

## VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 31 oktober 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019 (35000-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019 (35000-A).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Agnes Mulder

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Israel

**Voorzitter: Remco Dijkstra**

**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van Eijs, Kröger, Laçin, Von Martels en Schonis,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.32 uur.

De **voorzitter**:

Goedemorgen allemaal. Ik heet de minister, de staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning van harte welkom. Ik heet de mensen op de publieke tribune van harte welkom, evenals de mensen die eventueel meekijken met dit wetgevingsoverleg dat over de begroting gaat. Ik waarschuw u wel: het kan best wel saai worden. Het is techniek, maar het mooie is wel dat er veel deelnemers zijn, en dat is echt een verbetering ten opzichte van vorige jaren. Ik heet mijn collega's van achtereenvolgens GroenLinks, D66, het CDA en de SP welkom. Ik ben zelf woordvoerder namens de VVD.

Wij hebben voor dit begrotingsonderzoek twee rapporteurs aangesteld: mevrouw Kröger en mevrouw Van Eijs. Ik geef hun in eerste instantie de gelegenheid om hun bevindingen over de begroting weer te geven. Het is wel van belang dat dit overleg over de begroting en het onderzoek dat daarnaar is gedaan, heel nuttig kunnen zijn om onduidelijkheden in de begroting verhelderd te krijgen. Dus daarvoor is dit overleg vanmorgen bedoeld. Het is ook bedoeld om inzicht te krijgen in de techniek van de begroting: hoe werkt het nu eigenlijk en hebben wij voldoende instrumenten om daarop te sturen? Ook worden de wensen over de kwaliteit en de informatiewaarde van de begroting aan de orde gesteld. Het gaat natuurlijk wel ergens om bij deze begroting van

## Infrastructuur en Waterstaat.

Ik zeg er expliciet bij — en daar zal ik de leden en mezelf aan houden — dat dit overleg niet is bedoeld om een voorschot te nemen op de begrotingsbehandeling die wij volgende week hebben, waarschijnlijk op dinsdag, woensdag of donderdag, en dan in ieder geval in twee delen. Die behandeling doen wij namelijk in de plenaire zaal en dan gaan wij echt de politiek inhoudelijke discussie met elkaar aan. Maar goed, er is altijd een stukje grijs gebied en ik ga proberen dat zo eerlijk mogelijk aan de orde te houden.

Ik heb al gezegd dat er rapporteurs zijn. Zij hebben namens de gehele commissie gewerkt. Ik dank hen bij voorbaat al hartelijk en ik zal dat na afloop nog een keer doen. Zij leveren eerst hun bijdrage. Daarna geef ik de bewindspersonen de gelegenheid om daarop te reflecteren. Dan doen we nog een korte ronde en dan beginnen wij met de inbreng van de Kamerleden.

Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Kröger die ons als rapporteur heeft geholpen en ik ga horen waarmee.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Na het debat over het jaarverslag heb ik me nu voor de tweede keer extra verdiept in de begroting IenW, ditmaal samen met collega Van Eijs aangezien de vorige rapporteur een andere rol heeft ingenomen.

Allereerst heel veel dank aan de griffie en voor de heel heldere stafnotitie waarin, denk ik, veel van de vragen van de commissie worden beantwoord. Ik kan me voorstellen dat die ook juist heel veel extra vragen voor de commissie heeft opgeroepen.

Ik zal mij in deze bijdrage namens de commissie focussen op drie dingen: de kasschuiven, de onderuitputting en de besteding van de extra middelen uit het regeerakkoord. Collega Van Eijs zal zich richten op de omvorming naar het Mobiliteitsfonds en een aantal specifieke beleidsmatige thema's.

Ik zal me vooral richten op het Infrastructuurfonds aangezien daar toch de grootste bulk van ons geld zit en ook de grootste mutaties plaatsvinden. Dit kabinet heeft in het regeerakkoord afgesproken dat het flink zal investeren in onze infrastructuur. Verdeeld over de komende vier jaar komen er eenmalig 2 miljard extra voor wegen, spoor en fiets, en 100 miljoen structureel bij. Eigenlijk blijft onduidelijk hoe deze additionele 2 miljard ook daadwerkelijk wordt uitgegeven. Dat blijkt enerzijds te komen doordat er wordt geschoven tussen jaren en anderzijds doordat het moeilijk is helder te krijgen of het geld ook wordt uitgegeven aan nieuwe projecten of aan projecten die al eerder waren begroot.

Met andere woorden, de vraag die bij de commissie leeft, is: welke van de projecten zouden niet kunnen worden gedaan als er geen extra 2 miljard was? Dat is een heel belangrijke vraag om beantwoord te krijgen om echt die additionaliteit van die 2 miljard duidelijk te krijgen.

Wij zijn er ingedoken en als wij dan de begrotingen voor 2018 en 2019 vergelijken, blijken zeven van de zestien projecten echt nieuw te zijn, maar het is onduidelijk wat dan de additionaliteit is bij die overige negen projecten. Wij delen daarin dan ook de zorg van de Algemene Rekenkamer dat de toebedeling van de extra middelen uit het

regeerakkoord moeilijk navolgbaar is voor het parlement. Onze vraag als rapporteur is dan ook of de minister kan toezeggen dit te verbeteren en veel helderder inzichtelijk te maken hoe die additionele middelen worden ingezet.

Kan de minister aangeven welke projecten en programma's die worden gekoppeld aan extra middelen uit het regeerakkoord, nieuw zijn, voor welke projecten budget wordt toegevoegd aan lopende projecten, en bij welke projecten sprake is van een versnelling?

Dan over het schuiven. De systematiek van werken met een fonds is dat het geld dat niet kan worden uitgegeven behouden blijft, omdat planning en uitvoering van grote projecten soms niet gelijk lopen, zoals gehoopt of gepland. Dat is ook goed en geeft aan waarom we zo'n fonds hebben. Tegelijkertijd werken we daarom met overprogrammering, zodat er altijd een bestemming is voor geld dat nog niet kan worden uitgegeven. Daarom verbaast ons de kasschuif van 700 miljoen die nu is voorgesteld, waarvan dus 250 miljoen naar 2023. Kunnen de bewindslieden toelichten hoe ze voor het overhevelen van middelen van de aanvullende post naar de infrastructuurbegroting bij de Voorjaarsnota 2018 een doelmatig bestedingsplan konden opstellen, terwijl nu reeds geconcludeerd moet worden dat deze middelen in 2018 niet tot besteding zullen komen? Kan de minister toelichten waarom de overprogrammering van 1,8 miljard die we hebben, geen oplossing biedt voor die onderuitputting in 2018? Is er ook gezocht naar bestedingen in 2019 en 2020? Waarom is gekozen om het zo ver in de tijd vooruit te plaatsen? Zijn er geen programma's en projecten die eerder ter hand hadden kunnen worden genomen, nu blijkt dat er honderden miljoenen onbesteed blijven? Kunnen lopende projecten versneld worden uitgevoerd met een deel van de 700 miljoen die dit jaar niet uitgegeven wordt? En hoe voorkomen we deze manier van doorschuiven in de toekomst? Hoe staat het op dit moment met de planning van projecten voor 2019? We begrijpen van de Algemene Rekenkamer dat die verwacht dat er ook in 2019 weer een onderbesteding zal zijn. Verwacht de minister dit ook? En worden die dan wederom met kasschuiven en in=uittaakstellingen opgelost? En zo ja, wat betekent dit dan voor in hoeverre deze gelden ook in de toekomst welbesteed kunnen worden, aangezien er ook sprake is van een uitgavenplafond?

Tot slot. Welk structureel probleem hebben we eigenlijk qua planning en besteding van middelen als we keer op keer op een onderbesteding uitkomen? De kasschuiven leiden tot een in=uittaakstelling van 300 miljoen en 400 miljoen in 2020 en 2021. Welke afspraken zijn er gemaakt over de rol van het ministerie bij de invulling van die 400 miljoen in 2012? Want wat als deze onverhoopt niet kan worden ingevuld met een in die jaren hopelijk opgetreden onderuitputting van de rijksbegroting? Hoe is vastgelegd dat dit ministerie het geld dan echt terugkrijgt? Of komt er dan alsnog een bezuiniging op de begroting?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Eijs met een aanvulling op het Mobiliteitsfonds en andere zaken, begreep ik.

**Mevrouw Van Eijs (D66):**

Ja. Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de griffie. Ik ben natuurlijk later ingevallen. Ook dank aan mijn voorganger, op wiens werk ik natuurlijk voortbouw. Ik zal inderdaad beginnen met de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds en de informatiepositie van de Kamer. De omvorming van het Infrastructuurfonds met

gescheiden modaliteiten naar een Mobiliteitsfonds kent verschillende voordelen. Maar we zien ook dat de Kamer zoekt naar manieren om grip te krijgen op dit fonds. We kunnen immers niet meer vooraf sturen op modaliteiten, we moeten achteraf nagaan of we vinden dat de middelen op de juiste manier zijn uitgegeven. In het vorige WGO over het jaarverslag uitte mijn voorganger ook zijn zorgen over die stuurbaarheid voor de Kamer en over het gebruik van het fonds als buffer uit schatkistoverwegingen. Die zorgen zijn er eigenlijk nog steeds. De vragen die leven zijn de volgende. Hoe en op welk moment kan de Kamer haar rol pakken als het gaat om investeringen en de bestedingen vanuit dit fonds? En steunen de bewindspersonen de gedachte om de komende tijd gezamenlijk te onderzoeken hoe de Kamer voldoende informatie kan krijgen om haar budgetrecht goed uit te oefenen? Zo ja, vinden zij het een goed idee dat daarvoor contact tussen begrotingsrapporteurs van deze commissie en hun ambtenaren plaatsvindt?

We hebben het in het verleden ook gehad over luchtkwaliteit. De Rekenkamer was zeer kritisch over de besteding van het geld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dat had beter gekund, was eigenlijk hun conclusie. Om niet nogmaals in dezelfde fout te vervallen, wil de Kamer graag meer weten over het nut van verschillende maatregelen. Zijn bij de aanpassing van het NSL kosten-batenanalyses per maatregel opgesteld? Zullen ook kosten-batenanalyses worden opgesteld voor de maatregelen in het kader van het nog te ontwikkelen Schone Lucht Akkoord? Zo nee, hoe zal de effectiviteit van maatregelen vooraf worden beoordeeld? Hoe wordt de afweging tussen verschillende maatregelen gemaakt?

Dan circulaire economie. Dit jaar kregen we een uitgebreide kabinetsreactie op de transitieagenda's voor de circulaire economie. We krijgen ook nog een uitvoeringsagenda. Op de begroting voor 2019 en 2020 zien we 8 miljoen euro per jaar voor circulaire economie. Daarnaast gaf de staatssecretaris in het algemeen overleg over circulaire economie aan dat zij goed gebruik gaat maken van allemaal verschillende potjes. Kan de staatssecretaris een overzicht geven van alle middelen die op de diverse begrotingen zijn opgenomen voor circulaire economie voor 2019, en wellicht ook voor de jaren daarna als dat ons helpt om daarin inzicht te krijgen? Wij zouden dat natuurlijk het liefst hebben voor de plenaire begrotingsbehandeling, maar ik hoor graag van de staatssecretaris of dat gaat lukken. De vraag die dan natuurlijk leeft is: is dit voldoende voor de grote ambities van Nederland op het gebied van circulaire economie?

Dan het beheer, het onderhoud en de vervanging van infrastructuur. Bij de behandeling van de jaarverslagen vroeg mijn voorganger ook al naar het uitgestelde onderhoud. Toen waren er vooral ook vragen over gepland en ongepland onderhoud. Deze keer viel ook een ander aspect in de begroting op, namelijk de toename van het volume van het uitgestelde onderhoud en het geld dat daarvoor nog beschikbaar is in de toekomst. Kan de minister toelichten waarom het volume van uitgesteld onderhoud met 237 miljoen euro is toegenomen? Welk deel van dit uitgesteld onderhoud is gepland en welk deel is ongepland? Hoe verhoudt de stijging van de balanspost "nog uit te voeren werkzaamheden" van 21 miljoen zich tot de stijging van het uitgestelde onderhoud van 237 miljoen? Komt hier niks in de knel? Wat betekent dit voor de instandhouding van onze infrastructuur?

Het laatste, voorzitter. Deelt de minister de conclusie van de Algemene Rekenkamer dat hierdoor op de lange termijn een risico voor de instandhouding optreedt en, zo nee, waarom niet?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dank aan de rapporteurs voor hun bijdrage. Heel veel vragen. Heel herkenbaar ook. Dus dat scheelt zo meteen in mijn eigen pleidooi. Ik schors voor vijf minuten. Dan kunnen de bewindspersonen zich even voorbereiden zodat zij een aantal van deze vragen goed kunnen beantwoorden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

Ik geef het woord aan de minister en de staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen van de rapporteurs. Gaat uw gang.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Ik wil ook graag beginnen met het uitspreken van waardering voor en de complimenten aan beide rapporteurs. Ik zou het woord "saai" in dezen nooit gebruiken, maar een beetje technisch en gecompliceerd is het toch zeker wel. De voorzitter gaf het al even aan. Er is daarom grote waardering voor de extra inzet om dit zo uitvoerig voor te bereiden. Ik denk dat die voor ons allemaal meer duidelijkheid schept. Het ging zelfs tot aan bezoeken aan het ministerie aan toe. Er zit dus echt heel wat inzet achter. Complimenten daarvoor!

Het doel dat we hebben is natuurlijk zo veel mogelijk inzichtelijkheid, opdat we met elkaar de goede discussies kunnen voeren en de Kamer optimaal van haar budgetrecht gebruik kan maken. De staatssecretaris en ik hebben de antwoorden een beetje verdeeld. Vaak bleek ook wel uit de vraagstelling aan wie de vragen waren gericht. We kunnen elkaar desgewenst aanvullen. Ik denk niet dat ik de volgorde van de beide rapporteurs helemaal precies aanhoud, maar ik begin maar gewoon met de beantwoording en dan kijken we wel. Als ik nog iets mis, hoor ik dat van u.

Ik begrijp dat het ongelofelijk gecompliceerd is bij zo'n Infrastructuurfonds. We hebben dat met elkaar juist ingesteld om je het niet allemaal met de precisie van een Zwitsers uurwerk kunt plannen. Dat is precies de reden waarom we een fonds hebben. Dan blijven de middelen in ieder geval beschikbaar voor de projecten door de jaren heen, wanneer precies ze dan ook daadwerkelijk tot uitwerking komen. Dat heeft een complicatie, want er treedt eens een vertraging op en gaandeweg, van een verkenning tot uiteindelijk een aanbesteed project, gebeurt er vaak ook van alles. Soms wordt er versoberd, soms wordt er een heel ander doel aan toegevoegd. Dat brengt met zich mee dat lopende het traject verschillende wijzigingen mogelijk zijn. Dat kan, zeker als je ook nog ziet dat het om een enorme hoeveelheid projecten gaat: van heel grote en heel complexe projecten tot wat kleinere, meer overzichtelijke projecten. Daar zitten ook nog beheer en onderhoud en vervanging en renovatie bij. Dat gebeurt door al die verschillende modaliteiten heen, bij zowel de weginfrastructuur en de vaarwegen als bij het spoor. In sommige projecten komt dit ook nog in de integraliteit bij elkaar, iets wat we eigenlijk heel graag willen. Dat maakt dat er soms een soort — ik zeg het maar oneerbiedig — balletje-balletjegevoel kan ontstaan: het wordt allemaal heen en weer geschoven. Dat geldt zeker als het woord "kasschuif" daar nog bij komt. Dan krijg je het gevoel: ja, wat is hier nu eigenlijk aan de hand en waar blijft wat?

De eerste geruststelling is dat we met elkaar kunnen vaststellen dat die middelen, of er nou een kasschuif is of niet, altijd beschikbaar blijven voor het doel waar ze voor ingezet

zijn. Ze blijven dus binnen het Mobiliteitsfonds en ze blijven beschikbaar voor de projecten waarvoor ze geormerkt zijn. Op dit vlak is het in ieder geval tot 2030, totdat we het Mobiliteitsfonds hebben, ook nog eens een keer precies binnen de schotjes van de verschillende modaliteiten opgedeeld. Daar zal de staatssecretaris straks wat verder op ingaan; dat hebben we net in de onderlinge verdeling afgesproken. Dus het geld voor de wegen blijft voor de wegen, het geld voor de vaarwegen blijft voor de vaarwegen en het geld voor het spoor blijft voor het spoor. Dat zijn een paar heel algemene krijtlijnen vooraf, zodat we weten waar we het over hebben.

Dan kom ik bij de wat meer concrete vragen. Welk deel van de regeerakkoordmiddelen — de 2 miljard extra en daarna de 100 miljoen structureel, waar we allebei ontzettend blij mee waren en nog steeds zijn — wordt nou precies waaraan besteed en waar kunnen we dat zien in de begroting? Van die regeerakkoordmiddelen is 1,7 miljard al bestemd voor concrete nieuwe projecten en programma's. Dat wordt ingezet voor nieuwe projecten. Mevrouw Kröger noemde het aantal ook al. Daar zit bijvoorbeeld de A2 Deil-Den Bosch bij en, in de portefeuille van de staatssecretaris, het vijfde en zesde spoor bij Amsterdam-Zuid. Dat zijn voorbeelden van nieuwe projecten.

Om er maar meteen eentje bij de kop te pakken: de A2 Deil-Den Bosch. Dat is een project waarbij natuurlijk zicht op de financiering moet zijn. We weten allemaal dat je niet mag starten als je geen zicht hebt op 75% van de middelen. We weten nog niet precies hoe dat project er en détail uit zal gaan zien, want daar is nog heel veel studie en onderzoek voor nodig. Maar om daaraan te mogen beginnen, moet je natuurlijk wel zicht hebben op de financiering. Dat betekent ook dat we voor de A2 Deil-Den Bosch niet op heel korte termijn al geld kunnen uitgeven, tenminste geen grote bedragen. We kunnen natuurlijk wel het geld uitgeven dat nodig is om die onderzoeken te doen, maar dat staat niet in verhouding tot het heel grote bedrag dat uiteindelijk voor zo'n enorm project, in de jaren dat het echt gebouwd gaat worden, tot besteding gaat leiden.

Om het nog gecompliceerder te maken: een aantal nieuwe projecten is bij bestaande programma's ondergebracht. Mevrouw Kröger had dat zelf ook al ontdekt. Een voorbeeld daarvan is de 100 miljoen voor de fietsinfrastructuur en de 50 miljoen voor het programma voor de overwegen. Dat zijn wel degelijk nieuwe projecten, maar die worden, om ze makkelijker te kunnen herleiden, bij bestaande projecten ondergebracht waar ze van nature bij horen. Er is voor gekozen om een deel van de regeerakkoordmiddelen toe te voegen aan bestaande programma's omdat ze daar qua inhoud goed bij passen. Dat draagt ook bij aan de doelen die we hebben in het regeerakkoord, bijvoorbeeld om het fietsgebruik veel meer te stimuleren. Ik denk niet dat het dienstig is als ik de complete lijst van de inzet van de regeerakkoordmiddelen ga opnoemen. Die kunt u vinden op pagina 14 en 15 van de ontwerpbegroting van het Infrastructuurfonds.

De vraag die hierbij hoort was ook van mevrouw Kröger: welk deel van de regeerakkoordmiddelen wordt besteed om bestaande projecten te versnellen, want dat is ook een doelstelling, en waar kunnen we dat vinden in de begroting? Door de verwerking van het regeerakkoord en door de vertraging in de bestaande programmering was er budgettaire ruimte aanwezig om een aantal projecten en programma's te versnellen. Die middelen zijn niet gebruikt voor het dichten van gaten in lopende projecten; dat zeg ik er uitdrukkelijk bij. Maar er zijn wel, zoals ik net ook al zei, nieuwe projecten ondergebracht bij bestaande programma's omdat ze daar logischerwijs bij horen. Ik kan nog een keer zeggen dat u een complete lijst van die inzet kunt vinden

op pagina 14 en 15 van de ontwerpbegroting.

Dan de uitbreiding van de bestaande programma's. Ik zal toch maar even de hoofdpunten noemen, zodat u een beetje een beeld hebt daarbij en ik niet alleen maar met paginanummers hoeft te komen: 10 miljoen voor grensoverschrijdend spoorvervoer, 75 miljoen voor het programma Kleine Functiewijzigingen, 150 miljoen voor Behandelen en Opstellen, 11 miljoen voor de vervolgfase van Beter en Meer, 50 miljoen voor het programma voor de overwegen, 14,5 miljoen voor het beheer en onderhoud van de Maasroute, 127 miljoen voor de opwaardering van de vaarwegen Lemmer-Delfzijl en het Wilhelminakanaal, 74 miljoen voor fietsparkeren en 26 miljoen voor de fietsinfrastructuur. Dat waren dus allemaal al bestaande programma's, waar ofwel een scopewijziging heeft plaatsgevonden, ofwel iets nieuws aan is toegevoegd ofwel een versnelling mogelijk is gemaakt. Ook zijn er de regeerakkoorddoelen, zoals fietsinfrastructuur, die ik net al noemde, aan toegevoegd.

Dan was er de vraag waarom we aan overprogrammering doen. Dat doen we juist om die onderbesteding te voorkomen. Je weet dat er altijd bepaalde percentages door allerlei oorzaken vertraagd zullen worden. Je wilt toch, wat de Kamer en de rapporteurs terecht benadrukken, dat het geld niet op de plank blijft liggen, maar daadwerkelijk besteed wordt voor de doelen. Waarom biedt de overprogrammering van in totaal 1,8 miljard, die toch heel erg stevig lijkt, geen oplossing voor de onderuitputting in 2018? Er zijn regels ten aanzien van overprogrammering. Het ministerie van Financiën ziet er uitdrukkelijk op toe dat we niet zomaar bij wijze van spreken nog twee, drie keer zoveel projecten kunnen gaan opnemen. Er zit echt een bovengrens aan. Het is verspreid over meerdere jaren. In het jaar 2018 was de omvang van de overprogrammering onvoldoende om de toevoeging van de extra middelen uit de aanvullende post op te vangen. U kunt zich voorstellen dat voordat dit kabinet aantrad, niet voorzien kon worden dat dit grote bedrag er extra bij zou komen. Men heeft in de jaren daarvoor geen rekening kunnen houden met overprogrammering. Het gevolg was dat een kasschuif noodzakelijk was. Over de kasschuif kom ik nog verder te spreken. De overprogrammering was bij de Voorjaarsnota 2018 circa 400 miljoen. Een groot deel van de programmering is bij de Miljoenennota 2019 vertraagd omdat het regeerakkoordprojecten waren. Die kon je natuurlijk niet weten voordat het regeerakkoord er was.

In hoeverre kunnen de begrotingsmiddelen voor 2019, die 1,2 miljard hoger zijn dan in 2018, daadwerkelijk worden uitgegeven in 2019? We zijn op het hele ministerie, bij Rijkswaterstaat en bij ProRail voortvarend gestart met de voorbereidingen van de nieuwe projecten en programma's die uit het regeerakkoord volgen. Ik noemde net al de A2 Deil-Den Bosch en het vijfde en zesde spoor. U zult ook begrijpen dat dit dermate omvangrijke projecten zijn dat er een aanloopperiode nodig is voordat je daadwerkelijk die middelen kunt gaan uitgeven. Er is, zoals ik net al heb gezegd, ook altijd een risico op autonome vertragingen bij bestaande projecten.

In het regeerakkoord is al 1 miljard beschikbaar gesteld in 2019 voor infrastructuurinvesteringen. Dat is een forse opgave. We kijken ook hoe we de nieuwe projecten zo snel mogelijk kunnen opstarten en wat voor beheersmaatregelen we hebben om dat anderszins nog te beïnvloeden door eventueel versnellingen in te zetten en door kortetermijnmaatregelen te nemen. Ik heb het gisteren nog uitgebreid mogen toelichten: er komt op korte termijn bijvoorbeeld meer dan 100 miljoen voor de file-aanpak. Dat is geld dat we wel in die jaren kunnen gaan uitgeven; het heet niet voor niks

kortetermijnaanpak. Maar het blijft nodig om kasschuiven in te zetten, want enerzijds blijft het geld geormerkt. Je hebt het nodig voor de projecten, want als er geen zicht is op financiering mag je domweg niet starten. Je moet het dus wel vastleggen. Het doorschuiven van toch vrij forse bedragen — dat ben ik met u eens — naar jaren waarin je denkt dat het daadwerkelijk tot besteding zal komen, is een oplossing om toch te zorgen dat het geld overall steeds beschikbaar is in de jaren dat het daadwerkelijk uitgegeven moet worden. We zullen ook richting de ontwerpbegroting van 2020 met Financiën weer verkennen of dan ook weer een kasschuif nodig zal zijn. Dat moeten we toch van jaar tot jaar bekijken. Ik begon er ook mee: de systematiek van het fonds zorgt er ook voor dat die middelen, ook al is er een kasschuif, nog steeds beschikbaar blijven voor de infrastructurele projecten. We informeren u daar op de reguliere momenten over. In het voorjaar zullen we daar dan weer meer zicht op hebben. Het is een ambitieuze opgave, maar we doen ons uiterste best daarvoor.

Is, zoals de Algemene Rekenkamer verwacht, dan in 2019 opnieuw onderuitputting te verwachten? Dat was ook een vraag van mevrouw Kröger. Ik kan op dit moment geen bandbreedte geven, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat wij wel verwachten dat er weer een onderuitputting zal zijn, omdat wij gewoon niet in staat zullen zijn om die grote projecten die nieuw op ons bordje komen op zo'n korte termijn daadwerkelijk tot besteding te krijgen. Dat wil niet zeggen dat er niet al heel hard wordt gewerkt aan die projecten. Het geld is er ook voor nodig, want anders mag je er niet aan beginnen. Maar ik denk echt wel dat we ook volgend jaar met het ministerie van Financiën hierover moeten spreken. In het voorjaar van 2019 hebben we daar weer meer zicht op en dan zullen we u daar uiteraard ook over informeren.

Worden de verschoven middelen wel echt uitgegeven aan infrastructuur en bereikbaarheid? Ik kan het niet genoeg onderstrepen: ze blijven behouden voor het Infrastructuurfonds. Op pagina 10 van de Infrastructuuragenda kunt u ook zien dat het verschoven geld uit 2019 terugkomt in de jaren 2020 en 2021 voor diezelfde infrastructuur en bereikbaarheid.

Een vrij specifieke vraag: welke afspraken zijn er over de rol van lenW bij de invulling van de bij de kasschuif onderuitputting in 2018 behorende in=uittaakstelling? Daar vroeg mevrouw Kröger ook naar. Dat is 300 miljoen in 2020 en 400 miljoen in 2021. Er zijn geen afspraken gemaakt met lenW over de invulling van die in=uittaakstelling in 2020 en 2021. De middelen uit 2018 zijn bij deze begroting al toegevoegd aan het Infrastructuurfonds voor 2020 en 2021. Die blijven dus ook gewoon beschikbaar. In het geval dat de taakstelling niet wordt ingevuld, geldt gewoon het reguliere proces van de in=uittaakstelling. Dat wil zeggen dat er kabinetsbreed gekeken moet worden hoe dat alsnog wordt ingevuld. Het niet invullen van de taakstelling is dus geen risico voor lenW.

Dan nog een aantal vragen van mevrouw Van Eijs over het uitgestelde onderhoud. Waarom is het volume toegenomen met 237 miljoen? De toename van het uitgestelde onderhoud komt voor een deel doordat het uitstellen van onderhoud een bewust onderdeel is van onze strategie. Dat klinkt natuurlijk gek, maar het is vooral gericht op het feit dat we werk met werk willen combineren waar dat nuttig kan zijn. Dat kan ervoor zorgen dat het efficiënter en goedkoper is om dingen samen te pakken. Het kan er ook op gericht zijn om op die manier minder hinder voor omwonenden te realiseren. Soms kan er ook een oploop veroorzaakt worden doordat er in de lopende programmering opeens financiële tegenvallers moeten worden opgevangen. Een voorbeeld daarvan, dat u allemaal nog wel scherp voor ogen heeft, is de aanvaring bij de stuw bij Grave. Dat

zijn dingen waar je geen rekening mee houdt. Dan zit je opeens naar schade te kijken. Dan gaat natuurlijk het programma dat er oorspronkelijk lag voor de stuw bij Grave helemaal op de kop, want dan is er opeens een urgentie om dat in te passen. En er moet natuurlijk ook steeds voldoende capaciteit voorhanden zijn om dat geprogrammeerde werk uit te voeren. Dat is een probleem dat we de vorige keer al met elkaar hebben besproken. Als er opeens ergens met spoed klussen te doen zijn, moeten daar ook weer mensen voor vrijgemaakt worden.

Welk deel van het uitgestelde onderhoud is gepland en wat is ongepland? De analyse om dat scherper te krijgen vindt op dit moment plaats. Daar hebt u ons ook echt wel verder toe aangezet. Bij het Jaarverslag 2018 willen wij u daar ook graag nader over informeren.

Mevrouw Van Eijs vroeg specifiek hoe de stijging van de balanspost nog uit te voeren werkzaamheden zich verhoudt tot de stijging van het uitgestelde onderhoud. Er is geen directe relatie tussen de stijging van die balanspost en dat uitgestelde onderhoud, want die post nog uit te voeren werkzaamheden, de NUTW, gaat over het afgesproken en gecontracteerde werk, dus wat nog in de fase zit van aanbesteding. Dan is het nog niet gegund, dus dan zijn daar ook nog wisselingen in. Dat kun je niet helemaal glashard tot op de euro publiceren, want als je dat gaat doen, als we erin gaan schrijven dat het 10 miljoen is — laat ik een willekeurig bedrag noemen — dan gaat de aannemerij bij de inschrijving natuurlijk nooit onder die 10 miljoen zitten, dus dan schieten we onszelf in de voet. Je moet daar een bepaalde bandbreedte in houden. Dat gaat dus een beetje schuil achter die post.

Het uitgestelde onderhoud gaat over het echt nog op te dragen werk. Hoe wordt dat nou bekostigd? Hebben we daar wel voldoende middelen voor? Daar maakt de Rekenkamer ook opmerkingen over. We proberen natuurlijk achterstallig onderhoud ... Even voor de definitie: "uitgesteld" wil niet zeggen dat er problemen zijn; "achterstallig" wil echt wel zeggen dat je het gewoon al had moeten doen. Gelukkig ziet u in de begroting ook terug dat dat bij de verschillende modaliteiten maar een heel klein percentage is. Dan moet u denken aan gevallen waarbij men door een inspectie toch ineens denkt: hé, dit is toch wat verder achteruitgegaan dan we hadden gedacht. Dan kan het de kwalificatie "achterstallig" krijgen en dan wordt er ook heel snel op geacteerd, want dat is in ons aller belang. We willen natuurlijk geen enkel risico nemen en er is ons alles aan gelegen om verstoringen van het systeem zo snel mogelijk op te lossen. De extra en reguliere kosten daarvoor betalen we uit de reguliere middelen voor beheer en onderhoud. We zijn ook een beetje door uw Kamer en door de Rekenkamer op het spoor gezet om te kijken of we kunnen komen tot een norm: wat is nou een acceptabel niveau van uitgesteld onderhoud en welke eventuele extra middelen zijn daarvoor nodig? Dat willen we onderdeel maken van de benodigde budgetten voor beheer en onderhoud na 2021.

Ons uitgangspunt — dan ben ik er bijna doorheen, denk ik — is dat infrastructuur gewoon moet voldoen aan onze veiligheidsnormen en ook de prestaties moet kunnen leveren waar zij voor bedoeld is. Ik heb net al uitgelegd dat enige mate van uitgesteld onderhoud efficiënt kan zijn. Je kunt niet nu al precies van jaar tot jaar plannen wanneer een brug of een ander kunstwerk aan welke vorm van onderhoud toe is, want dat heeft ook te maken met hoeveel gebruik er in die jaren daadwerkelijk van is gemaakt. Enige flexibiliteit is daar dus zeker in nodig. Als het er nog helemaal perfect bij ligt omdat dat stukje toevallig weinig is gebruikt, is het zonde om al met je onderhoud aan de gang te gaan, dus daar moet altijd wel met nuchter verstand naar gekeken worden. Aan de

andere kant slijt iets soms ineens harder en zul je eerder al maatregelen moeten nemen. Rijkswaterstaat krijgt dus jaarlijks gewoon een budget om dat onderhoud via contracten met marktpartijen te realiseren.

Ik heb al uitgelegd dat er in de nog uit te voeren werkzaamheden mee- en tegenvallers kunnen zitten die verband houden met aanbestedingen. Dat heeft op zich geen relatie met de uitgestelde maatregelen.

Dan denk ik dat ik door de aan mij gestelde vragen heen ben en dat de staatssecretaris het van mij over kan nemen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De staatssecretaris.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Van Eijs heeft een aantal vragen gesteld. Die begonnen met de omvorming naar het Mobiliteitsfonds. Daarna kwam een aantal vragen over schone lucht en de circulaire economie. In het regeerakkoord is opgenomen dat we het Infrastructuurfonds in 2030 gaan omvormen naar een Mobiliteitsfonds, waarbij niet langer de modaliteit maar de mobiliteit, dus de vraag wat eigenlijk de beste oplossing is, centraal staat. Tot 2030 zijn de middelen gewoon nog verdeeld tussen de modaliteiten wegen, spoorwegen en vaarwegen; dat hebben we afgesproken. Vanaf 2030 worden die middelen dus niet langer op voorhand verdeeld, maar vindt er een integrale afweging plaats. Dat betekent natuurlijk dat we ruim voor 2030 de richting moeten bepalen voor dat Mobiliteitsfonds. Dan kunnen we ook een aantal uitgangspunten in verkenningen en gebiedsgerichte programma's gaan meenemen, met als voorwaarde natuurlijk dat de middelen verdeeld zijn. Die hanteren we ook netjes zo, maar dan kun je meer in die geest gaan werken. Momenteel werken we al met brede MIRT-verkenningen en binnen gebiedsprogramma's werken we volgens een integrale benadering, waarbij we ook zo veel mogelijk over modaliteiten heen proberen af te wegen, maar daar is dit fonds minder voor geschikt dan zo'n Mobiliteitsfonds. We spreken nu met elkaar — intern, maar ook met de regio's — over de contouren voor dat Mobiliteitsfonds. Dan gaat het natuurlijk niet alleen om onze spelregels, maar ook om de spelregels volgens welke we samen met de regio's tot besluitvorming komen. We doen dat dus in nauw overleg, onder andere bij de bestuurlijke MIRT-overleggen die hierover plaatsvinden. Zo zal ook dit najaar weer een belangrijke stap worden gezet in het overleg met de regio's.

Mevrouw Van Eijs vroeg heel duidelijk naar een moment van financiële besluitvorming. We hebben nu de jaarlijkse MIRT-overleggen met de Kamer, waarin aan de Kamer inzichtelijk wordt gemaakt welke financiële besluiten we voornemens zijn te nemen. Dat wordt dan voor uw Kamer inzichtelijk gemaakt. Zo'n moment zal er ook moeten komen voor het Mobiliteitsfonds. We zijn ook voornemens om, wanneer we de hoofdlijnen, de contouren van dat Mobiliteitsfonds met de regio's hebben uitgewerkt, de Kamer een brief daarover te sturen. We kunnen ook een keer een technische briefing verzorgen om een aantal van die keuzes toe te lichten. De rapporteurs stelden heel direct de vraag of we, wanneer die contouren een beetje zichtbaar zijn, ook kunnen onderzoeken hoe we de informatievoorziening daar goed op afstemmen. Dat lijkt ons de goede volgorde en we zijn er graag toe bereid om dat samen met de rapporteurs te onderzoeken, maar dan moeten we de contouren wel helder hebben. Dan weten we ook waar de aangrijpingspunten liggen voor de informatievoorziening aan de Kamer.

Dan waren er een aantal vragen over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en over de kosten-batenanalyse. TNO heeft de effecten, dus eigenlijk de kosten en baten, van het maatregelenpakket als geheel doorgerekend en beoordeeld in hoeverre de knelpunten met dat hele maatregelenpakket versneld worden opgelost. Dat hebben we zo gedaan omdat de aanpassing van het NSL er echt op gericht was, versneld tot die oplossing te komen. Hiertoe is toen een pakket van maatregelen opgesteld, inclusief de verschillende lokale maatregelen die gemeenten zullen treffen. Er is dus naar het geheel gekeken en niet naar de individuele maatregelen. We hebben met heel veel versnelling geprobeerd die doelstellingen te halen.

Hoe zal dat dan gaan onder dat Schone Lucht Akkoord? In het Schone Lucht Akkoord moet gezondheid centraal komen te staan en daarom zijn we ook bezig, een gezondheidsindicator te ontwikkelen. Bij de afweging van de maatregelen die je gaat inzetten, kijk je naar aspecten die centraal staan bij de maatschappelijke kosten-batenanalyse, zoals kosteneffectiviteit, haalbaarheid en maatschappelijk draagvlak. De vraag is hoe je die gezondheidsbaten daarin op een goede manier meeneemt. Dat is precies waarom we die gezondheidsindicator ontwikkelen, natuurlijk mede naar aanleiding van het debat dat we hierover in de Kamer hebben gehad. Ik heb vanaf het begin gezegd dat ik het heel belangrijk vind om de resultaten van het ibo en de beleidsdoorlichting en ook het rapport van de Rekenkamer over kosteneffectiviteit te betrekken bij de gesprekken met de provincies en de gemeenten in het Schone Lucht Akkoord. Omdat we ook op die onderzoeken moeten wachten en daarna de gesprekken moeten voeren, verwachten we dat SLA voor de zomer van 2019 aan de Kamer te kunnen sturen.

Dan op het punt van de circulaire economie. In de kabinetsreactie die voor de zomer aan de Tweede Kamer is gestuurd, is de ambitie van het Rijk om tot die circulaire economie te komen, weergegeven. U heeft ook in de brief gezien dat het echt een brede agenda was. Het is niet mijn agenda, maar het is echt ónze agenda. Om die rijksinzet te bekostigen, put het kabinet dan ook uit verschillende enveloppen en verschillende begrotingen. Op mijn begroting heb ik twee keer 9 miljoen extra vrijgemaakt, maar dat is dus echt niet het enige geld dat daarvoor beschikbaar is. Zo wordt bijvoorbeeld uit de klimaatvelop voor 2019 ook 22,5 miljoen beschikbaar gemaakt voor circulaire economie. Daarnaast heeft een aantal andere departementen in de kabinetsreactie al aangegeven dat zij voornemens zijn een aantal zaken te gaan uitvoeren en natuurlijk hebben zij ook daarvoor middelen beschikbaar.

Mijn departement heeft bij die transitie een overkoepelende en aanjagende rol. Daarnaast zijn we verantwoordelijk voor een aantal horizontale thema's, maar het lijkt mij goed dat we het uitvoeringsprogramma dat nu wordt opgesteld, naar de Kamer sturen en daarmee ook inzichtelijk maken hoe die middelen in de breedte beschikbaar zijn. Ik kan mij voorstellen dat u voor de appreciatie of er nu voldoende middelen beschikbaar zijn om het geheel tot uitvoering te brengen, graag die optelsom vanuit de verschillende budgetten wilt zien. Ik zou u dus willen voorstellen dat ik dat met dat uitvoeringsprogramma — dan zijn ook alle andere begrotingen vastgesteld — aan uw Kamer doe toekomen. Dat zal uiterlijk begin volgend jaar zijn.

Als het goed is, heb ik daarmee de vragen van de rapporteur over deze twee punten beantwoord.

**De voorzitter:**

We gaan het zien. De rapporteurs hebben goed geluisterd en meegeschreven. Zij hebben behoorlijk wat antwoorden gekregen op behoorlijk wat vragen, maar er zijn, denk ik, ook aanvullende vragen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor de beantwoording. De minister begon met de woorden "balletje-balletje". Die zal ik niet gebruiken in mijn rol als rapporteur, maar er blijven, denk ik, toch behoorlijk wat vragen liggen, zowel over de 2 miljard als over het verhaal rond de kasschuiven en de overprogrammering onderbesteding. Ik denk dat wij als rapporteurs, ook met het onderzoekswerk dat we met de griffie hebben gedaan, hebben getracht om de uitgave van 2 miljard inzichtelijk te krijgen. De minister geeft aan: als je op pagina 10 kijkt en zus en zo kijkt, dan kan je het bij elkaar vinden. Ik denk dat het heel belangrijk zou zijn voor de Kamer om die informatie inzichtelijk te krijgen: waar wordt die 2 miljard aan besteed, wat is er echt additioneel, wat wordt er in deze kabinetsperiode daadwerkelijk uitgegeven? De vraag die wat mij betreft nog blijft liggen is: wat van deze projecten en programma's zou nou niet gedaan zijn als die 2 miljard er niet was geweest? Die vraag is vrij cruciaal.

Dan over de overprogrammering. De minister geeft aan dat die 1,8 miljard natuurlijk een gigantisch bedrag is, maar dat het in 2018 ging om 400 miljoen aan overprogrammering en dat dat onvoldoende was om het extra geld op te vangen. Dan is het toch de vraag: had niet een deel van die 700 miljoen wel door de 400 miljoen opgevangen kunnen worden? Waarom is er niet voor gekozen om daadwerkelijk een deel van die 700 miljoen te gebruiken om de overprogrammering van 400 miljoen te dekken?

Dan de vraag over de kasschuif. De minister stelt dat het geen risico oplevert voor lenW dat dat geld niet meer beschikbaar komt voor infrastructuur. Dat heeft ze ook in haar antwoorden op vragen gezegd. Eigenlijk zijn er dan twee vragen. 1. Waarom is de kasschuif naar de rijksbrede middelen überhaupt nodig? Waarom doen we het? 2. Welke garanties zijn er? Want het gaat wel degelijk uit de begroting van lenW en het komt dan in 2023 weer terug. Als we pagina 10 bekijken, dan zien we dat het toch over 250 miljoen gaat, die in 2023 pas toegevoegd wordt. Dan zit er een ander kabinet. Welke garanties zijn er dat dat geld ook daadwerkelijk wordt toegevoegd? Hoe verhoudt dat zich tot de in=uittakstelling? Daarvan zegt de minister: dat is een rijksbrede opgave. Dat betekent dan toch ook dat het voor het ministerie van lenW wel degelijk moet kloppen? Als er 250 miljoen wordt toegevoegd, dan zal er ook iets minder uitgegeven moeten worden.

Dat waren mijn belangrijkste vragen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Mevrouw Van Eijs.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank voor de antwoorden, die voor mij bij beide bewindspersonen lagen. Als het gaat om het achtergesteld ... O nee, het gaat om het uitgesteld onderhoud. Zo moet ik het zeggen. Het is begrijpelijk om te zeggen dat het soms handiger is om werk met werk te maken. Als het nog niet bij aanvang nodig is, lijkt me dat heel logisch. Ons is duidelijk gemaakt dat er wel een relatie is tussen die twee posten, het uitgestelde onderhoud en het geld dat er nog beschikbaar voor is. Maar als ik de minister nu goed begrijp, is er geen relatie tussen die twee. Dan nog blijft het de

vraag: als er zo'n forse groei is van uitgesteld onderhoud, weten we dan zeker dat er voldoende middelen zijn? Ook al is er een relatie tussen de ene en de andere post, ik vind het toch een forse stijging, dus misschien kan de minister daar nog even op reflecteren.

De minister gaf ook aan dat zij wil zoeken naar een norm voor de acceptabele hoeveelheid uitgesteld onderhoud. Ik was misschien niet snel genoeg met meeschrijven, maar zij zei dat ze die misschien na 2021 wil gaan toepassen. Oké, ik heb het goed begrepen.

Dan over het omvormen van het fonds. Ik snap dat de contouren duidelijk moeten zijn, voordat we kunnen bespreken wat voor informatie we als Kamer zouden moeten hebben. Maar misschien kan worden aangegeven wanneer de verwachting is dat die contouren helder zullen zijn. Over welke termijn hebben we het dan?

Als laatste nog iets over de circulaire economie. Ik kan me voorstellen dat het erg kort dag is om te zeggen: volgende week wil ik al precies weten om hoeveel middelen het gaat en of dat voldoende is. Ik kijk dus erg uit naar het uitvoeringsprogramma dat uiterlijk begin volgend jaar komt en waarin duidelijk gemaakt gaat worden welke potjes er zijn en in hoeverre die alle ambities dekken. Hopelijk zal dan ook de vraag beantwoord worden in hoeverre we alle ambities die we nu hebben, uiteindelijk kunnen gaan waarmaken.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Wilt u even schorsen, minister? Dat is niet nodig. Dan gaan we meteen door.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Ik geloof niet dat ik mezelf een plezier heb gedaan door het over balletje-balletje te hebben. Aan de andere kant heb ik er ook geen spijt van, want het geeft wel een beetje het gevoel weer dat we hierbij hebben. Mevrouw Kröger herhaalde net haar vraag. Zij vroeg: hoe zit het nu precies met die 2 miljard, wat is er nou precies nieuw en wat is er aan de nieuwe projecten toegevoegd? U zegt: ik vind het een beetje lastig om dat allemaal te moeten vissen uit de pagina's 10, 14 en 15. Ik zou dus eigenlijk willen voorstellen dat ik dat voor de begrotingsbehandeling nog even keurig schriftelijk op een rijtje zet voor u, zodat u makkelijk kunt herleiden hoe het precies over de verschillende programma's en projecten is verdeeld.

Dan de vraag: wat had er nou niet kunnen gebeuren zonder dit geld? Het antwoord daarop is heel simpel: alles waar we het nu aan toebedelen, hadden we anders niet kunnen doen. Voor het overzicht dat u krijgt, hebben we toch echt dat extra geld nodig gehad. Ik heb nu 100 miljoen voor de kortetermijnaanpak van files. Daar had ik anders geen geld voor gehad. De staatssecretaris had dan ook geen 100 miljoen gehad voor de fiets. Zo simpel is het te herleiden.

Dan de overprogrammering. Kunnen we dat nou niet nog beter bij elkaar brengen? Dat is lastig, want voor 2018 konden ze in de hele cyclus waarin we werken natuurlijk nog geen rekening houden met het feit dat er bij een regeerakkoord extra middelen zouden worden toegevoegd, anders was er natuurlijk wel een hoger bedrag ingeprogrammeerd dan die 400 miljoen. Maar dat kon je niet weten, dus daar kon je ook geen rekening mee houden. Nu hebben we daar wel zicht op en proberen we dat zo goed mogelijk te doen. Maar ik heb u ook aangegeven dat er zeker bij de heel grote projecten best een brede

marge zit. Tussen droom en daad zit bij infrastructuurprojecten gewoon een heel lange tijd. We proberen het allemaal zo snel mogelijk op orde te brengen.

Nogmaals, het is relatief makkelijk om die 100 miljoen voor de kortetermijnaanpak weggezet te krijgen, als ik het oneerbiedig mag uitdrukken. Maar voor de andere projecten die ik heb genoemd, zoals de A2 bij Deil-Den Bosch, gaat echt nog heel veel studie nodig zijn. U kent het allemaal: we krijgen eerst het ontwerptracé, het definitief tracébesluit en de aanbesteding. Na de aanbesteding weet je pas hoeveel het echt gaat kosten. We zien helaas de aanbestedingsvoordelen wat teruglopen, dus daar moeten we ook rekening mee houden in de toekomst. Dat proberen we zo goed mogelijk in te schatten. Ik heb mevrouw Kröger net in de eerste ronde al aangegeven dat we natuurlijk nog steeds in gezamenlijkheid met u aan het kijken zijn hoe we dat kunnen verbeteren. De staatssecretaris gaf net al iets aan over het Mobiliteitsfonds in de toekomst en de criteria daarvoor. Daar komen we nog allemaal met elkaar over te spreken, dus daar kunnen we deze hele systematiek ook in meenemen.

Dan nog de vragen over de in=uittaakstelling en de kasschuif voor de generale middelen voor het ministerie van Financiën. Waarom doen wij dat eigenlijk? Dat doen we natuurlijk omdat we onderdeel zijn van de regering en we ook in het kabinet de gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben dat er rijksbreed een goede begroting ligt. Dat is in die zin de hulp die wij kunnen aanbieden om het rijksbreed allemaal glad te hebben. Maar dat doen we wel onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat het gewoon voor IenW beschikbaar blijft en ook weer terugkomt in de jaren die we hebben afgesproken. Dan zegt mevrouw Kröger: straks zit er misschien een ander kabinet en dat doet andere dingen. Dat is helemaal waar, maar dat kabinet moet zich wel aan dit soort afspraken houden. Zo gek is het nu ook weer niet in dit land dat zij daar zomaar van kunnen afwijken. Daar liggen echt wel goede garanties voor.

Ik heb de vraag van mevrouw Van Eijs zo verstaan: is er een relatie tussen het nog uit te voeren werk, die 369 miljoen, en het uitgestelde onderhoud, die 744 miljoen? Ik heb gezegd dat het ene betrekking heeft op wat al is afgesproken maar nog in de sfeer van aanbesteding enzovoort zit, en het andere op wat nog moet komen. Daar zit dus geen directe relatie tussen, maar als ik u nu hoor, begrijp ik dat de vraag meer betrekking heeft op wat de Algemene Rekenkamer ook zegt: hoe breng je dit goed in kaart zodat je ook voor de toekomst het uitgestelde onderhoud voldoende op orde hebt? Wij zien daar in de toekomst wel tekorten voor ontstaan. We hebben daar een risicoreservering van 50% voor opgenomen, maar dat kun je natuurlijk niet zo laten. Daarom gaf ik u aan dat wij dit nog specifiek in kaart aan het brengen zijn. Ik hoop volgend jaar meer duidelijkheid te hebben zodat wij dan ook goed in kaart hebben wat er precies nodig is. Voordat je dat dan daadwerkelijk kunt toepassen, voordat wij dat helemaal zouden hebben kunnen verwerken, kom ik begrotingstechnisch weer in het jaar 2021 terecht, maar er wordt dus op dit moment al hard gewerkt aan een schouw van alles wat wij nog hebben aan uitgesteld onderhoud en wat daar op lange termijn voor nodig is.

Voorzitter. Ik denk dat ik de vragen heb beantwoord.

**De voorzitter:**

Het woord is aan de staatssecretaris.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dank u wel, voorzitter. Een terechte vraag van mevrouw Van Eijs was natuurlijk wanneer

wij iets meer kunnen zeggen over de contouren zodat wij tijdig het aangrijpingspunt voor de informatievoorziening van de Kamer hebben. De minister en ik hopen die contouren in het voorjaar in beeld te hebben. Dan zullen wij ook tijdig met u kunnen spreken over de vraag hoe wij de informatievoorziening aan de Kamer op een goede manier kunnen inrichten.

Dan is er nog een vraag gesteld over de extra middelen voor de circulaire economie. Ik zei net al dat wij daar als lenW extra geld voor beschikbaar stellen, twee keer 8 miljoen. Daarnaast zitten er in de uitvoeringsagenda op verschillende punten ambities van andere departementen. Dat zijn soms heel concrete middelen, soms beleidsinspanningen, en soms gaat het misschien om instrumenten die mede beschikbaar zijn gemaakt voor circulaire economie. Ik snap de vraag van de rapporteur die zegt: wij moeten in de breedte een beeld hebben of hetgeen wij daarvoor inzetten, ook past bij de ambities die wij met elkaar hebben opgeschreven. Daarom denk ik dat het goed is dat wij dat inzichtelijk maken bij de uitvoeringsagenda — in de diversiteit die er ook zal zijn — wanneer wij die naar de Kamer sturen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dank voor de beantwoording. Ik dank de rapporteurs nogmaals. Wij starten nu met de termijnen van de Kamer. Er doen zes partijen mee. Ik begin bij de heer Von Martels die namens het CDA spreekt. U heeft vier minuten indicatief en er zijn twee interrupties per persoon mogelijk.

**De heer Von Martels (CDA):**

Dank u wel, voorzitter. In dit geval is het niet nodig om de vier minuten vol te praten. Dankzij het feit dat de rapporteurs uitermate goed voorwerk hebben gedaan, hebben zij precies de vragen gesteld die ik ook op papier had staan. Het is natuurlijk overbodig om in herhaling te vallen. Van achterstallig onderhoud is in deze commissie dus totaal geen sprake. Wij zijn goed op elkaar ingespeeld en ik ben blij dat het op deze manier is gebeurd.

Waar de discussie zich met name op spitst, is dat er sprake is van onderuitputting en dat de middelen die wij zo graag nu zouden benutten, pas op termijn benut zullen gaan worden. Dat is de eeuwige worsteling tussen het budgetrecht van de Kamer en de budgetplicht van een ministerie om het geld uit te geven op het moment dat daarom wordt gevraagd.

De enige vraag die ik nog heb staan, is gericht aan de staatssecretaris. Het is een vraag over het Schone Lucht Akkoord. Er wordt gesproken over een gezondheidsindicator die wordt ontwikkeld. Wanneer kunnen wij die tegemoet zien? Daar ben ik wel benieuwd naar.

Tot zover, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef nu het woord aan de heer Schonis die spreekt namens D66.

**De heer Schonis (D66):**

Dank u wel, voorzitter. Ik denk niet dat ik de volle vier minuten nodig heb. Als het gaat om de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds ben ik van de week nog geweest op een interessant pilotproject, dat op dit moment in Brabant loopt

bij de A67. Daar wordt specifiek gekeken naar welke kritische prestatie-indicatoren we gaan ontwikkelen, inzetten en benutten als we straks naar een nieuwe manier van aansturen in het kader van mobiliteit gaan. Is dat een pilot die wordt ingezet om naar ons Mobiliteitsfonds toe te groeien? Ik ben daar zeer in geïnteresseerd, want het klonk als een veelbelovende aanpak daar.

Over de circulaire economie is de staatssecretaris duidelijk geweest: ze komt met een uitvoeringsagenda. Meer een vraag ter controle: daar staat dan ook op welke projecten we voorlopig waarschijnlijk helaas nog niet kunnen doen, neem ik aan. Wordt ook ingegaan op welke keuzes er nog te maken zijn?

Tot slot het structurele onderhoud en het uitgestelde onderhoud. Dat zijn eigenlijk twee dingen. Ik hoor de minister zeggen dat er onderhoud is waarvan je weet dat het moet gaan gebeuren, waarbij je wel kunt wachten op de aanbesteding omdat dat misschien slim kan worden gecombineerd, zodat er werk met werk kan worden gemaakt. Dat zou je beter kunnen programmeren of op zijn minst goed inplannen. En je hebt natuurlijk ongelukken, zoals bij Grave, genoemd door de minister. Een ongeluk kun je natuurlijk niet van tevoren inplannen. De minister zegt dat ze waarschijnlijk pas in 2021 komt met een normeringslijstje. Ik proef een beetje dat u zegt: dat wordt een lijstje van onderhoudsprojecten die eraan zitten te komen. Welke criteria gaat u hanteren voor de toekomst? Als u zegt dat u altijd werk met werk wilt maken, dan is dat gewoon een beleids criterium. Kunt u eerder komen met dat lijstje van beleids criteria waaraan je achterstallig onderhoud of gepland onderhoud gaat toetsen? Want daarmee zouden we niet tot 2021 hoeven te wachten, daar zouden we het nu over kunnen hebben. Daar ben ik wel benieuwd naar. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin namens de SP.

**De heer Laçin (SP):**

Dank, voorzitter. Dank aan de rapporteurs, aan de griffie en aan de bewindspersonen voor de beantwoording. Ook ik heb niet heel veel vragen meer over, maar ik heb nog wel een aantal punten. We hebben het continu over overprogrammering en onderuitputting. We houden structureel geld over; dat is mijn conclusie. Het gaat, als je een paar jaar bij elkaar optelt, echt om een bedrag van rond de 2 miljard. De bewindspersonen hebben geprobeerd uit te leggen waar dat geld aan besteed wordt en waarom dat wordt opgeschoven. We kunnen niet alles in één keer uitgeven. Ik begrijp dat er een regeerakkoord is, ik begrijp dat projecten vertraging oplopen en wat langer duren, maar met het oog op het feit dat wij waarschijnlijk de komende jaren onderuitputting zullen hebben, vraag ik of er geen mogelijkheid is dat we de projecten die vertraagd zijn wellicht in de komende jaren uit de onderuitputting bekostigen, uiteraard in samenspraak met de Kamer. De bestemming van het geld moet misschien iets flexibeler worden ingericht. Ik heb hier een heel rijtje met projecten waar we het aan zouden kunnen uitgeven. We hebben het over de HSL-Zuid gehad, we hebben het over asbestdaken gehad, we hebben het bijna in elk debat over de ILT en daarnaast is er nog een btw-verhoging, waarvan de bewindspersonen zullen zeggen dat die bij een ander ministerie hoort. Dat zijn zomaar keuzes die we kunnen maken.

Ik heb ook nog wel vragen over de Voorjaarsnota van juni. Daaraan zijn projecten toegevoegd. Een paar maanden later zijn die alweer doorgeschoven. In de beantwoording bij de Miljoenennota lees ik dat departementen voortvarend aan de slag

zijn gegaan met de uitwerking en uitvoering van ambities in het regeerakkoord, waaruit blijkt dat daadwerkelijke uitgaven in latere jaren vallen en dat er een aanloopperiode nodig blijkt te zijn. Daar word ik nog niet heel veel wijzer van. Welke projecten zijn dat dan? Wat zijn de uitgaven die uitgesteld moeten worden? Wat is de aanloopperiode precies? Daar zou ik iets meer inzage in willen hebben.

Ik wil nog doorvragen op het punt van mevrouw Kröger. We hebben een gezamenlijke begroting, dat weten we allemaal. We dragen een bedrag af aan die rijksbrede begroting. Dan hoor ik de minister zeggen dat we aanspraak blijven maken op dat geld. Mijn vraag is dan: is het geld dat wij overdragen of afdragen aan de rijksbrede begroting nooit gebruikt om bijvoorbeeld de staatsschuld mee af te lossen? Daar zou ik dan een antwoord op willen, want volgens mij is dat wel gebeurd. Die vraag leg ik dan maar even neer bij de bewindspersonen. Want dat is dan wel het geld dat wij aan andere projecten hadden kunnen uitgeven, en dat gaat dan nu naar de vermindering van de staatsschuld. Dat is ook belangrijk, maar ik denk dat onze projecten op dit moment ook prioriteit genieten.

Concluderend merk ik op dat de SP van mening is dat we het geld dat we doorschuiven wellicht op korte termijn anders kunnen inzetten gelet op de onderuitputting die structureel lijkt te zijn. Ik zou graag van de bewindspersonen willen horen of zij daar ook naar willen kijken. Zijn ze het met de SP eens? En zo niet, dan dien ik hierover straks wellicht een motie in.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de rapporteurs voor hun verzetten arbeid.

Voorzitter. Na jaren van bezuiniging op infrastructuur is de PVV toch wel blij dat er door dit kabinet in ieder geval toch wat wisselgeld vrijgemaakt is. Maar wat schetst onze verbazing? De miljoenen voor de verbetering van onze infrastructuur worden dus niet uitgegeven. Dat vinden wij onbegrijpelijk. Onze wegen en het spoor snakken juist naar investeringen, maar deze minister schuift de miljoenen op de lange baan. Sterker nog, het infrageld wordt gebruikt om de gaten in de begroting van Rutte III te dichten. Het kwam net al voorbij. En dat is vreemd, vooral als we lezen dat de onderhouds- en vervangingskosten in de toekomst helemaal niet gedekt zijn. Hadden we het dan niet beter daarvoor in kunnen zetten?

Voorzitter. Wij willen nu weleens van de minister weten waarom die honderden miljoenen weer worden doorgeschoven in plaats van geïnvesteerd. Wat gaat de minister eraan doen om dit de komende jaren te voorkomen? Het is namelijk niet de eerste keer dat wij hierover spreken en dat de PVV hiernaar vraagt. Het lijkt tegenwoordig wel een vereiste dat de overheidsbegroting een onderuitputting kent. Zijn de ministeries niet capabel genoeg om te begroten of te plannen? Lopen projecten qua tijd of budget uit? Hoe kan dit? Heeft dit met botsende regelgeving uit bijvoorbeeld Brussel te maken? Ik noem maar iets.

Voorzitter. Hoe zit het eigenlijk met de projecten die in het regeerakkoord zijn

aangekondigd? Een collega gaf het al eerder aan. Staan die nog steeds op de rol? Er komt nu iets van een overzicht, maar krijgen we dan ook gewoon een overzicht waaruit blijkt wat we wanneer gaan doen: dit nog niet, dat wel, dat was al voorzien, maar dit nog niet? Dat geeft toch alweer wat meer duidelijkheid. Ik begrijp in ieder geval dat dit overzicht er nu gaat komen. Ik wil ook graag in het overzicht kunnen zien of er mogelijk ruimte of krapte ontstaat bij nieuwe aangekondigde projecten. We hebben natuurlijk al wat tegenvallers gezien rondom de brandveiligheid van tunnels. Dat zat niet in het budget, dus dat moet weer uit het huidige budget komen. Dat zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor andere projecten. Die zou ik dan graag terug willen zien in dat overzichtje.

**De voorzitter:**

Een vraag van de heer Schonis.

**De heer Schonis (D66):**

Ik luister even aandachtig naar mijn collega van de PVV. Ik heb de minister toch net horen zeggen dat ze zo blij was dat ze extra geld had, want dat kon ze namelijk investeren in nieuwe infraprojecten. De onderuitputting wordt grotendeels veroorzaakt door het feit dat dit domweg nog niet kon worden meegenomen in de eerdere begrotingsopzet. Want bij de vorige begrotingsronde was natuurlijk nog niet bekend hoeveel daarin geïnvesteerd werd. Ik neem toch aan dat de PVV er ook blij mee is — daar begon de heer Van Aalst zijn betoog mee — dat er nu dus extra geld is, dat die onderuitputting heel erg verklaarbaar is en dat er dus binnenkort goed wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid in dit land. Of heb ik dat verkeerd begrepen?

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

Nee. De PVV is heel blij dat er extra geld vrijkomt en dat er overgeprogrammeerd is. Maar wat zo jammer is, is dat wij dit al uit hadden kunnen geven, al hadden kunnen investeren in onze infrastructuur. Dan hadden we niet achter de feiten aan hoeven te lopen. Het is jammer dat we nu elke keer miljoenen door blijven schuiven naar de volgende jaren, terwijl wij dit allang in de planning hadden kunnen hebben. Het duurt ellenlang voordat we de problemen op het gebied van de bereikbaarheid in Nederland op gaan lossen. Ja, dan lijkt het mij wel zinnig om die miljoenen zo snel mogelijk in onze infrastructuur te investeren in plaats van ze weer door te schuiven naar het begrotingstekort van Rutte III.

**De heer Schonis (D66):**

Als u goed heeft opgelet, heeft u gehoord dat dat laatste juist niet aan de orde is, want de minister heeft zojuist heel goed toegelicht dat het geld dat je nog niet besteedt via de kasschuif wel in het MIRT, in de begroting, blijft zitten. Dus waar u het vandaan haalt dat we dat naar een begrotingstekort overhevelen ... Ik heb dat in ieder geval niet gehoord. Dan het tweede. Nogmaals, er wordt nu geld vrijgemaakt om te investeren in een betere bereikbaarheid. Dat is dus hartstikke fijn. Ik ben blij dat de PVV dat met D66 eens is; dat komt namelijk niet zo vaak voor. Dit had de minister niet eerder uit kunnen geven om de doodeenvoudige reden dat ze dat geld nu pas uit kan geven.

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

Ja, klopt, maar dat is nou juist het punt dat ik noemde: hoe komt het nu dat we zulke grote overschotten hebben? Zijn we dan niet in staat om fatsoenlijk te begroting? Ik bedoel: als elke ondernemer in Nederland op deze manier zou boekhouden, gaat het toch echt mis. Wat mij betreft: ik wil heel graag geld investeren in infrastructuur en dat wil ik juist zo effectief mogelijk doen. Dit ministerie doet niets anders dan wegen

aanleggen en spoorwegen aanleggen. Dan kan het toch niet zijn dat we er elke keer zo ver naast zitten? Dan is er toch een gebrek aan expertise, of een gebrek aan budgetplanning? Dat moet u toch met mij eens zijn? We zijn het niet zo heel vaak eens; dat klopt.

**De voorzitter:**

Wilt u hierop weer een interruptie plaatsen?

**De heer Schonis (D66):**

Een allerlaatste, als u mij dat toestaat, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ja, interrupties gaan normaal in tweeën.

**De heer Schonis (D66):**

Alors; twee b heb ik gisteren begrepen van een vorige sessie. Ik ben zelf ook ondernemer en op het moment dat ik volgend jaar het dak van mijn bedrijfspand moet gaan vervangen, dan neem ik daar nu een reservering voor op. Dat is precies wat de minister nu doet. Zij neemt een aantal projecten in haar begroting op, zodat we dat geld volgend jaar kunnen gaan uitgeven. Dit heeft niks te maken met een verkeerde begrotingssystematiek.

**De voorzitter:**

U vervolgt uw betoog.

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

Ja, ik vervolg mijn betoog. Ik zal er nog kort iets op zeggen. Als je jaarlijks daken vervangt en je weet wat een dak kost, dan snap ik niet dat je dubbel hebt gereserveerd voor je dak. Dat snap ik echt niet. Het is het werk van een ministerie om goed te begroten. Het maakt niet uit of je in de rijksoverheid of in de decentrale overheden zit: overal hebben ze het probleem dat ze niet kunnen begroten dat het mooi strak langs elkaar heen gaat. Je mag er best iets naast zitten, maar dit soort bedragen gaat helemaal nergens over.

Voorzitter. Dat brengt ons bij een ander punt, namelijk de voor de PVV verschrikkelijke omvorming naar een Mobiliteitsfonds. Als het aan ons ligt, zorgt dat er namelijk voor dat gelden mogelijk op de verkeerde plek terechtkomen en dat het alleen maar ondoorzichtiger gaat worden. We hebben nu al moeite om te zien waar al die gelden naartoe doorschuiven, voor welke projecten die waren en waar die uiteindelijk terecht gaan komen. Wij zien dus nog niet zo heel veel positieve dingen aan het Mobiliteitsfonds. De minister heeft er net al kort wat over gezegd, ook over criteria die gesteld moeten worden. Maar als we allerlei criteria gaan stellen over hoe het precies besteed moet worden, komen we dan uiteindelijk niet gewoon weer uit bij hetzelfde systeem dat we nu hebben? Ik zou de minister dus willen voorstellen om gewoon te blijven investeren naar modaliteit in plaats van een algeheel Mobiliteitsfonds.

**De voorzitter:**

Dat is een vraag van de heer Laçin waard.

**De heer Laçin (SP):**

Ik hoor de PVV zeggen dat ze bang is dat het geld verkeerd terechtkomt als we straks

naar een Mobiliteitsfonds toewerken. Dan ga ik me afvragen wat de PVV ziet als fout. We hebben onze vaarwegen, we hebben ons spoor en we hebben onze wegen. Wat vindt de PVV dan fout? En kan de PVV een voorbeeld geven van wat dan fout zou kunnen gaan?

**De voorzitter:**

Dat gaat de heer Van Aalst doen.

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

Ja, voorzitter, dat ga ik zeker doen. Ik wil voorkomen dat geld van de begroting ... Ik heb gezegd: laten we altijd investeren naar de modaliteit. Dus als de meeste mensen met de auto gaan, vind ik dat dat de eerste prioriteit moet zijn en dat daarna de rest volgt. Het kan dus niet zo zijn dat zo meteen al het geld bij asfalt weg is en dat we alleen nog maar vaarwegen en spoor aanleggen, of andersom. Ik noem dus geen voorbeelden. Ik wil ook geld in binnenvaart stoppen. Dat weet u; daar trekken we samen op. Maar u weet dat ik het belangrijk vind dat er in de modaliteit geïnvesteerd wordt naar gebruik. We zien nu dat er steeds meer geld in het openbaar vervoer verdwijnt dat eigenlijk ook toe zou moeten komen aan het asfalt.

**De heer Laçin (SP):**

Dat is dus precies mijn punt. Volgens mij kunnen we met het Mobiliteitsfonds — voor de SP kan dat niet vroeg genoeg komen; hopelijk voor 2030 — juist naar die behoefte kijken. De stelling is dat als de meeste mensen met de auto rijden, er dan ook het meeste asfalt gelegd moet worden. Het is al jaren bewezen dat de files daarmee niet opgelost zijn. Dat kunnen we dus doen met andere investeringen en behoeftes, bijvoorbeeld juist openbaar vervoer.

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

Meneer Laçin leest volgens mij andere rapporten dan ik lees, want ik zie dat asfalt wel degelijk helpt. Als we nu de afgelopen dagen zien dat ook de prijs van een treinreis weer omhooggaat en mensen gedwongen worden om alsnog met de auto te gaan, gaan we volgens mij zo meteen de situatie krijgen dat we inderdaad wel meer asfalt nodig hebben. Dat zal meneer Laçin waarschijnlijk ook wel met me eens zijn. Los daarvan ben ik het met hem eens dat je moet investeren op die modaliteit, maar een nieuwe systematiek introduceren gaat er niet voor zorgen dat we daar in één keer ons ei kunnen gaan leggen. Volgens mij hebben we het prima op orde. Volgens mij hebben we de cijfers over die modaliteiten ook duidelijk in beeld. Daar hebben we geen Mobiliteitsfonds voor nodig. Tot zover de wijziging naar een Mobiliteitsfonds.

**De voorzitter:**

Komt u tot een afronding?

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

Inderdaad, voorzitter. Tot slot vraagt de PVV zich af hoe het nu zit met de doelmatigheid, doeltreffendheid en kosteneffectiviteit van het beleid van dit ministerie. Dat geldt zowel voor de staatssecretaris als voor de minister. Wij zien te vaak dat er geld geïnvesteerd wordt — dat zien we ook bij circulaire economie en bij luchtkwaliteit — maar dat er geen nulmetingen zijn, geen einddoelen zijn en geen resultaten zijn gedefinieerd waar we naartoe willen. Dat vind ik prima, maar laat dan de doelstelling ook gewoon zijn: we willen gewoon geld uitgeven. Dat kan ook een doelstelling zijn. Die kunnen we ook prima controleren. Maar het lijkt mij handiger dat we gewoon een

nulmeting starten en aangeven waar we over drie of vier jaar willen zijn. Dan hebben wij als Kamer voldoende inzicht om te oordelen waar het geld naartoe gaat en of het op de juiste manier is besteed.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger. Zij spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga in mijn eigen bijdrage verder waar ik als rapporteur ben geëindigd, namelijk met toch weer die twee issues van de onderbesteding en de precieze invulling van de 2 miljard. Om met dat laatste te beginnen: ik vind het lastig dat de minister eigenlijk iets suggereert met de opmerking dat als wij moeite hebben om het allemaal bij elkaar te zoeken, zij best een overzicht wil bieden. We hebben het over kritiek van de Rekenkamer dat de navolgbaarheid en de onderbouwing van de maatregelen in de begroting te wensen overlaten. We hebben een Kamercommissie en rapporteurs die daar echt hun best op doen. Het is gewoon niet inzichtelijk en niet transparant en dat raakt toch wel aan de kerntaak van het parlement: het controleren van de regering. Ik heb ook echt zorgen dat dit met de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds alleen maar moeizamer wordt. Dus nogmaals echt de oproep aan de minister om transparanter te zijn over het extra geld. Hoe wordt het uitgegeven, wanneer wordt het uitgegeven en potten we het niet verder op?

Dat heeft er natuurlijk ook wel mee te maken dat er door dit kabinet een flinke claim is gelegd dat 2 miljard extra aan mobiliteit wordt uitgegeven. En die claim is gewoon moeilijk hard te maken als we een situatie hebben waarbij honderden miljoenen niet worden uitgegeven maar worden doorgeschoven tot na deze kabinetsperiode. Er is vanuit verschillende regio's een ongelooflijke roep om extra geld. Deels gaat het om grote investeringen, zoals een lightrail vanuit de Randstad, maar deels gaat het ook om bijvoorbeeld snelfietspaden die veel makkelijker op korte termijn zijn te realiseren. Als je dat ziet, blijft toch de vraag of er echt geen mogelijkheden zijn om op z'n minst een deel van dat niet bestede geld op korte termijn in te zetten voor stappen naar duurzame mobiliteit. En zijn er geen mogelijkheden om de oplopende achterstanden bij het onderhoud aan spoor, brug en andere infra snel aan te pakken?

De vraag blijft ook hangen of de bewindspersonen inzichtelijk kunnen maken wat er nou in 2019 daadwerkelijk besteed kan worden. De minister geeft aan dat zij zich er zorgen over maakt dat we weer verdere onderbestedingen tegemoetzien. Is dan niet de oplossing dat we meer moeten overprogrammeren? Kennelijk is de overprogrammering die we hebben, niet genoeg om die onderbestedingen structureel op te vangen. Is dat dus een optie, is het een optie om de overprogrammering uit te breiden?

Dan heb ik nog een vraag over de in- en uittaakstellingen en de uitgavenplafonds. Minister Hoekstra geeft het volgende aan over de uitgavenplafonds, over de situatie waarin lenW aanspraak op die bedragen zou willen maken. Hij zegt: "Dat zou mij overigens wel met een probleem kunnen confronteren onder het uitgavenkader van dat jaar, van volgend jaar". De vraag blijft dus eigenlijk: als wij in de toekomst schuiven en wij dan toch te maken hebben met uitgavenplafonds, krijgen wij dat geld dan wel

uitgegeven en creëren we niet keer op keer dezelfde problemen qua boeggolf?

Tot slot nog een specifieke vraag. Er ligt met name bij verkeer en vervoer een megaopgave om CO<sub>2</sub> te reduceren en de luchtkwaliteit te verbeteren. We zijn allemaal druk met een modal shift: mensen de auto uit en het ov in. Dat wordt wel in naam omarmd, maar dat blijkt eigenlijk te weinig uit de praktijk van deze begroting. Kan de minister toelichten waarom in de jaren 2018-2021 in totaal 510 miljoen euro minder aan spoor wordt uitgegeven dan eerder geraamd werd? En wordt de kasschuif ten behoeve van het rijksbrede beeld van 100 miljoen euro in 2019 de facto niet vooral uit de spoormiddelen bekostigd? Hoe verhoudt dat zich tot de grote maatschappelijke opgave om CO<sub>2</sub> te reduceren en luchtkwaliteit te verbeteren, en ook tot de baten die daarmee gepaard gaan? Dat is misschien ook een vraag naar de begrotingssystematiek. We hebben het hier allemaal over de euro's, maar we hebben het ook over de maatschappelijke kosten en baten van hoe we die euro's uitgeven. Zouden we dat als Kamer niet veel meer inzichtelijk moeten hebben om de juiste keuzes te kunnen maken?

Ik heb misschien nog een allerlaatste punt. Ik begrijp dat er een structurele onderuitputting is van 20 miljoen, die is ingeboekt bij de vorige Voorjaarsnota. Dat betekent eigenlijk dat het ministerie inschat dat er jaarlijks een onderuitputting is van 20 miljoen die sowieso op artikel 99 "Nominaal en onvoorzien" wordt geparkeerd. Is dat een onderuitputting die we als Kamer ook kunnen zien als dekkinggrond voor begrotingsabonnementen?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het voorzitterschap aan de heer Von Martels, zodat ik mijn eigen bijdrage namens de VVD kan houden.

**Voorzitter: Von Martels**

**De voorzitter:**

Dank u wel, ex-voorzitter. Heel graag wil ik nu het woord geven aan de heer Dijkstra van de VVD voor zijn inbreng. En u weet het: vier minuten maximaal.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Dank u wel. Ik dank de rapporteurs. Ik heb hier een hoop dingen gehoord die ik aan de ene kant al wist en die aan de andere kant heel fijn zijn om nog een keer te horen, om het in beter perspectief te kunnen plaatsen. Het is zeker niet saai, maar het is evenmin gokken met dingen. Ik vind het juist mooi als het een beetje saai is, want zo'n begroting moet degelijk zijn. Het gaat om belastinggeld. Hoe zou je daar zelf mee omgaan? Dat is dan mijn uitgangspunt.

De onderuitputting is ruim behandeld, de 700 miljoen. Ik had deels dezelfde vragen. Ik noem een aantal dingen. U hoeft daar niet op te antwoorden, want een deel van de antwoorden heeft u al gegeven. Ik begrijp wel dat het geormerkt geld is en ik denk dat dat goed is. Maar ik heb ook de wens om daar andere projecten mee te kunnen doen, want het is zo zonde als we het niet kunnen uitgeven. Waarom lukt dat dan niet, ondanks die overprogrammering? Moeten we die overprogrammering van 1,8 miljard niet gewoon uitbreiden naar bijvoorbeeld 5 miljard, zodat we altijd voldoende hebben, zeker als de economie aantrekt? De opgave is gewoon veel en veel groter dan we nu hebben. We maken natuurlijk een inhaalslag. Dat is heel erg goed, maar we kunnen niet aangeven welke middelen in totaal nodig zijn voor de uitvoering van het regeerakkoord.

Dat vind ik wel jammer. Dat zou ik toch wel graag willen weten. Om ook nog extra wensen te honoreren, wordt helemaal ingewikkeld en dat is jammer.

Ik ben ook benieuwd wat de invloed is geweest van die Europese Anti-Tax Avoidance Directive en de rol die Financiën daarin heeft gespeeld. We hebben de 500 miljoen die we vanuit het regeerakkoord kregen relatief laat gekregen, dus ook Financiën heeft daar een rol gespeeld. Daardoor konden we dit niet uitgeven. Als die ATAD inderdaad gevolgen heeft gehad voor ons uitgaveplafond of de begroting, wie heeft zich er dan hard voor gemaakt om dat wel voor elkaar krijgen? Ik neem aan de minister en de staatssecretaris. Kunnen zij daar inzicht in geven? Want ook in het antwoord op de vragen doen ze dat nog niet, maar verwijzen ze naar de nota van wijziging die binnenkort naar de Tweede Kamer komt. Mijn primaire vraag vanuit de begroting is hoeveel geld we nou nodig hebben om alles uit het regeerakkoord te doen. Wat heeft die Europese wetgeving voor gevolgen gehad en hoeveel we hebben nodig om alles te doen? Ik heb daar geen antwoorden op gekregen en dat vind ik wel een beetje jammer.

Ik sluit aan bij wat mevrouw Kröger zei over de structurele onderuitputting van 20 miljoen, namelijk of we die niet kunnen benutten ter dekking van begrotingsamendementen en, zo nee, waarom dan niet. Biedt de macroruimte van die uitgaveplafonds ons voldoende ruimte om dat in de toekomst wel te doen? De minister geeft nu al aan dat zij in 2019 waarschijnlijk weer onderuitputting heeft. Bij het MIRT gaan we natuurlijk spreken over de projecten zelf. Een Mobiliteitsfonds is al even geopperd, maar ik wil graag als VVD ook kaders meegeven, echt strakke spelregels waaraan wij vinden dat zo'n Mobiliteitsfonds in de toekomst moet voldoen. Wanneer kan ik dat doen? Voor mij is dan de indicatie van de kosten per reiziger per kilometer om infrastructuur te onderhouden of te bouwen een heel essentiële. Dat soort dingen wil ik wel kunnen meegeven. Ik heb daar ook vragen over gesteld en ik hoop dat de antwoorden daarop komen. Ik wil een vergelijking kunnen maken tussen een investering in trein, in bus, in fiets, in auto en dergelijke. Ik ben benieuwd hoe dat dan uitpakt voor al die verschillende modaliteiten. Want dan pas kun je je euro inzetten waar die het meest effectief is.

**De voorzitter:**

Meneer Dijkstra, mevrouw Kröger heeft een interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het gaat over het efficiënt inzetten van euro's op het gebied van mobiliteit. Is de VVD het met GroenLinks eens dat we dan ook de maatschappelijke kosten van die modaliteit in kaart moeten hebben, dus bijvoorbeeld qua CO<sub>2</sub>-uitstoot en luchtkwaliteit, aangezien het PBL ons heeft voorgerekend dat er jaarlijks 12 miljard aan milieuschade door verkeer optreedt?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, deels. Het is natuurlijk belangrijk om te weten wat de kosten zijn per reiziger per kilometer en wat dat betekent voor investeringen in onderhoud. Dat zijn de vragen die ik heb gesteld. U koppelt daar nu ook andere zaken aan als luchtkwaliteit. Dat kan, maar dan wil ik daar ook bijvoorbeeld de schade die we lijden door de files jaarlijks aan koppelen. Dat is 3,7 miljard per jaar, veel meer dan we investeren in wegen. Die laten we jaarlijks dus aan maatschappelijke kosten in de economie voor de rekening van mensen, wat ten koste gaat van hun kwaliteit van leven, hun welzijn, hun tijd en alles. Ik begrijp wel waar u naartoe wil, want u wil een prijskaartje hangen aan uitstoot en dat soort

dingen, maar ik wil vooral kijken hoe de reiziger nou het meeste terugkrijgt voor die belastingeuro en in welke modaliteit het dan logisch is om het eerste te investeren, om gewoon objectief, op basis van factoren als filezwaarte, maatschappelijke kosten en baten, de nationale capaciteitsanalyse, waarin je ziet daar de knelpunten zijn, en cofinanciering een wegging te kunnen maken over waarin we die euro moeten investeren. Als we dan allebei onze dogma's even verlaten en kijken waar het het meeste effect heeft, denk ik dat we tot een verrassende samenwerking kunnen komen. Maar dan moeten we wel bereid zijn om over ons hekje heen te kijken.

**De voorzitter:**

Meneer Dijkstra, uw antwoord leidt tot een vervolgvraag bij mevrouw Kröger.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Nou, een vervolgvraag/opmerking, namelijk over de uitgestoken hand om veel breder te kijken naar hoe we dat geld inzetten, wat de echte maatschappelijke kosten en baten zijn en om dat mee te wegen. Dat hoor ik hier heel duidelijk van de VVD en dan gaat het zowel om de impact van files als ook om wat de impact is van CO<sub>2</sub> op de luchtkwaliteit en die 12 miljard die het PBL ons heeft voorgerekend. Hoor ik de VVD in dezen zeggen dat we naast deze begroting voor dit soort maatregelen in kaart moeten hebben hoe dat prijskaartje er in volledigheid uitziet?

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

U slaat meteen weer door en gaat gezondheidsschade een enorme prijs geven en dan ben ik de pisang. Nee, ik wil gewoon dat de belastingbetaler zo veel mogelijk waar krijgt voor zijn geld. Dan kun je zeggen: we lossen alles op met de fiets, zoals GroenLinks denkt te doen. Voor 80%, 90% van Nederland werkt dat niet. We lossen alles op met heel veel lightrail en heel veel ov. Ja, prachtig in de Randstad, maar daarbuiten: kansloos. Dat gaat hem ook nooit worden. Dus je moet creatiever durven te denken, ook over je hokje heen. Wij zitten zelf te denken over de periode van over vijf jaar. Wat is er dan nodig? Ik heb dit even aangezwengeld in het kader van een Mobiliteitsfonds, waarbij het mij goed lijkt om een aantal kaders mee te geven. Ik vind de huidige hokjes die er zijn, heel erg fijn. Ze geven zekerheden, maar ik zie ook kansen om het slimmer te doen, om ICT een grotere rol te laten spelen en noem maar op.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Dijkstra. We moeten er wel rekening mee houden dat we hier in een wetgevingsoverleg zitten en het technisch moeten houden. We moeten het niet te politiek gaan maken. Ik zie dat mevrouw Kröger nog een vraag heeft. Bij dezen.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik wil ook opmerken dat de voorzitter in zijn rol als woordvoerder toch meteen in de politiek schiet. Mijn vraag was eigenlijk als volgt. De euro per kilometer is een objectieverbaar gegeven. Zo komen ook de cijfers van het PBL niet uit een GroenLinks-rapport. Het was het PBL dat de milieuschade in kaart bracht. Dus nogmaals de vraag: moeten we het niet voor alle modaliteiten met objectieve kostencriteria breder in beeld brengen dan we nu doen? Deelt de VVD dat? En dan bedoel ik inclusief bijvoorbeeld milieuschade.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik heb u niet voor niks voorzitter gemaakt, omdat ik wist dat ik in de valkuil zou lopen. Kijkt u zo meteen vooral naar de antwoorden die er komen op mijn vragen over

modaliteiten, wat het kost en wat het oplevert per kilometer per reiziger. Natuurlijk hebben we nu afspraken met elkaar gemaakt over tot en met 2030. Daar ben ik ook blij mee. Maar we gaan over naar zo'n Mobiliteitsfonds. Daar zie ik kansen in, maar ook een aantal bedreigingen. Daarover wil ik met de bewindspersonen van gedachten wisselen. Ik wil niet dat de regio's dit zo meteen een mooi plan vinden, maar dat de bewindspersonen zeggen: dat mag u slikken of stikken. Nee, we hebben daar zelf ook ideeën over en ik denk dat de hele Kamer daar ideeën over heeft. Die moeten we ook een plekje kunnen geven. Dan doen we ons werk goed.

Voorzitter. Ik heb in mijn beantwoording ook al heel veel meegenomen van de rest van mijn betoog. Ik heb één punt dat ik wel wil noemen, maar dat eigenlijk al geadresseerd is: het achterstallig en uitgesteld onderhoud. We hebben daar ook extra geld voor beschikbaar gesteld. Dat heeft deze minister gedaan. Ik zit nog wel een beetje met de economische schade als er inderdaad een calamiteit of incident is. We hebben dat gezien met de brandwerendheid van tunnels, 200 miljoen. Dan komt dat in één keer zomaar tevoorschijn, terwijl als wij ergens 30 miljoen voor willen hebben, dat ingewikkeld is. De Zeesluis IJmuiden, grote gevolgen. De stuw bij Grave hebt u zelf al genoemd. Kunnen we grote dingen ook tackelen? Blijkbaar wel, maar ook weer niet. In ieder geval: hoe kunnen we daar zicht op houden? Dat is dan mijn technische vraag, want daar hecht ik wel aan. wij moeten als Kamer heel veel moeite doen om dingen voor elkaar te krijgen, omdat alle middelen bestemd zijn. We hebben te weinig geld, dat weten we, maar ja, als er tegenvallers zijn, is er wel ergens een oplossing.

**De voorzitter:**

Meneer Dijkstra, u bent aan het einde van uw betoog, maar dat neemt niet weg dat er van de heer Laçin nog een vraag is.

**De heer Laçin (SP):**

Ik wil naar het begin van de inbreng van de heer Dijkstra. Ik ga ook vissen naar een uitgestoken hand. Ik hoop dat hij ook blijft staan. Ik hoorde de heer Dijkstra zeggen dat hij blij is dat die 700 miljoen, die onderuitputting, geormerkt is, maar dat hij ook op zoek is naar mogelijkheden om andere dingen te gaan doen. Daar zijn wij ook heel erg naar op zoek. Hoe zouden we het geld dat we nu hebben door die onderuitputting, met die structurele onderuitputting in het zicht, anders kunnen gebruiken? Hoor ik bij de heer Dijkstra ook ruimte om in overleg met de Kamer te kijken hoe we dat geld wellicht anders zouden kunnen uitgeven? Is daar wat de VVD betreft ruimte voor?

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Uitgestoken hand: ja. Principieel antwoord: ja, natuurlijk; je kunt altijd kijken. Maar het heeft ook een reden, die 300, 400 miljoen na de jaren daarvoor. Waarschijnlijk omdat dat geld bestemd is voor heel grote projecten, neem ik aan. Wat ik niet wil, is dat we allemaal ditjes en datjes gaan doen — nog een paar mooie snelfietspaden en een paar stallingen erbij; dat kun je allemaal snel doen — maar dat we de grootste knelpunten, die misschien wel 0,5 miljard kosten of meer, vergeten en niet kunnen aanpakken. Die kosten ook veel meer tijd in de voorbereiding. Het heeft dus vast een reden. Als dingen eerder en ook sneller kunnen worden gedaan binnen de regels die we hebben qua mobiliteit en qua percentages voor dit en dat, dan dus graag. We willen natuurlijk graag geld uitgeven aan infra, wat dat ook is, in plaats van dat geld teruggeven aan Financiën of op de plank laten liggen. Het moet alleen wel effect hebben. We gaan geen geld over de balk gooien.

De heer **Laçin** (SP):

Zeker, daar ben ik het mee eens, met daarom de kanttekening dat we bijvoorbeeld in 2019 waarschijnlijk een onderuitputting hebben van 1 miljard. De vraag is dan: wat doen we daarmee? Blijven we het vooruitschuiven of gaan we dat geld, met die onderuitputting in de komende jaren in zicht, nu anders inzetten, omdat we nu eigenlijk al weten dat we straks ook weer een onderuitputting hebben? Die kunnen we dan wellicht inzetten voor die grote projecten, want die moeten we zeker niet vergeten; daar ben ik het helemaal mee eens.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De volledige intentie is om het geld nuttig te besteden. Er is ook extra geld gereserveerd om mensen aan te nemen om die grote projecten te kunnen voorbereiden. Die onderuitputting zal er volgend jaar zijn, maar het lijkt me geen goede zaak dat die net zo groot is als het totale bedrag dat we extra beschikbaar hebben. Laten we alle effort stoppen in voldoende programmeren en ook overprogrammeren, zodat we er al klaar voor zijn als er meer geld komt — dat is op een gegeven moment ook nodig, want de urgentie wordt ook steeds groter en die voelen we met elkaar — en zodat we alle projecten netjes kunnen afhandelen. U weet dat het aanleggen van een lightrail tien à twintig jaar kost. Een grote weg aanleggen kost ook tien à vijftien jaar. Dat kost gewoon tijd. We moeten dus voorbereid zijn en rekening houden met al die cijfers die we gisteren ook gehoord hebben vanuit het KiM: 35% meer files in vijf jaar tijd. Dat is gigantisch. De treinen puilen uit met mensen; dat aantal groeit ook met 2% per jaar. Dat blijft doorgaan. De wensen van de G-4 met de lightrailverbindingen en de combinatie met woningbouw: er liggen grote opgaves op ons te wachten, waarbij de urgentie deels omhoog moet, zodat alle partijen ook meer geld beschikbaar willen stellen, maar we moeten dat ook ergens vandaan halen en we moeten het ook besteden op zo'n manier dat de belastingbetaler ziet: hé, daar heb ik wat aan. Ik denk dat we het snel eens kunnen worden over deze algemene kaders, maar de devil zit natuurlijk in het detail. Daarom zitten we hier met elkaar.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, dank u wel. U was aan het einde van uw betoog gekomen. We hebben het rondje gehad. Ik vraag de bewindslieden of ze even tijd nodig hebben om de beantwoording voor te bereiden. Nee? Dan geef ik het woord eerst weer aan de heer Dijkstra, die nu weer als voorzitter gaat fungeren, en dan is het woord aan u.

**Voorzitter: Remco Dijkstra**

De **voorzitter**:

Dank u wel. De bewindspersonen gaan meteen door.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin toch maar weer even bij die onderuitputting. Onderuitputting is niet vrije ruimte. Het is geld dat nóg niet is uitgegeven maar dat wel degelijk is geormerkt. Daar kun je dus niet andere dingen mee gaan doen. Laat ik een voorbeeld geven. U hebt een mooi sommetje op uw spaarrekening staan dat is bedoeld om een auto aan te schaffen. Dan kunt u plannen dat u die auto volgend jaar gaat kopen, maar u hebt helaas nog geen rijbewijs. U gaat lessen en het blijkt toch niet zo eenvoudig om dat rijbewijs te halen, want u zakt. Dan kun je zeggen: dan ga ik in dat jaar het geld dat ik voor die auto gespaard had, maar uitgeven aan iets anders. Dan kom je toch van een koude kermis thuis, want als je een jaar later wel je rijbewijs haalt, moet

je nog steeds het geld hebben staan dat je voor die auto had gereserveerd. Ik breng het even heel huiselijk.

Ik blijf nog even bij dat huis. De heer Van Aalst vraagt of je hier met de planning nou niet allemaal rekening mee kan houden. Die 2 miljard was van tevoren niet bekend. In je persoonlijke situatie is dat een soort prijs in de Staatsloterij; dat vind ik in dit geval wel een leuke vergelijking. In die Staatsloterij hebben wij op lenW ineens 2 miljard gekregen. Een individuele burger die ineens een grote prijs wint, heeft daarna ook andere dingen. Hij heeft dan nog mooie wensen. De ene wil een verbouwing van de keuken of van de badkamer en de andere wil ergens aan de andere kant van de wereld familie bezoeken. Dat kun je dan pas gaan plannen, niet op voorhand. In die zin vond ik de vergelijking met de ondernemer die dat allemaal precies kan plannen niet juist. Deze 2 miljard konden wij niet zien aankomen en konden wij dus ook niet plannen.

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

In de zin van "niet plannen": deze regering wist wat ze wilde. Daar staat een lijstje tegenover, dus u wist best wel goed wat u met het geld wilde gaan doen. Twee vrouwen op het ministerie. Als ik morgen de loterij win, weet mijn vrouw exact wat ze ermee gaat doen en kan heel strak plannen hoe dat bedrag wordt uitgegeven, kan ik u vertellen. Ik had eigenlijk, met twee vrouwen op het ministerie, verwacht dat dit geld wel heel strak werd weggepland.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als je tegenwoordig een verbouwing wilt, zie dan maar eens heel snel een offerte en een aannemer te krijgen! Ik weet dus niet of dat allemaal zo strak te regelen is. Maar ik noem het alleen even als voorbeeld dat dat natuurlijk de grote bedragen waren die we op voorhand niet konden zien aankomen. Onderuitputting is wel een breder verschijnsel, niet alleen bij lenW, maar ook bij andere departementen. Vandaar dat je in het rijksbeeld, waar de minister van Financiën moet zorgen dat het allemaal mooi glad loopt, af en toe je steentje bijdraagt om in enig jaar een ander ministerie uit de brand te helpen. Nogmaals dit onderstrepend, merk ik wel op dat dat er niet toe leidt dat je dat geld kwijt bent, er zijn gewoon harde afspraken dat dat geld weer terugkomt. Het is ook niet zo dat bij Infrastructuur altijd sprake is van grote onderuitputting, dat heeft echt te maken met het grote extra bedrag dat we te besteden krijgen. Vorig jaar is er maar 76 miljoen minder uitgegeven dan begroot en dat was maar 1,3% van het totale Infrastructuurfonds. Nou, dan vind ik 1,3% niet schokkend.

Kan onderuitputting anders worden ingezet? Nee, want het is gewoon geld dat aan projecten is toegewezen. Het feit dat die nog niet direct tot uitvoering komen, neemt niet weg dat dat geld er wel voor nodig blijft. We kijken wel waar we in de vrije ruimte die we nog hebben of hadden, snelheid kunnen betrachten. Die versnelling proberen we maximaal in te zetten. U hebt kunnen zien dat een deel is ingezet voor vervanging en renovatie. We hebben daar het budget van 150 miljoen naar 350 miljoen verhoogd, wat meer dan een verdubbeling is. Dat houdt dus rekening met het feit dat we zien dat de grote hoeveelheid infrastructuur die er kort na de oorlog is aangelegd, in een kort tijdsbestek moet worden vervangen. Dat vraagt om een grotere inzet, waarop we anticiperen. Ik heb net al aan de rapporteurs gezegd dat wij graag met de Kamer in contact blijven om te kijken hoe we het nog beter inzichtelijk kunnen krijgen. Kennelijk is het nog niet duidelijk genoeg voor u aan welke projecten dat extra geld is besteed en aan welke programma's. Dat zeggen we graag toe, herhaal ik, om dat voor u nog wat inzichtelijker op een rijtje te zetten.

Ook de staatssecretaris heeft al het een en ander gezegd over het Mobiliteitsfonds. Ik wil zeer onderstrepen dat we natuurlijk ook bij de uitwerking daarvan niet even met de regio's over het MIRT overleggen — de heer Dijkstra was daar bang voor — om dat te regelen, waarna u daar alleen ja of nee tegen kunt zeggen. Dat is absoluut niet onze insteek, we willen daar graag met u over in discussie. De heer Schonis noemde het voorbeeld van de A67. Ik kan voorbeelden elders in het land noemen, waar mensen opgavegericht, vraaggericht en gebiedsgericht werken, die allemaal de behoefte hebben om het meer integraler af te wegen. Eigenlijk merken we in bijna alle regio's toch wel een sterke behoefte. Er is daar enthousiasme voor die omslag van modaliteit naar mobiliteit. Ik denk dat het heel goed is als we met al die regio's hun ervaringen, kennis en expertise ophalen, maar zeker ook om daar met uw Kamer over te praten. Die behoefte voelde ik niet alleen bij de rapporteurs, maar ook bij de andere woordvoerders. Ik denk dat het heel goed is dat, als we daarvan iets meer in beeld hebben, we eerst een technische sessie organiseren, en u daarbij uiteraard graag zullen betrekken.

Is geld dat wij afgedragen hebben aan de rijksbegroting, voor de staatsschuld gebruikt? Het is dus eigenlijk niet afgedragen. Maar de vraag is of wat in de kasschuif bij de rijksbegroting terechtgekomen is, voor de staatsschuld is gebruikt. Waar dat aan besteed is, is niet een-op-een te herleiden. Eigenlijk maakt het ons niet zo heel veel uit waar het aan besteed is, als het maar in het afgesproken jaar gewoon weer bij ons terugkomt. Dat is hard gegarandeerd.

Mevrouw Kröger vroeg nog specifiek: hoe zit het nou met de structurele onderuitputting van 20 miljoen? Onder andere door het gasbesluit, een nieuw ministerie van LNV dat moet worden ingericht, een brexitvoorbereiding enzovoorts zijn er rijksbreed de nodige uitgaven te dekken geweest. Alle ministeries hebben daar een bijdrage aan moeten leveren. Wij hebben gekeken waar het structureel is, gelet op hoofdstuk XII van de begroting. Als je door de jaren heen kijkt, wat is dan de structurele onderuitputting? We hebben gezegd: laten we het daaruit dekken. Dat hebben we gedaan, om reden dat wij door het jaar heen zien dat het zich altijd voor doet. Maar je weet nog niet precies waar. Als we op voorhand zouden weten dat het in de komende jarenreeks altijd op een bepaald punt is, dan kun je die post gewoon inkrimpen. Alleen dat weten we niet. We wisten door de jaren heen wel zeker dat het altijd ongeveer dat bedrag is. Wij hebben gezegd dat wij onze bijdrage aan het rondje — van alle ministeries is er een bijdrage gevraagd; het gaat er ook om dat het proportioneel is — op die manier kunnen leveren. Gelukkig heeft het ministerie van Financiën daarmee ingestemd. Zo kunnen we in de loop van het jaar zien waar we het precies uit betalen, zodat we niet op voorhand al in een programma of een beleidstaak hoeven te gaan snoeien.

Dan is er nog gevraagd of de uitgavenplafonds wel voldoende ruimte bieden om zowel de geplande als de uitgestelde uitgaven uit voorgaande jaren te doen. Die bieden voldoende ruimte. Zoals ik al eerder aangaf, blijven die budgetten door de systematiek van het fonds ook in de toekomst behouden.

Dan kom ik nog even terug op de structurele onderuitputting van 20 miljoen. Kan de Kamer die ook benutten voor een dekking van begrotingsamendementen? U hebt natuurlijk het budgetrecht en u kunt altijd een amendement indienen, maar per amendement zullen we natuurlijk moeten kijken of er dekking is. Die structurele onderuitputting hebben wij "weggegeven". Dat is onze bijdrage aan de rijksbegroting. Dus bij ieder amendement dat u in de toekomst wilt indienen, zullen we toch gewoon

naar de dekking moeten kijken.

Er is ook nog gevraagd naar de ATAD. Welke rol had die nou voor de begroting van lenW? Daar kan ik over melden dat het voor deze begroting nog niet relevant was. Maar ik ben zelf mede woordvoerder geweest op het ATAD-verhaal in Brussel, dus ik had het wel scherp op het netvlies. Ik wist ook dat er een uitzondering mogelijk was voor pps-constructies voor infrastructuurprojecten, want we hadden al snel even berekend op het ministerie dat, als die vol daarin zou vallen, wij daar richting de 500 miljoen aan zouden kwijtraken. De staatssecretaris van belastingen zei: dat is toch vestzak-broekzak? Toen heb ik gezegd: ja, maar als het van mijn vestzak in jouw broekzak terecht komt, worden we daar op het ministerie niet blij van. Dus ik ben heel blij dat we in constructief overleg ertoe hebben kunnen komen dat we die bestaande pps-constructies, voor al die projecten die al lopen, waar iedereen met al z'n kosten rekening mee gehouden heeft, inclusief Rijkswaterstaat, daarvan hebben kunnen uitzonderen. Ik denk dat dat een mooi resultaat is.

Mevrouw Kröger zegt: kunnen we niet meer gaan overprogrammeren? Financiën bepaalt daar de kaders van. Het bepaalt dus in hoeverre je mag overprogrammeren. Maar ik zie dit wel als een stimulans om nog een keer het gesprek met het ministerie van Financiën aan te gaan en om te vragen: mogen wij eventueel wat meer gaan overprogrammeren; wat is daar precies de ruimte? Het kan nooit kwaad om dat gesprek nog eens op te starten.

Dan denk ik dat ik al een heel eind gekomen ben. Als er nog meer vragen zijn, dan hoor ik dat nog wel van u. Ik denk dat ik er nu even doorheen ben.

**De voorzitter:**

De staatssecretaris.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dank u wel, voorzitter. Er zijn ook nog een aantal vragen aan mij gesteld. De heer Von Martels vroeg nog naar de gezondheidsindicator. Wanneer komt die er? Die zal ik natuurlijk naar u toesturen bij het Schone Lucht Akkoord, wanneer we dat bespreken. Dan maak ik aan u inzichtelijk hoe ik van plan ben om dat in te richten en welke afspraken daarover met gemeenten en provincies te maken zijn en welke criteria we hanteren. Daar is de gezondheidsindicator heel belangrijk voor. Dat krijgt u dan allemaal te zien, en dan kunnen we met elkaar bespreken of dat de manier is waarop we het met elkaar willen doen.

Meneer Schonis vroeg naar het Mobiliteitsfonds, in aanvulling op wat de minister al heeft gezegd. We hebben de gedeputeerden ook echt gevraagd om vanuit hun lokale expertise aan te geven wat zij tegenkomen in de regio. We willen die ervaring vooral gebruiken om na te denken over de vraag hoe we de integraliteit beter kunnen vervatten in het afwegingskader dat we natuurlijk ook gaan maken met elkaar. We willen dus juist heel erg kijken naar waar zij in de praktijk tegenaan lopen. We horen inderdaad hele mooie voorbeelden uit allerlei regio's. We kijken er dus ook naar uit.

Dan de uitvoeringsagenda circulaire economie. Het is een vijfjaarlijks programma. De bedoeling is dat dat programma tot en met 2023 wordt uitgewerkt. Dat ontvangt u begin 2019. Daar staan dan met name de acties in die al gestart zijn of die starten in 2019. Ieder jaar ontvangt u dan ook weer een aanvulling of een update daarvan. Het is echt de

bedoeling dat je vijf jaar vooruit kunt kijken en dat je een planning hebt van wat er gestart is en wat er nog loopt.

Daarnaast is de opmerking belangrijk die u maakte over hoe we de keuzes en de voortgang gaan monitoren. Daarom is de jaarlijkse cyclus van belang. Maar het is bijvoorbeeld ook van belang dat we aan het PBL hebben gevraagd om echt een monitoringssystematiek te ontwikkelen, omdat we met elkaar inzichtelijk moeten hebben wat de ambities zijn, wat de acties zijn en hoe we voortgang boeken. Over dat geheel komen we begin volgend jaar met elkaar te spreken.

Een vraag van de heer Van Aalst had ook betrekking op de nulmeting.

Dan was er een vraag van mevrouw Kröger die specifiek ging over de 510 miljoen. Zij vroeg: wordt er nou minder aan spoor uitgegeven? Nee. Er gaat niet minder naar spoor. Ook dit is een punt over de techniek van de begroting. In de hele looptijd van het fonds wordt niet minder uitgegeven aan spoor. De 510 miljoen blijft volledig behouden voor uitgaven aan het spoor. Maar ze zijn deels verschoven naar latere jaren en ze zijn deels van het artikel spoor naar het artikel megaprojecten gegaan, omdat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer valt onder de megaprojecten. Met ingang van deze begroting is PHS, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, als groot project opgenomen in de begroting. Dan valt het dus onder een ander begrotingsartikel. Maar de middelen zijn nog steeds beschikbaar voor spoor, op basis van een ander artikel en deels in de latere jaren. Dus er is niet minder geld voor.

Dat geldt ook voor de kasschuif. Ook bij spoor was er voldoende ruimte om deze kasschuif toe te passen, maar het gaat niet ten koste van reeds geplande projecten. Eenzelfde discussie heeft u net met de minister over het geheel gevoerd.

Inzicht in de kosten en baten in relatie tot het Mobiliteitsfonds. Bij een voorkeursbesluit worden nu de maatschappelijke kosten en baten in kaart gebracht, zoals de reistijdswinst en het effect op de leefomgeving. Straks zal dat natuurlijk ook zo zijn. Ook daarover heeft u, denk ik, terecht uitgebreid gezegd: we willen natuurlijk ook als Kamer met u kunnen spreken over hoe het kader er straks uitziet. Uiteraard zullen we dat bespreken. Dan gaat het om ons gezamenlijke spelregelkader.

Meneer Van Aalst vroeg nog naar het SLA. Ook daar is het van belang om goed te weten hoe je de beschikbare middelen inzet en daarvan een kosten-batenanalyse te hebben. Precies daarom wacht ik met het Schone Lucht Akkoord tot wij alle onderzoeken hebben en wij daar maximaal gebruik van kunnen maken bij het vormgeven van het nieuwe beleid. De Rekenkamer heeft daarover kritische opmerkingen gemaakt. Ik vind dat wij die serieus moeten nemen en een en ander goed moeten verwerken in het toekomstige beleid.

Dan was er nog een vraag van de heer Van Aalst over het Mobiliteitsfonds: hoe wordt inzichtelijk waar het geld aan wordt besteed? Nu wordt op voorhand bepaald aan welke modaliteit de middelen worden gegeven. In die zin weet je al op voorhand: er gaat zoveel naar wegen, zoveel naar spoor en zoveel naar vaarwegen. Ook straks zal de uitwerking van die projecten natuurlijk betekenen dat het geld wordt besteed aan wegen, spoor, vaarwegen en fiets. Ook zal inzichtelijk worden gemaakt naar welke projecten het toe gaat. Daar kunnen natuurlijk weer mooie statistieken van worden gemaakt, maar het is niet zo dat het op voorhand als uitgangspunt sturend is voor waar het aan mag

worden besteed. We kiezen echt voor een integrale afweging en als een snelweg de beste oplossing is, dan investeren we in een snelweg, en als het ov is, dan investeren we in ov. Het vertrekpunt verandert van de modaliteit naar de mobiliteit en wordt dus integraal en ook efficiënter. Wij hopen daar in het voorjaar met u over te kunnen overleggen.

Voorzitter. Volgens mij heb ik daarmee de vragen beantwoord.

**De voorzitter:**

Heeft de minister nog een aanvulling?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja, ik bedacht me opeens dat ik een vraag van mevrouw Van Eijs nog niet heb beantwoord. Die heeft betrekking op de ontwikkeling van een norm voor het uitgesteld onderhoud. Daar heb ik me misschien niet helemaal duidelijk uitgedrukt. De heer Laçin zei net: dan krijg je een lijstje met genormeerde projecten. O, dat was toch mevrouw Van Eijs. We beginnen eerst met een schouw van wat we nog hebben staan aan uitgesteld onderhoud om te bekijken wat een goede norm is voor de hoeveelheid uitgesteld onderhoud die je zou mogen hebben. Het is dus niet de bedoeling dat van alle projecten wordt genormeerd tot wanneer het uitstel kan dienen. Het gaat erom dat wij proberen tot een norm te komen. Dat is ook wat de Rekenkamer vraagt en waar de Kamer volgens mij behoefte aan heeft, namelijk: wat is een acceptabel niveau van uitgesteld onderhoud? Daar doen wij met elkaar onderzoek naar en wij proberen dat te bereiken. Dat zou je dan kunnen effectueren vanaf 2021, is onze inschatting, maar daar is dus eerst die inventarisatie voor nodig. Wij zullen dan met u discussiëren over de vraag wat een acceptabele norm zou zijn voor een hoeveelheid uitgesteld onderhoud, gegeven onze opgave.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik begrijp dat er nog wel wat interrupties zijn, maar wij kunnen wellicht meteen door naar de tweede termijn? Toch eerst een interruptie van mevrouw Kröger?

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik heb gewacht tot ik alle antwoorden kreeg voordat ik mijn vraag stel. Mijn vraag is hoe structureel die onderbesteding nu is. De minister zegt dat die nu heel groot is, maar dat dit komt doordat wij er zoveel middelen bij hebben gekregen. Vorig jaar of twee jaar geleden was het maar heel weinig, maar toen was er al 350 miljoen in twee trappen via kasschuiven van de begroting afgehaald. Dus daar zat al wel degelijk die onderbesteding. De vraag blijft wat nu de structurele reden is dat wij honderden miljoenen onderbesteding hebben.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het belangrijkste is toch dat het consequenties heeft als je er zo'n groot bedrag bij krijgt. Ik denk dat dit voor iedereen wel duidelijk is. Er zijn door de jaren heen al vaker kasschuiven geweest. Je kunt natuurlijk ook altijd toch te maken hebben met factoren van buiten waardoor grote projecten ineens in de vertraging gaan. Ik noem de Blankenburgtunnel en de PAS-problematiek: dat zijn dingen die behoorlijk verstorend kunnen werken. Daar kun je van tevoren geen rekening mee houden. Je zult altijd met kasschuiven moeten kunnen werken als die situaties zich voordoen. Over het voorbeeld wat ik gaf van vorig jaar zegt u dat daar ook kasschuiven aan te pas zijn gekomen. Maar daar is op zich helemaal niks mis mee, als dat er uiteindelijk maar toe leidt dat er in dat

jaar gewoon maar 1,3% onderuitputting is. Dat is nou eenmaal hoe het werkt. Met de kasschuif is op zich niks mis, als die er maar toe leidt dat je in het juiste jaar het juiste bedrag ter beschikking hebt.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Aanvullend nog hierop?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De essentie is dat je aan de ene kant structureel honderden miljoenen onderbesteding hebt met een gigantische maatschappelijke opgave, om vervolgens aan de andere kant kasschuiven te doen voor de rijksbrede middelen, waarvan de minister zegt: dan helpen we de minister van Financiën een handje. Dat beeld bij elkaar is gewoon heel vreemd. De minister verklaart voor mij onvoldoende waarom wij niet beter in balans hebben wat we moeten doen en hoeveel geld we eraan uit kunnen geven.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik vind het jammer dat mevrouw Kröger dat beeld heeft, want ik heb geprobeerd aan te geven dat je met alle zekerheden die je hebt zo goed mogelijk kunt plannen, maar dat er heel veel omstandigheden zijn die zich wijzigen. Aan de ene kant krijg je er een groot bedrag bij, maar aan de andere kant loop je soms tegen grote vertragingen aan of grote schades, zoals de aanvaring van een stuw bij Grave. Er zijn gewoon te veel onzekerheden. Vorige keer heb ik u helaas een lijstje moeten sturen van zes grote vertragingen op grote projecten, allemaal vanwege verschillende oorzaken. Maar dat zijn dingen die je niet op voorhand kunt plannen. En omdat het dan om grote bedragen gaat en omdat het dan in één keer om vertragingen kan gaan van echt meer dan een paar maanden, soms zelfs van meerdere jaren, ontkom je er niet aan om die bedragen dan mee te schuiven over de jaren heen. Dus ik kan het helaas niet mooier maken dan het is.

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

Aansluitend daarop twee vragen. Hoor ik de minister nu zeggen dat, doordat het grote bedrag van die 2 miljard niet was voorzien, wat even schrikken was, nu zo'n grote onderuitputting is ontstaan? Of dat schrikken was, dat laten we dan maar even. Maar volgend jaar hebben we dat niet, dus volgend jaar kan ik erop rekenen dat de onderuitputting bijna weg is. Als ik de voorbeelden hoor waarom projecten uitlopen, hoor ik bijvoorbeeld de PAS-regelgeving. Maar we leggen toch niet voor het eerst een weg aan? Hoezo kunnen we dit soort dingen niet van tevoren weten? We weten toch welke knelpunten we dan tegen gaan komen? Dat hebben we toch al eens eerder gehad in het verleden? Ik vind het heel bijzonder dat de minister dit soort voorbeelden noemt van dingen waardoor het uitloopt. Dat zijn nou juist de dingen die we nou juist wel vooruit kunnen zien. Is de minister dat niet met me eens? Want dat soort dingen weten we toch, we leggen toch niet voor het eerst een weg aan? Het is toch niet zo dat een ambtenaar vorige week begonnen is en nu een autosnelweg aan het aanleggen is?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Allereerst was het geen schrikken; dat heb ik zeker niet gezegd toen we die 2 miljard kregen. Ik heb het vergeleken met een lot uit de Staatsloterij, want dat lijkt mij meer het gevoel dat wij hadden. We waren er ontzettend blij mee.

**De heer Laçin** (SP):

Daar kan je ook van schrikken.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja, daar kan je ook van schrikken. Maar laat ik het zo zeggen: het was in ieder geval een positieve verrassing. Natuurlijk leggen we niet voor het eerst een weg aan. Daar heeft de heer Van Aalst helemaal gelijk in. Maar toch hebben we grote infrastructurele projecten die toch iedere keer weer, met de nieuwste techniek tot nieuwe inzichten leiden. De tegenvaller die u al noemde met de brandwerendheid van de tunnels? Natuurlijk is daar altijd goed naar gekeken. Ik wil u niet vermoeien met hoeveel soorten beton er zijn, maar sinds 2008 zijn er kennelijk andere betonsoorten gebruikt die nu in testen laten zien dat ze niet voor de veiligheid gevaarlijk zijn, maar wel om de economische waarde in stand te houden. Dat is een nieuw fenomeen. Dat is dus echt niet iets wat je kon voorzien. Kijk naar de zeesluis bij IJmuiden. Dat is een heel groot innovatief project. Dat wordt de grootste sluis ter wereld. Dat is nog nooit gedaan. Dan loop je ook tegen tegenvallers aan. Zo kom je natuurlijk bij allerlei infrastructurele projecten toch steeds weer nieuwe dingen tegen die je niet kon voorzien. Dus los van ongelukken is het gewoon allemaal niet — het is misschien een rare vergelijking — in beton gegoten. Er zijn altijd, bij ieder project, toch weer onvoorziene omstandigheden, hoe gek dat ook klinkt.

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

Ik blijf bij mijn standpunt. Incidentele dingen kunnen voorkomen, maar honderden miljoenen en allemaal incidenten ... Nieuwe soorten beton: ik geloof het wel, maar die test je toch van tevoren? Dan weet je toch of de brandwerendheid op orde is? Je gaat toch niet eerst een tunnel aanleggen en dan denken "goh, we hebben een nieuw soort beton gebruikt, zou het wel brandveilig zijn"? Ik begrijp het niet. Ik snap niet dat we overstappen op nieuwe dingen als we nog niet weten of die ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Ik snap dat niet. Dat is volgens mij planning; dat is vooruitwerken. Mijn ondernemersgeest zegt dat daar iets niet goed gaat. Maar goed, ik begrijp dat dit voor de minister gewoon standaardwerk is en dat dit soort dingen bij elk project gebeuren. Ik verbaas mij er elke keer weer over.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik denk dat ondernemen ook voortdurend aanpassen aan nieuwe omstandigheden is. Iedere onderneming loopt ertegen aan dat de wereld om die onderneming heen voortdurend verandert. Ik noem de wet- en regelgeving die wij nu bekijken en die de staatssecretaris net heeft besproken: de aanpak van de luchtkwaliteit. Tien, vijftien jaar geleden keken we daar heel anders tegen aan. De WHO komt nu weer met nieuwe normen en uitgangspunten voor geluid. Dat zijn allemaal dingen die van invloed kunnen zijn en waar je gewoon rekening mee moet houden.

**De voorzitter:**

Mevrouw Kröger nog een keer.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik heb een vraag aan de staatssecretaris. Het betreft mijn eerdere vraag over de kasschuif rond het spoor, de 550 miljoen. Ik zeg het even uit mijn hoofd. Nee, 510 miljoen. Het antwoord van de staatssecretaris was dat dat bijvoorbeeld PHS betreft, maar op pagina 11 van de begroting staat de kasschuif grootprojectstatus PHS apart. Die staat los van de grote kasschuif voor ons spoor. Klopt dat?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik kom daar zo even op terug in de tweede termijn.

**De voorzitter:**

Goed. Dat lijkt mij een mooi moment om over te gaan naar de tweede termijn. We schorsen de vergadering acht minuten voor een sanitaire stop.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

Wij zijn nog steeds bezig met het wetgevingsoverleg over het Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Milieu. We hebben een eerste termijn gehad met vragen ...

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Waterstaat.

**De voorzitter:**

Waterstaat? Wat zei ik dan?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Je zei "Milieu".

**De voorzitter:**

Nee!

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja echt, je zei het.

**De voorzitter:**

Het is dus Infrastructuur en Waterstaat.

Er is, denk ik, een goede discussie geweest, een goede eerste termijn en een goede beantwoording. We gaan verder met de tweede termijn. Daarin kunnen eventueel moties worden ingediend door de leden. Zij kunnen natuurlijk ook gewoon volstaan met een spreektekst, als ze die hebben, of misschien nog wat vragen stellen. Dat is allemaal afhankelijk van de leden.

Wederom geef ik als eerste het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

**De heer Von Martels (CDA):**

Dank u wel, voorzitter. Er zijn heel veel vragen gesteld. Dit overleg was voor mij vooral bedoeld om goed voorbereid te zijn op het begrotingsoverleg van volgende week. De vragen die ik had, zijn beantwoord. Daar kan ik mijn conclusies uit trekken. Volgende week zal het kunnen worden ervaren tijdens mijn inbreng bij de behandeling van de begroting van IenW. Maar op dit moment zijn er geen vragen. Ik heb ook geen enkele behoefte om een verdere toelichting te geven.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Schonis van D66.

**De heer Schonis (D66):**

Merci. Er is nog één vraag blijven liggen, over het normeren van het onderhoud. Die

vraag had mevrouw Van Eijs niet gesteld. Dat was mijn vraag, maar het geeft niet. U zegt dat u het voor 2021 nog niet kunt doen, omdat u wel een lijstje nodig hebt om een beetje een indicatie van de bedragen te krijgen. In die trant antwoordde u net. Maar als het gaat om beleidsuitgangspunten, kunnen we daar toch eerlijk met elkaar over praten en over denken. Vandaar toch nog een keer de vraag om eerder met ideeën te komen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Laçin van de SP.

**De heer Laçin (SP):**

Dank, voorzitter. Ik zal de inhoudelijke moties en dergelijke voor volgende week bewaren. Ik heb wel geprobeerd een punt te maken van de rol van de Kamer bij het doorschuiven van het geld en de keuzes die daarin gemaakt worden. Met de structurele onderuitputting die in zicht is, denk ik dat het mogelijk moet zijn dat wij als Kamer meekijken bij beslissingen die gemaakt worden over projecten die we ook naar voren zouden kunnen halen, zonder dat we grotere projecten, waar het geld in eerste instantie voor geormerkt is, voor de voeten gaan lopen. Daarom heb ik twee moties over de rol van de Kamer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er opeenvolgende jaren door onderuitputting kasschuiven van honderden miljoenen plaatsvinden in de begroting van Infrastructuur en Waterstaat;

constaterende dat er op IenW-gebied vele projecten zijn waar we met extra middelen een versnelling teweeg kunnen brengen;

overwegende dat de honderden miljoenen die doorgeschoven worden naar volgende jaren hiervoor ingezet kunnen worden;

verzoekt de regering om in overleg met de Kamer te bepalen waar we de onderuitputting aan kunnen besteden en deze middelen niet automatisch door te schuiven naar volgende jaren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (35000-XII).

**De heer Laçin (SP):**

Dan mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet bij voorbaat heeft bepaald aan welke projecten de doorgeschoven middelen worden besteed;

constaterende dat de Kamer hier geen zeggenschap in heeft;

overwegende dat de Kamer andere prioriteiten kan stellen en de middelen anders kan inzetten;

verzoekt de regering de Kamer te betrekken bij keuzes die gemaakt worden om doorgeschoven middelen in te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (35000-XII).

De heer **Laçin** (SP):

Dank.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Van Aalst van de PVV.

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

Voorzitter. Ook ik zal het kort houden, gezien de begrotingsbehandeling volgende week. Daar zullen wij terugkomen op de dingen die we vandaag aan de orde hebben gesteld. Dus onze vragen zijn beantwoord.

We blijven het bijzonder vinden hoe die onderuitputting tot stand komt. We zien er in ieder geval naar uit om volgend jaar dit debat niet meer te voeren, omdat de onderuitputting dan niet meer aanwezig is. Maar dat gaan we dan volgend jaar zien.

Dank je wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee moties en een opmerking. Er zijn veel zorgen over de onderuitputting en ook over de antwoorden daarop. Feit is dat er een in=uittaakstelling is en dat er een uitgavenplafond is. Maar hoe weten we nou dat die honderden miljoenen die we nu de toekomst in schuiven, dan wel uitgegeven kunnen worden? Die vraag is wat mij betreft onvoldoende beantwoord.

Dan de volgende twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er op de begroting lenW sprake is van onderuitputting en deze ook voor de komende jaren wordt voorzien;

overwegende dat de huidige overprogrammering onvoldoende blijkt te zijn om deze onderbesteding op te vangen;

verzoekt de regering in kaart te brengen hoe de overprogrammering vergroot kan worden om onderuitputting te voorkomen en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (35000-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En een tweede motie, over het geld dat eigenlijk naar de rijksbrede middelen gaat, om een handje te helpen, maar hoe zeker weten we dat we ze terugkrijgen?

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het regeerakkoord is overeengekomen dat deze periode 2 miljard extra wordt toegevoegd aan het Infracfonds voor het versterken van onze infrastructuur;

constaterende dat het kabinet er niet in slaagt dit geld uit te geven en dat daarom honderden miljoenen met kasschuiven naar de toekomst worden verplaatst;

constaterende dat deze honderden miljoenen vervolgens weer worden afgeroomd ten behoeve van de staatsschuld en dat onduidelijk is of deze ooit weer beschikbaar komen voor infrastructuur;

verzoekt de regering om vast te leggen dat geld voor infrastructuur ook wordt gebruikt voor infrastructuur en dat de in=uit taakstelling niet op termijn leidt tot een bezuiniging op het Infrastructuurfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (35000-XII).

**De voorzitter:**

Dan geef ik het voorzitterschap over aan de heer Von Martels.

**Voorzitter: Von Martels**

**De voorzitter:**

Dames en heren, dan krijgen we nu voor de tweede termijn de heer Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. Een goede beraadslaging, volgens mij. Ook wel tot de kern gekomen. Een belangrijk onderwerp. We zijn nu ook beter voorbereid voor volgende week, daar gaat het natuurlijk om. Dit was ook wel een hoop techniek maar ik vond het nuttig.

Ik heb één motie, over het kernonderwerp van vandaag, van morgen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat investeringen in de infrastructuur hard nodig zijn gezien de toenemende filedruk en drukte op het spoor;

verzoekt het kabinet een plan te ontwikkelen tegen onderuitputting van het Infrastructuurfonds, in ieder geval gericht op extra overprogrammering en met oog voor een verdere verbetering van planning en financiële controle, zodat ook tijdig kan worden bijgestuurd bij vertraging in projecten, en de Kamer hierover vóór de begroting van 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (35000-XII).

Dank u wel.

**Voorzitter: Remco Dijkstra**

**De voorzitter:**

Er zijn moties ingediend. Dan geven we twee, drie minuten zodat de bewindslieden even goed kunnen kijken, en dan gaan we zo verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

Er zijn vijf moties ingediend. Ik geef de bewindspersonen de gelegenheid om hun appreciatie van deze moties te geven. En er staan nog twee vragen open, begreep ik.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Zullen we eerst even de vragen doen?

**De voorzitter:**

Ja.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De heer Schonis kwam nog terug op de normering. Het was inderdaad niet de bedoeling om er pas in 2021 bij u over terug te komen. We hadden bedacht dat het dan ook echt in de praktijk zou kunnen zijn. Maar ik zeg u graag toe om, zodra we een beetje een beeld hebben van of en hoe zo'n norm er zou kunnen komen, daar uiteraard veel eerder dan 2021 met u over te spreken. Ik verwacht eerlijk gezegd dat we daar volgend jaar al wel een eerste indruk van hebben, en dan zal ik u daar uiteraard over informeren en bij betrekken.

Misschien kan de staatssecretaris haar vraag nog even beantwoorden en dan doen we daarna de moties.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Voorzitter. De vraag van mevrouw Kröger komt voort uit het feit dat er zowel een schuif is tussen jaren als tussen artikelen. Er is dus een kasschuif om een deel van het geld naar de toekomst te laten gaan. Dat is opgeteld inderdaad 510 miljoen tussen de jaren 2018 en 2020. Daarvan is 200 miljoen naar het PHS-artikel gegaan, artikel 17. Dat is onderdeel van het budget van die 510 miljoen, die voor een deel dus in de tijd is gezet.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Voorzitter. Dan kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 8 van de heer Laçin verzoekt de regering om "in overleg met de Kamer te bepalen waar we de onderuitputting aan kunnen besteden en deze middelen niet automatisch door te schuiven naar volgende jaren". Nou, er wordt niks automatisch doorgeschoven. Er wordt ieder jaar al goed naar gekeken. Verder is precies wat wij doen bij de begroting waar de heer Laçin hier om vraagt. Dit is het moment waarop de Kamer ook amendementen op de begroting kan indienen en waarop we daar met elkaar over debatteren. Dat doen we al, dus om die reden ontraad ik deze motie.

De motie op stuk nr. 9, ook van de hand van de heer Laçin, verzoekt de regering om "de Kamer te betrekken bij keuzes die gemaakt worden om doorgeschoven middelen in te zetten". Daarvoor geldt eigenlijk hetzelfde: dat is nou precies wat we bij de begroting doen. Daar bent u als Kamer bij betrokken. We hebben daar het gesprek over en via uw budgetrecht kunt u daar invloed op uitoefenen. We kijken, en dat zeg ik ook maar vast in

de richting van andere sprekers, natuurlijk altijd goed waar we projecten kunnen versnellen. Het moeten dan wel altijd projecten zijn waar de Kamer al op ingezet heeft, want we kunnen natuurlijk niet geld zomaar aan iets gaan uitgeven want u hebt dat budgetrecht. Maar als het projecten zijn die u al hebt goedgekeurd en waarvan wij denken dat we ze een halfjaar naar voren kunnen halen, dan zullen we dat natuurlijk altijd proberen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 10 van mevrouw Kröger. Zij verzoekt eigenlijk om een onderzoek te doen naar extra overprogrammering. Ik heb daarvan al gezegd dat ik graag bereid ben om met het ministerie van Financiën te kijken of we daar nog meer kunnen doen, maar u zegt dat ik daar al voor de begroting op moet terugkomen. Dat kan helaas niet. Ik krijg het nooit voor elkaar om dat nog voor volgende week allemaal uit-ente-na besproken te hebben met de minister van Financiën. Dus op de inhoud eens, maar de termijn is niet haalbaar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil best de termijn aanpassen, dat het dan voor de Voorjaarsnota is. Maar het moet dus voor een moment zijn dat wij het als Kamer ook logischerwijs over deze balanceeract tussen overprogrammering en onderbesteding hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voor de Voorjaarsnota moet het in agenda's toch te regelen zijn om een goed overleg af te ronden met het ministerie van Financiën. Dan neem ik eigenlijk gelijk de motie van de heer Dijkstra op stuk nr. 12 daarin mee. Die ziet ongeveer op hetzelfde. Ik zou beiden eigenlijk willen vragen om die aan te houden tot we u daar bij de Voorjaarsnota over rapporteren, zodat het dan hopelijk niet meer nodig is. Of u moet allebei de teksten aanpassen, dat het voor de Voorjaarsnota wordt.

De **voorzitter**:

We behandelen nu de motie van mevrouw Kröger op stuk nr. 10. Mevrouw Kröger gaat de motie wijzigen, begrijp ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja. Mij gaat het erom dat wij als Kamer precies dit gesprek kunnen hebben. Als dat bij de behandeling van de Voorjaarsnota kan, als dat een reële termijn is, dan vind ik dat prima.

De **voorzitter**:

Er komt een gewijzigde motie van mevrouw Kröger, begrijp ik. En dan is het oordeel?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan is het oordeel Kamer. Datzelfde geldt voor de motie van de heer Dijkstra op stuk nr. 12, die eigenlijk grotendeels op hetzelfde ziet. Wellicht kunt u die nog in elkaar schuiven qua teksten. Dat zou misschien het makkelijkste zijn. Ik hoor een diepe zucht van mevrouw Kröger. Ik denk dat dat het handigst zou zijn. Anders brengt u twee vergelijkbare moties in stemming, maar dat is aan de Kamer.

De **voorzitter**:

Ik zal zelf het gesprek met mevrouw Kröger gaan voeren.

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

Dat was mijn opmerking, voorzitter: de dogma's naast elkaar wegstrepen en dan de uitgestoken handen weer naar elkaar brengen. Geweldige linkse fusie zit er aan te komen!

**De voorzitter:**

Het is weer ... Nou ja, laat ik maar niks zeggen!

Dan hebben we de motie op stuk nr. 11 nog openstaan.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Die is ook van de hand van mevrouw Kröger en verzoekt de regering om "vast te leggen dat geld voor infrastructuur ook wordt gebruikt voor infrastructuur en dat de in=uittakstelling niet op termijn leidt tot een bezuiniging op het Infrastructuurfonds". Die motie ontraad ik, want het is niet nodig. Bij een kasschuif is het altijd zo dat de ene kant van de schuif niet zekerder is dan de andere kant. Dus als je afsprekt dat je het uit dit jaar weghaalt en in een ander jaar terugplaatst, dan zijn beide afspraken even hard en staan beide kanten van de schuif gewoon in de begroting. Het ligt al in de begroting vast, dus ik zie hier geen toegevoegde waarde in.

**De voorzitter:**

Een vraag van mevrouw Kröger over de motie op stuk nr. 11.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik snap wat de minister zegt, maar de reden dat we deze motie indienen, is dat het issue toch de in=uittakstelling en uitgavenplafonds blijft, zoals ik de vraag ook had gesteld. Dus die kasschuif, die 250 miljoen, komt er in 2023 wellicht bij, maar kan het dan ook wel uitgegeven worden door die uitgavenplafonds? En zit je dan niet eigenlijk met hetzelfde probleem, zoals minister Hoekstra ook heeft aangegeven bij de Algemene Financiële Beschouwingen? Dat is dus de achtergrond van deze motie. Als de minister nu zegt "ik kom hierop terug en ik ga nog eens haarfijn uitleggen hoe er absoluut geen sprake van kan zijn dat die 250 miljoen in 2023 niet uitgegeven mag worden", dan hou ik de motie aan.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik ben altijd bereid om een poging te doen om het nog eens haarfijn uit te leggen. Laten we dat dan bij de begroting nog eens een keer doen. Ik denk dat u zich voor niets zorgen maakt, maar ik wil graag mijn uiterste best doen om die zorgen echt helemaal weg te nemen, dus laten we afspreken dat we dat bij de begrotingsbehandeling nog eens heel scherp uitleggen. Ik weet niet of we ergens een haakje vinden in een van de vragen die gesteld zijn; anders kunnen we het sowieso wel toevoegen aan de vragen over de begroting.

**De voorzitter:**

De motie op stuk nr. 11 wordt aangehouden, mevrouw Kröger?

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ja.

**De voorzitter:**

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (35000-XII, nr. 11) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

**De voorzitter:**

Ik dank de bewindspersonen, de Kamerleden en iedereen die meekeek en interesse had. Stemming over de moties zal op dinsdag 6 november zijn. Ik heb een tweetal toezeggingen.

- Voor de begrotingsbehandeling van volgende week ontvangt de Kamer een aparte brief over de besteding van de regeerakkoordmiddelen, waarin extra duidelijk wordt welke nieuwe projecten daarmee worden gestart en welke lopende projecten worden versneld of met een ruimer budget worden uitgevoerd, inclusief de bijbehorende bedragen.
- De minister zal de Kamer volgend jaar informeren over de normen die zij hanteert voor het uitstel van onderhoud.

Ik kijk even rond.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Misschien nog helemaal scherp: in die eerste toezegging ging het ook om lopende programma's, dus niet zozeer een project maar lopende programma's. Dat zouden we ook laten zien, want anders heb je het nog niet helemaal in beeld en dan krijgen we bij de begroting weer verwarring.

**De voorzitter:**

Prima, is verwerkt. Ik dank iedereen hartelijk.

Sluiting 13.04 uur.