Kröger het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De tweede termijn. O, sorry.

De **voorzitter**:

Ik geef u ruimte voor een aantal prangende vragen, maar dat is geen tweede termijn. Dan kunt u weer een uitgebreid betoog houden en die ruimte geef ik u niet. Ik geef u ruimte voor slechts een enkele vervolgvraag, bijvoorbeeld over een vraag die niet beantwoord is. U kunt straks weer gewoon in uw eigen termijn de vragen stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap het. Excuus, ik begreep dat we een tweede termijn als rapporteurs hadden, een misverstand.

De vraag die ik nog had staan, is in hoeverre de 1,5 miljard die nu vooruitgeschoven wordt volgend jaar kan oplopen tot de totale 2 miljard die is toegevoegd aan de regeerakkoordmiddelen. Met andere woorden: of de regeerakkoordmiddelen uiteindelijk helemaal niet in deze kabinetsperiode uitgegeven worden en in een volgende kabinetsperiode komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Eijs voor eventueel een prangende vraag.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Ik had een vraag gesteld over de testcases, mede naar aanleiding van de vorige keer en de input die de commissie mij heeft gegeven. Er waren twee suggesties, namelijk over verkeersveiligheid en waterkwaliteit. Zou de Minister die kunnen of willen oppakken? Zou zij die misschien kunnen gebruiken als middel om meer inzicht te geven in alle bewegingen die zich al op het departement voltrekken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat laatste is heel eenvoudig te beantwoorden. Ze worden allebei opgepakt. Zowel voor verkeersveiligheid als voor waterkwaliteit wordt daar samen met Financiën aan gewerkt.

De vraag van mevrouw Kröger is wat lastiger te beantwoorden. Hoe gaat het nou met die 1,5 miljard? Kan dat bedrag oplopen tot de volledige 2 miljard? Dat hangt af van wat er met de individuele projecten uit het regeerakkoord gebeurt. Als alles voortvarend blijft verlopen, dan niet. Maar we weten bij al die grote projecten bijvoorbeeld nog niet wat de PAS gaat doen. Het is zo goed als mogelijk ingeschat, maar we hebben geen glazen bol waarin we nu al precies kunnen zien hoe het met de grote regeerakkoordprojecten gaat lopen.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we nu verder. Dat doen we in de begrotingsvolgorde, want dit is een wetgevingsoverleg. De heer Van Aalst krijgt van mij als eerste het woord voor zijn viereuhalf minuut. Omdat dit een wetgevingsoverleg is en volgende week het echte begrotingsdebat is, stel ik voor om in deze termijn twee interrupties toe te staan. U kunt dus twee vragen stellen. Het is aan u of u dat direct achter elkaar wilt doen of niet. Nu is als eerste het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Het is elk jaar een beetje hetzelfde. Bij het begrotingsonderzoek hebben de rapporteurs eigenlijk het gras al voor onze voeten wegge-maaid. Ik ga nog een poging wagen.

Voorzitter. Het grote kasschuiven is dit jaar weer begonnen. Er is zelfs sprake van een ongekend grote kasschuif van 1,5 miljard euro. We hebben het geluk dat we in een tijdperk van digitaal bankieren leven, want daarvoor zouden een hoop zakken met geld moeten worden versleept. De reden voor dit geschuif is de groeiende onderuitputting in de komende jaren. Voor 2020 en 2021 lijkt hetzelfde te gebeuren. De PVV zet dan ook haar twijfels bij dit doorschuiven. Hoe langer er gewacht wordt met investeren, hoe groter bijvoorbeeld het achterstallig onderhoud en daarmee de toename in de kosten. Schuiven heeft in dit geval dus een prijs. Daarom vindt de PVV het eigenlijk ronduit schandalig dat sprake is van minder overprogrammering in plaats van meer, zoals we met elkaar hebben afgesproken. Hoe kan het dat de Minister via een aangenomen motie de opdracht van de Kamer krijgt om een plan te presenteren voor extra overprogrammering, maar in de praktijk het tegenovergestelde doet? Voelt deze Minister zichzelf belangrijker dan de volksvertegenwoordiging? Graag een antwoord van de Minister.

Voorzitter. Dan krijgt de Minister nog een tik op haar billen van de Raad van State. Ze past namelijk het uitgaveplafond aan, waardoor geld dat nu hard nodig is voor onze infrastructuur en ons onderhoud later pas hoeft te worden ingezet. Ook hier trekt de Minister kennelijk haar eigen plan. Wij dachten dat die Raad van State zo belangrijk was, aangezien zijn beslissing om Nederland in een stikstofcrisis te storten wel klakkeloos door deze Minister werd geaccepteerd. Het is óf het een, óf het ander. Wij vragen de Minister waarom zij hier wel lak heeft aan de regels van de Raad van State.

Voorzitter. De PVV is teleurgesteld in de ineffectieve manier waarop het onderhoud op de lange baan wordt geschoven. We kijken naar allerlei boekhoudkundige trucjes die ervoor zorgen dat er de komende jaren minimaal in onderhoud wordt geïnvesteerd, terwijl de nodige miljarden nu op het bordje komen van het aankomende kabinet-Wilders I. Dat lijkt ons niet de bedoeling.

Voorzitter. Dan het laatste puntje. Wat is deze Minister nu eigenlijk aan het doen? Waarom geeft zij niet gewoon antwoord op de vraag van onze begrotingsrapporteurs om meer duidelijkheid te verschaffen over de gevolgen van het Mobiliteitsfonds voor het budgetrecht van de Kamer?

Eigenlijk zou ik de Minister willen uitdagen om de onderuitputting volgend jaar onder de 10 miljoen euro te brengen. Dat lijkt me een mooi streven. Laten we daar gewoon een fles wijn op zetten. Dat lijkt mij een goed plan.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we nu door met de heer Ziengs van de VVD. Hij heeft vijfenhalve minuut.

De heer Ziengs (VVD):

Het is toch mooi dat we hier aan tafel gelijk met weddenschappen beginnen. Een simpel flesje wijn om een bedrag van 10 miljoen; ik had er minimaal een diner uitgesleept.

Voorzitter. De heer Van Aalst zei het al, maar als ik het lijstje even langsga, bracht hij volgens mij wat punten van de rapporteurs in die al min of meer beantwoord zijn. Dat zal straks waarschijnlijk door de bewindslieden bevestigd worden.

Als rapporteurs aan de slag gaan, wordt het gras ons voor de voeten weggemaaid. Dat weten we en dat is ook helemaal niet erg. Het is veel werk, maar er zijn ook hele goede inhoudelijke vragen gesteld. Dank daarvoor namens de commissie; ik denk dat ik dat wel mag uitspreken. In de beantwoording kwam zowel de Staatssecretaris als de Minister iedere keer met het punt van de PAS. Maar inmiddels is er ook een broertje, of misschien wel een zusje, geboren van de PAS, namelijk PFAS. Ik geef dat alvast maar even mee en ik vraag de beide bewindslieden of ze dit goed op het netvlies hebben. Ik ben in ieder geval voornemens om daar tijdens de begrotingsbehandeling namens mijn partij nog wat steviger op in te zetten. Ik heb begrepen van de branche dat zij op 11 oktober een overleg hebben met de Staatssecretaris. Ik vraag de Staatssecretaris of zij in staat is om richting de begrotingsbehandeling alvast een inkijkje te geven in het aantal projecten dat op dit moment op slot gaat doordat de lokale gezagen met wat watervrees allerlei dingen op dit moment stopzetten. Dat is funest voor de branche. Het lijkt erop alsof dat heel veel banen kost, dus wij gaan daar een stevig punt van maken. Ik dacht: laat ik dat maar alvast aankondigen.

Het andere punt dat ik hier nog ter sprake wil brengen, is het spoorgoederenvervoer. We hebben daar vaker over gesproken. Allereerst de last mile. Hoe gaat het nu met die rangeerterreinen in Rotterdam? We horen heel veel geluiden dat het allemaal nog niet helemaal soepeltjes verloopt. Het achterstallig onderhoud is een groot probleem. Dat gaf de Staatssecretaris net ook aan. Ze wil een inhaalslag maken. Ik wil graag weten of die inhaalslag ook daarop gericht is.

Ik heb in eerdere debatten de experimenten genoemd met langere treinen, met name goederentreinen, in combinatie met geluidsoverlast. We hebben het daar vaker over gehad. Kunnen we andere trajecten berijden? Kunnen we technieken gaan gebruiken op het gebied van innovatie, zodat je bijvoorbeeld zo'n hobbelwagon die een stukje uit een wiel mist en die voor een enorme piek in de geluidsbelasting zorgt, er sneller tussenuit kunt halen in plaats van dat die nog een tijdje meerijdt? Het klinkt allemaal heel simpel, maar het geeft uiteindelijk wel overlast. Ik kan nog van alles zeggen over de majeure begrotingsmutaties, de onderuitputting en de overprogrammering, maar dat hebben de rapporteurs in feite al gedaan. Ik had het wel als punt voor het geval het nog niet voldoende ter tafel zou komen.

Ik kijk nog even op mijn lijstje of ik nog iets vergeten ben om eraan toe te voegen, maar ik wil het hier voorlopig even bij houden. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik hoor veel complimenten voor de rapporteurs en dat lijkt me terecht. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks. Zij heeft vierenhalve minuut in deze termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Die ga ik volgens mij helemaal niet volmaken. De zorgen die ik als rapporteur heb geuit over de onderbesteding, het achterstallig onderhoud en het gebrek aan overprogrammering kan ik als woordvoerder voor GroenLinks alleen maar herhalen.

De antwoorden in het deel dat we net hebben gehad, roepen eigenlijk nog meer vragen op, vooral over de additionele regeerakkoordgelden. Komt het er uiteindelijk op neer, of het nou precies per project is of niet, dat de 2 miljard die aan het begin van het kabinet is toegevoegd er aan het eind van dit kabinet gewoon weer uitrolt en wordt meegegeven aan een volgend kabinet? Het lukt het kabinet kennelijk niet om dat geld weg te zetten. Waar ligt dat aan? Want er ligt zo'n ongelofelijk grote opgave, een opgave in mobiliteit en in onderhoud. We hebben ook het hele ERTMS-vraagstuk, dat we met spoed zouden moeten uitvoeren om echt een alternatief voor de luchtvaart op de rails te krijgen. Er is een ongelofelijke vraag, maar toch lukt het kennelijk niet om het geld weggezet te krijgen. Ik wil daar van de Minister en de Staatssecretaris meer zicht op krijgen. Hoe groot is de component planning en hoe groot is de component de handen en het gebrek aan menskracht? Daarom heb ik nog wat meer vragen over de human capital agenda. Is die echt ambitieus genoeg? Moet er niet nog een tandje, of misschien wel tien tandjes, bij? Wat zijn de ideeën daarover en wat is er mogelijk?

Ik heb ook een vraag over het plan voor de overprogrammering. De Minister antwoordt: «Ja, we hebben overprogrammering. Die gaat naar 1,4 miljard, maar die wordt minder dan het afgelopen jaar, dus we gaan minder overprogrammeren dan het afgelopen jaar.» En dit terwijl we zo'n onderbesteding hebben. Kan er toch niet een ambitieus plan komen? Daarvoor zal ik ook een motie indienen met collega Van Eijs om de Minister toch te vragen om met een plan te komen voor de overprogrammering, in lijn met de motie die ik vorig jaar met de heer Dijkstra indiende. Dan nog een vraag over de PAS. Ik begrijp dat we voor het MIRT aanvullende informatie krijgen over de PAS, namelijk de implicaties voor lopende projecten en verdere vertragingen. Kan de Minister aangeven voor welke projecten welke aanpak gekozen wordt? Welke trajecten gaat men in met de PAS? Wordt er onderscheid gemaakt tussen projecten waarbij emissies vrijkomen in de aanleg en projecten, zoals nieuwe wegen of nieuwe vliegvelden, waarbij de emissies additioneel zijn door de aard van het project? Is die knip te maken? Kan dat onderscheid aan de Kamer aangegeven worden?

Dan ten slotte – ik zit wellicht al bijna aan mijn tijd – de overgang naar het Mobiliteitsfonds. Ik hoorde de Minister zeggen dat de Kamer geïnformeerd wordt over de invloed die dit heeft op de begrotingsregels. Ik hoop echt dat de Kamer de mogelijkheid krijgt om mee te denken over de randvoorwaarden en de wijze waarop het fonds eruit gaat zien voordat er een wetsvoorstel ligt. Graag hoor ik van de Minister wat daar de mogelijkheden voor zijn.

Dank u wel voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook hartelijk dank. Dan gaan we naar mevrouw De Pater van het CDA. Zij heeft 4,5 minuut.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Hartelijk dank, voorzitter. Ik wil ook beginnen met mijn dank uit te spreken voor het goede werk van de begrotingsrapporteurs en van de ambtelijke ondersteuning. Het is een mooi gedegen rapport geworden. Door het

gedegen rapport komen er al veel dingen terug. Ik wil mij graag aansluiten bij de vorige sprekers over de onderuitputting PAS, de overprogrammering investeringsfondsen en het Mobiliteitsfonds in combinatie met de woningbouw en de kasschuiven. Daardoor wordt mijn inbreng ook veel korter.

Dan ga ik nu inzoomen op een aantal punten. De Minister geeft in de begroting aan dat twee derde van de regeerakkoordmiddelen voor infrastructuur zijn omgezet in concreet lopende projecten voor de periode tot en met 2025. Welke concrete projecten zijn dit? Hoe zit het met het andere deel, dus met het resterende een derde deel van die middelen? Gaat het de Minister nog lukken om deze middelen in de kabinetsperiode om te zetten in lopende projecten?

Dan ga ik verder met iets wat deels aan bod is geweest, namelijk de testcases. Het is mooi dat er door de rapporteurs twee testcases aan zijn toegevoegd, namelijk waterkwaliteit en verkeersveiligheid. De CDA-fractie wil graag dat er weer concrete doelen in de begroting komen in verband met het streefgetal op het gebied van verkeersveiligheid. De Minister heeft aangegeven dat zij in 2030 naar nul slachtoffers wil. Dat is een mooi, ambitieus doel. Mijn ervaring is dat het een droom blijft als je daar geen tijdspad aan verbindt. Het is mooi om dat concreter neer te zetten.

Voorheen was er altijd in begrotingen een overzicht waarin stond wanneer je ongeveer wat zou moeten halen. Dat tabelletje is eruit gehaald. Ik denk dat het goed zou zijn als dat er weer in komt. Dan kan je echt kijken welke meetbare doelen je daar neer kunt zetten en waar je moet bijsturen. De SWOV heeft daar altijd goede adviezen voor. De Minister verwijst daar regelmatig naar. Het is zo belangrijk dat het goed is om dit prominenter in de begroting naar voren te brengen.

Het volgende punt gaat over achterstallig onderhoud, met name op het gebied van vaarwegen. Het is al een beetje aangestipt. Wij krijgen een aantal signalen, bijvoorbeeld het bericht dat de nieuwe sluis bij Lith opeens gesperd werd vanwege versleten hardhouten sluitbalken op de sluisdeuren. Dat zijn dingen die je aan kunt zien komen. Waarom werd deze gebruiksslijtage niet eerder onderhouden? In juli werd bekend dat de kabels van de hefdeuren van de westsluis bij Weurt vervangen moesten worden. Dat zijn ook dingen die je eerder aan kunt zien komen. Onze vraag is of dit soort zaken beter in kaart kunnen worden gebracht. Kan ook beter met de branche gecommuniceerd worden wanneer deze sluisen uit dienst worden gehaald, zodat zij daar rekening mee kunnen houden?

Dan heb ik nog een puntje dat te maken heeft met onderhoud. Als blijkt dat grote projecten uiteindelijk niet door kunnen gaan, gaat de Minister kijken of zij onderhoud naar voren kan halen. Dat is hartstikke goed. Kan de Minister bekijken of daar bijvoorbeeld ook de projecten onder vallen die zij wil inzetten vanwege de verkeersveiligheid op de rijkswegen? Want ze geeft in de antwoorden ook aan dat sommige van deze projecten moeten worden uitgesteld vanwege budgettekorten.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank, mevrouw De Pater. Dan is nu het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie. Hij heeft ook vierenhalve minuut voor zijn inbreng.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Die heb ik zeker niet nodig. Ook ik wil de rapporteurs en de ondersteuning bedanken. Maar ik bedank ook de bewindspersonen alvast voor de eerste beantwoording.

Ik heb een aantal punten. Heel veel is natuurlijk al gezegd. We schuiven dit jaar 1,5 miljard euro door. Ik hoor van de bewindspersonen dat dat allemaal te maken heeft met de planning en het moment van uitgeven. Dan rijst bij mij de vraag of we het geld dat aan het begin van deze kabinetsperiode is geïnvesteerd, niet gewoon doorschuiven naar een

volgend kabinet. Wat hebben we dan in deze jaren eigenlijk aan die extra investering?

Er ligt een enorme opgave. De wegen slibben dicht en het spoor wordt steeds drukker. De binnenvaart heeft het ontzettend moeilijk. Die dingen zijn genoemd. Er gaat 100 miljoen extra naar de binnenvaart en 300 miljoen naar spoor, hoorde ik net. Dat is de infrakant van de begroting, maar ik mis heel erg de waterstaat- en milieukant van de begroting. We weten bijvoorbeeld dat de luchtkwaliteit in ons land niet op alle plekken even goed is, of juist heel slecht is, beter gezegd. Gaat daar wat meer geld naartoe? Gaan we met deze onderbesteding ook iets aan de luchtkwaliteit doen? Kunnen de bewindspersonen daar iets over zeggen? Zo niet, waarom gebeurt dat niet?

Verder viel mij op dat deze bewindspersonen eigenlijk hun eigen begrotingsregels overtreden. Dat hebben de rapporteurs ook vastgesteld. Hier wordt nu gezegd: we hebben eenmalig met wat plafonds gespeeld. Maar ik zou dan ook graag van deze bewindspersonen de ruimte willen om volgende week ook eenmalig met wat plafonds te gaan spelen, zodat wij ook onze begrotingsregels eenmalig kunnen overtreden. Ik wil dan ook afspreken dat we dat volgende week in ieder geval niet als bezwaar terugkrijgen. Graag een uitgebreide reactie van de bewindspersonen. Wij pleiten als SP al langer voor het omzetten van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds. Ik ben dan ook heel erg blij dat dat gaat gebeuren. Mijn zorgen over onze inspraak in het proces bij het wetsvoorstel en ons budgetrecht blijven staan. Ik hoor dat we dit najaar nog worden geïnformeerd; daar kijk ik dan naar uit. Wel ben ik benieuwd hoe het zit met het investeringsfonds dat eraan komt. De Minister van Financiën, de heer Hoekstra, heeft gezegd: als er een goed idee is, dan loop ik naar de pinautomaat en ga ik pinnen. Ik heb wel wat goede ideeën, maar die zal ik voor volgende week bewaren. De vraag is dan wel: als we zo'n investering doen vanuit het investeringsfonds, hoe kaderen we dan het onderhoud van die investeringen in? Gebeurt dat uit het reguliere budget? Wordt daar al rekening mee gehouden? Kunnen de bewindspersonen daar nog op reageren?

Al met al vind ik het nog steeds heel lastig te vatten dat we zo veel geld over hebben terwijl we zo'n grote opgave hebben, bijvoorbeeld ook op achterstallig onderhoud; dat is al vaker genoemd. Waarom spelen we daar niet wat meer op in? Waarom kunnen we wel een paar honderd miljoen voor bepaalde projecten losweken, maar niet voor heel veel andere? Ik zeg zeker niet dat we meteen dat geld moeten opmaken, maar er is misschien wel meer mogelijk, want we zitten nu met een enorme opgave en geld moet niet continu blijven worden doorgeschoven. Daar wilde ik het bij laten, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan komen we bij de laatste spreker in de eerste termijn van de Kamer, de heer Paternotte van D66. Hij heeft ook viereuhalf minuut.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Heel veel dank aan de rapporteurs. Het begrotingsonderzoek is een heel belangrijk democratisch middel. Het is goed dat we dit WGO hebben. Het is inderdaad traditie dat gezegd wordt dat rapporteurs het gras voor onze voeten hebben weggemaaid en dat we dan stukken tekst kunnen weglaten, zoals mevrouw De Pater net op een eloquente manier deed. Ik ga dat ook doen. Ook al benoem ik een paar van dezelfde thema's, ik zal proberen om er een nieuw accent of een nieuwe invalshoek aan toe te voegen, zodat de bewindspersonen daar weer wat mee kunnen doen.

Ik begin allereerst bij het punt dat de Algemene Rekenkamer nadrukkelijk inbracht, namelijk dat er verbeteringen zijn, maar dat er nog steeds geen

sprake is van samenhangende verantwoording over beleidsdoelstellingen en prioriteiten en dat uit de begroting op dit moment niet af te lezen valt hoe het beleid en de financiën specifiek bijdragen aan de kabinetsprioriteiten zoals geformuleerd in het regeerakkoord en ook in toezeggingen. Dat raakt weer aan artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet. Het interessante is dat de Rekenkamer hier kritisch over is, maar ook de oplossing heeft aangedragen. Door verfijning van de artikelstructuur zouden de doelstellingen per artikel vooraf scherper en beter kunnen worden onderbouwd. Dat is weer een zinvolle basisvoorwaarde voor de beleidsevaluatie. Dit kan worden gerealiseerd door de huidige, soms erg brede en algemene beleidsdoelstellingen op te splitsen. Hier gaan ook een aantal vragen over die ik later zal stellen, maar ik zou graag van de bewindspersonen willen horen of zij deze conclusie volledig delen en op welke manier ze hier precies invulling aan zouden willen geven. Wordt er gekeken naar het voorbeeld van Finland en Canada, waar een heldere samenhangende verantwoording en overzicht van de begroting bestaan?

Eén voorbeeld. Het is niet de eerste keer dat besproken wordt dat een prioriteit uit het regeerakkoord zich niet heel duidelijk vertaalt naar een begrotingspost. Bijvoorbeeld goederenvervoer. In het regeerakkoord staat hierover: we stimuleren het gebruik van stillere goederentreinen en de Betuweroute om overlast langs andere routes zo veel mogelijk te beperken. Er staan een aantal punten over de binnenvaart en de spoorwegen, die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de overlast van goederenvervoer op de weg en van de schade voor het klimaat. Er staat hoe daar milieuwinst te behalen valt en hoe een green deal zou kunnen worden opgesteld voor de verduurzaming van de scheepvaart, binnenvaart en havens. Ik mis eigenlijk dat wordt aangegeven: dit is de prioriteit, dit is de doelstelling, we staan op dit moment hier, zoveel geld is hiervoor ingezet en zoveel geld moet er nog voor worden ingezet. Zo kan duidelijk de voortgang worden gevolgd en functioneert de begroting in die zin ook als dashboard. Ik zou beide bewindspersonen willen vragen om hierop te reflecteren.

Over de onderuitputting en kasschuiven is inderdaad heel veel gezegd. Mevrouw Kröger zei het bijna op een manier van «wát is nou de oorzaak hiervan?», maar ik zou het volgende willen vragen. Minister van Nieuwenhuizen heeft er al een aantal dingen over gezegd, maar kan zij misschien aangeven wat de drie belangrijkste oorzaken zijn van het feit dat die onderuitputtingen op zo'n astronomisch hoog niveau blijven en dat er weer 1,5 miljard moet worden doorgeschoven? Als we de drie belangrijkste oorzaken weten, dan kunnen we misschien ook met elkaar bepalen wat er het beste aan te doen valt. Uiteindelijk gaat het hier toch om het vertalen van politieke prioriteiten en is onderuitputting een uitdrukking van het onvermogen van ons allemaal om dat ook echt te doen.

Het Mobiliteitsfonds, Infrastructuurfonds en investeringsfonds zijn al terecht even benoemd door de Minister. Ik kan me zomaar voorstellen dat fondsproliferatie een thema wordt bij volgende begrotingsonderzoeken. Ik ben eerder woordvoerder geweest op Economische Zaken, en daar is bij het AO Marktordening aan de orde geweest dat er in de crisistijd een enorme serie investeringsfondsen is opgezet. De meeste daarvan zijn revolverend. Inmiddels zijn we uit de crisis en gaat de rente richting 0, maar aan die investeringsfondsen komt eigenlijk nooit een einde. Als een fonds eenmaal is ingesteld, is het heel erg lastig om er nog een keer iets aan te doen. Nu heeft de Minister gezegd: we moeten goed kijken naar de toegevoegde waarde. Daar gaan we inderdaad goed over nadenken. Ik zou wel willen vragen om nog wat nader in te gaan op de samenhang van de drie fondsen. We hebben een Infrafonds, er komt een Mobiliteitsfonds en er wordt nagedacht over een investeringsfonds. In alle drie speelt infrastructuur uiteraard een belangrijke rol. Wat is nu de meerwaarde van

elk fonds apart? Hoe gaan ze zich tot elkaar verhouden? Hoe gaan we ervoor zorgen dat ondanks die proliferatie de Kamer het budgetrecht houdt?

Dan nog een paar specifieke vragen over hoe wij zicht kunnen houden op de begroting. Allereerst is mijn vraag hoe het staat met de genoemde kabinetsambitie om 1 megaton CO₂ te besparen middels duurzaam inkopen. Hoe gaan we straks op de begroting de voortgang van de green deal maritiem terugzien in het kader van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet? En dan een voorbeeld uit mijn eigen portefeuille. In de feitelijke vragenronde was de vraag opgenomen hoeveel geld is vrijgemaakt voor de integrale veiligheidsanalyse Schiphol. De Minister weet direct waar ik het over heb. Het antwoord op die vraag was: dat valt onder het programma Schiphol. Als je dan even terugkijkt, zie je dat er verwezen wordt in de begroting naar een Kamerbrief van eind december 2017. Daarin worden dan weer acht stappen genoemd, maar uiteindelijk staat er dan niet het antwoord op de feitelijke vraag hoeveel geld er is vrijgemaakt voor de integrale veiligheidsanalyse. De vraag die ik aan de Minister zou willen stellen, is hoe we ervoor kunnen zorgen dat het vanuit de Kamer mogelijk is om concrete antwoorden op dat soort vragen te krijgen. Zou zij eventueel een uitsplitsing van het programma Schiphol aan ons kunnen geven?

De voorzitter:

Ik ben ruimhartig geweest. Ik ga naar de Minister. Wil zij als eerste de beantwoording doen? Of, zo niet, de Staatssecretaris? Er wordt gevraagd om een schorsing van vijf minuten. Dan gaan we vijf minuten schorsen om onder andere even de handen te wassen. We gaan om halfvijf verder; dan zitten we er mooi tussenin.

De vergadering wordt van 16.22 uur tot 16.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de bewindspersonen. Voordat ik dat doe, zeg ik even tegen de collega's dat zij de mogelijkheid hebben om maximaal vier vragen te stellen. Ze mogen zelf weten op welk moment ze dat doen en of ze ze in één keer achter elkaar stellen, of gewoon één vraag per keer. Ik geef als eerste graag het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik kan niet helemaal de volgorde van de sprekers aanhouden, maar we gaan ons best doen om alle vragen zo veel mogelijk te beantwoorden.

Eerst de drie belangrijkste oorzaken van onderuitputting. U vraagt eigenlijk allemaal op bepaalde manieren naar de onderuitputting. De oorzaak zit voor een deel in de autonome vertraging van projecten, zoals bij de Zeetoeegang IJmond. Dat kun je vooraf niet voorzien. Dat kan in principe in ieder project overkomen, en zeker naarmate het groter en complexer wordt.

Het heeft natuurlijk ook te maken met de regeerakkoordmiddelen die je opeens krijgt. Je gaat daarvoor verplichtingen aan, want je gaat het hele traject in. U weet ook dat je in het MIRT zicht moet hebben op 75% van de financiering. Anders mag je niet eens aan de onderzoeken beginnen. Die middelen zijn dus geoormerkt, maar ze komen niet direct tot besteding. Zijn daar projecten bij die in het regeerakkoord staan, waarvoor we nu het geld hebben gekregen en die in deze hele kabinetsperiode niet tot besteding komen? Jazeker. Er zijn projecten bij die het gehele MIRT-traject moeten doorlopen, misschien met een onderbreking vanwege de PAS. Dat zou zomaar kunnen. Dat neemt niet weg dat, als we die extra 2 miljard niet hadden gekregen, we ook niet aan die projecten hadden kunnen beginnen. Dan hadden we het überhaupt niet in gang kunnen zetten. Dan

hadden we al die projecten sowieso vier jaar doorgeschoven, tot een volgend kabinet er misschien iets voor uittrekt. Je moet zicht hebben op 75% van de financiering van een project. Anders kun je niet eens gaan onderzoeken. Dat zijn we nu dus voortvarend aan het doen. Per project is het wisselend hoever we gevorderd zijn. Daar zitten natuurlijk verschillen in.

Daarnaast is het capaciteitsknelpunt heel belangrijk. Je kunt niet alles tegelijk; niet bij RWS, niet bij ProRail, maar ook niet in de markt. We kunnen de sector in twee jaar niet opeens twee keer zoveel werk laten doen, al zouden we dat willen.

Onder anderen mevrouw Kröger heeft vervolgvragen gesteld over de human capital agenda. Misschien moet ik iets meer body geven aan wat we daarin doen. Het klinkt natuurlijk makkelijk dat we daar rekening mee houden en proberen daar zo goed mogelijk op in te springen. Dat heeft zich bij RWS inmiddels vertaald in een strategisch personeelsplan. Dat is erop gericht om echt meer kennis en kunde binnen te halen en binnen te houden. Ook is het erop gericht om mensen die al bij RWS werken voortdurend de kans te geven om zich te blijven ontwikkelen. We houden ook rekening met de vergrijzing van het personeel en de veranderingen in het werkpakket. Er zijn bijvoorbeeld technologische ontwikkelingen die ervoor zorgen dat andere kennis en kunde nodig is. Om u even een idee te geven: het zijn niet meer alleen de technici en de ingenieurs die zich met de hardware bezighouden. In toenemende mate vragen bijvoorbeeld ook software, de besturingssystemen en cybersecurity nieuwe kennis en kunde. Daar wordt actief op geworven.

RWS heeft de werving van personeel voor diverse functies gecentraliseerd, zodat je sollicitanten eigenlijk in één keer kunt beoordelen voor meerdere functies. Daardoor lukt het ook beter om de kandidaat aan de meest passende functie te koppelen. Mensen solliciteren dus niet meer specifiek voor één functie. Misschien zijn ze daar namelijk niet de beste voor, maar wel voor een andere functie binnen RWS. Zo proberen we dat maximaal te benutten voor kritieke kennisvelden in de organisatie. Ik noem dan bijvoorbeeld contractmanagement. Daar worden gerichte leer- en ontwikkeltrajecten voor ontwikkeld. Niet alles hoeft bij de betreffende kandidaat al helemaal op orde te zijn, maar men kan zich ook binnen RWS doorontwikkelen. Op die manier kun je kennis behouden en steviger verankeren. Specifiek wordt extra aandacht besteed aan de IT, ik noemde het net al, ook in het personeelsbeleid. We zijn er trots op dat RWS onafhankelijk door IT'ers wordt beoordeeld als een van de beste IT-werkgevers buiten de echte IT-sector. De instandhouding van de infrastructuur raakt steeds meer aan minder voor de hand liggende kennisvelden. Zo werft RWS tegenwoordig ook ecologen en biologen om bijvoorbeeld de PAS-systematiek en andere zaken goed te kunnen begeleiden. RWS biedt afstudeerstages, is present op carrièrebeurzen, bedrijvendagen, van alles. Er is een heel brede agenda opgezet om die human capital agenda echt goed vorm te geven. Dan is er een vraag gesteld over de green deal.

De voorzitter:

Voordat u die gaat beantwoorden, geef ik het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag over de 1,5 miljard. Of komen we daar later nog dieper op terug?

De voorzitter:

Stelt u de vraag nu maar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag is: is nou toch inzichtelijk te krijgen hoeveel van die 1,5 miljard bestaat uit de projecten die in het regeerakkoord zijn aangekondigd met de nieuwe regeerakkoordmiddelen? Was, toen het regeerakkoord werd gepresenteerd, voorzien dat die hele 2 miljard niet in deze kabinetsperiode uitgegeven zou worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is natuurlijk wel degelijk voorzien dat het niet meteen uitgegeven zou worden. Maar er is ook voorzien dat het geld er wel moet zijn om überhaupt aan die projecten te mogen beginnen. Je kunt niet eerst de plannen helemaal gaan uitwerken en als ze klaar zijn pas kijken hoe je ze gaat betalen. Dat gaat bij deze omvang van financiële middelen echt niet goed. Daarom is in de MIRT-systematiek afgesproken dat je pas überhaupt aan de studie mag beginnen als je zicht hebt op 75% financiering. Die 1,5 miljard betreft geen individuele projecten. In het geheel van de overprogrammering wil je het uitgeven en het plannen beter met elkaar in overeenstemming brengen. Daar is deze grote kasschuif voor ontworpen, maar dat is niet gekoppeld aan individuele projecten die doorschuiven naar een jaar. Dat moet je over het totale financiële beeld door de jaren heen zien.

Om in die sfeer te blijven meteen maar even de uitgavenplafonds en de Europese regels. Het uitgavenplafond betreft interne Nederlandse regels. Het behoort tot de beleidsvrijheid van de Minister van Financiën om in bijzondere omstandigheden daarvan te mogen afwijken. In dit geval heeft hij daarvoor aanleiding gezien, omdat hij ook wel zag dat het niet zo veel zin heeft om jaar na jaar dezelfde grote onderuitputting te hebben. Op deze manier hebben we dit beter met elkaar in evenwicht kunnen brengen.

De voorzitter:

Ik zie geen vervolgvraag bij mevrouw Kröger. Of wel? Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind dit een ingewikkeld antwoord. Het geld dat uit het regeerakkoord is toegevoegd aan de begroting is wel degelijk in projecten vastgelegd. Die 1,5 miljard bestaat dus wel degelijk uit stukjes en beetjes van geld dat op verschillende projecten niet wordt uitgegeven, bij elkaar opgeteld 1,5 miljard. De Minister zegt: nee, dat ligt niet aan projecten. Maar ik neem aan dat er een lijstje te maken is van de projecten waar het geld nog niet aan uitgegeven wordt en dat optelt tot 1,5 miljard.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat klopt, ja. Je kunt nu nog niet precies weten welk project in welk jaar daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden en in welk ritme het besteed gaat worden. Je kunt niet zeggen: deze projecten hoeven niet verschoven te worden en die andere wel. We hebben niet voor niets overprogrammering. Je weet dat een deel niet in een bepaald jaar gerealiseerd kan worden. Daarom doen we die overprogrammering, waarop u zelf ook aandringt. Dat moet je wel in het geheel meenemen. Als wij precies zouden weten welke projecten wel of niet tot realisering in een bepaald jaar zouden komen, hoefden we de overprogrammering niet meer te doen, want dan weet je op voorhand al dat dat stuk overprogrammering niet wordt gerealiseerd. Juist omdat je dat niet goed kunt voorspellen – kijk naar de PAS – en omdat je risico's wil spreiden, moet je zo veel mogelijk overprogrammeren. Daar loop je ook weer tegen een plafond aan in die zin dat je dat niet eindeloos kunt doen. Je kunt niet tien keer zo veel projecten daarin zetten, omdat dat ook niet meer geloofwaardig is. Daar stelt het Ministerie van Financiën dan ook weer grenzen aan, in die zin dat je niet eindeloos mag blijven overprogrammeren.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger voor haar derde vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap dat je niet eindeloos kan overprogrammeren, maar er is dus wel degelijk een lijstje te geven van die 1,5 miljard die nu dus niet wordt uitgegeven, die door wordt geschoven. Ik denk dat dat zou helpen. Uit welke projecten die tegenvallen, bestaat dat bedrag? Nou ja, «tegenvallen»; ik bedoel de projecten waaraan geen geld wordt besteed. Er is bij het regeerakkoord een plan gemaakt. Toen is gezegd: 2 miljard extra voor infra. Dat geld wordt niet uitgegeven in deze kabinetsperiode. Is er een overzicht te geven van waar dat uit bestaat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is in grote lijnen natuurlijk wel te maken, want je kunt van een heel groot aantal van die regeerakkoordprojecten nu al zien dat die niet binnen deze kabinetsperiode tot besteding gaan komen. Maar ik denk dat het niet zo heel veel waarde heeft om dat lijstje te hebben. Maar goed, als u dat interessant vindt, dan kunt u dat hebben. Maar nogmaals, het is allemaal met heel veel slagen om de arm, want door de PAS of een andere exogene ontwikkeling kan het over een halfjaar zomaar weer helemaal anders zijn. Straks heb je dan alsnog met een grote onderuitputting te maken en kan je een ander project naar voren halen dat nu misschien wat minder kansrijk lijkt, omdat de PAS daar bijvoorbeeld geen rol speelt. Dat is de exercitie die ik u net heb toegezegd: ik ga dat voor de volgende MIRT-bespreking zo veel mogelijk in kaart brengen, ook ten aanzien van de PAS.

Ik pak meteen ook maar even de vraag mee of we helemaal precies kunnen vertellen hoe elk project met de PAS om moet gaan. Dat is waarschijnlijk nog net iets te veel gevraagd, maar we kunnen wel per project aangeven of het met een ecologische onderbouwing kan of dat er een ADC-toets moet plaatsvinden of iets anders. Op dat grofmazige niveau kunnen wij u informeren over alle projecten in het MIRT.

De voorzitter:

Die hebben wij in ieder geval genoteerd als een toezegging. Wil mevrouw Kröger hier nog een vervolgvraag over stellen? Nee? Ik zag wel de heer Van Aalst en daarna de heer Laçin.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil hier toch nog even op doorgaan. Ik blijf het merkwaardig vinden, maar misschien is het een overheidsdingetje; ik weet het niet. Het overzicht waar mevrouw Kröger net om vroeg, is volgens mij waar wij de afgelopen paar jaar al om gevraagd hebben. De Minister heeft net al kort aangegeven dat de hele uitvoering van een weg meestal zeven jaar duurt. We pinnen haar niet vast op een jaar, maar dan weet je toch om welke bedragen het gaat? Ik bedoel, je zet hem uit in de markt. Een bedrijf gaat dat aanbesteden. Noem maar op. Dan is er toch een bepaalde planning hoe iets loopt? Dan weet je toch welke bedragen nodig zijn voor 2020, 2021, 2024, 2026, noem maar op? Dat kunnen we toch uitzetten? Mijn concrete vraag aan de Minister is: als dat in beeld is – blijkbaar is dat wel in beeld en kunnen we een lijstje opstellen – wat blijft er dan nog over van de onderuitputting? Want dat is wat mij betreft onderuitputting: incidentele bedragen die nu dus vrijvallen. Wat blijft er over van die anderhalf miljard? Of is het gewoon nul? Ik krijg het nog steeds niet in beeld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het simpele antwoord is: nul. Onderuitputting wil niet zeggen dat die financiële middelen vrijvallen. Want die middelen zijn wel degelijk

gekoppeld aan een project. Alleen komen ze helaas niet in het jaar dat je had verwacht tot realisatie en kun je dan niet betalen. Dat neemt niet weg dat de keuze al is gemaakt dat we dat project willen, en dat het geld daarvoor ook beschikbaar moet blijven. Je sleept dat geld alleen mee naar het jaar waarin het wel tot die uitgaven komt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat is goed om te horen, maar dat is nou juist het punt. We weten dus wel dat het nul is, dat het geld allemaal op is. We weten ook voor welke projecten het bedoeld is. Dan kunnen we het ook inplannen. Als we dat niet kunnen inplannen voor de komende jaren, dan zijn we niet in control. Dat is precies het punt dat we willen maken met elkaar. Als dat elk jaar zo ver oploopt... Ik bedoel, vanaf dag één dat ik hier zat, ging het over die boeggolf of over de onderuitputting. Ik wil wel een keer een beetje duidelijkheid. Anders doen we elk jaar dezelfde exercitie en schieten we er niks mee op. Dus ik wil wel een toezegging van hoe we dit gaan oplossen, zodat we niet elk jaar dezelfde discussie hebben, dezelfde vragen stellen en dezelfde antwoorden krijgen, want dan wordt het een beetje een herhaling van zetten. Daar schiet volgens mij niemand wat mee op.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als het mogelijk zou zijn om een honderdprocentgarantie af te geven voor een planning, dan zouden we dat natuurlijk doen. Alleen, dat kan niet. Laat ik nou eens niet de PAS noemen, maar bijvoorbeeld eens noemen waar we tegenaan lopen bij chroom-6. Dat wij daar nu rekening mee moeten houden, dat mensen in van die asbestpakken moeten gaan werken vanwege de veiligheid, betekent zomaar dat een project, afhankelijk van de grootte, maanden langer gaat duren. Kijk naar de Zeetoeegang IJmond. Daar komen technische problemen aan het licht. Bij allerlei projecten kom je, ofwel binnen het project ofwel buiten het project, voortdurend tegenvallers tegen die niet te voorzien waren.

Wat de PAS nu gaat doen voor al die projecten, weten wij nog niet. Het zal in ieder geval niet tot versnelling leiden. Maar die dingen had je bij het opstarten en de planning van al die projecten natuurlijk niet kunnen voorzien. Dus je kunt geen strakke planning maken waarvan je zeker weet dat je haar ook uit kunt voeren. Er vallen altijd dingen tegen, er komen dingen van buiten en je probeert het zo goed mogelijk te doen.

Zoals ik straks al zei, houden we nu rekening met chroom-6. Wij gaan er nu standaard van uit dat het in iedere brug, in iedere stalen constructie, zit. Is dat een keer onverhoopt niet het geval, dan zit het mee en kunnen we het wat sneller realiseren. Hetzelfde geldt voor de brandwerendheid van tunnels. Dat is ook een beleidswijziging die is doorgevoerd. Bij de Gaasperdammertunnel waren we nog aan het bouwen en konden wij de vertraging nog beperken. Bij andere projecten kun je het nog proberen in te passen, maar zo zijn er tientallen voorbeelden te noemen die helaas voor vertragingen kunnen zorgen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ga het nog één keer proberen. Ik snap dit soort incidenten, maar we weten dus wel dat we op nul uitkomen. Maar als ik al die incidenten hoor, lopen we in mijn optiek heel erg uit de pas en hebben we heel erg veel extra geld nodig. De PAS komt elke keer voorbij, maar de PAS speelt helemaal nog niet mee in die 1,5 miljard. Ik kan me helemaal niet voorstellen dat de Minister bedoelt dat we voor 1,5 miljard aan incidenten met chroom-6 hebben of zo. Daar gaat het niet om. Het grootste deel kunnen we volgens mij gewoon in beeld hebben. De Kamer vraagt gewoon: breng in beeld hoe die projecten meerjarig lopen. Het is niet erg als een project een jaar uitloopt, maar ik geloof niet dat er voor 1,5 miljard aan projecten continu uitloopt. Als dat wel zo is, dan zijn we volgens mij totaal niet in control over onze projecten. Is de Minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zal de heer Van Aalst niet verbazen dat ik het daar niet mee eens ben. Laat ik het dan ook nog een keer proberen, net zoals hij. Voor de 2 miljard die we bij het regeerakkoord hebben gekregen, staan een hele rij projecten in het regeerakkoord benoemd. Die projecten waren op dat moment niet panklaar, zodat wij bij wijze van spreken konden zeggen: begint u morgen maar. Men kan zelfs nog niet eens de aanbesteding starten. Die projecten moeten nog het hele MIRT-traject doorlopen. Dan begin je met een verkenning en vervolgens ga je trechtersnel welke variant het wordt. Dat moet allemaal zorgvuldig. Dat vinden wij ook belangrijk. Er moet inspraak zijn. Iedereen moet er wat van kunnen vinden. Uiteindelijk komen we dan een keer bij een MIRT. U ziet elke keer die stapjes als we de MIRT-projecten allemaal bespreken; er gaat zo een jaar overheen voordat je van de ene naar de volgende fase kunt gaan. Uiteindelijk komt er dan een keer een klap op en kunnen we echt tot een aanbesteding overgaan. Zo'n aanbesteding vraagt weer veel tijd. Dus bij veel van die projecten duurt het meerdere jaren voordat de bouw tot realisatie komt. Bij de meeste van die regeerakkoordprojecten zie je dat je niet in de eerste jaren tot aanbesteding kunt overgaan. Dat geld is wel vast aan ons, aan IenW, voor het Infrastructuurfonds ter beschikking gesteld. We proberen dat nu beter in rij en geld te zetten en te combineren met een zo realistisch mogelijke inschatting van de jaren waarin je wel dat geld nodig zult hebben. Dat blijft altijd met een behoorlijke bandbreedte. Dat kan nu eenmaal niet anders.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij maakt de Minister een heel simpel verzoek ontzettend ingewikkeld. Er is 2 miljard geïnvesteerd aan het begin van deze periode. Dat weten we. Dat geld is bestempeld, of hoe je het ook wilt noemen. Het is toegevoegd aan de middelen. Prima. We hebben nu de situatie dat we 1,5 miljard doorschuiven naar een volgende kabinetsperiode. De simpele vraag is: kunnen we een lijst krijgen van de projecten die optellen tot die 1,5 miljard? Dat is volgens mij de vraag. Het doet er niet toe of die projecten zijn uitgesteld of nog moeten beginnen. Het is volgens mij een heel simpel verzoek. Die lijst zou te leveren moeten zijn. Het tweede is iets wat ik niet begrijp in het antwoord richting de heer Van Aalst. Dat is dat we niet kunnen spelen met die onderuitputting. Het antwoord is: we komen uit op nul. In de eerste beantwoording van beide bewindspersonen hoor ik echter dat er 300 miljoen euro extra naar spoor gaat en 150 miljoen euro extra naar binnenvaart. Volgens mij waren dat de letterlijke woorden van beide bewindspersonen. Ze schudden nu allebei nee. Ik vraag me af waar dat geld dan vandaan komt. Hoort het niet gewoon tot het budgetrecht van de Kamer om te kijken wat we met het geld doen en of we onze prioriteiten anders kunnen stellen als projecten heel erg uitlopen?

De voorzitter:

Dat waren eigenlijk twee vragen in één. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Met enige creativiteit hoorde ik er zelfs nog meer. Het is bijna lastig om ergens te beginnen. Natuurlijk heeft de Kamer altijd het budgetrecht. U kunt als Kamer van ieder project zeggen: dat doen we toch niet, of daar stoppen we mee. Daar gaat u over. Het extra geld waar u het over heeft, is extra geld voor een bepaalde taak, maar het is geen nieuw geld. Die 100 miljoen en die 300 miljoen hebben we niet opeens van Minister van Financiën Hoekstra

gekregen. Nee, we geven daar zelf prioriteit aan binnen het Infrastructuurfonds. We schuiven dus met die middelen. Je haalt ze naar voren om nu meer aan beheer en onderhoud te kunnen doen, in mijn geval van de vaarwegen. Voor de Staatssecretaris gaat dat naar het spoor. Dat kunnen we nu ook daadwerkelijk uitgeven.

Hadden we dan niet 200 of 300 miljoen extra kunnen nemen voor het onderhoud van de vaarwegen? Nee, want daar krijgen we ten eerste de plannen niet op tijd voor af en aanbesteed. Ten tweede zijn de mensen niet aanwezig om dat te kunnen doen. Misschien had het in plaats van 100 miljoen 101 miljoen kunnen zijn. Het gaat om concrete projecten, waarvan we kunnen waarmaken dat we die ook echt uitgevoerd krijgen. Een voorbeeld is de sluis Weurt, waar ook nog vragen over gesteld zijn. De heer Laçin zei dat de 1,5 miljard wordt doorgeschoven naar een volgend kabinet en dat daar niks mee gebeurt. Daar gebeurt wel iets mee, want die 1,5 miljard is gewoon gekoppeld aan regeerakkoordprojecten waar nu aan gewerkt kan worden. Als dat geld niet was toegevoegd aan het Infrastructuurfonds, hadden we met al die projecten niet kunnen starten, omdat daarvoor onvoldoende middelen in het Infrastructuurfonds aanwezig zouden zijn. Dat is gebaseerd op 75%. Op het moment dat zo'n project zijn afronding nadert, moeten we ervoor zorgen dat we tot 100% komen. Soms is er cofinanciering in het spel, maar niet altijd. We moeten het dus gezamenlijk zien op te brengen.

Als u zou zeggen: van die 1,5 miljard gaan we andere dingen doen, moet u zich realiseren dat al die regeerakkoordprojecten dan geschrapt moeten worden. Ik denk dat daar ook projecten bij zijn waar u wel een voorstander van bent. Dat mag ik toch hopen. Mocht dat niet zo zijn, dan is er in ieder geval een meerderheid in deze Kamer die voor het MIRT staat. U kunt in het MIRT Projectenboek precies de stand van zaken van alle projecten terugvinden, in welke fase ze zitten en in welk jaar ze normaal gesproken op zijn vroegst tot uitgaven of bestedingen gaan leiden, met alle onzekerheden daaromheen. Makkelijker kunnen we het helaas niet maken, denk ik.

De voorzitter:

Ik kijk nog even of de heer Laçin zijn vervolgvraag wil stellen. Anders is de heer Schonis. Als andere leden zich willen melden, komen ze daarna. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik zal op één punt een vervolgvraag stellen. Budgetrecht ligt altijd bij de Kamer, zegt de Minister. Toch hoor ik de bewindspersonen spreken over 100 miljoen erbij en over 300 miljoen erbij. Dat komt niet uit de 2 miljard. Dat is voor taken. Als het uit de reguliere begroting komt, gaat het dus ten koste van iets anders. Ik vraag me af waarvan het ten koste gaat. Waar blijft dan het budgetrecht van de Kamer om daarover te oordelen? Volgens mij zijn die toevoegingen van 300 miljoen en 100 miljoen in ieder geval niet met de Kamer besproken. Hoe gaat dat dan in zijn werk?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is dus wat we naar voren halen. Als u nou hier met z'n allen zegt dat het waanzin is en dat ik die 100 miljoen extra helemaal niet nu in het onderhoud van de vaarwegen moet steken, maar die gewoon moet laten staan voor de jaren waarvoor het gepland staat, dan gaat u daarover. Maar gezien het feit dat we bij de vaarwegen de prestaties net niet halen, gezien het feit dat we daarover gewoon klachten ontvangen – mensen zeggen: we hebben weer een storing hier of daar – en gezien het feit dat er een crisisrapport van de Rekenkamer ligt, hebben wij natuurlijk gedacht: wij gaan maximaal inzetten. Wat is merkbaar en maakbaar? Wat kunnen we naar voren halen van dat onderhoud wat je daadwerkelijk

uitgevoerd krijgt? Het is aan u om te oordelen of dat a een verstandige keuze is en of u daar b andere, nog betere bestedingen voor zou weten.

De voorzitter:

De heer Laçin voor zijn derde vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp dat. Het is aan ons. Maar het is dan wel goed om te weten ten koste van wat die 400 miljoen totaal gaat. Dat weet ik niet, maar ik zou dat wel moeten weten om daarover een oordeel te kunnen vellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We halen die middelen naar voren...

De heer **Laçin** (SP):

Ten koste van wat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

... dus het wordt niet opeens meer. Voor de hele lange termijn zullen we echt meer geld nodig hebben. Daar gaan wij een onderbouwing voor leveren. Wij halen nu geld naar voren dat al gereserveerd is voor beheer en onderhoud in latere jaren. Dat betekent dus dat je in de latere jaren minder hebt, als er dan geen aanvulling komt. Zo simpel is het eigenlijk. We hebben dus niet opeens meer geld, maar we vinden het belangrijk om een intensiveringsslag te doen op dat onderhoud. Je probeert dus in een jaar meer te doen dan de 600 miljoen die we altijd al bij de vaarwegen deden. Je zet er een tandje bij, je doet er een schep bovenop, omdat er een dringende noodzaak voor is. Maar dat neemt niet weg dat er voor de toekomst dus minder geld beschikbaar is binnen de reeks van beheer en onderhoud.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de heer Schonis van D66. Welkom.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u. Ik vervang nu de heer Paternotte. Die is weggevoegen; daarom mocht ik hem even vervangen. Ik sla even aan op een punt dat de Minister een fors aantal zinnen geleden maakte over het PAS. Er komt nog een update van alle MIRT-projecten naar ons toe, waarin de Minister in kaart brengt hoe het PAS uitpakt voor het betreffende project. Ik maak me daar een beetje zorgen over. Het is natuurlijk een heel ingrijpend verhaal. We hebben natuurlijk gezien dat het een veelomvattend gebeuren is. Een van de projecten is bijvoorbeeld Amelisweerd, bij de A12 en de A27. Daar heeft mevrouw Kröger recent vragen over gesteld. In de antwoorden op die vragen geeft de Minister aan: ik ga gewoon een stapje terug in de procedure en ben dus voornemens een nieuw tracébesluit te nemen; dan kunnen we met dat project verder. Op zich is dat een helder antwoord, maar gaat u daarmee niet voorbij aan wat er toch aan de ADC-toets gerepareerd zal moeten worden, namelijk aan de A van alternatieven afwegen? Wordt dit uw lijn? Wordt de lijn: voor besluiten die door de rechter zijn vernietigd vanwege het PAS doe ik een stap terug in de besluitvorming; ik vul het aan en dan zien we wel weer? Of is het toch van belang dat we verder teruggaan in de procedure – ik denk dat we die kant op moeten, maar hoor dat graag van de Minister – en dat we ook voor dat type projecten, die best wel ver waren in de besluitvorming en in het MIRT staan, weer een bredere afweging moeten gaan maken van alternatieven? Het PAS laat namelijk duidelijk zien dat doorgaan op deze weg niet altijd kan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Schonis hier de spijker op z'n kop slaat. Je moet bij een ADC-toets wel degelijk de A van «is er een alternatief?» onderbouwen. Dat zullen we dus ook per project moeten gaan beoordelen. Bij sommige projecten zal het misschien niet nodig zijn en kun je ook met een ecologische onderbouwing een passende beoordeling leveren. Maar als je gebruik wilt maken van een ADC-toets, moet je inderdaad aan kunnen tonen dat er geen alternatief is, dat er een dwingende reden voor is en dat je het goed compenseert. Dat zullen we dus per project doen. Nogmaals, zoals ik net aangaf, zullen we proberen dat in ieder geval op hoofdlijnen inzichtelijk te maken, want ik wil ook niet de suggestie wekken dat wij al helemaal precies van alle projecten weten hoe we het nu echt gaan doen. Het zal dus een grofmazig eerste beeld zijn van de vraag of er kans is op een ADC-toets. Maar u kunt niet verwachten dat we bij wijze van spreken al precies weten wat we gaan compenseren, voor welke habitat, enzovoort.

Het zal echt een grove eerste inschatting zijn. Wordt dit project hierdoor geraakt? Leidt het tot stikstofuitstoot? Is dat alleen tijdens de aanleg – daar werd ook naar gevraagd – of ook permanent? En als het permanent is, in welke orde van grootte is het dan? Is het schadelijk voor de habitats die in de betreffende Natura 2000-gebieden zitten? Kan dat met een ecologische onderbouwing? Welke orde van grootte is het? En in sommige gevallen zullen we wellicht een ADC-toets moeten gebruiken. Dan moet je precies al die stappen doorlopen. In de eerste schifting zullen we dus bekijken waar we dan tegenaan lopen. Bij het ene project zal dat makkelijker zijn. Als het om een dijkversterking gaat, is het duidelijk dat het gewoon alleen tijdens de aanleg is. Je hebt dan een heel ander verhaal, dat misschien meer te vergelijken is met woningbouw, dan het verhaal dat je hebt bij een totale nieuwe weg die je ergens wilt aanleggen.

De heer **Schonis** (D66):

Ik begrijp natuurlijk best dat het niet per project over twee à drie weken helemaal is uitgewerkt, ook omdat voor veel van die projecten de onderzoeken nog gestart moeten worden, schat ik in. Ik weet niet hoeveel projecten er in het MIRT staan. 600, zeg ik uit mijn hoofd. Dat zijn er ontzettend veel. Voor het MIRT-overleg kan ik dus wel tegemoet zien dat we per project een beeld hebben van a of ze erdoor getroffen worden en b welke stappen we dan terug in het proces zouden moeten zetten. Zo hebben we daarvan in ieder geval een helder beeld en ook een verwachting voor de toekomst van hoeveel extra vertraging we daardoor oplopen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat beeld is helder als u daarbij «een eerste inschatting» meeneemt. Misschien kunnen we in een bepaald geval bij een eerste inschatting denken dat een ADC-toets van toepassing is, maar als we er dieper in duiken kunnen we tot de conclusie komen dat we toch nog meerdere alternatieven moeten gaan overwegen. U mag ons er dus aan houden dat we een eerste inschatting in beeld gaan brengen, maar een definitieve beoordeling gaat echt gewoon heel veel tijd en capaciteit vragen. Ik noem toch even dat ook daar weer geldt dat je niet opeens een blik open kunt trekken van extra ecologen en biologen die dit kunnen beoordelen. Dat is schaarse kennis en kunde op dit moment. Daar hebben we dus ook gewoon mee te maken.

De **voorzitter**:

Dan was er nog een vraag van mevrouw Kröger. Dat is haar laatste vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil toch nog even terugkomen op het interruptiedebat over de 1,5 miljard. Ik denk dat er eigenlijk voor verschillende Kamerleden, maar ook

voor ons in de rol van rapporteurs, behoefte is om daar gewoon veel meer inzicht in te krijgen. Ik ben dus blij met de toezegging van de Minister dat we dat overzicht krijgen. Ik denk wel dat de opmerking «in het MIRT Projectenboek is terug te vinden hoe gelden uit het MIRT Projectenboek, dus hoe de MIRT-projecten, doorgeschoven worden naar verdere jaren» moeilijk te destilleren is. Vandaar dat wij nu aan de Minister het volgende vragen. Via de regeerakkoordmiddelen is 2 miljard toegevoegd. Wij als Kamer willen dan toch ook kunnen zien hoe die gelden besteed worden en waar die staan in de tijd. Maar goed, die toezegging ligt er. De aanvullende vraag is eigenlijk hoe we dit als Kamer in de toekomst beter kunnen monitoren, want dat is dus heel ingewikkeld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is ook ingewikkeld omdat er zo verschrikkelijk veel projecten zijn. Als het er twee waren, was het natuurlijk een heel overzichtelijk verhaal, maar het zijn er gewoon heel veel. Eind november hebben we het notaoverleg MIRT. Laten we proberen om voor die tijd inzichtelijker te maken hoe het zit met die anderhalf miljard door u daar een brief over te sturen. Dan kunnen we het iets meer body geven. We kunnen proberen om de vragen op papier wat gedetailleerder te beantwoorden. Ik denk dat dat misschien een goede oplossing is.

De voorzitter:

Dank voor deze nadere precisering. Ik zie dat u kunt doorgaan met uw betoog. Hoe lang denkt u ongeveer nog nodig te hebben voor de beantwoording?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hangt erg van de interrupties af. Ik denk niet zo heel erg lang meer, voorzitter.

Er is nog gevraagd naar de green deal. Er is inderdaad een green deal met de sector gesloten en er wordt ook hard gewerkt om tot uitvoering te komen. We zijn nu bezig met het uitwerken van een subsidieregeling. U weet dat we daar 15 miljoen voor hebben uitgetrokken. Ik weet niet wanneer we weer een AO Maritiem hebben, maar ik zal u dan graag even bijpraten over hoever we staan met de invulling van de green deal voor de maritieme sector.

De heer Paternotte heeft ook nog wat gevraagd over het fonds. Ik zeg dat maar even tegen de heer Schonis, want ik weet niet of hij zich ervan bewust is wat de heer Paternotte allemaal heeft gevraagd. De heer Paternotte vroeg naar de verhouding tussen de drie fondsen, waaronder het Infrastructuurfonds en het Mobiliteitsfonds. Daar hebben we met elkaar over gewisseld dat het Mobiliteitsfonds straks het Infrastructuurfonds gaat vervangen. We gaan de uitgangspunten met u delen. In dit najaar krijgt u daar een brief over en dan kunnen we erover debatteren. We gaan ook met elkaar oefenen met een dummybegroting, zodat we kunnen zien hoe het een nou overgaat in het ander en wat dat met uw budgetrecht doet et cetera.

Over het andere fonds waarover nagedacht wordt, heb ik al aangegeven dat het een toegevoegde waarde moet hebben ten opzichte van de huidige fondsen, nu het Infracfonds en straks dus het Mobiliteitsfonds. Het zal geen business as usual zijn. Het kabinet moet dus nog goed nadenken over de criteria, want er zijn al allerlei soorten fondsen, zoals revolverende fondsen, Invest-NL en noem maar op. Daar gaan we met elkaar goed naar kijken, ook met de collega van EZK in het kader van de groeiagenda. Welke bijzondere projecten zou je daaruit willen financieren? Het is heel duidelijk dat het geen «business as usual»-projecten moeten zijn, want dan kunnen we het net zo goed vanuit het Infrastructuurfonds of het Mobiliteitsfonds doen. Het moet echt gaan om de bijzondere projecten.

Waren er nog meer vragen? Ja, er is ook nog gevraagd of het kader van de luchtvaart, het programma Schiphol, nader uit te splitsen is. Daarvoor wil ik gemakshalve maar even verwijzen naar pagina 85–88 van de begroting. Daar staat redelijk gedetailleerd uitgesplitst wat er allemaal onder het programma Schiphol valt.

Hoeveel geld is er nou specifiek vrijgemaakt voor de veiligheidsanalyse van Schiphol? De actualisatie van de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol is medio 2019 in opdracht gegeven aan het koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, het NLR in het kort. De totale kosten voor die opdracht bedragen circa € 117.000 exclusief btw. Dat is inclusief de kosten voor een onafhankelijke review op de methodiek.

Dat waren de laatste detailvragen waarvan ik dacht dat ze op mijn bordje lagen, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Schonis heeft daar een vervolgvraag over.

De heer Schonis (D66):

Ja, want voordat ik hier naar binnen liep, kreeg ik specifiek het fonds mee van mijn collega Paternotte. U zegt dat je het op pagina 85–88 van de begroting kunt terugvinden, maar dit soort specifieke bedragen niet. Dat ligt een beetje in het verlengde van waar we het net over hadden in verband met onze controlerende taak. Wij moeten maar een beetje gissen. Daar staat een bedrag van acht ton genoemd, even uit mijn hoofd gezegd. Dit soort bedragen wordt niet specifiek genoemd. Daar zouden we de volgende keer toch wat meer toelichting bij willen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uw Kamer mag uiteraard alle informatie ontvangen die zij noodzakelijk vindt voor de uitoefening van haar taak, maar ik denk dat het wat ver gaat om alles van alle onderzoeken en opdrachten in de begroting te vermelden. Want er wordt nogal wat onderzocht, ook door allerlei externe partijen. Dat is dus niet gebruikelijk. Als er een speciale reden is om het van een bepaald onderzoek te willen weten, is dat geen enkel punt. Maar dan stel ik voor dat u daar gericht naar vraagt, want we kunnen moeilijk van ieder onderzoek precies alle bedragen vermelden, omdat u dan echt enorme boekwerken krijgt. Nogmaals, als u specifiek interesse heeft in een bepaalde opdracht, kan dat natuurlijk gewoon.

De voorzitter:

De laatste vraag voor de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Natuurlijk. Helemaal mee eens in de zin van: je kunt het zo gek maken als je zelf wilt. De keerzijde is dat 'm dat ook een beetje zat in de beantwoording van de feitelijke vragen: kijk maar naar het algemene programma Schiphol. Zo kunnen we natuurlijk niet zakendoen met elkaar. Vandaar de benadering op dit punt. Dat is meer de achtergrond hierbij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we voortaan proberen om nog preciezer te beantwoorden.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris, mevrouw Van Veldhoven. O nee, excuus. Er is nog een vraag van mevrouw De Pater aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet meteen al om welke vraag het gaat. Mevrouw De Pater had een vraag gesteld over de verkeersveiligheid. Ik vond dat een belangrijk punt

en een goede vraag. Zij vroeg om te kijken of je, als je bij beheer en onderhoud dingen naar voren kunt halen, ook op het gebied van verkeersveiligheid dingen naar voren kunt halen. We hebben het daarover gehad met de medeoverheden. De provincies en de gemeenten werken natuurlijk hard aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daar vinden nu de risicoanalyses plaats. Langzaam maar zeker gaan we in beeld krijgen waar het 'm nou in zit en waar men eigenlijk behoefte aan heeft. Door uw voorganger, de heer Von Martels, is in het verleden gevraagd om een onderzoek naar de BDU-middelen. Hoe zijn die tot besteding gekomen? Worden die aan de goede zaken uitgegeven? Dit najaar wordt dat onderzoek opgeleverd. Ik neem graag de suggestie over om te kijken of we daar in gesprek met de medeoverheden nog opties zien om eventueel in het kader van verkeersveiligheid projecten naar voren te halen. We hebben natuurlijk al 50 miljoen voor de N-wegen gereserveerd, 25 miljoen voor rijkswegen en 25 miljoen voor de provinciale N-wegen. Na het bestuurlijk overleg verkeersveiligheid dat ik met die koepels heb, kom ik graag bij u terug op de vraag of we daar nog mogelijkheden zien. Ik denk dat ik die vraag dan ook beantwoord heb.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we door met de Staatssecretaris, mevrouw Van Veldhoven.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dank u wel, voorzitter. De heer Laçin vroeg wat wij extra doen aan de luchtkwaliteit. Kan de onderuitputting daar niet voor worden ingezet? De luchtkwaliteit staat op de beleidsbegroting. Dat heeft dan niks te maken met onderuitputting uit het fonds. Wellicht bedoelde u het ook op de beleidsbegroting. Hiervoor heeft het kabinet voor de komende jaren 50 miljoen beschikbaar gesteld. We willen met het Schone Lucht Akkoord inzetten op permanente verbetering. Daar hebben we dus ook geld voor uitgetrokken, zeg ik tegen de heer Laçin.

De heer Ziengs had eigenlijk twee vragen. De ene ging over PFAS. Ook stelde hij een aantal vragen over goederenvervoer. Laat ik even met de PFAS beginnen. De heer Ziengs vraagt terecht aandacht daarvoor. PFAS is een zeer zorgwekkende stof. We hebben daar in een eerder AO al met elkaar over van gedachten gewisseld. Daar moeten we heel zorgvuldig mee omgaan. Aan de andere kant moeten we voorkomen dat dingen onnodig op slot gaan vanuit de reflex van zorgvuldigheid. Daarom hebben we een tijdelijk handelingskader vormgegeven dat aan alle gemeenten en bedrijven die te maken hebben met vraagstukken van grondverzet, een kader geeft voor hoe je daar op een zorgvuldige manier mee omgaat. Als je zo'n kader aangeeft, loop je natuurlijk ook weer aan tegen dingen die net op de rand van dat kader zitten. Hoe ga je daar dan mee om? Ik heb u vanmiddag een brief gestuurd met een verduidelijking van dat kader op een aantal punten waar we in de praktijk tegenaan liepen. We snaptten allemaal dat we X bedoeld hadden, maar dat het de vraag was of dat eronder viel, als je de letterlijke bewoording nam. Ik zal niet verder op de details ingaan, want dat staat allemaal in de brief die u vanmiddag heeft gekregen. Zodra wij meer weten op andere punten, zal ik u daar steeds van op de hoogte houden.

Deze week spreek ik ook nog met vertegenwoordigers van de sector om samen nader te definiëren waar de knelpunten zijn en wat de handelingsperspectieven zijn in de balans van wel zorgvuldig, maar niet onnodig op slot. Met dit gesprek krijg ik een beeld bij projecten die mogelijk stilliggen. Ik vind het belangrijk om daar een reëel beeld van te krijgen, want de geluiden daarover verschillen gewoon. Ik wil dat deze week graag met de sector bespreken.

De voorzitter:

Volgens mij heeft de heer Ziengs een vraag. Heb ik dat goed gezien?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik twijfelde even, maar ik stel de vraag wel. Ik twijfelde, omdat ik de brief nog niet gelezen heb. Misschien ben ik te voorbarig met het stellen van een vraag, omdat het antwoord wellicht in de brief opgesloten zit. Ik begrijp dat de brief vanmiddag is binnengekomen, terwijl wij aan deze tafel zaten. In concreto: ik stel de vraag toch. De ervaring van de grondverzetbedrijven is dat een groot gedeelte van de grond op dit moment gewoon niet herplaatst kan worden, omdat er nog geen normering voor gesteld is. Het gaat met name om die groep grond die uiteindelijk onder de anderhalve meter gestort moet worden. Ik zeg dat even uit mijn blote hoofd. Het gaat dus om baggerslib et cetera. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of er in die brief al zicht is op een bepaalde normstelling daarvoor. Of is er zicht op een termijn voor wanneer die norm er komt? Volgens mij ligt daar een aanzienlijk probleem voor de branche.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het risico is dat we dan spreken op basis van een brief waarin het natuurlijk allemaal nog net iets nauwkeuriger staat uitgelegd dan dat ik het uit mijn hoofd aan de heer Ziengs meld. In de brief gaan we eigenlijk in op de verschillende problemen die we hebben gezien en op de stappen die we daar op dit moment voor ondernemen. Er is een algemene norm. Dat is namelijk gewoon de zorgplicht. Zodra je merkt dat er iets in zit, betekent dit dat je eigenlijk niets meer mag totdat je een norm vaststelt, die aangeeft waar de veilige grens eigenlijk zit. Ik zeg het maar even heel zwart-wit. Voor droge grond en voor bagger die de waterschappen op de rand van de sloot kunnen leggen, hebben we nu aangegeven op welke manier je daarmee moet omgaan. Het is waar dat er nog geen norm – zoals de norm 373 voor grond – is voor de toepassing in diepe plassen die een directe link kunnen hebben met ons grondwater en dus ook met ons drinkwater. In deze Kamer benadrukken we altijd ontzettend hoe voorzichtig we met het grondwater moeten zijn. Die norm voor diepe plassen wordt wel ontwikkeld, maar is er nog niet. Wat je er nu wel en niet mee kunt, is voor bagger weer net iets anders dan voor grond. Dat staat allemaal uitgelegd in die brief. Stap voor stap proberen we zo veel mogelijk duidelijkheid te geven aan alle partijen.

Een ander belangrijk punt is dat we gemeenten helpen om duidelijkheid te geven wanneer we het hebben over grond die boven de detectiegrens en tot de gezondheidsgrens mag worden toegepast. De plek waar je het stort, moet net zo schoon zijn. Je mag een schone plek dus niet méér vervuilen, maar dan moet je wel weten hoe schoon de grond is. Gemeenten spelen daar een heel belangrijke rol bij. Zij moeten heel snel meten en in kaart brengen hoe schoon de grond is op de plekken waar je wilt gaan bouwen of eventueel grond kwijt wilt. Want dan weet je ook welke grond je daar kwijt kunt. Dat kan helpen om de grondmarkt weer los te trekken. Ook dat staat allemaal in de brief. Die was niet per se voorzien voor dit debat. Ik vind het belangrijk om iedereen zo snel mogelijk op de hoogte te stellen in aanloop naar de begroting, vooral omdat dit natuurlijk iets is waar bouwers dagelijks mee te maken hebben. Vandaar dat die brief per ongeluk gedurende dit debat kwam. Maar voor al de partijen die daar nu mee te maken hebben, wilde ik niet nog een dag wachten met die brief om het feit dat we nu een debat hebben waarin wij hem niet kunnen bespreken.

De heer **Ziengs** (VVD):

Op het gevaar af dat ik nu toch weer iets vraag wat in die brief staat... Ik hoor de Staatssecretaris vertellen dat met name de gemeentes daar een aanzienlijke rol in kunnen spelen. Is het dan wellicht een suggestie dat men zo spoedig mogelijk met de VNG om tafel gaat zitten, omdat juist de

gemeenten die metingen gaan verrichten? Het gaat erom dat de achtergrondwaardes bekend worden. Zij moeten gewoon hun rol en verantwoordelijkheid nemen om dit proces weer los te trekken.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

In de brief staat inderdaad iets wat de heer Ziengs nog niet kon weten. Ik vind twee dingen belangrijk. We moeten de gemeenten helpen om dat op een goede manier te doen, want er komt veel over gemeenten heen. Nu is er weer iets nieuws waar ze rekening mee moeten houden en naar moeten kijken. Ik vind ook dat we hen moeten helpen om te weten wat ze daarin moeten doen. Daarnaast vind ik het belangrijk dat er gewoon een structureel overleg komt met alle partijen die betrokken zijn bij deze problematiek, zodat we steeds met elkaar toetsen wat er in de praktijk gebeurt en hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de juiste handelingsperspectieven bieden.

Voorzitter, ik ga door met de vraag over spoorgoederenvervoer die de heer Ziengs gesteld heeft. Hij stelde een aantal vragen. Wat doen we om spoorgoederenvervoer te stimuleren? Hoe zit het met de 740 meter-treinen? Hoe zit het met de havens en de overlast door treinen? Ik heb recent een verklaring met alle vervoerders getekend om dat maatregelenpakket verder vorm te geven. Daar spreken we al een tijdje met elkaar over, maar nu hebben we ook de subsidieregeling voor de verlaging van de gebruiksvergoeding met terugwerkende kracht vanaf 1 januari tot 1 januari 2024 in werking kunnen laten treden.

Dit jaar start ook de proef met gedifferentieerd rijden. We hebben het er ook over hoe we de overlast van het goedertransport voor de omwonenden zoveel mogelijk kunnen beperken. Dat willen we allemaal graag. Aan de andere kant kunnen langere treinen bijdragen om het goederenvervoer competitiever te maken. Volgend jaar rijden daarom de eerste treinen van 740 meter lengte. Die moeten overigens ook gewoon voldoen aan de geldende geluidsnormen. Dat geldt bijvoorbeeld ook als er een vierkant wiel tussen zit. Ik ben laatst een keer bij ProRail wezen kijken bij het onderhoud. Dan zie je hoe zo'n vierkant wiel eruitziet. Je herkent het niet meteen als een vierkant wiel, zal ik je vertellen. Toch zie je wel waar de slijtageplekken zitten. Dat geldt dus ook voor deze treinen. Ze moeten natuurlijk voldoen aan allerlei voorwaarden voor externe veiligheid.

Er ligt een goed convenant van de spoorverladers om bij de inkoop van treindiensten ook eisen te stellen aan zowel duurzaamheid als veiligheid. Voor de langere termijn bekijk ik of aanvullende investeringen mogelijk en nodig zijn. Een aantal beslissingen heb ik al genomen: Moerdijk, Valburg, de havenspoorlijnen, en Heerlen en Herzogenrath.

Daarnaast is er het havenbedrijf. Dat is eigenlijk de tegenprestatie waar de heer Ziengs voor een deel ook naar vraagt. De goederenvervoerders en de haven moeten ook voor een deel zelf bijdragen aan de concurrentiekracht van het goederenvervoer door een betere organisatie van onder andere logistieke processen. Dat doen ze ook. Er lopen initiatieven om regelgeving te vereenvoudigen en innovatie toe te passen.

Heel specifiek vroeg de heer Ziengs of er extra middelen zijn voor de havenemplacementen. Ja, een deel van de extra BOV-middelen wordt ingezet om in het Rotterdamse havengebied het spoor versneld te verbeteren. Dat is concreet 30 miljoen van de 150 miljoen extra die naar voren is gehaald om te investeren in beheer, onderhoud en vervanging. Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de vragen van de heer Ziengs heb beantwoord. En die van de overige leden natuurlijk.

De voorzitter:

Ik kijk nog even rond naar de leden. Dan komen we bij de tweede termijn. Alle leden hebben maximaal twee minuten, wederom in begrotingsvolgorde. Er kunnen ook moties worden ingediend als dat gewenst wordt.

Als dat zo is, doen we waarschijnlijk nog een korte schorsing, zodat we daar goed advies bij kunnen krijgen. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga het kort houden. Wij hebben in dit geval geen moties. Een aantal dingen zullen volgende week bij de begroting terugkomen. Ik had bijna een motie ingediend voor die fles wijn, maar ik ga er gewoon van uit dat de weddenschap staat. We gaan het in ieder geval zien. Verder heb ik op dit moment eigenlijk geen vragen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan ga ik verder met de heer Ziengs van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter. Ook kort in deze tweede termijn. Ik denk dat ik met mijn interrupties de nodige antwoorden heb gekregen op de vragen die nog leven. De brief die inmiddels gearriveerd is, zal ik goed doornemen. Ik heb aangekondigd dat ik bij de begrotingsbehandeling in ieder geval nog even terugkom op PFAS, en dan in een wat uitgebreidere strekking. Dat is niet als voorwaarschuwing bedoeld, maar wel om de Staatssecretaris mee te geven dat zij zich daar alvast op kan voorbereiden.

Ik hoop ook echt dat de staatssecretaris in staat is om aan de hand van het overleg op 11 oktober met die partijen tot een vergelijk te komen. Ik had daarbij nog gevraagd of het mogelijk was om een lijst te krijgen met projecten die door de PFAS mogelijk al stil zijn komen te liggen. Wellicht kan die lijst richting de begrotingsbehandeling boven tafel komen. Ik begrijp dat het verzoek nog wel wat handen en voeten zal hebben. Nee, het is geen handen en voeten, maar voeten in de aarde. De heer Von Martels van het CDA heeft altijd van die woordspelletjes. Ik probeer dat ook eens te evenaren. Die lijst maakt de discussie bij de begrotingsbehandeling misschien een stuk makkelijker.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik vond dat het hele debat over de 1,5 miljard toch aangaf waar de lastigheid zit. De Minister zegt eigenlijk: het is onvermijdelijk dat we dat geld in deze kabinetsperiode niet uitgegeven krijgen; het zijn zulke grote projecten, dat ze verder weg worden gepland. Maar in een begroting is het logisch dat je raamt wat daadwerkelijk kan worden uitgegeven. Anders moet je het verder in de tijd zetten. Daar ontstaat toch echt verwarring over.

Ik denk dat het heel erg helpt om het overzicht van die 1,5 miljard te krijgen, en waar die projecten over gaan. Ik denk ook dat het heel erg helpt om overzicht te krijgen van het verdere uitstel dat er door de PAS nog aankomt.

Ik heb nog de volgende motie met betrekking tot de onderbesteding en de overprogrammering, samen met collega Van Eijs. Wij zien dat we een teruglopende overprogrammering hebben, terwijl we zo'n ontzettende opgave hebben.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er wederom sprake is van onderbesteding op de I&W-begroting;

overwegende dat de Kamer bij de vorige begrotingsbehandeling om een plan vroeg voor overprogrammering om zo onderbesteding tegen te gaan;

verzoekt de regering om een plan voor overprogrammering te maken en dit voor januari 2020 aan de Kamer te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Eijs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (35 300-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit was ook vanuit de commissie voor I&W de inzet van ons als rapporteurs in dit debat. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan ga ik naar de volgende spreker en dat is mevrouw De Pater van het CDA.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dank, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor alle antwoorden. Goed dat we het weer even hebben gehad over verkeersveiligheid en dat de Minister heeft aangegeven te kijken of het mogelijk is om bepaalde projecten op het gebied van verkeersveiligheid naar voren te halen. We misten als CDA nog wel een wat concreter antwoord over de indicatoren voor verkeersveiligheid in de begroting. Daar gaat de collega van D66 straks ook nog wat over zeggen.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Dan komen wij eerst, voordat wij naar die collega overgaan, bij de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil me erg aansluiten bij mevrouw Kröger waar het gaat om de discussie over de 1,5 miljard die wordt doorgeschoven. Daar komen we niet helemaal uit, heb ik zo het idee. Er komt een overzicht naar de Kamer. Dat is goed.

Dan nog een punt. Vorig jaar heeft de Kamer de motie-Dijkstra/Kröger, zeg ik uit mijn hoofd – of Kröger/Dijkstra, I don't know – om tot meer overprogrammering te komen om die onderbesteding tegen te gaan, breed gesteund. Dat is niet gelukt. De overprogrammering voor komend jaar is minder dan die voor dit jaar. Daarom zullen wij de motie van onze rapporteurs steunen met het verzoek om toch met concretere plannen te komen om die onderbesteding tegen te gaan.

Daar wil ik het bij laten. Volgende week komen we er natuurlijk inhoudelijk over te spreken en dan kom ik met briljante ideeën. Dat is ook geen waarschuwing vooraf.

De voorzitter:

Hartelijk dank, meneer Laçin. Dan gaan we naar de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording van de vragen. Aan mij de schone taak om de aangekondigde motie even voor te lezen en in te dienen. Dat betreft een motie over de doelstellingen verantwoording en de indicatoren, en de monitoring daarvan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij het wetgevingsoverleg Jaarverslagen 2018 voor het Ministerie van IenW aandacht is gevraagd voor het verantwoordingsvacuüm dat is ontstaan door een gebrek aan doelstellingen, indicatoren en monitoring;

constaterende dat de Minister heeft toegezegd om aan de slag te gaan met testcases om in ieder geval doelstellingen en indicatoren beter meetbaar te formuleren;

overwegende dat de Algemene Rekenkamer in zijn onderzoek Inzicht in publiek geld (deel 2) ook aanbevelingen doet om te kunnen leren van beleidsresultaten en evaluaties en volgend uit artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet;

overwegende dat de Kamer tot nu niet geïnformeerd is over de invulling van de toezegging;

verzoekt de regering om voor twee testcases, te weten verkeersveiligheid en waterkwaliteit, doelstellingen en indicatoren te formuleren en te zorgen voor goede monitoring op deze doelstellingen en indicatoren, en hierin de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer mee te nemen, en de Kamer voor april 2020 hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Kröger en De Pater-Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (35 300-XII).

Daarmee komen we aan het eind van de tweede termijn van de Kamer. Ik schors voor enkele ogenblikken, zodat ook de bewindspersonen de moties tot zich kunnen nemen en zich een oordeel kunnen vormen. Daarna gaan we zo spoedig mogelijk door en kunnen we deze vergadering afronden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Wij gaan door met de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We komen bij de tweede termijn van de bewindspersonen. Er zijn twee moties ingediend en enkele vragen gesteld. Ik geef als eerste het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De motie op stuk nr. 6 van de beide rapporteurs verzoekt de regering om een plan voor overprogrammering te maken en dit voor januari 2020 aan de Kamer te doen toekomen. Ik stel voor dat we

de Minister van Financiën hier ook echt even bij betrekken. Want welke ruimte heb je voor overprogrammering? Wat kun je daarmee? Als ik de motie zo mag interpreteren, dan zou ik die oordeel Kamer willen geven. Dan gaan we dat met collega Hoekstra samen oppakken.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de beide rapporteurs of dat akkoord is. Ik zie dat dat het geval is. Dan krijgt de motie oordeel Kamer? De motie op stuk nr. 6 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 7. Ik had me er zo op verheugd om die te kunnen ontraden omdat ik iets voor april 2019 moest aanleveren, maar gelukkig was de heer Schonis zelf ook bij de tijd. Hij had het al geconstateerd en verbeterd. We zijn met het Ministerie van Financiën hierover in gesprek. Mag ik de motie zo opvatten dat de heer Schonis en de medeondertekenaars het niet zo bedoelen dat we het dan helemaal afgerond en uitgewerkt hebben voor april 2020? Dat kan ik immers niet garanderen. Het is een traject dat in samenwerking met Financiën loopt. We zullen u uiteraard voor april 2020 over de eerste stappen informeren. Het is een breed traject met Financiën. Ik denk dat we een heel eind zullen zijn voor april 2020, maar ik weet niet zeker of we het dan al helemaal weten. We kunnen er sowieso voor die tijd over rapporteren, dus dan kan de motie oordeel Kamer krijgen.

De heer Schonis (D66):

Goed om te horen. Nou ja, april 2020, als het in ieder geval mee kan worden genomen bij de volgende begroting. Als we het zo mogen zien, is het goed.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dan verstaan we elkaar goed. Dan kan de motie nog steeds oordeel Kamer krijgen.

De voorzitter:

Ik stel vast dat de motie op stuk nr. 7 oordeel Kamer heeft gekregen. Dan kunnen we door naar de laatste vragen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik heb nog een vraag van de heer Ziengs. Hij vroeg mij of ik een lijst met projecten kan aanleveren. Laat ik zeggen dat ik het gesprek deze week wil benutten om een beeld te krijgen, in ieder geval bij de sector, van waar zij tegenaan lopen. Ik zal ook bij onszelf en bij de waterschappen kijken waar zij tegenaan lopen. Gelukkig zien we dat het bijvoorbeeld in Noord-Holland weer op gang is gekomen nadat het tijdelijke handelingskader van kracht is geworden. Ook zijn nu de wachttijden bij de laboratoria teruggelopen. Laat ik de heer Ziengs toezeggen dat ik probeer bij de begroting iets meer beeld te hebben. Een echte lijst met projecten komt misschien pas bij het MIRT. We willen met elkaar een gevoel krijgen bij de omvang van wat hier speelt. Die wens van de heer Ziengs begrijp ik goed en ik zal mijn best doen om daar zo snel mogelijk meer contouren of concrete invulling aan te geven.

De voorzitter:

Ik geloof niet dat de heer Ziengs daar nog iets aan wil toevoegen. Dan gaan wij nu over tot het samenvatten van de toezeggingen. Dames en heren, ook voor u thuis: we horen hier de regen op het dak vallen. We komen bij de toezeggingen.

- Volgend jaar ontvangt de Kamer een dummybegroting die een beeld geeft van de manier waarop de omvorming naar het Mobiliteitsfonds uitpakt. Dat zijn de letterlijke woorden.
- Voor het kerstreces ontvangt de Kamer een reactie op het Rekenkamer-rapport over verantwoord begroten. Dat komt van Financiën, zo hoor ik hier.
- De Minister start op de beleidsthema's verkeersveiligheid en waterkwaliteit met testcases van meetbare beleidsdoelen en indicatoren; ook in samenwerking met Financiën, hoor ik de Minister toevoegen.
- Voor het volgende MIRT-overleg van 25 november stuurt de Minister een actueel overzicht van de voortgang en planning per project, waarbij een eerste inschatting wordt gemaakt van de vraag of een project wordt geraakt door de PAS-problematiek en of er zicht is op eventuele oplossingsrichtingen.
- Voor het volgende algemeen overleg Maritiem – dat is op 6 november – ontvangt de Kamer een brief over de invulling van de green deal voor de maritieme sector; de laatste stand van zaken, hoor ik de Minister toevoegen.
- Voor het volgende MIRT-notaoverleg ontvangt de Kamer een brief over de onderuitputting van 1,5 miljard euro, waarin op projectniveau wordt ingegaan op verschuivingen in het kasritme.

Ik geef de Minister even het woord voor een toevoeging.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb toegezegd om een verduidelijkende brief te sturen over hoe het nou zit met die 1,5 miljard, maar niet op projectniveau zodat we het hele MIRT Projectenboek door moeten. Dat is niet de bedoeling. Er is gevraagd waar het bedrag van 1,5 miljard vandaan komt en of dat gerelateerd is aan projecten. Dat gaan we verduidelijken in de brief. Zo heb ik het bedoeld.

De voorzitter:

Dan is er op dit punt nog een verduidelijkende vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik had begrepen dat de Minister had gezegd dat die 1,5 miljard juist ging over de additionele projecten die in het regeerakkoord zijn bedoeld voor die 2 miljard. Dat is niet het hele MIRT Projectenboek, maar een aantal projecten. Dan kun je het op projectniveau laten zien, toch?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan verstaan we elkaar weer. In de toezegging leek het dat we nu weer voor alle projecten moesten gaan. Maar zo zijn we weer terug bij waar we elkaar verstaan. Het gaat om de regeerakkoordprojecten, net zo goed als het om de 2 miljard gaat die ook bij het regeerakkoord hoort. Dan zijn we het gelukkig weer eens.

De voorzitter:

Het is altijd goed om zaken te verhelderen. Ook een verheldering: volgende week dinsdag gaan we stemmen over de vandaag ingediende moties. Daarmee komen we aan het eind van deze vergadering. Ik wens u allen een gezegende avond toe.

Sluiting 17.42 uur.