

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebfa6.doc

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 18 februari 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 januari 2026 overleg gevoerd met de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

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

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Voorzitter: Huidekooper

Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Asten, Boelsma-Hoekstra, Van Duijvenvoorde, Heutink, De Hoop, Huidekooper en Schutz,

en de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.47 uur.

De voorzitter:

Goedenavond aan eenieder. Welkom bij dit wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat. Ik zou de zaal willen verzoeken om even het volume te temperen, want we gaan van start. Dat vraag ik ook voor de mensen thuis. Dit wetgevingsoverleg dient als technische voorbereiding op de plenaire begrotingsbehandeling, die volgende week dinsdag en donderdag plaatsvindt. Ik heet de minister en de staatssecretaris van IenW van harte welkom, evenals de leden, de mensen op de publieke tribune en uiteraard eenieder die dit debat op afstand volgt. Ten behoeve van de technische voorbereiding op de begrotingsbehandeling heeft de commissie twee rapporteurs benoemd. Dit zijn de leden Van Asten en De Hoop. Zij zullen namens de gehele commissie zo meteen als eerste hun rapporteursinbreng leveren, waarna de minister en de staatssecretaris hierop zullen reageren. Daarna starten we met de reguliere eerste en tweede termijn. In de tweede termijn kunnen ook moties worden ingediend, maar uiteraard heeft u volgende week, na de politieke behandeling, ook de gelegenheid om moties in te dienen. Ik stel voor om het aantal interrupties in de eerste termijn vooralsnog te beperken tot vier per fractie en de indicatieve spreektijd per fractie vast te stellen op vier minuten. Dan geef ik nu het woord aan de heer De Hoop in zijn hoedanigheid als rapporteur namens de commissie. Meneer De Hoop, het woord is aan u.

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

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Voorzitter, dank voor het woord. Het rapporteurschap is deze keer belegd bij de heer Van Asten en mij, maar wij hebben deze keer wederom ontzettend goede ondersteuning gekregen van de griffie. Wederom dank daarvoor. Dat maakt het werk als rapporteur ontzettend veel makkelijker en dat helpt ons als commissie ook heel erg, dus dank aan de griffie.

Voorzitter. Dank voor de mogelijkheid om met de heer Van Asten als rapporteur te mogen optreden bij de behandeling van de begrotingen van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds voor 2026. Ik zal ingaan op de onderuitputting van de begrotingen, de controleerbaarheid van grote mutaties en wijzigingen in de begrotingssystematiek.

Voorzitter. De commissie vraagt bij de behandeling van de begrotingen en de jaarverslagen al enkele jaren aandacht voor de onderuitputting van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Ik heb het probleem dat wij hier als commissie mee hebben eerder al samengevat als: met middelen die wel beschikbaar zijn, maar op de plank blijven liggen, worden geen problemen opgelost. Dat geldt zeker wanneer wordt bedacht dat onvoldoende budget beschikbaar is voor belangrijke zaken, zoals de instandhouding van infrastructuur, en voor gepauzeerde projecten, zoals de Lelylijn. In 2023 is uiteindelijk 800 miljoen op de plank van het Mobiliteitsfonds blijven liggen. In 2024 is 500 miljoen niet benut. Ook worden de laatste jaren veel minder verplichtingen aangegaan dan begroot. In 2023 was dat ruim 3 miljard minder en in 2024 2,4 miljard minder.

Het ministerie werkt met overprogrammering om de onderuitputting tegen te gaan. De Kamer heeft hier ook moties over aangenomen. Het idee achter die moties is dat meer projecten in uitvoering worden genomen, zodat beschikbare middelen die niet worden uitgegeven door bijvoorbeeld vertragingen, toch kunnen worden uitgegeven aan andere projecten. De bewindspersonen hebben echter de afgelopen jaren de overprogrammering niet verhoogd door meer projecten te programmeren, maar door keer op keer de begroting van het Mobiliteitsfonds te verlagen. Dat staat haaks op de insteek van de Kamer. Hierdoor worden de budgettekorten nog groter. Om overprogrammering voor 2026 te creëren, is de begroting van het Mobiliteitsfonds in twee keer verlaagd met meer dan een half miljard. De begroting voor 2025 is zelfs met meer dan een miljard verlaagd. Dergelijke grote, jaarlijkse budgetverlagingen staan echt op gespannen voet met de productiegroei voor instandhouding die dit kabinet richting 2030 wil realiseren. De vorige bewindspersonen gaven bij de afgelopen Voorjaarsnota

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebfa6.doc

aan dat de huidige overprogrammering voor lenW leidend is, zodat de maximale uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat benut kan worden. De programmering wordt dus niet uitgebreid en de begroting wordt aangepast aan de uitvoeringscapaciteit, maar de instandhoudingsopgave en de budgetbehoefte daarvoor zijn een stuk groter dan de huidige uitvoeringscapaciteit en de geplande productiegroei van Rijkswaterstaat.

Voorzitter. Ik heb hierover de volgende vragen. Waarom creëert de minister geen overprogrammering door extra projecten, bijvoorbeeld voor instandhouding, te programmeren waarvan al duidelijk is dat deze op korte termijn moeten worden opgestart, zodat het beschikbare budget kan worden uitgegeven in plaats van verlaagd? Welke mogelijkheden zijn er om de productie van Rijkswaterstaat te vergroten en daarmee overprogrammering te realiseren? Hoe gaat ProRail hiermee om? Wat zijn de gevolgen van het aangaan van miljarden minder aan verplichtingen dan begroot? En wat is de invloed hiervan op toekomstige onderuitputting?

Als tweede punt zal ik ingaan op de controleerbaarheid van grote mutaties. We zagen bij de eerste suppletoire begroting 2025 een enorme kasschuif van 1 miljard van 2026 naar 2027, die in de huidige begroting gelukkig weer wordt teruggedraaid. In beide gevallen wordt dat gedaan zonder enige inhoudelijke toelichting. Uit navraag door de commissie blijkt dat het niet ging om een realistischere raming van de uitgaven, maar om de uitkomst van politieke onderhandelingen. Met andere woorden, niet bottom-up geredeneerd vanuit de projecten maar top-down. Het komt vaker voor dat dit verschil tussen bottom-up en top-down voor de Kamer niet duidelijk is. Soms moeten we middelen naar latere jaren schuiven vanwege de beperkte uitvoeringscapaciteit. Maar er wordt ook af en toe geknepen in de fondsen om rijksbrede problemen op te lossen. Kan de minister voortaan bij grote mutaties aangeven wat de werkelijke argumenten zijn en wat de concrete gevolgen zijn?

Voorzitter. Ik kom bij de wijziging in de voeding van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Dergelijke wijzigingen in de begrotingssystematiek zijn voor de Kamer altijd relevant vanuit het budgetrecht en als medewetgever. Met deze wijziging van de systematiek worden twee investeringsfondsen vanaf 2026 niet meer gevoed via de lenW-begroting, maar direct vanuit de schatkist. Hiermee worden administratieve lasten verminderd en wordt de verdeling van de middelen tussen de beleidsbegroting en de fondsen beter inzichtelijk gemaakt.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

In het kader van het begrotingsonderzoek heb ik daarover de volgende vragen. Wat zijn de nadelen van de wijzigingen van de begrotingssystematiek voor de voeding van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds? Wat zijn de gevolgen voor het zicht van de Kamer op de begrotingen? Blijven in de toekomst kasschuiven vanuit het kabinet, zoals de kasschuif van 1 miljard die zojuist aan de orde kwam, nog goed zichtbaar voor de Kamer? Leidt de wijziging van de voeding van de fondsen tot een verminderde samenhang tussen de beleidsbegroting en de fondsenbegrotingen? In hoeverre verschuift de verantwoordelijkheid voor de fondsenbegrotingen hiermee naar de minister van Financiën? Blijven de extra comptabele verwijzingen naar de fondsbegroting in de beleidsbegroting gehandhaafd?

Voorzitter, echt tot slot ga ik in op het schrappen van de verdiepingsbijlage uit de begrotingen. Dat is in deze ontwerpbegroting al gebeurd voor de departementale begroting. De fondsen volgen volgend jaar. Ik zal maar meteen met de deur in huis vallen. De Kamer vindt dat een onwenselijke achteruitgang van de informatiepositie van de Kamer. De verdiepingsbijlages zijn namelijk op initiatief van de Kamer zelf verbeterd op advies van de parlementaire onderzoekscommissie Onderhoud en innovatie spoor. De verdiepingsbijlages bieden namelijk inzicht in de gedetailleerde mutaties en de meerjarige begrotingsstanden op de artikelen, bij de fondsen zelfs voor de gehele looptijd. Momenteel is dat tot en met 2039.

Dat is een grote verbetering ten opzichte van de oude situatie toen mutaties en kasschuiven vaak onnavolgbaar waren. Door meerdere voorgangers van mij werd het omschreven met de beeldspraak "balletje-balletje". Het argument in de Voorjaarsnota dat de Kamer geen behoefte zou hebben aan deze overzichten is dan ook niet valide. Bovendien worden vooral bij de fondsen belangrijke keuzes gemaakt door het vastleggen van meerjarige reserveringen voorbij de horizon van vijf jaar. De Kamer moet dit soort keuzes kunnen controleren.

Voorzitter. Ik heb hierover dan ook namens de commissie de volgende verzoeken aan de minister. Kan de minister bij de begrotingen van het ministerie het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds een verdiepingsbijlage weer opnemen dan wel handhaven, zowel bij de ontwerpbegroting als bij de eerste en tweede suppletoire begrotingen?

Dank u.

De **voorzitter**:

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Hartelijk dank aan de heer De Hoop voor dit verslag. Het was volgens mij helder. Er komt nu nog een aanvulling van de heer Van Asten en ik zou hem daar graag het woord voor geven. Ik hecht er echter nog wel aan om eerst te zeggen dat hij vanwege privéomstandigheden deze vergadering om 17.30 uur dient te verlaten. Hiermee is hij geëxcuseerd.

Het woord is aan u, meneer Van Asten.

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

Dank, voorzitter. Ook mijn dank voor de mogelijkheid om samen met de heer De Hoop namens de commissie als rapporteur te mogen optreden. Verder natuurlijk ook dank aan de griffie voor de ondersteuning daarbij. In mijn termijn ga ik in op de instandhouding van de infrastructuur, de informatiewaarde van de begrotingen en de Strategische Evaluatie Agenda.

De instandhoudingsopgave voor de infrastructuur staat al jaren hoog op de agenda van deze commissie. De infrastructuur veroudert en kampt met uitgesteld onderhoud.

Tegelijkertijd wordt die infrastructuur intensiever gebruikt en zwaarder belast. Het onderhoud aan het areaal en de vernieuwing van de golf van naoorlogse bruggen, tunnels, sluizen en andere kunstwerken op het wegennet, vaarwegennet en watersysteem worden door Rijkswaterstaat de grootste opgave ooit genoemd.

Binnen het ministerie en Rijkswaterstaat is de afgelopen jaren meer prioriteit gegeven aan instandhouding en zijn budgetten en mensen verschoven, maar de budgettekorten zijn nog steeds enorm. Tot en met 2038 bedraagt het budgettekort in totaal 34 miljard euro. Voor de mensen die de tekst al hebben gekregen: daar zat een kleine verschrijving in -- was het maar 34 miljoen ... Miljard dus. Als er niets aan wordt gedaan, lopen we het risico dat Nederland vastloopt. Er lijkt wel wat te zijn veranderd: waar de minister voorheen de maakbaarheid door Rijkswaterstaat en de markt als belangrijkste knelpunt zag, lijkt dat inmiddels het budget zelf te zijn. Rijkswaterstaat heeft al capaciteit verschoven naar instandhouding. Met de reorganisatie gaat die nu 750 fte verschuiven naar uitvoering, waardoor de productie zal kunnen worden verhoogd. In de Stand van de Uitvoering gaf de minister vorige week aan dat de maakbaarheid bij Rijkswaterstaat inmiddels groter is dan het financiële kader in het Mobiliteitsfonds. De minister becijferde dat het budget voor instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat met jaarlijks 2 miljard zou moeten stijgen om de instandhoudingsopgave te kunnen financieren. Ik heb

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebfa6.doc

daarbij de volgende vragen. Klopt het dat de capaciteit van Rijkswaterstaat momenteel niet meer de beperkende factor is voor de instandhoudingsopgave, maar dat dit het gebrek aan budget is? En in hoeverre is de capaciteit van de markt nog een beperkende factor? Hoeveel meer productie en uitgaven voor de instandhoudingsopgave zouden voor Rijkswaterstaat jaarlijks maakbaar zijn, en hoeveel meer productie zou voor de markt jaarlijks maakbaar zijn? En de vraag: gaat de minister op zoek naar extra middelen om de neerwaartse spiraal naar de instandhouding van de infrastructuur te voorkomen?

Ook voor de instandhouding van de spoorwegen is te weinig geld beschikbaar. In de Mobiliteitsfondsbegroting staat weliswaar dat met het basiskwaliteitsniveau spoor de budgetbehoefte en de beschikbare middelen langjarig met elkaar in evenwicht zijn gebracht, maar ook bij spoor stijgen de prijzen en doen zich onvoorziene tegenvallers voor, niet alleen bij het basiskwaliteitsniveau spoor, maar onder andere ook bij de hsl, het ERTMS en in de toekomst ook bij de Nedersaksenlijn. Het ministerie en ProRail schatten het budgettekort tot en met 2038 momenteel op 20 miljard euro, zo bleek uit de technische briefing in december. Als het Mobiliteitsfonds niet wordt aangevuld, zal dit volgens het ministerie mogelijk tot keuzes leiden waarbij ProRail en de spoorsector ook zelf zouden moeten inzetten op doelmatigheid en het voorkomen van kostenstijgingen. Ik heb hierover de volgende vragen. Welke oplossingen overwegen de bewindspersonen voor het budgettekort van 20 miljard voor de instandhouding van de spoorwegen? Hoeveel budget zou er jaarlijks gevonden moeten worden om de instandhouding van de spoorwegen te financieren? En welke maatregelen kan ProRail nemen om de doelmatigheid te vergroten en kostenstijgingen te voorkomen?

Voorzitter. Ook de verbetering van de informatiewaarde van de begroting is een aandachtspunt. De Kamer heeft een motie aangenomen van de leden Heutink en De Hoop, die de regering verzoekt om bij de beleidsartikelen afrekenbare doelen en meetbare gegevens op te nemen en deze doelen smart en eenduidig per beleidsartikel te formuleren. Ik constateer, net als de Algemene Rekenkamer, dat het ministerie hierbij vooruitgang heeft geboekt. Alle beleidsartikelen bevatten nu doelenbomen, waarin de doelen zijn geconcretiseerd en zijn voorzien van meetbare indicatoren. Dit is in lijn met de motie en dus mooi. Een tweede aangenomen motie vraagt om inzichtelijk te maken met welke specifieke middelen de doelen behaald zullen worden. Bij de toelichting op de financiële instrumenten, onderdeel f bij elk beleidsartikel, zijn verwijzingen toegevoegd

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

naar de doelstellingen. Daarmee is de informatie over de koppeling tussen de doelen en middelen beschikbaar. Ook dat is fijn. Het is alleen nog niet zo overzichtelijk; je moet steeds terugbladeren om te zien welke doelstelling wordt bedoeld, en soms is de tekst over de doelstellingen erg lang. We willen als rapporteurs nog kijken hoe deze koppeling tussen doelen en middelen overzichtelijker kan. We vragen ons af of de minister daar ook ideeën over heeft of daarover wil meedenken.

Voorzitter. Dan de Strategische Evaluatie Agenda, oftewel de SEA. Deze biedt een goed overzicht. Er zijn echter lacunes, juist bij grote uitgaven. Hoe groter de uitgave, hoe minder aandacht er is voor evaluaties. De begrotingsrapporteurs hebben de afgelopen jaren de minister gevraagd ervoor te zorgen om de SEA, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds beter af te dekken, door meer evaluaties van infrastructuurprojecten op te nemen. De SEA komt hieraan gedeeltelijk tegemoet. Er is een evaluatie gepland van aanlegprojecten voor wegen in 2027, en de evaluatie van het project Zuidasdok, met een onbekende timing. Maar bij de thema's scheepvaart en havens, artikel 18, en openbaar vervoer en spoor, artikel 16, worden geen evaluaties van infrastructuurprojecten genoemd. Verder komt er, zoals de Rekenkamer opmerkt, geen evaluatie van de brede doeluitkering. Het gaat hierbij jaarlijks om circa 1 miljard euro. De Rekenkamer suggereert om een evaluatie uit te voeren in samenwerking met de decentrale overheden.

Een laatste lacune betreft de projecten uit het Nationaal Groeifonds die via de IenW-begroting lopen. Dit gaat om 1 miljard euro. De effecten op het Nederlandse verdienvermogen kunnen pas op termijn worden vastgesteld, maar de evaluatie moet je wel al voorbereiden. Overigens is ook de bijlage met het overzicht van de NGF-projecten vervallen, zodat de Kamer hier minder zicht op heeft. Daarom kom ik tot de volgende, en laatste, vragen. Kan de minister de volgende evaluaties toevoegen aan de SEA: infrastructuurprojecten voor scheepvaart en spoorvervoer, de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationaal Groeifonds? Wanneer kan de Kamer de evaluatie van het Zuidasdok tegemoetzien? Kan de minister de bijlage met het overzicht van de NGF-projecten weer opnemen in de begroting?

Dank.

De voorzitter:

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Hartelijk dank aan de heer Van Asten voor zijn bijdrage aan dit uitgebreide en volgens mij ook doorwrochte onderzoek namens de hele commissie. Dan is het tijd om over te gaan naar de reactie van de bewindspersonen. Daarvoor zou ik graag allereerst het woord willen geven aan de minister. Het woord is aan hem.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter en commissieleden. Ik zal overgaan tot de beantwoording van de vragen die zojuist gesteld zijn door de rapporteurs en de staatssecretaris zal straks ook een aantal zaken die daarover gaan, toelichten.

Ik begin met de eerste vraag van de heer De Hoop, over de onderuitputting. Waarom creëert de minister geen overprogrammering? Nou, dat is een duidelijke vraag. Die is ook eerder al gesteld. Mijn antwoord daarop is het volgende. In het Mobiliteitsfonds werkt Infrastructuur en Waterstaat met een stevige overprogrammering. Er worden extra projecten geprogrammeerd. Bij de afgelopen Najaarsnota is gebleken dat er mede door de overprogrammering in 2025 vorig jaar zelfs meer is uitgegeven dan het beschikbare budget. Ik zie hier dus een trendbreuk. Er is dus sprake van overuitputting in plaats van onderuitputting op het Mobiliteitsfonds. Er blijft dus geen geld meer op de plank liggen. Ten aanzien van de onderuitputting van het Mobiliteitsfonds was de vraag welke mogelijkheden er zijn om de productie van Rijkswaterstaat te vergroten en de overprogrammering verder te realiseren. Ik kom ook weer hier met dat de programmering verder verhoogd is. Om het productiepeil te verhogen, is een stabiele, oplopende, toerekenende en structurele reeks nodig. Dat houdt in dat duidelijkheid en stabiliteit met betrekking tot de langjarige programmering nodig zijn. Voor Rijkswaterstaat specifiek geldt dat wordt doorgegaan op de ingeslagen weg van slimmer en dus ook efficiënter werken, oftewel, de portfolioaanpak waar we nu echt goede stappen mee zetten, en het efficiënter inrichten van de RWS-organisatie -- lees ook: efficiënter -- zoals omschreven in het meerjarenplan instandhouding dat uw Kamer heeft ontvangen. Voor ProRail geldt dat die de meerjarige programmeringen jaarlijks met het masterplan bekendmaakt. Voor het uitvoeren van langjarige programmering is de beschikbaarheid van voldoende structurele middelen ook een randvoorwaarde. Weet ook dat we daarvoor behoorlijk op de trom hebben geslagen. Ook de Algemene Rekenkamer heeft de cijfers die u net heeft genoemd bevestigd. Wij hebben die message ook echt naar de formerende partijen gebracht: hoe de stand van zaken is.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Ten aanzien van de onderuitputting van het Mobiliteitsfonds en de gevolgen daarvan voor het aangaan van miljarden minder verplichtingen dan begroot, was de vraag wat hier de invloed van is op de toekomstige onderuitputting. Als verplichtingen vertragen, dan kunnen deze in latere jaren alsnog worden aangegaan. Er wordt met een meerjarige overprogrammering gewerkt om zeker te stellen dat er dan ook geen onderuitputting ontstaat, ook niet in de latere jaren.

De toelichting ten aanzien van de grote mutaties. Kan de minister bij grote mutaties voortaan aangeven wat nu de werkelijke argumenten zijn en ook de concrete gevolgen? U noemt ook specifiek de kasschuif van 1 miljard van 2026 naar 2027, die later weer is teruggedraaid. Dat is een uitkomst van een politieke onderhandeling geweest rondom de Voorjaarsnota. Het verzoek aan lenW was om te kijken of de kasschuif in te passen was door de infrastructuur te faseren. Uit een toets bij zowel ProRail als Rijkswaterstaat bleek dat de gevraagde fasering op zo'n korte termijn gewoon niet uitvoerbaar was. De kasschuif is vervolgens in de ontwerpbegroting 2026 dus ook niet teruggedraaid en had daarmee geen verder consequenties. Om die reden zijn de toelichtingen vrij algemeen van aard gebleven.

Dan de voeding. Wat zijn de nadelen van de wijziging van de voedingssystematiek voor de voeding van het Mobiliteitsfonds alsook het Deltafonds en wat zijn de gevolgen voor het zicht van de Kamer op deze begrotingen? De oude begrotingswijze van zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds via de zogenaamde voedingartikelen was omslachtig. Dat leidde tot een onduidelijke presentatie aan uw Kamer. Ook zorgt dit voor onnodige administratieve handelingen aan onze zijde. Samen met het ministerie van Financiën is besloten om de werkwijze te versimpelen en de reguliere administratieve werkwijze van departementale begrotingen te gaan hanteren. Concreet betekent dit dat zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds in het vervolg direct gevoed gaat worden via de uitgavenkant in plaats van via een omweg via de ontvangstkant, dus vanuit de reguliere lenW-begroting. Defensie en Economische Zaken hebben hun voedingartikelen op fondsen in de ontwerpbegrotingen in 2025 ook afgeschaft.

Ten aanzien van het voedingartikel vroeg de heer De Hoop of in de toekomst kasschuiven vanuit het kabinet -- de 1 miljard die aan de orde kwam -- nog goed inzichtelijk blijven voor de Kamer. Het antwoord daarop is ja. De tabel met de majeure mutaties, vooraan in de begroting, zal worden gehandhaafd. Alle grote kasschuiven zijn hierin zichtbaar en zullen ook worden toegelicht.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Ten aanzien van het voedingartikel vraagt de heer De Hoop ook of de wijziging van de voeding van de fondsen tot een verminderde samenhang tussen de beleidsbegroting en de fondsbegrotingen leidt. In hoeverre verschuift de verantwoordelijkheid voor de fondsbegrotingen naar het ministerie van Financiën? Het antwoord is nee. De wijziging van de voeding van de fondsen leidt niet tot een verminderde samenhang tussen beleidsbegroting en de fondsbegroting. De minister en de staatssecretaris zijn na de wijziging nog steeds hoofdverantwoordelijk voor de drie begrotingen van IenW. Er wordt geen verantwoordelijkheid naar het ministerie van Financiën verschoven. Een andere vraag was of de extracomptabele verwijzingen naar de fondsbegrotingen in de beleidsbegroting gehandhaafd blijven. Het antwoord is: ja, die zullen worden gehandhaafd.

Dan de verdiepingsbijlage. Kan ik bij de begrotingen van het ministerie de verdiepingsbijlagen bij het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds weer opnemen dan wel handhaven, zowel bij de ontwerpbegrotingen als bij de eerste en tweede suppletoire begroting? Mijn antwoord is als volgt. Bij het opstellen van de rijksbegrotingsvoorschriften is er door het ministerie van Financiën kritisch gekeken naar de bijlagen in de rijksbegroting in relatie tot de informatiebehoefte van uw Kamer. In lijn met die analyse is aangekondigd dat de verdiepingsbijlage bij het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds naar de toekomst toe uit de ontwerpbegroting en de suppletoire begrotingen wordt geschrapt. U geeft aan dat dit een achteruitgang zou zijn van de informatiepositie. U schetst daarbij terecht ook de context van de parlementaire onderzoekscommissie Onderhoud en innovatie spoor. Mijn conclusie is dat het schrappen van de verdiepingsbijlage het doel dan ook voorbij lijkt te schieten. Ik zal dan ook met het ministerie van Financiën in overleg treden over de wijze waarop wij invulling kunnen geven aan uw verzoek.

Dan de instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat. De heer Van Asten had daarover de volgende vraag. Klopt het dat de capaciteit van Rijkswaterstaat momenteel niet meer de beperkende factor is voor de instandhoudingsopgave, maar dat dit meer een gebrek aan budget is? Dit is ook naar aanleiding van de briefing die u heeft gekregen van Rijkswaterstaat op 16 december. De afgelopen jaren is de productie van Rijkswaterstaat verhoogd. De maakbaarheid is inmiddels groter dan het financiële kader van het Mobiliteitsfonds alsook het Deltafonds. Een aanzienlijk deel van de noodzakelijke vernieuwing kan daardoor nog niet worden uitgevoerd. Het programmeren van nieuwe

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

vernieuwingsprojecten is inmiddels alleen nog mogelijk door de uitvoering van andere vernieuwingsprojecten te vertragen of uit te stellen. Om de productie ofwel de maakbaarheids capaciteit van Rijkswaterstaat verder te vergroten is een stabiele, oplopende structurele reeks nodig. "Treintjes vormen" noemen we dat in het projectmanagement.

Hiervoor zijn een aantal zaken van groot belang: duidelijkheid en stabiliteit met betrekking tot de langjarige programmering van projecten, doorgaan op de ingeslagen weg om slimmer en efficiënter te werken -- een portfolioaanpak had ik al genoemd -- en verdergaan met het efficiënter inrichten van de Rijkswaterstaatorganisatie, zoals voor instandhouding is omschreven in het meerjarenplan instandhouding. Maar ook voldoende structurele middelen zijn hiervoor een randvoorwaarde. Daarbij noem ik ook echt de fiches en de communicatie die vanuit het ministerie richting het publieke domein en richting de formerende partijen de laatste maanden is uitgegaan om een zo goed mogelijk beeld te schetsen.

De instandhouding van Rijkswaterstaat. De heer Van Asten: in hoeverre is de capaciteit van de markt nog een beperkende factor? Hoewel er sprake is van krapte op de markt, hoeft de capaciteit van de markt geen beperkende factor te zijn. Dit vraagt dat Rijkswaterstaat als opdrachtgever meerjarig perspectief biedt op het werk dat eraan komt. Wij geven in de instandhoudingsbrief, waarin een link staat naar de website, aan dat de markt via een preconsultatie ook al ziet wat er allemaal aan de hand is. Ook bij grote beurzen, zoals InfraTech in Ahoy iedere twee jaar, hebben we uitvoerige marktconsultaties met toekomstige projecten, zodat de markt precies weet wat eraan zit te komen. Op basis daarvan kunnen marktpartijen tijdig investeren in personeel en materiaal, maar ook in automatisering, digitalisering en circulariteit. Voorspelbaar werken geeft de markt de zekerheid die nodig is om de capaciteit in de markt daar waar nodig te vergroten. De werkwijze van Rijkswaterstaat is om gelijksoortig werk aan onder meer tunnels, sluizen en bruggen gebundeld te doen: niet één brug, maar meteen ook de vier bruggen die erachter liggen en die nagenoeg hetzelfde zijn; de "treintjes" van zojuist. Deze werkwijze en langlopende contracten komen tegemoet aan de wensen van de markt.

De heer Van Asten vroeg over de instandhouding van Rijkswaterstaat: hoeveel meer productie en uitgave voor de instandhoudingsopgave zou jaarlijks maakbaar zijn? Het door de Algemene Rekenkamer berekende tekort van 34,5 miljard voor de

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

instandhoudingsopgave bestaat uit tekorten op exploitatie en onderhoud, maar ook vernieuwing. De tekorten voor exploitatie en onderhoud en het inlopen van het uitgesteld onderhoud zijn maakbaar. Voor de vernieuwing geeft Rijkswaterstaat een aanzienlijk deel in voorbereiding van de projecten die nog niet gefinancierd zijn. De Kamer is hierover geïnformeerd in het meerjarenplan instandhouding. Het is tot slot de ambitie -- daarover wordt steeds nagedacht -- om de efficiëntie verder te vergroten. Het is aan het nieuwe kabinet om te besluiten over de toekomstige additionele investeringen. Denk dan bijvoorbeeld ook aan 800 miljoen extra productie die gedraaid zou kunnen worden in 2027, maar daar kom ik in een uitvoeriger document nog op terug, zodra het plaatje duidelijker wordt van wat die cijfers precies behelzen.

De heer Van Asten: hoeveel meer productie voor de markt zou jaarlijks maakbaar zijn? Indien Rijkswaterstaat meerjarig inzicht en zekerheid kan geven over de dealflow, is de verwachting dat de markt aankan wat Rijkswaterstaat naar de markt brengt. In de vorige antwoorden heb ik aangegeven onder welke voorwaarden dat zou kunnen.

Ga ik op zoek naar extra middelen om in de toekomst een neerwaartse spiraal bij de instandhouding te voorkomen? Om te voorkomen dat deze neerwaartse spiraal ontstaat, is verdere productieverhoging van Rijkswaterstaat nodig. Ik zie daartoe mogelijkheden. Voldoende structurele middelen zijn toch -- daar kom ik weer -- een randvoorwaarde. Ik kan, wij kunnen maar zoveel dichtlopen, de organisatie kan maar zoveel dichtlopen met efficiëntie. Dan gaat het niet over de bedragen waarover we het zojuist hadden.

Informatiewaarde en ideeën daarover. Wij zijn op zoek naar een alternatieve wijze van bekostiging, maar er zijn inderdaad belangrijke stappen gezet in de doorontwikkeling van de informatiewaarde. Fijn dat de Algemene Rekenkamer en de rapporteurs dit ook zien en omarmen; mijn dank daarvoor. U merkt op dat de informatie over de koppeling en de doelen beschikbaar is, maar dat de presentatie nog niet altijd even overzichtelijk is. Door de uitwerking van de moties zijn de beleidsartikelen inderdaad omvangrijk geworden. In de verdere doorontwikkeling kunnen we kijken waar teksten beknopter kunnen worden vermeld en hoe er meer inzicht gecreëerd kan worden. We gaan daarmee aan de slag. U zult van mij een voorstel ontvangen middels de ontwerpbegroting voor 2027.

Er is mij gevraagd of ik de evaluaties over de volgende zaken kan toevoegen aan de SEA: infrastructuurprojecten voor scheepvaart en spoor, de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationaal Groeifonds. U vraagt terecht aandacht voor een dekkende

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

SEA. Zoals u zelf ook aangeeft, hebben we hierin de afgelopen jaren stappen gezet, waardoor ook het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds beter worden afgedekt. Zoals u terecht constateert, zijn we er ook nog niet. Ik zeg u dan ook toe dat ik me er hard voor maak om de door u genoemde evaluaties toe te voegen.

Voor het openbaar vervoer en het spoor geldt dat in Q1 van dit jaar de periodieke rapportage van openbaar vervoer en IenW wordt aangeboden aan de Tweede Kamer. Voor infrastructuurprojecten voor de scheepvaart geldt dat ik richting de begroting voor 2027 nader zal bezien welke individuele infrastructuurprojecten of instandhoudingsprojecten er in de scheepvaart en bij havens zijn en wanneer dat in de Strategische Evaluatie Agenda, SEA, opgenomen kan worden. Inzake de projecten uit het Groeifonds zijn er meerdere evaluaties geagendeerd voor projecten die worden gefinancierd uit het Nationaal Groeifonds. Zo is er een tussenevaluatie van het project Luchtvaart in Transitie opgenomen, als ook van het zero-emissieproject voor de binnenvaart en van de subsidie aan Zero Emission Services. Ik zal dit in de SEA beter inzichtelijk maken.

Wanneer kan de Kamer de evaluatie van het Zuidasdok tegemoetzien? Dit is een dossiertje van heb ik jou daar. Vanwege de complexe en ingrijpende aard van het project Zuidasdok wordt de Kamer apart over dit project geïnformeerd. Alle hens aan dek. In lijn hiermee zal er ook een separate evaluatie worden uitgevoerd. De totale evaluatie vindt uiteraard aan het einde van het project plaats. Zolang de realisatie loopt, kan het exacte moment van evaluatie nog niet worden vastgesteld. Tijdens de realisatie wordt de Kamer via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages in de eerste helft van dit jaar geïnformeerd. In 2026 vindt ook een externe toets plaats op de door het Zuidasdok gehanteerde processen en de methoden en de technieken voor ontwerp en kostenraming, inclusief de daarbij ingerichte waarborgen. Naar verwachting wordt de Kamer hierover in de tweede helft van 2026 geïnformeerd. Daarnaast wordt er een onderzoek uitgevoerd naar de economische meerwaarde van dat Zuidasdok.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Van Asten: kan de minister de bijlage met een overzicht van de Nationaal Groeifondsprojecten weer opnemen in de begroting? Het schrappen van de bijlage is een uitvloeisel van de rijksbegrotingsvoorschriften. Bij het opstellen van de rijksbegrotingsvoorschriften is er kritisch gekeken naar de bijlagen in de rijksbegroting in relatie tot de informatiebehoefte van uw Kamer. De projecten van het Nationaal Groeifonds worden nu in één gecentraliseerd overzicht opgenomen bij de

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

begroting van Economische Zaken. Dit scheelt in het aantal bijlagen en geeft ook meer overzicht. Dit lijkt mij een verbetering. Mijn voorstel is dus om deze wijziging te omarmen.

Tot zover mijn bijdrage, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik geef graag het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen die aan hem zijn gesteld.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Kamerleden die het rapporteurschap op zich hebben genomen. Uit mijn recente verleden weet ik nog dat het een belangrijke taak is om de begroting goed te doorgronden, juist als je net in een nieuwe periode als Kamerlid start. Ik heb van mijn zijde een aantal vragen om te beantwoorden. Dat doe ik niet zo uitvoerig als de minister heeft gedaan; hij heeft natuurlijk de budgetverantwoordelijkheid op ons ministerie. Ik zal inzoomen op de punten en vragen van het lid Van Asten over de instandhouding van de "spoorse zaken", om ze zo maar te noemen.

Zijn eerste vraag ging over welke oplossingen er bestaan en overwogen kunnen worden door bewindspersonen voor het budgettekort van 20 miljard voor de instandhouding van de Nederlandse spoorwegen. Dan gaat het om een situatie waarin er geen geld wordt toegevoegd om dit op te lossen. Dan kom je in een situatie waarin je vooral een keuze moet maken uit moeilijke en vervelende keuzes. Dat zal echt aan een nieuw kabinet zijn. Ik heb een aantal weken geleden met u het debat mogen voeren over spoor, waarin we onder andere de casus in Haarlem zijn tegengekomen. Dat is een casus waarbij je aan instandhouding moet doen en een aantal jaren later op diezelfde plek ook iets zal moeten doen om het mogelijk te maken dat daar meer intercity's komen. Iedereen zou zeggen: op basis van gezond verstand maak je werk met werk en doe je dat tegelijk. Die luxe is er niet meer. Dat betekent de facto dat je nu een-op-een gaat vervangen, wetende dat je daar twee jaar later moet terugkomen en alles opnieuw moet opentrekken om dezelfde typen werkzaamheden uit te voeren. Dat is natuurlijk eeuwig zonde van het geld, maar we hebben simpelweg de luxe niet om dat nu op een andere manier vorm te geven. Dat is zo'n moeilijke keuze.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Een andere moeilijke keuze -- die staat ook beschreven in de MIRT-brief -- is dat er gewoon geen ruimte meer is voor nieuwe projecten. Met bestaande projecten wordt verdergegaan. Er wordt gekeken hoe dat kan. Maar er is op dit moment geen ruimte voor het toevoegen van nieuwe projecten en productstappen binnen de budgetten van het Mobiliteitsfonds, specifiek ook ten aanzien van het spoor.

De heer Van Asten vroeg mij ook hoeveel budget er jaarlijks gevonden zou moeten worden om de instandhouding van de spoorwegen goed te financieren. Het nieuwe kabinet staat dus echt voor belangrijke keuzes om de infrastructuur op basis van de huidige eisen operationeel te houden. Het gaat dus over de huidige eisen en het operationeel houden van de huidige zaken. Dan zal er ook jaarlijks een budget gevonden moeten worden. Op dit moment gaat het inderdaad om een tekort van 20 miljard. Dat kun je natuurlijk verdelen per jaarschijf, maar als je dat terugreken op basis van een looptijd van vijftien jaar, dan heb je het, om aan die 20 miljard te komen, gemiddeld over een bedrag van 1,3 miljard euro. Het gaat om 1,3 miljard gemiddeld per jaar om na vijftien jaar aan die 20 miljard te komen.

De heer Van Asten vroeg: welke maatregelen kan ProRail nemen om de doelmatigheid te vergroten en kostenstijgingen te voorkomen? Juist in het licht van die zorg is in het basiskwaliteitsniveau spoor een pakket aan maatregelen vastgesteld om dat te voorkomen. In dat kader zet ProRail onder meer in op het aanscherpen van onderhoudsnormen, standaardisatie waar dat kan en de inzet van digitalisering, om de kosten op een goede manier te beheersen.

Dat waren mijn vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Dan zou ik graag over willen gaan naar de reguliere eerste termijn van de ... Excuses. Er wordt mij ingefluisterd dat de rapporteurs wellicht nog vervolgvragen hebben naar aanleiding van de reactie van de bewindspersonen. Ik kijk even naar de heer De Hoop en de heer Van Asten om te zien of dat het geval is. Ik zie geknik. Meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Twee korte vragen vanaf mijn zijde. Allereerst dank aan de minister voor de toezegging dat hij in gesprek gaat met de minister van Financiën over de terugkeer van de

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

verdiepingsbijlage. Graag nog even de termijn waarop dat gesprek plaatsvindt, zodat we er als rapporteur op toe kunnen zien dat dat gebeurt. Dat helpt ons, denk ik.

Dan heb ik nog een meer inhoudelijke vraag. De minister sprak over "overuitputting". Ik zou daar toch wel een verdiepende vraag over willen stellen, omdat wij als rapporteurs zagen dat de budgetten behoorlijk gekrompen zijn, zeker als je kijkt naar de ontwerpbegroting, maar ook als je kijkt naar de Voorjaarsnota. Daarmee zijn in onze ogen niet direct nieuwe projecten gerealiseerd. De minister redeneert vanuit de Najaarsnota en zegt dat je dan tekorten krijgt. Dat noemt hij "overuitputting", maar dat is wel anders dan hoe wij als rapporteurs naar deze begrotingen hebben gekeken. Daarin zien wij wel onderuitputting, zeker als je redeneert vanuit de ontwerpbegroting, dus ik zou daar vanuit de minister een wat verdiepend antwoord op willen krijgen. Als we een andere interpretatie van "onderuitputting" hebben, dan moeten we het daar met elkaar over hebben. Dan kan het debat daar verder over gaan. Maar hier zou ik toch nog wel een wat breder antwoord van de minister op willen krijgen.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank voor de vragen. Dan kijk ik even naar de heer Van Asten. Het woord is aan u.

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

Dank. Allereerst bedankt voor de uitgebreide toelichting op de vele vragen. Het was echt goed verhelderend en goed te volgen. Ik heb nog twee vervolgvragen. De eerste vraag gaat nog over die capaciteit van de markt. De minister was er vrij positief over dat de markt wel volgt als Rijkswaterstaat maar langdurig kan aanbesteden, of in ieder geval de projecten kan aankondigen. Nou hebben we natuurlijk in Nederland op heel veel vlakken een hele grote opgave die eigenlijk van hetzelfde type marktpartijen inzet vraagt. Als ik dezelfde vraag zou stellen bij Defensie of bij woningbouw, dan kom je dezelfde partijen tegen. Ze moeten dus allemaal in de overdrive. Is de minister er ook in dat licht gezien nog steeds van overtuigd dat er dan voldoende marktcapaciteit zou zijn? Dat is de eerste vraag.

De tweede vraag gaat over het Zuidasdok. Ik ga even de rol van het nieuwe Kamerlid op me nemen, dat de geschiedenis daarvan niet weet. Een onderzoek naar de economische meerwaarde van het Zuidasdok klinkt toch een beetje alsof je halverwege

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

de oceaan bent en je twijfelt of je nog door moet gaan naar de andere kant. Is dit een specifiek verzoek geweest van de Tweede Kamer? Waar komt dit rapport over de economische meerwaarde van het Zuidasdok in deze fase vandaan?

De voorzitter:

Heldere vervolgvragen. Dank. Ik geef het woord graag aan de minister.

Minister Tieman:

Dank u wel. Ik begin even met het laatste onderwerp, het halverwege de oceaan zijn, want daar was wat twijfel bij mij. We hebben echt gekeken of we de scope zouden moeten gaan afschalen. Weet dat er ook regionale partijen met geld zijn ingestapt. We zijn inderdaad ook al van de kant af, zoals u weet. We hebben daar niet voor gekozen. Maar we wilden echt nog even toetsen of we de scope zoals die is afgesproken niet aan moesten passen. Er komen nog momenten waarop je dat kunt doen, maar we willen ook echt die meerwaarde daar nog meepakken. We zien namelijk ook dat dit regionale project ten aanzien van die kosten ook echt een nationale uitstraling heeft. Dat Zuidasdok, dat is toch echt iets des Amsterdams? Nee, het is echt breder dan dat. Dat hebben we daar ook mee willen doen. Daarom wordt ook dat extra onderzoek gedaan om gewoon robuuster te kijken wat de meerwaarde is van de zaken die gaan komen. Dit is echt het onderwerp, het dossier, waardoor ik 's nachts weleens wat hoofdpijn heb. Dat gaan we managen. Wij kunnen dit managen. Dat gaan we doen. Ik zeg dat ook een beetje stoer. We zetten hier al onze kennis in om gezamenlijk met de regio dit project tot een goed einde te brengen.

Ik kom op de vraag over de onderuitputting. De kasschuiven geven realistisch het projectritme aan. Ik wil hier aanbieden dat we dit anders ook nog een keer wat verder kunnen toelichten op een technische wijze ten aanzien van de vragen die over dit technische onderwerp gesteld worden. Ik kan ook een brief voor u maken waarin we dit echt even goed uitleggen, zodat er geen misverstand is over die terminologie. Dan gebruik ik nu een andere term. Het is vrij technisch. Ten aanzien van het eerste onderwerp zet ik dat dan even op papier of gaan we daar nog een keertje specifiek op in. De tweede vraag ging over een toezegging over een tijdslijn. Dat doen we dit voorjaar.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

De voorzitter:

Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik kijk nog even naar de staatssecretaris om te zien of hij hier nog een aanvulling op wenst te geven. Dat is niet het geval. Ik zie dat de heer Van Asten een vraag heeft.

De heer Van Asten (D66):

Ja. Misschien triggerde mijn vraag over het halverwege de oceaan zijn wat betreft het Zuidasdok gelijk de nachtmerries of het wakker liggen van de minister, maar er zat nog een vraag voor. Die vraag ging over de capaciteit van de marktpartijen, in de zin van hetzelfde type marktpartijen bij Defensie et cetera.

Minister Tieman:

Helder. Ik ben daarvan overtuigd, maar dat vergt ook management, projectmanagement en coördinatie met de markt, binnen de kaders van de Autoriteit Consument & Markt wat je mag afstemmen met elkaar in dat ritme. Wij zijn echt een grote partij. Ik weet ook dat de waterschappen in diezelfde vijver vissen. U gaf net zelf ook een aantal voorbeelden. Maar wij werken daar hard aan. Ik heb veel contact met de markt. Ik ben hiervan overtuigd. Het wordt spannend, maar dit kunnen wij.

De voorzitter:

Dank wederom aan de minister. Ik kijk even naar de rapporteurs of hun vragen hiermee zaligmakend zijn beantwoord. Dat is het geval. Dan zou ik nu wel willen overgaan naar de eerste termijn van de Kamer. Ik zou willen voorstellen om dat even op tafelvolgorde te doen, waarbij we dus beginnen bij de heer De Hoop. Ik zie een aantal mensen knikken. Dan zou ik graag het woord aan u willen geven, meneer De Hoop, voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De bijdrage vanuit mijn eigen fractie wordt toch iets politieker, denk ik. Ik wil hiervoor even teruggaan naar het waarom van het Mobiliteits- en het Deltafonds. We hebben de opdracht om de bereikbaarheid en de waterveiligheid van Nederland te organiseren. Wegen, spoordijken: het zijn stuk voor stuk projecten die vele jaren planning vergen en honderden miljoenen en miljarden kosten, en een veelvoud

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

hiervan aan jaarlijks onderhoud. Dat organiseren we via een groot meerjarenprogramma en een fonds, dat we jaarlijks aanvullen. Het gaat dus heel anders dan de rest van de begroting, om zo de langetermijnplanning te beschermen tegen de politieke waan van de dag.

Wat we nu zien lijkt wat mij betreft niet te voldoen aan die uitgangspunten. We hebben in het verleden onuitvoerbaar plannen begroot en de planning en financiering van vervanging en onderhoud te veel verwaarloosd. Dat leidde ertoe dat geld voor onuitvoerbaar aanleg is blijven liggen, terwijl de onderhoudsachterstanden verder opliepen. Het is telkens met kasschuiven verplaatst. Dat vind ik onwenselijk, want dat leidde tot onderbenutting en het budget bleef behouden en werd niet groter. In plaats van de onbenutte middelen intern te verschuiven, zoals de Kamer aan de minister vroeg, heeft Financiën dit nu eigenlijk gewoon afgeroomd. We hadden juist een fonds om precies dat te voorkomen. De beloofde overprogrammering om bij vertraging in de planning toch te kunnen bouwen is toch vooral omgezet in onderfinanciering. Daarmee verdwijnen ook middelen die aan infrastructuur besteed kunnen worden.

Ik heb net goed geluisterd naar de beantwoording van de staatssecretaris, ook van mijn vragen over overprogrammering. Ik denk toch dat wij het probleem hebben dat wij als Kamercommissie, en ik ook als rapporteur, een andere definitie hanteren. Wij redeneren namelijk vanuit het maximaal beschikbare budget, dat bij een ontwerp-begroting ook geschetst wordt, en wat uiteindelijk daarmee gedaan wordt. Als de minister tussentijds redeneert vanuit allemaal kasschuiven, snap ik de slimmigheid, maar is het de facto niet opeens een overuitputting. Het betekent gewoon dat minder middelen gebruikt worden voor de projecten die aangelegd moeten worden.

Ik zou toch willen dat de minister gewoon dezelfde redenering hanteert dat we kijken naar het maximaal beschikbare budget. Anders moeten we toch een gesprek hebben over de definitie van onderuitputting en van waaruit je redeneert met elkaar. Dat is gewoon nodig omdat anders middelen verdwijnen die aan infrastructuur besteed kunnen worden. Nu wordt de hele financiering van deze fondsen uit de IenW-begroting gehaald, zonder debat en zonder zelfs maar een briefje met uitleg. Ik vind dat dit echt botst met het budgetrecht van de Kamer.

Eenieder met hart voor de infrastructuur moet zich op z'n minst zorgen maken over het feit dat er nu een tekort is van 35 miljard voor noodzakelijk onderhoud en tijdige vervanging van bruggen of waterwerken. We krijgen straks misschien wel scenario's dat

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebfa6.doc

we voor een miljard een brug moeten vervangen omdat we hem niet voor enkele tientallen miljoenen op tijd hebben laten schilderen of op een andere manier hebben aangepakt. Dan blijf ik nog weg van rampscenario's. Daarbij wil ik niet overdrijven, maar die zouden wel kunnen ontstaan als we niet steviger met het onderhoud aan de slag gaan.

Het kabinet heeft voor alle departementen de loonprijsbijstelling geschrapt. Dat is overal vervelend, maar nergens meer dan waar er gebouwd moet worden, want juist daar zijn de prijzen extra hard gestegen. En dan nu extra geld hier weghalen leidt tot meer uitstel en ik denk wederom tot meer kosten. De minister rapporteert zelfs dat er verdringing plaatsvindt in de programmering ten nadele van noodzakelijk onderhoud en dat dit leidt tot een negatieve spiraal. Het zijn bezuinigingen die tot enorme extra kosten leiden; penny wise, pound foolish.

Het is ook precies de reden dat infra en waterveiligheid in zo'n fonds zaten, met oog voor uitvoering op de lange termijn. Van de minister zou ik graag een overzicht willen ontvangen van alle grote projecten van meer dan 100 miljoen, zowel op weg-, water- als spoorinfrastructuur, die recent zijn begonnen of nog moeten beginnen, met daarbij een reële inschatting van de tekorten. Zou hij dit met ons kunnen delen? Dan ben ik gewoon benieuwd waar we uitkomen met de A27 in Amelisweerd of de Kaagbrug bij de A44. Het is echt een optelsom van wat de Rekenkamer stelt en ons rapport, met de extra kosten door extra uitstel. Ik kan me voorstellen dat dat ons als Kamer zou bewegen tot nieuwe prioriteiten.

Tot zover.

De voorzitter:

Ik dank de heer De Hoop voor zijn bijdrage. Dan geef ik het woord aan de heer Heutink voor zijn bijdrage namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Allereerst willen wij de rapporteurs bedanken voor hun inbreng. Ik weet hoe waardevol het is om vanuit het rapporteurschap meer inzage te krijgen in de begroting, maar ik weet ook hoeveel werk erin wordt gestopt door onder andere de ambtelijke ondersteuning, dus veel dank daarvoor.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Voorzitter. Ik wil beginnen met de onderuitputting van deze beleidsarme begroting. Het eerste wat ik dan ga zeggen tegen het kabinet, is dat ik geen behoefte heb aan een technische briefing. Ik wil gewoon van het kabinet weten welke definitie het hanteert voor "onderuitputting" en hoe deze daadwerkelijk door het ministerie wordt bepaald. Dan kunnen we daar zo meteen mee verder.

We hebben blijkbaar de grootste instandhoudingsopgave ooit. We komen tientallen miljarden tekort om onze infrastructuur weer op peil te brengen, maar desondanks wordt er jaar in, jaar uit te weinig geld uitgegeven. Normaliter is dat niet zo heel erg, maar dat is het wel als de infrastructuur in zo'n slechte staat verkeert als nu in Nederland. We maken ons er dus grote zorgen over dat het kabinet niet meer projecten lijkt te gaan uitvoeren, maar vooral het budget gaat verlagen om zo onderuitputting tegen te gaan. Zo'n boekhoudkundig trucje is heel mooi, maar op een trucje kun je geen extra auto's laten rijden. Als je nu het MIRT Projectenboek opent, kun je de wijzigingen eigenlijk op twee handen tellen. Gaan we dat geld nu eindelijk gewoon uitgeven? Nog belangrijker: stopt de minister nu met het creëren van onderprogrammering door het beschikbare budget te verlagen? We moeten als IenW, als Tweede Kamer, meters maken. We moeten projecten uitvoeren. Nederland staat al veel te lang stil. Dat kunnen we ons niet langer permitteren.

Dat brengt mij direct bij het volgende probleem: de instandhoudingsopgave. Zoals ik net al zei, komen we tientallen miljarden tekort. Onze infrastructuur staat soms letterlijk op omvallen. We hebben bruggen op de hsl die verkeerd zijn ontworpen. We moeten een nieuw treinbeveiligingssysteem implementeren, waarvoor het budgetplafond inmiddels tot aan Pluto reikt, terwijl we geen idee hebben hoeveel verder dat nog gaat. We hebben dus totaal niet het gevoel -- sorry, beste regering -- dat we in controle zijn.

Dat blijkt nog meer uit de oorzaken waardoor er geen projecten worden uitgevoerd. Voorheen werd ons voorgehouden dat de maakbaarheid het grootste probleem was, maar nu communiceert de minister zelf in de Stand van de Uitvoering dat de maakbaarheid inmiddels groter is dan het financiële kader. Goed nieuws, zou je denken, al is het iets anders dan ons altijd is verteld. Eerder zou het geld namelijk niet kunnen worden uitgegeven door de beperkte capaciteit bij Rijkswaterstaat. Wat is het nou? Waar zit nu de bottleneck? Is dat nu de personele capaciteit, stikstof of het geld? Of is het alle drie? Zijn ze alle drie even groot? Ik wil graag van het kabinet weten hoe het nu precies zit.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Voorzitter, tot slot. Ik wil gewoon weten wat de minister nog meer nodig heeft dan geld -- dat snappen we allemaal -- om als de wiedeweerga nieuwe infrastructuur te kunnen gaan aanleggen, om te zorgen dat we daadwerkelijk de instandhoudingsopgave kunnen gaan uitvoeren. De schop moet de grond in.

Tot slot. Zoals ik net al gekscherend richting mijn collega Van Asten zei, ligt er een hele mooie motie van de gewaardeerde collega De Hoop en Heutink, al zeg ik het zelf. Die ging over de doelstellingen van de begroting. De Kamer heeft die motie aangenomen. We zien dat deze zaken nu scherper zijn geformuleerd. Daar willen we het kabinet voor bedanken, want dat tilt de begroting naar een hoger niveau.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank de heer Heutink voor zijn bijdrage. Ik geef graag het woord aan mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank je wel, voorzitter. Voordat ik in ga op de aandachtspunten bij de begroting, wil ik de rapporteurs en hun ondersteuning heel hartelijk bedanken voor hun werk. Dat heeft geholpen. Ik moet eerlijk zeggen dat het mij ook sterkte in mijn beeld, want ik zag heel veel overeenkomsten met wat de rapporteurs hadden gezien.

Ik wil eerst inzoomen op het behandelingsproces van de begroting van lenW. Zoals bekend kijken we nu af door de tussentijdse verkiezingen, maar we zien ook andere wijzigingen. Daar is net al aan gerefereerd door de heer De Hoop. We zien dat het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds gevoed worden uit de algemene uitkering. We zien ook dat het Deltafonds wordt behandeld bij het WGO Water, maar dat het Mobiliteitsfonds bij de begroting van lenW behandeld wordt. Ik worstel daarmee, want we hebben de inhoudelijke behandeling van het MIRT nog niet gehad. Ik kom zelf uit het gemeenteland, waar we gewend zijn om eerst de kaarten en de inhoud te schetsen en dat dan daarna in de begroting te bekrachtigen. Volgens mij is onze manier van behandelen dus eigenlijk de omgekeerde wereld, en ik vraag me af of dat ook risico's met zich meebrengt. Ik hoor graag een reactie van de minister, en eigenlijk ook van de collega-Kamerleden, in de tweede termijn.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Ten tweede snap ik niet zo goed waarom de lijst met moties en toezeggingen is komen te vervallen. Deze lijst was een belangrijke aanbeveling uit het rapport Grip op informatie. Kan de minister toezeggen dat de lijst weer onderdeel is van de volgende begroting?

Het volgende punt sluit aan bij de constatering van de eerdergenoemde rapporteurs. Een groot aandachtspunt van de IenW-begroting en de fondsen zijn namelijk de kasschuiven, de overprogrammering en de beschikbare mensen bij Rijkswaterstaat voor de instandhoudingsopgave. Mijn voorgangers hebben het hier ook over gehad. Hier moet duidelijkheid in komen. Dat moet niet in een technische briefing, maar hier, zoals mijn voorgangers ook zeiden. Het is ons namelijk niet duidelijk ... Inmiddels is het mij wel duidelijk dat de reden voor het verschuiven van die 1 miljard een politieke keuze was. De overprogrammering is volgens ons gerealiseerd door de eerdergenoemde budgetverlaging van het Mobiliteitsfonds. Er worden ook wisselende signalen afgegeven over de uitvoeringskracht bij Rijkswaterstaat. Dit gaf de heer Heutink ook al aan. Kan de minister duidelijkheid geven over de kasschuiven en de uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat? Ik wil eigenlijk ook een toezegging vragen van de minister dat we geen overprogrammering meer plaats laten vinden door een budgetverlaging.

Dan de brede doeluitkering. Dat is het grootste deel van de wat kleinere IenW-begroting. We hebben kunnen lezen dat de taakstelling in 2026 is teruggedraaid, maar dat er een korting aan zit te komen in 2027. Wat is de stand van zaken en de visie voor de lange termijn?

Als laatste een punt dat voor mij als Kamerlid uit de regio heel belangrijk is, namelijk de indicator brede welvaart. Of anders gezegd: de ontbrekende indicator brede welvaart, zoals we hebben kunnen lezen in het rapport van de Rekenkamer. Zoals net ook al is gezegd, zien we een vooruitgang in de meetbare indicatoren, maar een belangrijke ontbrekende doelstelling is die van de brede welvaart. Bij het vorige begrotingsonderzoek, dat ik tijdens mijn wandelingen heb afgeluisterd, heeft de heer Van Dijk van NSC hier expliciet naar gevraagd. Dat was ook naar aanleiding van zijn eerder ingediende motie. Die motie had als dictum: "verzoekt de regering het afwegingskader van infrastructuurbeslissingen voor MIRT-investeringen vanaf 2025 zodanig aan te passen dat aspecten van brede welvaart worden meegewogen zodat op termijn een betere balans van investeringen tussen dunbevolkte regio's en stedelijke gebieden ontstaat". In zowel de IenW-begroting als het MIRT kan ik deze niet vinden.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Mijn vraag is: wat is er nodig om brede welvaart mee te nemen in de weging? Er zijn moties ingediend en toezeggingen gedaan, maar nog steeds wordt er niet met deze belangrijke indicator gewerkt. Op deze manier kunnen we geen recht doen aan het rapport Elke regio telt! Ik hoor graag een reactie van de minister met een toezegging dat de eerder gedane belofte ook daadwerkelijk wordt waargemaakt.

Voorzitter, afrondend. We weten dat de instandhouding van de infrastructuur op weg, water en spoor een grote opgave is. Dit heeft economische en maatschappelijke consequenties. Ik zou in een strategisch commissiedebat graag het gesprek aangaan over hoe wij hier meer grip op kunnen krijgen. Met andere woorden: is de huidige systematiek nog passend bij de situatie waar we nu in zitten, en hoe kunnen we dit integraal oppakken? Ik hoor graag een reactie van de Kamerleden in de tweede termijn. Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank, mevrouw Boelsma-Hoekstra. Dan is het woord nu aan de heer Schutz voor zijn inbreng namens de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel. Ook ik wil de rapporteurs danken voor hun tijd, inspanning en de toelichting die ze hebben gegeven. Ook dank voor de ondersteuning van de commissiestaf. Het heeft mij enerzijds enorm geholpen, maar aan de andere kant blijft het ook troebel, mede aan de hand van de discussie die we zo-even voerden. Dat ligt niet aan de rapporteurs en ook zeker niet aan de staf. Het is wat dat betreft gewoon een waardevolle bron van informatie.

Als ik mijn hele bijdrage zou samenvatten, zou ik zeggen dat het een worsteling is om het te begrijpen en dat ik een enorme behoefte heb aan eenduidigheid en duidelijkheid. De rapporteurs hebben zojuist teruggeblikt op de structurele onderuitputting in eerdere jaren. Ik heb de stukken zelf gelezen en herken het beeld voor 2023 en 2024. Echter, ik heb in de voorbereiding ook gekeken in de Najaarsnota van Financiën over de IenW-begroting. Daar lees ik iets anders. Daar staat dat er weliswaar een onderbesteding is van 32 miljoen, maar tegelijkertijd een overschrijding bij het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds van 100 respectievelijk 189 miljoen.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Er is met andere woorden helemaal geen sprake van onderuitputting. Maar toen ik de discussie van zo-even volgde, bleek dat de definities echter niet helemaal duidelijk zijn geworden. Ik ga er nu zelf dus ook geen kwalificaties aan geven, want op het moment dat ik met u spreek, weet ik eigenlijk niet of wat ik zeg wel klopt. Dat maakt dat ik, anders dan de heer Heutink, die daar heel expliciet in was ... Ik begrijp wat hij zegt: hij wil gewoon eenduidige toepassingen. Die wil ik ook, maar ik heb ook wel behoefte aan een briefing. De minister deed daarover een toezegging, of dat nou daadwerkelijk een briefing is of een brief, wat ook mag. Maar ik heb wel behoefte aan die verduidelijking.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoop dat meneer Schutz dan ook begrijpt dat in de najaarsnota mutaties staan die specifiek gelden over het najaar, maar dat er in een voorjaarsnota ook wijzigingen over het lopende jaar worden aangebracht. Ook in hetzelfde jaar vinden regelmatig mutaties plaats die wel degelijk impact kunnen hebben op het totaal aan maximaal beschikbaar budget binnen een begroting. Als je dat middels kasschuiven of een andere systematiek verlaagt, heb je op een gegeven moment minder geld, maar nog wel dezelfde hoeveelheid projecten. Zo krijg je inderdaad de cijfers die u net opnoemde. Dat wou ik even toelichten.

De **voorzitter**:

Zo helpen we elkaar. Het woord is weer aan de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

De reden dat ik dit oppakte, was met name dat het gelden zijn -- we hebben het over een kwart miljard -- die in mindering worden gebracht op de begroting waarover we het gaan hebben. Dat vind ik wel een omstandigheid waar we wat van zouden moeten vinden.

Met andere woorden, ook wat overprogrammering is en hoe zich dat verhoudt tot lagere budgetten moet gewoon duidelijk en eenduidig zijn, zodat we het allemaal over hetzelfde hebben. Anders begrijpen we elkaar niet meer. Daar wou ik het voor nu bij laten met betrekking tot onderuitputting en overprogrammering.

Voorzitter. Dan over de spanning tussen ambities versus beschikbare middelen. Ook dit begrotingsjaar blijft de kernvraag hoe ervoor gezorgd wordt dat het budget daadwerkelijk

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

de norm blijft voor de uitvoering en programmering. Hoe draagt dit bij aan het oplossen van de grote opgaven terwijl capaciteit, beschikbare middelen en de markt duidelijke grenzen kennen? Uit de technische briefing van Rijkswaterstaat en ProRail over de staat van de infrastructuur en de recente mediaberichtgeving daarover blijkt dat de opgave groot is en de oplossing budgettair steeds verder uit beeld raakt. Het aanzienlijk hogere tekort bij ProRail en Rijkswaterstaat valt daarbij op. De minister is net echter wel ingegaan op wat er organisatorisch kan gebeuren in deze fase waarin het kabinet zich bevindt met de formatie. Ik begrijp de metafoor van de treintjes. De rest is wat mij betreft voor later. We kunnen het daar lang over hebben, maar de oplossingen voor budgetten moeten echt daarvandaan komen.

Dan maak ik een doorschakeling naar taakstelling en informatiewaarde. De Kamer krijgt te maken met drie begrotingen en zeer technische informatie. Juist daarom zijn transparantie en goed inzicht in de ontwikkelingen essentieel. Daarom onderschrijf ik de oproep van de rapporteurs. Behoud deze informatie en maak haar juist meer toegankelijk.

Over de SEA heeft de minister al het nodige gezegd en toegezegd. Ik vraag specifiek aandacht voor de aanbevelingen over drinkwaterbesparing en overstromingen achter de dijken, mede in het licht van wat we hierover van de Algemene Rekenkamer en de ILT hebben gehoord.

Dan een laatste punt, voorzitter, en wel hetgeen de staatssecretaris zei over Haarlem. Ik herinner me dat commissiedebat nog goed. We hebben daar nadrukkelijk met de staatssecretaris over gesproken. Ik herinner me ook dat hij daar een toezegging deed, omdat hij de onwenselijkheid benoemde van "kapitaalvernietiging", om het maar zo te noemen. We doen nu een investering van vele tientallen miljoenen die we er op termijn weer uit moeten halen. Dat is onwenselijk. Ik hoop wel dat die toezegging nog steeds staat, ook al heeft de staatssecretaris er direct de waarschuwing bij gegeven dat er wel meer van dit soort situaties zullen zijn die op dat moment nog niet geïdentificeerd waren en die uit de heup mee konden worden gegeven. Maar laten we er in ieder geval wel voor zorgen dat dat spoorknooppunt in Haarlem op een doelmatige en doeltreffende wijze kan worden opgepakt, ook als zou blijken dat er straks nog andere projecten zijn. Laat dat niet de legitimering zijn om te zeggen: nou, dan doen we Haarlem ook maar niet. Laten we Haarlem alstublieft bij de kop pakken.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebfa6.doc

Ik zou aan de staatssecretaris willen vragen of hij die toezegging van toen nog steeds staande houdt en wil herbevestigen, want kapitaalvernietiging moet echt worden voorkomen. We hadden het net over geld niet uitgeven. Dat is niet goed als dat uitgeven wel gepland is. Maar het geld over de balk gooien en uiteindelijk niet doelmatig besteden is natuurlijk niet de bedoeling.

Dat was mijn bijdrage.

De voorzitter:

Dank aan de heer Schutz. Dan gaan we naar de heer Van Duijvenvoorde voor zijn inbreng namens Forum voor Democratie. Het woord is aan u.

De heer Van Duijvenvoorde (FVD):

Voorzitter. Ook ik wil beginnen met het danken van de rapporteurs en de ambtelijke ondersteuning.

Wegen, vaarwegen, luchtvaart, het spoor: ons dagelijkse gebruik ervan doet ons bijna vergeten hoe bijzonder deze netwerken zijn. Onze aanwezigheid hier vandaag, ook al stond ik vanochtend in de file, is zonder die infrastructuren eenvoudigweg ondenkbaar. Het succes van onze universiteiten, onze bedrijven en onze havens hangt direct samen met de staat van die infrastructuur: hoe beter onze wegen en verbindingen, hoe sterker Nederland.

En juist dat fundament lijkt buiten beeld geraakt, zeker als ik kijk naar de begroting voor komend jaar. De rode draad in deze begrotingsstukken is een diepe, fundamentele discrepantie tussen woord en daad. Het kabinet noemt onze infrastructuur de "ruggengraat" van onze samenleving en economie, maar als we naar de cijfers kijken, zien we een heel andere realiteit. Dan zien we een ruggengraat die we laten verkalken, terwijl we miljarden uitgeven aan beleidsprioriteiten met een sterk ideologisch karakter en beperkt aantoonbaar rendement.

Voorzitter. Laten we de feiten onder ogen zien. Rijkswaterstaat komt voor de periode tot 2038 maar liefst 34,5 miljard euro tekort om onze wegen, bruggen en sluizen op een basisniveau te houden. Dat is een structureel tekort van 2 miljard per jaar. Bij het spoor is het beeld niet anders. De geraamde onderhoudsopgave varieert, afhankelijk van de bron, van enkele miljarden tot bedragen ver boven de 10 miljard. Dat verschil is op zichzelf al zorgwekkend, maar wat doet het kabinet? In plaats van deze brand te blussen

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

houdt men miljarden aan prijsbijstellingen in om rijksbrede gaten te dichten. Er wordt tot 2039 circa 3,9 miljard euro aan inflatiecorrectie misgelopen op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Dat is geen beleid, dat is een uitholling van ons nationale infrastructuur. We laten de fundering van ons huis rotten terwijl we druk bezig zijn de daken vol te stouwen met zonnepanelen. Kijk naar de Schipholtunnel, een essentieel onderdeel van onze kritieke infrastructuur. Toch blijkt dat er op dit moment geen budget is gereserveerd voor de noodzakelijke vernieuwing in 2031. Zonder tijdige aanpak dreigt afsluiting, met grote maatschappelijke en economische schade tot gevolg.

Precies hier ligt het verschil tussen dit kabinet en FVD. We delen de analyse dat de infrastructuur moet worden uitgebreid en versterkt, en beter moet worden benut. Dat vraagt om investeringen en duidelijke keuzes. Een moderne economie kan niet zonder snelheid, ruimte, bewegingsvrijheid en betrouwbaarheid. Het kabinet erkent dat in woorden, maar kiest in de praktijk voor pappen en nathouden. Het durft geen duidelijke prioriteiten te stellen en geen echte keuzes te maken. Forum voor Democratie ziet de infrastructuur als de basis van een land en handelt daar ook naar.

Voorzitter. Het kabinet kondigt een apparaatsbezuiniging aan van 22%, waarbij het kerndepartement met bijna 10% wordt gekort. Forum staat in principe positief tegenover deze maatregel, maar laat zich niet misleiden door deze schijnbeweging. Want wat merkt de burger nou echt van minder ambtenaren als de verstikkende regeldruk ondertussen gewoon blijft bestaan en zelfs verder uitdijt? De minister snijdt in personeel, maar behoudt de bureaucratische jungle van stikstofnormen en pfas-restricties, en kondigt zelfs een nieuwe circulaire-economiewet aan die onze bouw- en vervoersector verder zal verlammen. Pas als we die ideologische ballast overboord gooien, ontstaat er weer ruimte voor de kerntaak van het ministerie: de burger effectief, comfortabel en betrouwbaar van A naar B laten reizen.

Voorzitter. Het is tijd voor een fundamentele heroverweging. Stop met het storten van miljarden in speculatieve groene projecten met beperkt effect. Gebruik dat geld om het onderhoudsgat van 34,5 miljard euro te dichten. Investeer in de tastbare betrouwbaarheid, capaciteit en verbetering van onze infrastructuur. Dit zijn de levensaders van onze staat. Wie de infrastructuur laat verslonzen, laat Nederland verslonzen. Laten we stoppen met dromen over een emissievrije utopie in 2050 en beginnen met het repareren, verbreden en versterken van Nederland in 2026.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Tot slot heb ik nog drie vragen. Kan de minister bevestigen dat er op het moment geen volledige financiële dekking is voor de Schipholtunnel? Acht de minister het verantwoord dat het realiseren van een essentieel onderdeel van onze kritieke infrastructuur zonder dekking door kan gaan? En tot slot: kan de minister uitsluiten dat het ontbreken van tijdige investeringen in de Schipholtunnel kan leiden tot beperkingen of sluiting, met grote maatschappelijke en economische schade tot gevolg?

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank de heer Van Duijvenvoorde voor zijn bijdrage. Dank voor het uitzetten van uw microfoon.

Ik zou de heer De Hoop willen verzoeken om het voorzitterschap tijdelijk over te nemen, zodat ik mijn bijdrage namens de D66-fractie kan leveren.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Vanzelfsprekend. Dan geef ik nu het woord aan de heer Huidekooper van de fractie van D66.

De heer Huidekooper (D66):

Hartelijk dank, voorzitter. Met het risico dat ik in herhaling val: ook van mijn kant hartelijk dank voor de ondersteuning door de griffier en de rapporteurs. Zeer inzichtelijk!

Voorzitter. Wie vandaag door Nederland reist, ziet de sporen van deze tijd. Bruggen staan vaker open voor reparatie dan voor schepen en bij spoorwegen moet de snelweg omlaag omdat het fundament veroudert. Buiten de muren van deze zaal schreeuwt de infrastructuur om aandacht. Dat is een enorme gemiste kans. Publiek geld is er immers om aan het werk gezet te worden voor de Nederlander, niet om stof te vangen in een fonds.

Dat brengt mij direct bij een punt dat ik niet uitgelegd krijg aan de Nederlander: de onderuitputting. In een tijd waarin ...

De voorzitter:

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebfa6.doc

Meneer Huidekooper, u heeft direct al een interruptie van de heer Heutink van de PVV-fractie.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoor meneer Huidekooper zeggen: geld is er om te worden uitgegeven en niet om stof te happen in een fonds. Hoe zit het dan met de Lelylijn?

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik meen mij te herinneren dat door het afgelopen kabinet helaas is besloten om de middelen daarvoor weg te halen. Ik betreur dat ten eerste, want dat is ook een vertrouwensbreuk met de regio waaraan die middelen zijn toegezegd. Dat zou niet iets zijn wat ik of mijn fractie zou gaan doen als daar sprake van was. Ik vind dat recht moet worden gedaan aan de beloftes die aan de regio zijn gedaan. Dat betreur ik ten eerste.

De heer **Heutink** (PVV):

Meneer Huidekooper zegt net dat hij niet wil dat geld stof ligt te happen op de plank, maar dat is letterlijk wat het geld voor de Lelylijn nu al jaren doet en waarschijnlijk nog heel veel jaren zal doen. Maar als het om de Lelylijn gaat, vindt de heer Huidekooper dat dus in een keer niet meer erg. Klopt dat, wat ik zojuist van hem heb gehoord? En zo nee, waarom niet?

De heer **Huidekooper** (D66):

Volgens mij is er een brede wens dat die Lelylijn er komt. Daar zijn in deze Kamer ook meerdere keren moties over ingediend. Niet door mijn fractie, maar door het kabinet is geconstateerd dat de middelen niet voldoende waren. Daarom is een deel van de middelen weggesluisd naar de Nedersaksenlijn. Dat betreur ik enorm. Daardoor zijn er nu niet voldoende middelen om het MIRT-traject voor de Lelylijn te starten. Naar ik meen, brengt de heer Knot hierover eind deze maand een rapportage uit. Daar kijk ik verwachtingsvol naar uit. Als er namelijk middelen zijn, moeten we heel goed kijken of we de belofte die gedaan is, weer gestand kunnen doen.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie, meneer Heutink.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

De heer **Heutink** (PVV):

Het enige dat we dan kunnen constateren, is dat D66 het prima vindt om miljarden stof te laten happen, zolang het maar in hun ideologische plaatje past.

De heer **Huidekooper** (D66):

Die laatste suggestie wil ik verre van mij werpen. Ik zou de heer Heutink eraan willen herinneren dat D66 geen deel uitmaakte van het kabinet dat deze keuze heeft gemaakt.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Huidekooper** (D66):

Er blijft dus geld van het Mobiliteitsfonds op de plank liggen. In 2024 ging het om 500 miljoen. Dat is pijnlijk, want het is een bittere paradox dat we geld overhouden, terwijl Rijkswaterstaat én ProRail ons waarschuwen en zeggen dat juist meer geld moet worden geïnvesteerd om de betrouwbaarheid en de veiligheid van onze wegen en spoorwegen op peil te houden. De Kamer heeft eerder gevraagd dit tegen te gaan door meer projecten in te plannen. Een aantal van mijn collega's begon er ook al over: de zogenaamde overprogrammering. Maar wat zien we in de praktijk? In plaats van die ruimte te gebruiken om broodnodige onderhoudsprojecten naar voren te halen, gebruiken wij de overprogrammering vooral voor het verlagen van budgetten. Ik heb daarom een simpele vraag aan de minister.

In de begeleidende notitie bij de begroting lezen wij ook dat de effecten van de loonprijsbijstelling op de projecten momenteel onduidelijk zijn voor ons als Kamer. Ik vraag de minister dan ook hoe de Kamer haar controlerende taak moet uitvoeren als niet helder is welke projecten hierdoor worden geraakt, en wat deze bijstelling betekent voor de voortgang en kwaliteit van onze projecten. Kan hij in dat licht toezeggen dat de Kamer een overzicht ontvangt van projecten die hierdoor wel en niet worden geraakt? Voorzitter, dan over de resultaten. De Algemene Rekenkamer is scherp: in deze begroting ontbreekt elke verwijzing naar doelstellingen voor brede welvaart. Ik heb in dat kader ook de Strategische Evaluatie Agenda nog eens erop nageslagen. Ik zie daar veel nuttige en waardevolle procesevaluaties, maar ik vraag de minister waar de conclusie

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebfa6.doc

blijft over de maatschappelijke impact van dat geld. Kan hij toezeggen dat de agenda vanaf nu direct wordt gekoppeld aan onze doelstellingen voor brede welvaart? Alleen dan weten we namelijk of het geld dat wordt uitgegeven ook echt leidt tot een gezonder en gelukkiger Nederland.

Voorzitter, tot slot. Ik heb het vandaag veel over budgetten die we simpelweg niet op krijgen, maar laten we niet vergeten dat achter die ongebruikte miljoenen echte projecten zitten, projecten die nu stilstaan. Elke euro die ongebruikt op de plank blijft liggen, is een belofte aan Nederlanders die op dit moment niet nagekomen kan worden; de belofte van een schone trein, een veilige dijk of een bereikbare woonwijk. Laten we dus die beloften voor die brede welvaart doorzetten en daadwerkelijk zorgen dat het geld dat nu op de plank ligt, wordt uitgegeven, zodat we volgend jaar niet hoeven te debatteren over geld dat op de plank lag, maar kunnen vieren dat Nederland weer echt in beweging is.

Ik kijk uit naar de reactie van de minister en staatssecretaris.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Huidekooper, voor uw bijdrage namens D66. Dan geef ik het fra... Ik wou bijna zeggen "het fractievoorzitterschap", maar dat gaat wel heel hard. Ik geef het voorzitterschap weer aan u terug.

Voorzitter: Huidekooper

De voorzitter:

Hartelijk dank, meneer De Hoop. U heeft gelijk, dat zou wel heel erg snel zijn. Ik kijk even naar de minister en de staatssecretaris. Hoeveel tijd denken zij nodig te hebben voor de voorbereiding van de beantwoording? Een kwartier. Dan schors ik de vergadering nu en gaan we verder om 18.15 uur.

De vergadering wordt van 18.01 uur tot 18.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom terug aan de bewindslieden en de leden en uiteraard aan de mensen hier in de zaal en de mensen die thuis meekijken. Ik heropen de vergadering voor de

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

beantwoording door de minister en staatssecretaris in eerste termijn. Ik stel voor om het aantal interrupties per fractie weer op vier vast te stellen. Ik zou graag het woord willen geven aan de minister. Het woord is aan u.

Minister Tieman:

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de commissieleden voor de vragen en het technische aspect. Ik merk dat we enigszins langs elkaar heen praten als we het hebben over "onderuitputting" en "overuitputting", de definitie daarvan en de vraag wat je daarmee kunt doen. Hierbij speelt het unieke karakter van een investeringsfonds een rol. Je moet kijken naar de gehele looptijd van vijftien jaar en niet naar elk afzonderlijk jaar. Ondanks het beeld dat bij de heer De Hoop is ontstaan, is door de kasschuiven geen budget uit het Mobiliteitsfonds weggehaald. Dat budget is verplaatst naar latere jaren en wordt dan voor dezelfde projecten ingezet. Dat is de kern van een investeringsfonds en daarbij moet je de gehele looptijd in het oog houden. Ook als je het budget in de oorspronkelijke jaren zou laten staan, zou dat geen ruimte geven voor extra projecten. Het budget is immers in latere jaren bestemd voor de oorspronkelijke doelen. Voor wat betreft het totaal van het fonds komen we onder aan de streep juist budget tekort voor alle prioriteiten, bijvoorbeeld voor de instandhouding. Zoals u weet, heeft de Algemene Rekenkamer dit becijferd op 34,5 miljard. Overigens is het beeld dat er sprake is van onderuitputting van het Mobiliteitsfonds aan het kantelen. De realisatie loopt op, wat zich uit in een nadelig saldo van 2025, waarover u in de Najaarsnota bent geïnformeerd. Wel wordt er af en toe budget verplaatst naar doelen die meer prioriteit hebben gekregen, maar dan geven we in de begroting expliciet aan dat deze herprioritering heeft plaatsgevonden.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra (CDA):

U heeft het over de kasschuif die de heer De Hoop benoemd heeft, maar er hebben ook andere kortingen plaatsgevonden. Daardoor is het saldo later in het jaar dus lager dan in het begin van het jaar. Dat heeft, denk ik, niet zoveel met die kasschuif te maken. Misschien komt het nog voor in uw antwoord, maar volgens mij heeft het naar beneden bijstellen van het saldo nóg twee oorzaken.

Minister Tieman:

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Dat klopt: prijsbijstellingen en kortingen.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik dank de minister voor de toelichting, maar als Kamerlid heb ik er toch behoefte aan om elk jaar te kunnen zien welke projecten we dat jaar gaan doen en hoeveel geld er beschikbaar is. Ik snap dat het kabinet het uitlegt over de gehele looptijd, maar ik wil wel kunnen bepalen of er nou werk is blijven liggen of niet. Ik moet dat toch per jaar kunnen doen. We zitten hier immers elk jaar om dit debat met elkaar te voeren. Elk jaar hebben we gewoon een begrotingsdebat. Ik zou dus toch van de minister willen weten hoe hij de Kamer tegemoet gaat komen, zodat zij daar wel een goed beeld van kan krijgen.

De **voorzitter**:

Duidelijk. De minister.

Minister **Tieman**:

Dat doen wij op een jaarlijkse basis met een projectoverzicht met daarin budget en mijlpalen.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Dat is fijn, maar als we dan de onderuitputting gaan bepalen over de gehele looptijd van het Mobiliteitsfonds, geeft het projectoverzicht dat we over één jaar hebben, dus een scheef en vertekend beeld. Ik hoop dat de minister mij kan begrijpen. Wat ik hiermee bedoel, is dat ik precies wil zien hoeveel geld er is en welke projecten daartegenover staan. Zoals het er nu uit ziet, zijn beide niet met elkaar in balans.

Minister **Tieman**:

Dat is inzichtelijk gemaakt in de begroting en in het MIRT-overzicht, meneer Heutink.

De **voorzitter**:

De heer Heutink voor zijn derde interruptie.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebfa6.doc

De heer **Heutink** (PVV):

Dat geloof ik. Daarom benoemt de Tweede Kamer zonet de onderuitputting in de begroting van de afgelopen jaren en van dit jaar. Dan zegt de minister: ja, maar dat klopt niet, want wij berekenen dat over de gehele looptijd. Maar dat gaat dus niet. Ik wil van de minister weten hoe hij aan de Tweede Kamer gaat communiceren wat de onderuitputting van dit jaar nou specifiek is en ook hoe hij daar de definitie op gaat baseren.

Minister **Tieman**:

Ik stel voor dat ik dat op papier ga zetten, zodat we hier geen misverstand over hebben. Ik zal het goed toelichten en dan komen we ook terug op die technische briefing. We kijken nog even en-of. Dan gaan we hier verder stappen mee maken, want hier moet gewoon geen misverstand over bestaan.

De **voorzitter**:

Dank. Dit punt roept veel vragen op. De heer Schutz was eerst.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik juich het antwoord van de minister toe, even los van wie gelijk heeft. Misschien heeft iedereen wel gelijk of een beetje gelijk. Er zit wel een kloof tussen hoe het door de leden beleefd wordt, ook in onze diversiteit, die er ook zit -- ik heb ook een heel andere lezing gehad dan ik teruglas in het rapport van de rapporteurs, waar overigens wel heel veel goede dingen in zaten -- en wat ik vandaag hoor. Met andere woorden: als we teruggrijpen op waar we hier vandaag voor zijn, namelijk het kabinet controleren op de begroting en of het allemaal klopt, dan zit er te veel licht tussen. Misschien moeten we dat bij onszelf zoeken, begrijpen we het niet goed genoeg, maar dan is inderdaad de vraag: breng ons in die positie, zodat we bij een volgende vergadering over een begrotingsonderzoek direct op dat spoor zitten en niet deze enorme verschillen hebben.

Minister **Tieman**:

Dus een briefing en een brief.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

De **voorzitter**:

Mevrouw Boelsma-Hoekstra, u was volgens mij eerst. Het woord is aan u.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Volgens mij is het op zich niet heel erg ingewikkeld, want je begint met een bepaald bedrag aan het begin van het jaar. U gaf net al aan, even in een snelle bijzin: prijsbijstellingen en kortingen. Je gaat overprogrammeren, dus je gaat meer projecten doen. Toen gaf u aan in antwoord op de rapporteurs: wij hebben eigenlijk meer projecten, dus we gaan over het budget heen. Dat is een nieuwe situatie. Maar dat budget is anders, want u heeft een prijsbijstelling en een korting gedaan in de loop van het jaar. Als dat niet was gebeurd, als dat bedrag gelijk was gebleven, was er misschien nog wel overgeprogrammeerd -- dat zou best kunnen -- maar minder hoog dan met die prijsbijstellingen en kortingen die zijn gedaan. Daarom was mijn vraag in de eerste termijn of u kunt toezeggen dat het bedrag dat we ervoor bedoeld hebben blijft staan en niet op een bepaalde manier gekort wordt in de loop van het jaar, want dan krijg je ook problemen. Dan komen onze budgetten niet uit, omdat we tussendoor kortingen gaan zitten doen. Dat is eigenlijk de concrete vraag en volgens mij de lezing van het verhaal, maar ik kan ernaast zitten.

Minister **Tieman**:

Wat dat betreft zit u goed, maar we nemen de kortingen er altijd in mee. Dan moeten we ook minder kunnen doen. Ik ga dit duidelijk voor u maken in die brief en in die technische briefing. Binnenkort hebben we hier meer inzicht in. Transparantie ten top!

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

U heeft gezien dat ik in het debat ook worstel op dit punt. Laat ik zeggen dat wij als rapporteurs uitgegaan zijn van het maximaal beschikbare afgesproken budget aan het begin van het jaar of in ieder geval in de looptijd van het jaar. Vervolgens kijk je wat er gebeurt en wat voor projecten er ontstaan. Als je vandaaruit redeneert, is er dan onderuitputting of overuitputting? De conclusie die wij als rapporteurs trokken was: als je zo redeneert, heb je onderuitputting. De definitie vanuit het Mobiliteitsfonds over vijftien jaar: ik kan niet inschatten waar je dan op uitkomt. Het maakt het werk, ook dat van de rapporteur, best ingewikkeld als we daar een heel andere definitie voor hebben. Ik

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

waardeer het dus dat er de mogelijkheid krijgen om een briefing te hebben. Ik zeg als rapporteur ook dat ik graag samen met collega Van Asten dit verdiepende gesprek nog wat uitgebreider zou willen voeren met het ministerie. Ik heb nagedacht of we hier nu al een motie over moeten indienen. Ik denk dat dat niet behulpzaam is voor het gesprek dat we hier hebben. Ik denk dat het wel goed is, ook voor een volgend rapporteurschap over het volgende jaar, dat we in ieder geval bij een gezamenlijke definitie uitkomen, want anders gaan we ook volgend jaar dit gesprek weer met elkaar hebben.

Minister Tieman:

Ik zeg toe dat we die deep dive met elkaar gaan doen, in het bijzonder met de rapporteurs en het rapporteurschap in de breedste zin. Dan doel ik op een document waar uw opvolgers mogelijk ook wat aan hebben.

De voorzitter:

Dank aan de minister. Ik kijk even rond. U vervolgt uw beantwoording, minister.

Minister Tieman:

Ik ga naar de vraag van de heer Schutz. Daar staat in dat het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds in 2025 te maken hadden met overschrijdingen van 89 miljoen en 100 miljoen euro. Deze overschrijding komt, zo werd aangekondigd, ten laste van de begroting van 2026. Er is sprake van een nadelige overuitputting op de fondsen van 2025. Op de fondsen is er sprake van een saldowerking. Een voordelig of nadelig saldo van het vorige jaar wordt ten laste gelegd aan de begroting van het jaar erna. Dit is een werkwijze die is vastgelegd in de begrotingsregels die ervoor zorgen dat de uitgaven binnen het financieel kader beheerst worden.

Dan nog een vraag van de heer Schutz. Voor het jaar 2025 blijkt nu meer kasbudget nodig te zijn dan geraamd. Dit resultaat wordt betrokken bij de evaluatie van de verhoging van de overprogrammering. Ook zijn dit punten in samenhang die verschillende richtingen op lijken te wijzen. De heer Schutz wil graag een nadere toelichting. Op de fondsen werkt IenW, in afstemming met het ministerie van Financiën, sinds 2025 met een hogere overprogrammering. Dit is gedaan om ervoor te zorgen dat er geen onderuitputting meer optreedt. Mede dankzij deze hogere overprogrammering in 2025 is bij de afgelopen Najaarsnota gebleken dat er vorig jaar zelfs meer werd

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebfa6.doc

uitgegeven dan het beschikbare budget. Dit resultaat en de toekomstige hoogte van de overprogrammering worden betrokken bij de voorjaarsbesluitvorming van 2026. Daarbij hebben we als doelstelling dat we alle middelen die ons beschikbaar worden gesteld, daadwerkelijk uitgeven.

Mevrouw Boelsma van het CDA vroeg naar de kasschuif en de uitvoeringscapaciteit en of de minister duidelijkheid kan geven over de verschuiving van 1 miljard en de uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat. De kasschuif van 1 miljard van 2026 naar 2027 was een uitkomst van de politieke onderhandelingen rondom de Voorjaarsnota 2025. Het verzoek aan IenW is te kijken of de kasschuif was in te passen door de infrastructuur te faseren naar 2027. Rijkswaterstaat en ProRail hebben in de loop van de ontwerpbegroting 2026 een uitvoeringstoets gedaan waaruit bleek dat de gevraagde fasering niet op korte termijn mogelijk was. Die kasschuiffasering is dus, in overeenstemming met het ministerie van Financiën, teruggedraaid. Het heeft geen gevolgen gehad voor onze uitvoeringscapaciteit.

Daarnaast wordt er een toezegging gevraagd dat er geen overprogrammering meer plaatsvindt door budgetverlaging. Overprogrammering is nooit het instrument om budgetverlagingen mee op te vangen. Overprogrammering is een instrument dat we al jaren op de investeringsfondsen toepassen om voorziene en onvoorziene vertragingen in projecten en programma's op te vangen. Op deze manier blijft de productie op stoom en gaan we onderuitputting tegen. Daarom is het instrument overprogrammering in mijn ogen noodzakelijk. Elk jaar bekijken we met het ministerie van Financiën welk niveau van overprogrammering verantwoord is.

De voorzitter:

Minister, u heeft een interruptie van de heer Heutink. Dit is uw laatste interruptie, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik denk dat we allemaal begrijpen dat je moet overprogrammeren om het geld uitgegeven te krijgen. Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn. Is de minister het eens met de Kamer, of in ieder geval met mijn fractie, dat budgetverlaging nooit een reden mag zijn om het geld op peil te brengen, dus dat je je budgetmaat gaat verlagen zodat je geen projecten meer uit hoeft te voeren? Is de minister dat met ons eens?

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Minister **Tieman**:

Ja, dat ben ik met u eens.

De **voorzitter**:

De heer Heutink heeft geen interrupties meer. Het woord is aan mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ja, met het risico dat ik er straks nog maar eentje over heb. Dat is het lot van een Kamerlid. Desnoods schuif ik 'm door naar mijn burens. Het volgende blijft mij puzzelen; dat is misschien ook wel een beetje de aard van het beestje. Ik stelde een vraag over die overprogrammering, maar die wordt precies anders beantwoord dan ik hem gesteld heb. De heer Heutink helpt mij en daardoor zijn zijn interrupties op. Eigenlijk is de primaire vraag ... Ik zou het heel fijn vinden als die toezegging wordt gedaan. Het kan niet zo zijn dat we overprogrammeren. Stel, je hebt tien projecten, want die kan je voor een bepaald bedrag doen, maar je kiest er twaalf, want we gaan overprogrammeren. Ik zie dat er aan de overkant met het hoofd wordt geschud, dus ik krijg straks een goed antwoord. In de loop van de tijd is dat budget van een miljoen, 900.000 geworden. Daar zit dus gewoon eventjes de ... Dan zeggen we: we hebben die twaalf projecten en het zijn er tien geworden, maar we zijn boven ons budget uitgekomen. Ja, logisch, want het was eerst een miljoen en het is nu 900.000. We wachten wel op die technische briefing, maar het antwoord is helemaal anders dan hoe ik de vraag heb gesteld. We wachten die technische briefing dus af. Hierna laat ik het ook los. Maar als ik straks de zaal uit loop, zit ik nog steeds met de vraag hoe dat nou precies zit. We lezen dat namelijk wel in die stukken en u heeft het net aangegeven: prijsbijstelling en kortingen.

De **voorzitter**:

Wil de minister daarop reageren?

Minister **Tieman**:

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Hier gaan we duidelijkheid over krijgen, op korte termijn; laat daar geen misverstand over bestaan. Dan kunt u al uw vragen kwijt. Dan heb ik mijn technische mensen er ook bij. Ik maak een brief voor u. Hier komt binnenkort duidelijkheid over.

De voorzitter:

De heer Heutink heeft een ordevoorstel.

De heer Heutink (PVV):

Dit gaat niet echt over de orde van de vergadering, maar is het misschien mogelijk dat we een deel van de brief of de brief zelf al voor de begroting krijgen? Dat gaat ons namelijk wel helpen bij de plenaire behandeling van de begroting zelf.

Minister Tieman:

Die toezegging kan ik doen aan de heer Heutink.

De voorzitter:

Dat staat genoteerd. Vervolgt u uw betoog.

Minister Tieman:

Mevrouw Boelsma vroeg om de toezegging dat er geen overprogrammering meer plaatsvindt door budgetverlaging. Overprogrammering is nooit het instrument om budgetverlagingen mee op te vangen. Op deze manier blijft de productie op stoom en gaan we onderuitputting tegen.

Dan ga ik naar het kopje begrotingssystematiek. Ik begin met een vraag van mevrouw Boelsma. Zij vroeg: volgen we niet de omgekeerde route door de begrotingen te behandelen terwijl de MIRT nog niet in de Kamer besproken is? Normaal stel je eerst de kaders vast in een begroting en dan behandel je dat daarna. Welke risico's neemt dit met zich mee? Mijn antwoord is als volgt. We behandelen op dit moment de begroting IenW voor 2026, die op Prinsjesdag met de Kamer is gedeeld. De begroting geeft weer binnen welke financiële kaders ik als minister opereer en welke keuzes de staatssecretaris en ik voor 2026 op voorhand hebben gemaakt. Deze financiële kaders geven ook weer waar nog ruimte zit voor inhoudelijke keuzes. In feite is het dus een kip-eidiscussie en is er niet direct een ideale inhoudelijke volgorde. Wat wel vaststaat, is dat

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

wij zonder vastgestelde begroting geen uitgaven kunnen doen in de echte wereld. Dan komt ons beleid dus stil te staan. Hierin zie ik vooral het risico dat wij, totdat de Tweede en Eerste Kamer onze begroting hebben vastgesteld, niet geautoriseerd zijn om uitgaven te doen voor nieuw beleid.

De heer Huidekooper vroeg: hoe kan de Kamer haar controlerende rol uitvoeren als niet helder is welke projecten worden geraakt en wat deze prijsbijstellingen betekenen voor de vooruitgang en de kwaliteit? Kan de minister een overzicht toezeggen van projecten die hier wel en niet door worden geraakt? Nagenoeg alle projecten, zowel aanleg als instandhouding, worden geraakt door het inhouden van loon- en prijsbijstellingen. De kostenstijgingen zitten in loon en materiaal, alsmede materiaalkosten. Enkele uitzonderingen zijn contracten waar in het verleden langjarige indexatieafspraken over zijn gemaakt, zoals een aantal DBFM-contracten.

De heer Duijvenvoorde zei: stop met groene projecten en stop met het stoppen van geld in groene projecten, en gebruik dat geld om het onderhoudsgat te dichten en te investeren in de verbetering van de infrastructuur. Het kabinet, zelfs als het demissionair is, neemt zijn verantwoordelijkheid voor het verduurzamen van onze samenleving, inclusief de infrastructuur.

Informatiewaarde en SEA, daar had de heer Schutz een vraag over. De oproep aan de rapporteur -- tenminste, een onderschrijving daarvan -- is: behoud deze informatie en haar toegankelijk. Mijn reactie daarop is als volgt. Het vergroten van de informatiewaarde en het toegankelijk maken van de begrotingen is een voortdurend proces. In de begroting voor 2027 wordt verder ingezet op het verhogen van de toegankelijkheid en het vergroten van de informatiewaarde. Zoals aangegeven in de beantwoording aan de rapporteurs, concentreren we ons daarbij eerst op het overzichtelijker maken van de koppeling tussen doelen en middelen.

Drinkwaterbesparing. De Algemene Rekenkamer wijst op een aantal hiaten in de Strategische Evaluatie Agenda, SEA, en de risico's rondom drinkwaterbesparing. Op dit moment kijken wij, zoals ook is aangekondigd, naar een besparing van 20% in 2035 voor de industrie, voor de grootverbruikers. Maar zoals aangegeven streeft de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport, er steeds meer naar om informatiegedreven te werken op alle gebieden, waarbij in 2026 actief wordt ingezet op databeheer, data-analyse en verantwoordelijk gebruik van AI. Er wordt continu gewerkt aan het beschikbaar stellen van die data, zodat we die doelen wel gaan halen. Voor

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

drinkwaterbesparing heeft de Algemene Rekenkamer vorig jaar een evaluatie uitgevoerd. In reactie daarop heeft mijn voorganger aangegeven het inzicht in drinkwatergebruik te willen vergroten door met het Centraal Bureau voor de Statistiek onderzoek te doen naar het gebruik per huishouden en bedrijf. Op dit moment zijn wij met de vereniging van drinkwaterbedrijven, Vewin, in gesprek om het beeld van drinkwatergebruik en watergebruik thuis te actualiseren. We gaan kijken wat we kunnen doen om dat beter te benutten.

De heer Schutz had ook een vraag over de risico's rondom ruimtelijke preventie en overstromingen achter dijken. Dijken op orde houden is de meest doelmatige en kosteneffectieve manier om Nederland te beschermen. Dit onderhoud valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. We doen dat natuurlijk samen met de waterschappen, via het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Maatregelen in laag 2 -- dat is de ruimte -- alsmede in laag 3 -- dat is de crisisbeheersing -- van de meerlaagse veiligheid vallen onder de verantwoordelijkheid van verschillende overheden. Ik herken niet dat er een gebrek zou zijn aan informatie. Daar waar maatregelen nodig zijn, wordt er altijd gebiedsgericht en breed naar oplossingen gekeken.

Nog een vraag van de heer Schutz. De Algemene Rekenkamer staat ook stil bij de evaluatieprogrammering. De Algemene Rekenkamer wijst ons terecht op de hiaten in de evaluatieprogrammering. In de afgelopen jaren hebben wij hier stappen in gezet. We zijn echter nog niet bij het doel. Ik zal mij met de staatssecretaris hardmaken om de witte vlekken in de evaluatieprogrammering aan te pakken richting de begroting van 2027, zoals ik ook heb aangegeven in mijn reactie op de rapporteurs. Duidelijkheid over de planning van enkele onderzoeken zal geboden worden in de begroting van 2027.

Mevrouw Boelsma had een vraag over de bijlage moties en toezeggingen. Bij het schrappen van de bijlage in de rijksbegroting heeft het ministerie van Financiën naast de verdiepingsbijlage tevens het overzicht van moties en toezeggingen geschrapt. U geeft aan dit als een achteruitgang te ervaren ten aanzien van uw informatiepositie. U schetst daarbij terecht de context uit het rapport Grip op informatie. Ik zal dan ook met het ministerie in overleg treden in Q1.

Brede welvaart. Bij de afweging rondom een nieuwe investering wordt het volgende afwegingskader gebruikt. Er wordt gekeken naar politieke richting, zoals vastgelegd in een regeerprogramma, en de mate waarin iets past binnen de Mobiliteitsvisie, waarin brede welvaart verankerd is, en er wordt ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

gebruikt waar brede welvaart onderdeel van is. De huidige context van het Mobiliteitsfonds zorgt er echter voor dat de afweging noodzakelijk pragmatisch is. De focus ten aanzien van die projecten ligt de laatste jaren op wat echt doorgang kan vinden.

Verder over brede welvaart ...

De voorzitter:

Minister, u heeft nog een interruptie van mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

U mag het wel eerst afmaken.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Tieman:

Dank u. In de voorgaande begrotingen stond een verwijzing naar de Factsheets Brede Welvaart van het CBS over de IenW-beleidsterreinen. De minister van Financiën heeft op 8 oktober 2024 met de brief verbetering verantwoording en begroting de Tweede Kamer geïnformeerd dat deze factsheets in het vervolg tegelijk verschijnen met de jaarverslagen. Om deze reden ontbreekt de verwijzing naar de factsheets in de begroting van 2026.

U vraagt naar de koppeling van brede welvaart in de begroting. Brede welvaart is een methode en een graadmeter voor welzijn, welvaart, duurzaamheid en ongelijkheid in de samenleving, waarbij de belangen van nu, later en elders gebalanceerd worden afgewogen. Ik kan u toezeggen om in de volgende beleidsbegroting van IenW per beleidsartikel een koppeling te maken met de 17 SDG's.

De voorzitter:

Dank, minister. Ik zie dat mevrouw Boelsma-Hoekstra haar laatste interruptie wil plaatsen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Ik had die bewaard voor dit onderwerp. Ik denk dat het goed is als we het hier ook eens met z'n allen over hebben. Zoals ik net al zei, heb ik in mijn kerstreces heel veel debatten teruggelezen over wat hier besproken is met verschillende Kamerleden en bewindspersonen. Ook hier zit het 'm volgens mij weer in de definitie, wat we er met z'n allen mee bedoelen en hoe dat geborgd wordt. Ik link het aan de motie van de heer Van Dijk van NSC over een betere balans van investeringen tussen regio's en stedelijke gebieden; anderen linken het ergens anders aan. Dus misschien is het goed als we hier eens praten over hoe we een methodiek kunnen ontwikkelen die wél al die moties en al die toezeggingen borgt in een komende begroting.

Minister **Tieman**:

We gaan u meenemen in die SDG's; laat ik het zo formuleren. We nemen u mee in hoe wij die Sustainable Development Goals met die koppeling zien en hoe Elke regio telt!, de koppeling die u maakt, daarin verweven is. Het lijkt mij prima om u daarin mee te nemen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

Minister **Tieman**:

Dan de vraag van de heer De Hoop over een overzicht van grote projecten met tekorten. De heer De Hoop wil een overzicht ontvangen van alle grote projecten op weg-, water- en spoorinfra van boven de 100 miljoen die recent zijn begonnen of nog moeten beginnen, met een reële inschatting van tekorten. Ik heb uw Kamer -- wij hebben uw Kamer -- medio juli vorig jaar op verzoek van de heer Grinwis een bijgewerkte opgave van de financiële opgaven gestuurd, naar aanleiding van een toezegging. Dat is nog niet heel lang geleden. We kunnen die lijst nogmaals sturen. Het is een vrij overzichtelijke lijst. Er was destijds ook om gevraagd als input voor uw verkiezingsprogramma's.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer De Hoop daarop wil reageren.

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

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Als de minister zegt dat het nog niet heel lang geleden is, denk ik dat het ook niet een heel ingewikkelde opgave is om die lijst te updaten en dan naar de Kamer te sturen. Als de minister aan dat verzoek wil voldoen, dan komt hij aan een toezegging toe.

Minister Tieman:

Ja, dat lijkt me een goed idee.

De voorzitter:

Dank. Minister, gaat u verder met de beantwoording.

Minister Tieman:

Het kopje instandhouding en maakbaarheid. De heer Schutz zei dat ook dit begrotingsjaar de kernvraag blijft hoe ervoor wordt gezorgd dat het gekozen verhoogde budget daadwerkelijk de norm blijft. In het jaar 2026 zijn er weer forse budgetten voor infrastructuur: ruim 10 miljard voor het Mobiliteitsfonds en 2 miljard voor het Deltafonds. Dit zijn middelen die geïnvesteerd worden in de grote opgaven in Nederland op het terrein van bereikbaarheid en waterveiligheid. Ondanks de schaarste in capaciteit en in de markt lukt het ons om deze middelen ook weg te zetten.

Mevrouw Boelsma had het over een grote instandhoudingsopgave. Dat klopt. U wilt in een strategisch commissiedebat het gesprek aangaan over hoe wij er grip op kunnen houden en of die systematiek nog past bij de huidige tijd. Uw Kamer heeft al een commissiedebat gepland over de staat van de infrastructuur en de aanpak van deze grote opgave. Dat staat gepland op 19 maart. Dan kunnen we op deze systematiek ingaan.

De heer Heutink vroeg naar het tekort van tientallen miljarden. "Maakbaarheid was een groot probleem, maar ligt het nu aan het financiële kader? Waar zit de bottleneck? Zit die bij stikstof, geld of capaciteit?" Het is een combinatie van stikstofproblematiek, de financiële opgave en de uitvoeringscapaciteit. Personele krapte heeft geleid tot de keuze om met middelen te schuiven binnen dat Mobiliteitsfonds, van aanleg naar instandhouding en binnen de aanlegportefeuille. Nu de aanlegprojecten gepauzeerd zijn, is er ook capaciteit naar de instandhouding geschoven. Sec voor de maakbaarheid is in het meerjarenplan instandhouding uiteengezet hoe we die productie verhogen. Die is inmiddels op stoom. De budgetten voor E&O en de vernieuwing in 2025 werden volledig

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

uitgeput. De Tweede Kamer is in juni van vorig jaar geïnformeerd over het meerjarenplan instandhouding, waarmee we deze productie verhogen.

De voorzitter:

De heer Heutink verzoekt om een extra interruptie. Ik stel voor dat ik dit toesta. Uw allerlaatste.

De heer Heutink (PVV):

Wat ontzettend attent, voorzitter. Mijn vraag is de volgende. Stel dat er toch geld beschikbaar komt om te beginnen met die aanlegprojecten. Is de maakbaarheid nu dan volledig naar instandhouding geschoven? Of is er nog ruimte om, als de Kamer dat wenst, bij welke begroting dan ook, wel geld vrij te maken voor die gepauzeerde projecten in het MIRT? Of is die maakbaarheid nu dan volledig verdwenen?

Minister Tieman:

De pauzering is echt volledig toe te schrijven aan stikstof. Per jaar proberen we er eentje op te starten met ruimte. We hebben bijvoorbeeld LVVN-geld gebruikt voor natuurzaken in de Rotterdamse haven, om meer stikstofruimte te creëren. We puzzelen nog steeds. We komen bijvoorbeeld bij het project Hoevelaken 29 mol tekort. Het gaat om het hele project. Dat is dan even een fact of life. We checken wel iedere keer wat er kan. Op dit moment is dat het antwoord.

De voorzitter:

Dank aan de minister voor de beantwoording. Gaat u gerust verder met de rest van de beantwoording.

Minister Tieman:

Nog een tweetal. De heer Heutink vroeg wat er nodig is voor de aanleg van nieuwe infra. Hij zei: de schop moet de grond in en de schouders moeten eronder. Het Mobiliteitsfonds staat op dit moment zwaar onder druk, zoals we allemaal al weten. Er is allereerst voldoende budget nodig voor de toenemende instandhoudingsopgave en het afdekken van de tegenvallers in het lopende programma. Wat betreft het starten van

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

nieuwe MIRT-projecten: ik kom dan terug bij wat ik net heb gezegd. Dat stond erachter, inderdaad.

De heer Van Duijvenvoorde van FVD vroeg een bevestiging betreffende de Schipholtunnel. Op 1 juli van vorig jaar heb ik uw Kamer het meerjarenplan instandhouding van Rijkswaterstaat toegestuurd. De Schipholtunnel staat op het lijstje met zaken die in voorbereiding zijn maar waarvoor nog geen financiële dekking is. Besluitvorming hierover zal aan een volgend kabinet zijn. Indien er niet tijdig middelen worden gevonden, kunnen we daar verder geen commitment op aangaan. Dit zal ook negatieve economische effecten hebben. U vraagt: wat zijn de effecten? Nou, die zijn met name economisch. Zonder financiële dekking kunnen er geen nieuwe opdrachten aan de markt worden verstrekt voor dit essentiële object. Tot zover mijn beantwoording, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank de minister voor de beantwoording in de eerste termijn en dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen die aan hem zijn gesteld.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank aan de leden voor de aandacht voor de beantwoording van een heel drietal vragen aan mij als staatssecretaris.

De eerste gaat over de instandhouding bij ProRail. Die is gesteld door de heer Schutz, en over zijn vraag hebben we het al eerder gehad. We hebben een aanzienlijk tekort dat ook bij ProRail landt. Wat zouden nou oplossingsrichtingen zijn die je kunt overwegen om dat tekort op te lossen, als het gaat om de instandhouding? Ik heb net ook al tegen de heer Van Asten gezegd dat de echte oplossing bij een nieuw kabinet ligt. Dan heb je het over dat bedrag van 20 miljard over een looptijd van 15 jaar dat moet worden gevonden voor de instandhouding van alleen al het basisniveau van de huidige spoorwegen. Als je dat niet voldoende hebt, kom je in de tussentijd bij de moeilijke maatregelen terecht. De minister zei dat net al terecht. Dat betekent dat je geen nieuwe projecten kunt starten in Nederland. We hebben nog wat bestaande projecten in het MIRT zitten, maar daar houdt het dan mee op. Dan komt daar geen nieuw project bij. Dat overwegen we niet eens, want we doen nu al geen nieuwe projecten.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Wat we ook doen, is de moeilijke keuzes maken. Dat is gelijk het bruggetje naar de tweede vraag van de heer Schutz, namelijk over Haarlem. Dat is namelijk zo'n moeilijke keuze. De afgelopen jaren is het ProRail ondanks de financiële tekorten gelukt om wel steeds "werk met werk" te maken, zodat je niet die kapitaalvernietiging hebt. De heer Schutz gebruikte geloof ik de term "geld over de balk". Die vind ik echt niet passend. Het is heel logisch dat je, als je een lekkage in je dak hebt en het loopt langs je kozijnen naar buiten, niet alleen het dak repareert maar ook nieuwe kozijnen overweegt. Maar ja, dan moet je wel het geld hebben voor nieuwe kozijnen. Op dit moment is de situatie zodanig dat we geen geld hebben voor nieuwe kozijnen en dus alleen maar het dak repareren. Dat betekent dat ik heb gekeken wat er mogelijk is in het MIRT, maar dat ik helaas tot de conclusie ben gekomen dat het in Haarlem gaat om een nieuw project, een nieuwe productstap. Ik kan met de huidige budgetten geen nieuwe verplichtingen aangaan, ook niet als het financieel voordelig is in het hier en nu. Zo ernstig is op dit moment de financiële situatie binnen het Mobiliteitsfonds.

Wij hadden de toezegging gedaan om te kijken of dit op meer plekken voorkomt. Het antwoord daarop is ja. We zijn op dit moment grondig bezig om dat goed in kaart te brengen, dat stuk komt nog voor de zomer. Onze eerste inschatting is dat deze discussie op korte termijn nog in Sittard, in Maastricht en in Breda zal gaan spelen. We zijn op dit moment nog bezig om een grondige analyse te maken. Dit gaat nog op heel veel meer plekken voorkomen en ik denk dat we er eerlijk in kunnen zijn dat dit misschien nog wel de minste problemen zijn die zich gaan voordoen, gezien de tekorten die er op dit moment zijn binnen het Mobiliteitsfonds.

De voorzitter:

Ik zag de heer Schutz naar de microfoon grijpen. Het woord is aan u.

De heer Schutz (VVD):

De hoofdvraag was of dit een ander antwoord is dan we in het commissiedebat Spoor kregen. In dit antwoord beluister ik duidelijk de constatering "ja, want ik ben een stapje verder". Wat de staatssecretaris in het commissiedebat Spoor aangaf, was dat hij er nog naar ging kijken en ik dacht dat dat nog de status was. Daarin hoorde ik licht tussen zijn woorden en wat er voor de kerst werd gezegd, dus dat is inhoudelijk een verdere stap.

617580f23ca509c2213fae84ec860ddddebaf6.doc

Over de balk gooien, ja, dat doen we niet. Ik bedoelde met over de balk gooien natuurlijk dat de investering die we nu doen, er een is die straks weer wordt weggenomen om hem dan, als er ooit extra geld is, opnieuw te doen. Dat noemde ik kapitaalvernietiging en dat voel ik ook zo. Dat vind ik wel een juiste duiding. Dan is over de balk gooien niet ver weg. Daar zat het hem in, maar ik heb daar geen negatieve connotatie aan bedoeld te geven. Dit knelt wel omdat Haarlem zelf bereid is om deel van de oplossing te zijn. Dat was voor ons in het commissiedebat de trigger om u te vragen: is dit nou niet zo'n afgezonderde situatie dat je er nog eens naar zou moeten kijken? Maar ik begrijp nu uit de bevestiging dat het antwoord is: dat heb ik gedaan en het is er niet. Voor het overige moeten we het bij de begrotingsbehandeling behandelen. Heb ik dat zo goed begrepen, meneer de staatssecretaris, vraag ik via de voorzitter.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja. Dat raakt ook de discussie die we eerder hadden over de status en de hele uitputtingsdiscussie over het Mobiliteitsfonds. Ik kan op dit moment geen nieuwe verplichtingen aangaan binnen het Mobiliteitsfonds. Het Mobiliteitsfonds kent een balans, namelijk: hoeveel heeft u al toegezegd te gaan betalen in projecten en hoeveel euro's zitten erin? Dat moet in balans zijn.

De Algemene Rekenkamer heeft terecht gezegd: als u dit wat er nu al in zit allemaal wilt gaan doen, dan komt u al zo'n 34,5 miljard tekort. Dat is de situatie waarin we nu zitten. Dan vind ik het onverantwoord om te zeggen: dit zijn projecten die ervoor zorgen dat het in stand wordt gehouden -- daar hebben we al tekorten -- en laten we daar bovenop nog eens een nieuw project gaan zetten. Dat staat los van het feit dat Haarlem bereid is om het voor te financieren. Het is een nieuwe verplichting die ik uiteindelijk moet gaan betalen op een andere plek. Als er geen nieuw geld bij komt, dan betekent dat dat je bij die andere projecten, instandhoudingsprojecten, onderhoudsprojecten of al lopende projecten, geld moet weghalen. Uiteindelijk moet je wel aan je verplichtingen kunnen voldoen. Dat maakt deze situatie zo verschrikkelijk pijnlijk. De heer Schutz heeft gelijk, het is kapitaalvernietiging. Maar het is niet kapitaalvernietiging in de zin van geld over de balk gooien -- zo bedoelde de heer Schutz het waarschijnlijk ook niet -- maar in de zin dat we gewoon geen geld hebben om een nieuwe verplichting aan te gaan. Daardoor is dit eeuwig zonde. Maar ja, dat is op dit moment wel de situatie.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

De voorzitter:

Ik kijk even of de heer Schutz naar zijn mening een duidelijk antwoord heeft gekregen. Dat is het geval. Gaat u verder met de rest van de beantwoording.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. De derde vraag was van mevrouw Boelsma van het CDA. Die ging over de BDU-korting. In het hoofdlijnenakkoord van het missionaire kabinet is besloten om de SPUK's te decentraliseren en met die decentralisatie ook 10% korting toe te passen. Daar heeft zich, zoals ik dat heb genoemd, een ongelukkigheid, een bestuurlijk foutje voorgedaan. De BDU is technisch gezien namelijk ook een SPUK. Maar ja, de BDU-gelden gaan naar trams, bussen en metro's in de vervoersregio's Amsterdam en Rotterdam en dat is juist bewust bij de rijksoverheid gehouden, dus dat kun je niet decentraliseren.

Destijds is echter wel besloten om die korting van 10% te laten staan. Ook in de afgelopen Voorjaarsnotabehandeling is bewust besloten om die kortingen te laten staan. Dat heeft voor een pijnlijke situatie deze zomer gezorgd waarin beide vervoersregio's aangaven dat ze moesten snijden vanwege de kortingen van 2026 en 2027 en zo verder. Ik heb toen in de Kamer gezegd dat ik zou kijken wat er binnen mijn mandaat mogelijk was om die kortingen op te vangen en geen onomkeerbare stappen te zetten als dubbeldemissionair kabinet.

Een van de voordelen van het feit dat twee verschillende partijen uit dit kabinet zijn gestapt, eerst de PVV en daarna NSC, is dat daardoor nog een aantal politieke enveloppen zijn vrijgevallen. Dat heeft als voordeel gehad dat we die pijnlijke bezuiniging op het regionaal openbaar vervoer niet hoefden door te voeren. Althans, dat het mij is gelukt om het geld in te zetten voor jaarschijf '26 en een derde in 2027, zodat -- dat heb ik ook heel goed afgesproken met de vervoersregio's -- ze in ieder geval niet nu al hoeven te starten met het snijden in de budgetten, want 10% weghalen is fors snijden. We hebben daarbij afgesproken dat we een nieuw kabinet de mogelijkheid bieden om die keuze opnieuw te maken, dus: zetten we die bezuiniging door of vinden we elders budget om dat structureel op te vangen? Het moet immers wel structureel geregeld worden. Daarom staat het er nu in voor één jaar en een derde jaar. Daarmee hebben de vervoersregio een dusdanig ... "Comfort" is misschien niet het juiste woord. In ieder geval hoeven ze financieel niet acuut in actie te komen. Dat bood de vervoersregio's in

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

ieder geval de mogelijkheid om politiek verder te praten, onder andere met de formerende partijen, om te kijken of de BDU-korting op een andere manier kan worden ingevuld.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording, en uiteraard ook aan de minister. We zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn van dit wetgevingsoverleg. Ik kijk naar de leden om te zien of er behoefte is aan een tweede termijn. Ik zie mevrouw Boelsma-Hoekstra en de heer Heutink knikken. Oké, dat is helder. We gaan over naar de tweede termijn, te beginnen met de heer Heutink namens de PVV. Het woord is aan u.

De heer Heutink (PVV):

Dank, voorzitter. Ik wil de bewindspersonen bedanken voor de antwoorden. Ik kan niet wachten tot we volgende een echt politiek debat hebben.

De voorzitter:

Dat was een zeer korte tweede termijn. Mevrouw Boelsma-Hoekstra, u krijgt misschien wat eerder dan gedacht het woord.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank voor de toezegging dat er gekeken gaat worden naar het terugbrengen in de begroting van de moties en de toezeggingen. Ik wacht met heel veel belangstelling de technische briefing af, want ik ga toch naar huis met het gevoel dat we elkaar niet helemaal snappen. Dat is geen fijn gevoel, maar ik hoorde dat dat allemaal opgelost wordt. Er komen zo veel debatten aan, bijvoorbeeld met betrekking tot brede welvaart en Elke regio telt! U zult van mij horen en ik ga erop door. Dat gaat komen. Er zijn velen voor mij geweest. Ik hoop dat we daar iets voor kunnen inregelen. Ik heb de Kamerleden er niet naar gevraagd, maar ik denk dat we in een strategische commissievergadering gewoon eens even door moeten praten over hoe we verdergaan met al deze materie. Ik breng 'm ieder geval in en ik hoor wel of de rest dat ook een goed idee vindt.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

Tot zover, en dank voor de duidelijke beantwoording.

De voorzitter:

Dank, mevrouw Boelsma-Hoekstra. Ik meen dat ik in uw tweede termijn geen vraag heb gehoord aan de minister of staatssecretaris. U had wel een oproep aan de rest van de Kamerleden. Ik zou iedereen willen oproepen om daar in ieder geval voor zichzelf naar te kijken.

Er is er geen tweede termijn van de kant van het kabinet nodig. Dan rest mij nog om de toezeggingen die vandaag zijn gedaan even op te sommen.

- De minister zegt toe aan de rapporteurs om dit voorjaar met de minister van Financiën in overleg te treden over de terugkeer van de verdiepingsbijlage en hierover schriftelijk terug te koppelen aan de Kamer.

- De minister zegt toe aan de rapporteurs in de ontwerpbegroting van 2027 een voorstel te doen voor verbetering van het inzicht in de koppeling tussen doelen en middelen.

- De minister zegt toe de Kamer voorafgaand aan de plenaire begrotingsbehandeling schriftelijk, en later desgewenst in een technische briefing, te informeren over de terminologie inzake onder- en overuitputting, in relatie tot de stand van de ontwerpbegroting en tussentijdse mutaties.

Ook die toezegging wordt herkend.

- De minister zegt toe aan het lid Boelsma-Hoekstra met de minister van Financiën in overleg te treden over de mogelijkheid om de bijlage met moties en toezeggingen te laten terugkeren.

- De minister zegt toe aan het lid Boelsma-Hoekstra in de volgende beleidsbegroting een koppeling te leggen tussen de begrotingsartikelen en de zeventien duurzameontwikkelingsdoelstellingen, oftewel de SDG's, en daarin ook het uitgangspunt van Elke regio telt! mee te nemen.

Tot slot is er de volgende toezegging.

- De minister zegt toe aan het lid De Hoop een geactualiseerd overzicht te sturen van weg-, water- en spoorinfraprojecten van meer dan 100 miljoen die recent zijn begonnen of nog moeten beginnen, met daarbij een reële inschatting van de tekorten.

Het was nog niet afgesproken op welke termijn dat gestuurd moet worden. Op welke termijn kan de Kamer die brief tegemoet zien? Er is een voorstel van de heer De Hoop.

617580f23ca509c2213fae84ec860dddebaf6.doc

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

Als het een update van de lijst van Grinwis is, dan denk ik dat het wel mogelijk zou moeten zijn om die brief voor het MIRT-debat te sturen. Dat zou prettig zijn. Dat is het verzoek.

De **voorzitter**:

Ik zie de minister knikken, dus hij zegt toe dat die brief nog voor het MIRT-debat naar de Kamer toe komt.

Dan rest mij tot slot nog te zeggen dat we volgende week dinsdag gaan stemmen over de ingediende moties. O, er zijn inderdaad geen moties. Over de amendementen en de begrotingen zelf wordt pas gestemd na afloop van de plenaire behandeling van alle begrotingshoofdstukken. Deze afronding is vooralsnog voorzien voor halverwege maart 2026.

Ik dank de minister, de staatssecretaris, de leden en de mensen op de publieke tribune. Hierbij sluit ik de vergadering.

Sluiting 19.12 uur.