

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 60

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 4 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 oktober 2024 overleg gevoerd met de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025 (Kamerstuk 36 600-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (Kamerstuk 36 600-A).**

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

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, Peter de Groot, Heutink, De Hoop en Veltman,

en de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 9.31 uur.

De voorzitter:

Een hele goede morgen, dames en heren. Ik open dit wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het onderwerp is het begrotingsonderzoek van IenW. Ik heet de mensen op de publieke tribune van harte welkom en ook de mensen die dit op afstand volgen. Welkom ook aan de leden. Welkom aan de Minister, de Staatssecretaris en de ondersteuning.

We gaan beginnen met de inbreng van de rapporteurs, de heer Heutink van de PVV en de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Vervolgens zal de reactie van de bewindslieden plaatsvinden. Daarna zal de termijn van de kant van de Kamer starten. Als ik het goed heb begrepen, mag ik als eerste het woord geven aan de heer De Hoop als rapporteur, namens de commissie. Ik wilde bijna zeggen «namens GroenLinks-Partij van de Arbeid», maar u doet dit als rapporteur. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Zo is het, voorzitter. Dank voor de mogelijkheid om namens de commissie samen met de heer Heutink als rapporteur te mogen optreden bij de behandeling van de eerste begrotingen van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds van het nieuwe kabinet. Vooral ook dank aan de ondersteuning van de griffie, mede namens de heer Heutink: meneer Schukkink, meneer Van der Waals en meneer De Bakker. Zij hebben ons weer geweldig ondersteund, dus heel veel dank daarvoor.

Voorzitter. In mijn termijn ligt de nadruk op twee onderwerpen, namelijk de maatregelen tegen onderuitputting van de begroting en de doorwerking van de taakstellingen uit het hoofdlijnenakkoord. Daarnaast heb ik enkele vragen naar aanleiding van de publicaties van de Algemene Rekenkamer en het CBS over de prijsstijgingen en de begrotingsindeling. Voorzitter. Onderuitputting is de afgelopen jaren een terugkerend probleem geweest, waarvoor zowel ik als mijn voorgangers structureel aandacht hebben gevraagd. Over het afgelopen jaar, 2023, werd 800 miljoen aan beschikbare middelen niet uitgegeven, terwijl het ministerie wel voor grote infrastructurele opgaven staat. Zo is er de instandhoudingsopgave, waarop de heer Heutink later zal ingaan. Zoals ik voor de zomer bij de behandeling van de jaarverslagen 2023 al opmerkte: met middelen die wel beschikbaar zijn maar op de plank blijven liggen, worden geen problemen opgelost. De Kamer heeft eerder moties aangenomen waarin wordt gevraagd om meer overprogrammering om onderuitputting tegen te gaan.

Het idee achter meer overprogrammering 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. Het verbaast mij als rapporteur dan ook dat er eenmalig voor 2025 wel 425 miljoen extra overprogrammering wordt gecreëerd, maar dat dit niet wordt gedaan door meer projecten uit te voeren, maar door de begroting te verlagen. Hiermee lijken de oplossingen voor de grote infrastructurele opgaven van het ministerie niet dichterbij te komen, maar juist op de langere baan te worden geschoven.

De belangrijkste budgetverlaging om die extra overprogrammering te realiseren is de kaderaanpassing, waarmee circa 500 miljoen uit 2025 wordt doorgeschoven. Een deel hiervan komt in 2028 terug op de begroting, maar het grootste deel wordt doorgeschoven naar 2030 en de jaren daarna. Toegelicht wordt dat dit wordt gedaan om een meer realistische begroting te creëren. Daarbij is niet duidelijk waarom die middelen dan niet een of twee jaar vertragen, maar gelijk meer dan vijf jaar doorschuiven. Bovendien hebben we net bij de vorige begroting voor 2024 ook al grote kaderaanpassingen gehad om een meer realistische begroting te krijgen.

Voorzitter. Ik heb hierover de volgende vragen. Waarom creëert u voor 2025 boekhoudkundig meer overprogrammering door het budget te verlagen in plaats van de programmering te verruimen? Hoe brengt dit de oplossingen van de grote infrastructurele opgaven zoals de instandhoudingsopgave dichterbij? Kan het budget gedurende 2025 ook worden verhoogd als zich mogelijkheden tot versnelling voordoen? Kunt u sturen op het benutten van mogelijkheden tot versnelling? Hoe verklaart u na de omvangrijke kaderaanpassing bij de ontwerpbegroting 2024 de nieuwe grote kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds? Boekt u met deze kaderaanpassingen alvast een verwachte onderuitputting vooraf in? Hoe realistisch zijn de begroting van het Mobiliteitsfonds voor 2025 en de ramingen voor latere jaren nu? Hoe groot acht u de kans dat u binnenkort weer een omvangrijke kaderaanpassing zult moeten doorvoeren om tot een realistische begroting te komen?

Voorzitter. Dan de verwerking van de taakstellingen uit het hoofdlijnenakkoord en het regeerakkoord in de lenW-begroting. In deze ontwerpbegroting zijn al wel de taakstellingen opgenomen, maar nog niet de 2,5 miljard voor de bereikbaarheid van woningbouwlocaties. Hierbij valt op dat het grootste deel van de taakstellingen nog niet is verdeeld over de lenW-organisaties, maar dat dit pas bij de Voorjaarsnota gebeurt. Meer dan de helft van de taakstellingen wordt gerealiseerd bij specifieke uitkeringen, vooral bij de brede doeluitkeringen voor de vervoersregio's, waarvoor structureel 110 miljoen minder beschikbaar komt. Wat hierbij echter het meeste opvalt, is dat de taakstellingen al zijn ingeboekt, maar dat niet duidelijk wordt gemaakt wat de gevolgen hiervan zijn voor de taakuitvoering van lenW-organisaties als Rijkswaterstaat, en voor het doelbereik van de betrokken uitkeringen, regelingen en subsidies.

Ik heb hierover de volgende vragen. Welke gevolgen hebben de taakstellingen voor de taakuitvoering door het kerndepartement van het ministerie, Rijkswaterstaat, de ILT en het KNMI? Hoe zal de resterende apparaattaakstelling worden verdeeld over de lenW-organisaties? Welke gevolgen hebben de taakstellingen voor de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag? Welke gevolgen hebben de taakstellingen voor de resultaten en het doelbereik van de verschillende specifieke uitkeringen en subsidies, voor internationale samenwerking en voor waterstof en batterijen?

Voorzitter. De Algemene Rekenkamer en het CBS publiceren rond de begrotingen respectievelijk hun begrotingsbrieven en Factsheets Brede Welvaart. Ik heb naar aanleiding hiervan nog de volgende vragen. Hoe staat u tegenover de overwegingen van de Rekenkamer om nader onderzoek te doen naar het nut en de mogelijkheid van verplicht advies, binnen het adviesrecht van decentrale overheden, bij de bescherming van drinkwater bij het boren naar aardwarmte? Waarom worden bedrijfsvestigingen die zich schuldig maken aan milieucriminaliteit nog steeds niet correct geïdentificeerd in het Justitieel Documentatiesysteem en zijn veelplegende bedrijven nog steeds niet goed in beeld? Hoe gaat u de zorgelijke trends op de thema's water en geluid aanpakken die het CBS signaleert in de Factsheets Brede Welvaart?

Voorzitter. Tot slot van mijn termijn wil ik nog enkele onderwerpen aan de bewindspersonen voorleggen, te beginnen met de prijsstijgingen. Er

wordt in de begroting flink geput uit de risicoreservering prijsstijgingen voor het Mobiliteitsfonds. 549 miljoen uit die risicoreservering wordt verdeeld over de productartikelen voor de periode 2025–2037. Is de risicoreservering prijsstijgingen groot genoeg om verdere prijsstijgingen in de toekomst te dekken? Zo nee, wat betekent dit voor de programmering van het Mobiliteitsfonds? Welke maatregelen neemt u hier tegen? Op de begroting wordt het nieuwe begrotingsartikel 15, Vrachtwagenheffing, opgenomen. Dit artikel is een beetje een vreemde eend in de bijt, omdat het is gericht op één instrument. Inhoudelijk zou de vrachtwagenheffing goed kunnen passen onder artikel 14, Wegen en Verkeersveiligheid, waarvoor een subdoelstelling is ingericht over een emissievrije transportsector. Aan de andere kant gaat het om grote bedragen met een specifieke dekking en besteding. Mijn laatste vragen gaan hierover. Kunt u deze keuze voor een apart begrotingsartikel voor de vrachtwagenheffing verder toelichten? Waarom brengt u de vrachtwagenheffing niet onder als instrument bij artikel 14, Wegen en Verkeersveiligheid? Voorzitter, dan zou ik nu graag via u het woord geven aan mijn mederapporteur, de heer Heutink.

De voorzitter:

Dan gaan we dat doen. Meneer Heutink, gaat u uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ook namens mij dank aan de ambtelijke ondersteuning voor de voorbereidingen. Dat is ontzettend fijn. Zonder hen kunnen wij dit werk niet doen. Ook mijn dank voor de mogelijkheid om namens deze commissie met de heer De Hoop als rapporteur te mogen optreden. In mijn termijn stel ik drie onderwerpen centraal, namelijk: instandhouding, de informatiewaarde van de begrotingen en de Strategische Evaluatie Agenda.

Voorzitter. Niet voor niets staat de instandhoudingsopgave voor de infrastructuur al jaren hoog op de agenda van deze commissie. Vele bruggen, tunnels en andere kunstwerken die vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw zijn gebouwd, zijn min of meer tegelijkertijd aan vernieuwing of vervanging toe. Voor de netwerken van Rijkswaterstaat is daar in de komende jaren echter niet genoeg geld voor, ondanks het feit dat het budget in 2030 groeit met 1 miljard euro. Zoals de heer De Hoop al aanhaalde, wordt uit de rijksbegroting niet duidelijk hoe de nieuwe taakstelling voor Rijkswaterstaat uit het hoofdlijnenakkoord zich verhoudt tot het eerdere voornemen voor extra personeel, en wat dit betekent voor de instandhoudingsopgave. Ik heb hierover de volgende vraag. Hoe kijkt u vanuit het nieuwe kabinet aan tegen het budgettekort voor instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat? Gaat u op zoek naar extra middelen, zodat de ambities voor instandhouding kunnen worden gerealiseerd?

Voorzitter. Over het spoor wordt in de begroting gemeld dat de instandhoudingsopgave voor het basiskwaliteitsniveau nu volledig is gedekt. De Algemene Rekenkamer signaleert echter dat er nog een budgettekort resteert voor instandhouding van het spoor. Afgelopen juni gaf uw voorganger aan de besluitvorming over het basiskwaliteitsniveau spoor over te laten aan het huidige kabinet. De Kamer is hierover niet afzonderlijk geïnformeerd, maar de uitwerking in de begroting doet vermoeden dat het ministerie hierin inmiddels keuzes heeft gemaakt.

Dit leidt tot de volgende vragen. Waarom legt u de besluitvorming over het basiskwaliteitsniveau spoor niet apart aan de Kamer voor, maar verwerkt u deze in de ontwerpbegroting voor het Mobiliteitsfonds? Houdt vaststelling van de begroting voor het Mobiliteitsfonds automatisch in dat het BKN spoor wordt vastgesteld? Vraag twee: is het budgettekort voor de instandhouding van het spoor met de vaststelling van het BKN spoor nu volledig gedekt tot en met 2032 of voor de duur van het Mobiliteitsfonds?

De vraag die wij daar ook nog bij hebben, is: resteert er nog een budget-behoefte voor instandhouding?

Voorzitter. Ook de verbetering van de informatiewaarde van de begrotingen en de jaarverslagen is al jarenlang een belangrijk aandachtspunt van deze commissie en van de diverse rapporteurs. Als rapporteur kan ik namens de commissie stellen dat de informatiewaarde van de lenW-begroting met de uitrol over alle beleidsartikelen is versterkt. Dit is vanuit de gedachte dat de Kamer zo concreet mogelijk moet weten waarvoor zij begrotingsmiddelen autoriseert en wat daarmee is bereikt. Toch blijft er nog het nodige te wensen over. Zo is bij de meeste artikelen de koppelingen tussen financiële instrumenten en de subdoelen nog onduidelijk, en dient deze verbeterd te worden. Daarnaast kunnen doelen in veel meer gevallen smart worden geformuleerd. Ook worden doelen en middelen soms nog door elkaar gehaald. Dat brengt mij bij de volgende vragen. Kunt u meer ambitie en inzet tonen als het gaat om het smart formuleren van de subdoelstellingen? En kunt u in de volgende begroting de belangrijkste meetbare gegevens en beleidsinformatie op het niveau van de subdoelstellingen opnemen in de doelenboom?

Voorzitter. Dan de Strategische Evaluatie Agenda, afgekort ook wel de SEA. De SEA van Infrastructuur en Waterstaat biedt een goed inzicht in de geplande evaluaties. Een verbetering is dat voor elk thema wordt aangegeven wat met de uitkomst van de evaluaties zal worden gedaan. De SEA dekt echter niet het gehele lenW-terrein af. De Kamer ontvangt veel evaluaties over relatief kleine beleidsartikelen, maar nauwelijks evaluaties over de miljarden die via fondsen worden uitgegeven. Dit beperkt het inzicht in de doeltreffendheid en de doelmatigheid. De diepgang van evaluaties op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds is in de praktijk echter zeer beperkt. Er worden nauwelijks evaluaties van infrastructuurprojecten uitgevoerd. Ook een aangekondigde evaluatie over de kosten van toekomstige dijkversterkingen is bijvoorbeeld niet opgenomen in de SEA. Dat is wellicht een omissie, maar dat horen we graag.

Er ontbreken nog enkele artikelen in de SEA, zoals internationaal beleid, meteorologie, ILT en de brede doeluitkering. Ik heb daarover de volgende vragen aan het kabinet. Kunt u in de SEA voortaan de fondsen – dan gaat het over het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds – met meer diepgang meenemen door meer evaluaties van infrastructuurprojecten uit te voeren, en de uitkomsten hiervan verwerken in periodieke rapportages? De laatste vraag die wij hebben, is: kunt u in de SEA voortaan alle beleidsartikelen van de lenW-begroting opnemen? Dat geldt dus ook voor de artikelen 19, 23, 24 en 25.

Voorzitter, dat was mijn bijdrage als rapporteur.

De voorzitter:

Daar dank ik u voor. Ik kijk naar de Minister voor de eerste beantwoording van de vragen van de rapporteurs. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Ik hoor degelijk en grondig werk van de rapporteurs. Ik ga kijken of ik jullie vragen kan beantwoorden. Ik begin met de heer De Hoop. Hij begon met de vragen: «Waarom creëren we voor 2025 boekhoudkundig meer overprogrammering door het budget te verlagen in plaats van de programmering te verruimen? Hoe brengt dit de oplossing van grote opgaven dichterbij?» De eenmalige hogere overprogrammering in 2025 is een pilot met het Ministerie van Financiën, om te onderzoeken of hogere overprogrammering effectief is om tot een meer realistische begroting te komen. Een belangrijk uitgangspunt van deze pilot is dat lenW de productie niet remt. Op deze manier kan de productiecapaciteit maximaal worden benut de komende jaren. Dat geldt ook voor de instandhoudingsopgave. De productie op instandhouding groeit dan ook

naar 4,9 miljard voor Rijkswaterstaat en ProRail in 2025. In 2023 werd 4,3 miljard uitgegeven aan instandhouding. Onderdeel van de pilot is dat we kunnen gaan versnellen, en dat gaan we ook doen. Maar dat gaan we wel beheerst doen, samen met de Minister van Financiën. We doen het dus allebei, en we versnellen.

Dan de volgende vraag. Kan het budget gedurende 2025 ook worden verhoogd als er zich mogelijkheden tot versnelling voordoen? En kunnen we sturen op het benutten van mogelijkheden tot versnelling? Als in de loop van 2025 blijkt dat er extra kasbudget uit latere jaren nodig is, zal ik samen met het Ministerie van Financiën verkennen welke mogelijkheden er zijn om de uitgaven te verhogen op de fondsen. Als zich mogelijkheden voordoen tot versnelling, wordt dit beoordeeld binnen het kabinet en wordt draagvlak gezocht om het binnen de rijksbegroting in te passen. Versnelling klinkt mij natuurlijk altijd als muziek in de oren, dus u kunt ervan uitgaan dat ik daar zeker achteraan zit.

Hoe verklaart u, na de omvangrijke kaderaanpassing bij de ontwerpbegroting voor 2024, de nieuwe grote kaderaanpassing bij het Mobiliteitsfonds? Er zijn verschillende verklaringen voor uitgaven die naar achteren schuiven. Door de afgelopen kabinetten zijn nieuwe middelen uit een regeerakkoord of coalitieakkoord voor het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds in een optimistisch ritme geraamd. Bij de uitwerking van plannen voor deze nieuwe middelen bleek dat de uitbetaling in een latere periode plaatsvindt. Dan schuift het dus op. Ook is sprake van tegenvallende planning in de uitvoering, bijvoorbeeld door vertraging door stikstof en door een beperkte capaciteit in de uitvoering bij zowel het Rijk als de bouwsector. Die beperkte capaciteit zien we echt heel veel terug. Dat is een enorm probleem. Dat zien we in de hele maatschappij terug. Als derde: afgelopen voorjaar is extra aandacht gegeven aan het onderwerp realistisch ramen. Dit komt met name door het hoge EMU-saldo en de historie van veel verschuivingen in het investeringsdomein. Dat heeft geleid tot een extra kaderaanpassing voor het Mobiliteitsfonds.

Boeken wij in deze kaderaanpassing de verwachte onderuitputting vooraf alvast in? Met de kaderaanpassing wordt er vooraf geen verwachte onderuitputting ingeboekt, maar er wordt wel rekening gehouden met een realistischer ritme van de investeringsuitgaven. Op de fondsen is daarnaast sprake van saldowerking. Dat betekent dat de uitgaven kunnen vertragen, maar die kunnen volgend jaar worden gedaan zonder dat deze uitgaven op een andere manier worden ingezet door het kabinet. In 2023 is fors meer uitgegeven op de fondsen dan in de jaren ervoor, namelijk 8,4 miljard op het Mobiliteitsfonds en 1,7 miljard op het Deltafonds. Het voordelig saldo bedroeg in 2023 0,6 miljard. Het gaat om 6% van de uitgaven van de fondsen. Daarmee wil ik het beeld wegnemen dat er sprake is van hele grote onderuitputting.

Hoe realistisch zijn de begroting van het Mobiliteitsfonds voor 2025 en de ramingen voor de latere jaren nu? Er wordt veel aandacht besteed aan het realistisch begroten van investeringsuitgaven op het Mobiliteitsfonds. Dat heeft ertoe geleid dat op het Mobiliteitsfonds zowel bij de eerste supplementaire begroting voor 2024 als bij de ontwerpbegroting voor 2025 een kaderaanpassing heeft plaatsgevonden. Hierbij zijn middelen naar latere jaren verschoven om investeringsuitgaven in een realistischer ritme te plaatsen. In de ontwerpbegroting voor 2025 is het meest actuele en realistische beeld verwerkt. Er worden uitgaven verwacht van 9,4 miljard op het Mobiliteitsfonds en 1,7 miljard op het Deltafonds. Vooral bij het Mobiliteitsfonds is dit fors meer dan in het verleden is uitgegeven.

Hoe groot achten wij de kans dat er binnenkort weer omvangrijke kaderaanpassingen moeten worden doorgevoerd om tot een realistische begroting te komen? Op basis van de nu beschikbare informatie zijn er geen aanvullende aanpassingen van de programmering of de uitgavenkaders in beeld. Wel kunnen wijzigingen in de plannen van het kabinet en

tegenvallers in de programmering ervoor zorgen dat er in de toekomst mogelijk wijzigingen kunnen optreden in de programmering. Er is dus een kans dat budgetten dan verschoven moeten worden. Dat is op zich niets nieuws. De Voorjaarsnota 2025 en de bijbehorende eerste suppletoire begroting is het moment waarop dergelijke aanpassingen aan uw Kamer kunnen worden voorgelegd.

Welke gevolgen hebben de taakstellingen voor de taakuitvoering door het kerndepartement van het ministerie, Rijkswaterstaat, de ILT en het KNMI? Hoe zal de resterende taakstelling worden verdeeld over de IenW-organisaties? In de begroting van 2025 is het eerste deel van de taakstelling, 23 miljoen, structureel verdeeld over alle dienstonderdelen van IenW. Dit komt neer op een efficiencykorting van ongeveer 1% op de apparaatsbudgetten voor alle dienstonderdelen. Voor het resterende deel van de taakstelling voor de jaren 2026 tot 2029, oplopend tot 67 miljoen per jaar, is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes zullen worden gemaakt. In dit proces is ook invulling gegeven aan het uitgangspunt in het hoofdlijnenakkoord dat de uitvoering zal worden ontzien. Daarbij zal er in ieder geval bijzondere aandacht zijn voor de publieksfuncties. De financiële uitwerking van de definitieve keuzes voor het deel 2026 tot 2029 van de apparaatstaakstelling wordt bij de Voorjaarsnota in 2025 verwerkt. Op dit moment kan dus nog niet worden aangegeven wat de precieze gevolgen zijn in termen van taken of de verdeling over de onderdelen van de IenW-organisatie.

Dan de vraag hoe wij staan tegenover de overweging van de Algemene Rekenkamer om nader onderzoek te doen naar het nut en de mogelijkheid van een verplicht en bindend adviesrecht van decentrale overheden bij de bescherming van drinkwater bij het boren naar aardwarmte ... O, die kan eruit, hoor ik nu. Die vraag is kennelijk niet gesteld.

Hoe gaat u de zorgelijke trends op de thema's water en geluid aanpakken die het CBS signaleert in de Factsheet Brede Welvaart? Die vraag is wel gesteld. Op het gebied van het integrale waterbeleid zijn er in de factsheet van het CBS vijftien indicatoren opgenomen. De indicatoren hebben niet altijd een direct verband met de impact van mijn beleid. Omgevingsfactoren kunnen ook hier een rol in spelen. De geconstateerde daling van de brede welvaart op de indicatoren heeft uiteraard mijn aandacht. De doelstellingen voor schoon en gezond water zijn vastgelegd in de Europese Kaderrichtlijn Water. Met het impulsprogramma Kaderrichtlijn Water zet het kabinet zich er samen met de medeoverheden voor in om deze doelstellingen voor elkaar te krijgen en om hopelijk bij te kunnen dragen aan een hogere brede welvaart. Het is mijn verwachting dat we hier nog heel veel over zullen spreken. De indicator over geluid zegt iets over hoe mensen hun leefomgeving ervaren. Een groot deel van de huishoudens in Nederland ervaart hinder van geluidsoverlast door burens en verkeer. De relatief hoge geluidsoverlast is verklaarbaar door het feit dat we leven in een dichtbevolkt land met een hoge economische standaard en de daaraan gekoppelde mobiliteit en bedrijvigheid. Ja, dat is zo. Om de gezondheid te beschermen, bestaat er een uitgebreid stelsel voor de regulering van omgevingslawaai zoals verkeerslawaai en industrielawaai. Regulering is gericht op preventie in verband met nieuwe ontwikkelingen, beheersing van bestaande situaties en sanering van hoger belaste locaties. Dit is slechts een deel van de geluidsoverlast waar mijn beleid invloed op heeft. Mijn beleid heeft bijvoorbeeld geen invloed op overlast van burens.

Het is wel een hoop gelees zo, hè? Maar er zijn ook hele ingewikkelde vragen gesteld, en veel ook, die ik serieus en goed wil beantwoorden. Ik doe het dus toch maar zo.

Is de risicoreservering prijsstijging groot genoeg om verdere prijsstijgingen in de toekomst te dekken? Zo nee, wat betekent dit voor de programmering op het Mobiliteitsfonds en welke maatregelen nemen we hiertegen? Het is moeilijk te voorspellen of de huidige risicoreservering

toereikend is om de doorwerking van eerdere prijsstijgingen en toekomstige prijsontwikkelingen op te vangen. Toekomstige prijsontwikkelingen hangen namelijk in grote mate samen met economische ontwikkelingen. De prijsontwikkelingen in de weg- en waterbouw en de prijscompensatie die we van Financiën krijgen, lijken vanaf 2023 weer naar elkaar toe te bewegen. Er worden daarom op dit moment ook geen aanvullende maatregelen getroffen. Wel hou ik samen met de Minister van Financiën de prijsontwikkelingen nauwlettend in de gaten.

Ik ben bijna aan het einde van de eerste lijst.

Kunt u de keuze voor een apart begrotingsstelsel voor de vrachtwagenheffing toelichten? Die keuze voor een apart begrotingsartikel met fondswerking voor de vrachtwagenheffing is gemaakt omdat dat budgettaire zekerheid biedt om de gelden voor de terugsluis te waarborgen. De netto-opbrengst van de fiscale heffing wordt namelijk zichtbaar een-op-een geïnvesteerd in verduurzaming en innovatie van de sector. De opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing worden op die manier overzichtelijk, transparant en navolgbaar voor uw Kamer en de sector, op één plek in de begroting weergegeven. Er werd gevraagd: waarom brengt u de vrachtwagenheffing niet onder als instrument bij artikel 14, Wegen en Verkeersveiligheid? Zoals ik in mijn vorige antwoord al aangaf, is het van belang dat het op één plek in de begroting inzichtelijk en navolgbaar is dat de netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing beschikbaar blijft en dat die wordt besteed aan doelen die in overleg met de transportsector worden bepaald. Het is niet wenselijk om dit versnipperd in de begroting op te nemen. Het geeft dus duidelijkheid. Die terugsluis is natuurlijk essentieel voor het draagvlak.

Dan kom ik op de vragen van rapporteur Heutink ...

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter, er was ook nog een vraag aan mij gesteld door de heer De Hoop. Wilt u dat de Minister doorgaat met de beantwoording?

De voorzitter:

Ja, dat lijkt me het meest ordentelijk. Het lijkt me goed als de Minister eerst zijn beantwoording afmaakt. Dan krijgt u daarna de gelegenheid als Staatssecretaris.

Minister Madlener:

Dan de eerste vraag van rapporteur Heutink: «Hoe kijkt u vanuit het nieuwe kabinet aan tegen het budgettekort voor instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat? Gaat u op zoek naar extra middelen, zodat de ambities voor instandhouding kunnen worden gerealiseerd?» De gereserveerde middelen voor instandhouding zijn in balans gebracht met wat maakbaar is voor Rijkswaterstaat. De komende jaren ligt de focus op het vergroten van de maakbaarheid van de instandhoudingsopgave. In de budgetten voor de Rijkswaterstaatnetwerken wordt al rekening gehouden met een vergroting van de maakbaarheid richting een productievolume van circa 3 miljard per jaar in 2030. Tot het moment waarop de maakbaarheid van Rijkswaterstaat en de markt boven het beschikbare budget komt, zal extra budget voor instandhouding geen oplossing zijn, simpelweg omdat dat niet leidt tot meer productie.

Er werd ook gevraagd: kunt u in de volgende begroting van Infrastructuur en Waterstaat voor elk beleidsartikel goede koppelingen leggen tussen de specifieke doelstellingen of subdoelstellingen en de belangrijkste en omvangrijkste financiële instrumenten die daaraan bijdragen? Sinds de begroting van 2023 is door mijn ministerie samen met de Kamer gewerkt aan het verbeteren van de informatiewaarde in de begroting. Dit heeft geleid tot een succesvolle aanpak binnen het ministerie, die ik de komende jaren wil vasthouden. Maar met de in de begroting van 2025 doorgevoerde verbeteringen zijn we er wat mij betreft nog niet. Ik deel de

ambitie die de Kamer uitspreekt over het leggen van de koppeling tussen de doelstellingen en de belangrijkste financiële instrumenten die daaraan bijdragen. Komend jaar gaan we de informatiewaarde van de begroting verder verbeteren.

Dan is er ook gevraagd: kunt u de doelstellingen, waar mogelijk, smart maken – smart staat voor specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden – en de formulering zo veel mogelijk lostrekken van de in te zetten middelen? Bij de totstandkoming van de begroting van 2025 hebben we moeten constateren dat het voor verschillende subdoelstellingen ingewikkeld is om de beoogde resultaten precies te definiëren en te meten. Ik ben het met u eens dat ik zo goed mogelijk moet rapporteren over de doelstellingen en de beoogde resultaten en hierover transparant moet zijn. Bij de totstandkoming van de begroting van 2026 zet ik erop in om, waar mogelijk, de subdoelstellingen meer concreet te formuleren. Het antwoord is dus ja.

De voorzitter:

U heeft nog een paar vragen over, zie ik.

Minister Madlener:

Ik heb nog een paar vergeten vragen. We lijken wel ambtenaren hier. Kunt u in de Strategische Evaluatie Agenda voortaan de fondsen, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, met meer diepgang meenemen, door meer evaluaties van infrastructuurprojecten uit te voeren en de uitkomsten hiervan te verwerken in de periodieke rapportages? Goede vraag. Mijn inzet is om te zorgen voor een Strategische Evaluatie Agenda waarin al mijn beleid evenredig vertegenwoordigd is. In de begroting van 2025 zijn daarom stappen gezet om de verbinding met de fondsen explicieter te maken. In de periodieke rapportages, de beleidsdoorlichtingen, worden de fondsbestedingen meegenomen in de scope van de onderzoeken. Dit zal ik vanaf de volgende begroting ook inzichtelijk maken in de tabellen. Dan de laatste. Kunt u in de SEA – dat is de Strategische Evaluatie Agenda van IenW – ook artikelen 19, 23, 24 en 25 opnemen? De SEA volgt niet de logica van de begrotingsartikelen. De SEA kent een thematische indeling. De SEA-tabellen in de begroting staan dus niet gelijk aan de beleidsartikelen. Zo vallen uitgaven op de artikelen 19, 24 en 25 volledig onder de thema's die samenhangen met andere artikelen. In de volgende SEA zal ik expliciet toelichten hoe de genoemde artikelen worden afgedekt binnen de thema's.

Ik hoop dat iedereen het begrijpt. Het is vrij ingewikkelde taal. Het zijn ingewikkelde vragen. Maar goed, het staat op schrift, dus u kunt het allemaal nog nader bestuderen. Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Dat zal ik doen, Minister. Ik dank u voor de beantwoording in de eerste termijn. Ik geef graag het woord aan Staatssecretaris Jansen.

Staatssecretaris Jansen:

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit mij ten eerste graag aan bij de woorden van de Minister door de rapporteurs, en natuurlijk alle andere mensen die hieraan hebben bijgedragen, te danken voor hun inzet. Het is uitermate belangrijk werk. Het houdt ons ook scherp. Dat is absoluut aanbevelenswaardig.

Ik heb van rapporteur De Hoop een vraag gekregen met betrekking tot de taakstellingen. Welke gevolgen hebben de taakstellingen voor de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag? Ik heb het volgende gedaan. Ik heb aan de vervoerregio's gevraagd wat de gevolgen zijn van de 10%-taakstelling op de brede doelluitkering verkeer en vervoer. Het antwoord dat ik heb gekregen is dat de budgetkorting

gevolgen kan hebben voor de hoogte van de tarieven alsook voor het voorzieningenniveau van het stad- of streekvervoer. Dat betekent dus ook dat het gevolgen kan hebben voor de reizigers binnen deze vervoerre-gio's. Juist om die reden heb ik de afspraak gemaakt met de vervoerre-gio's om in gesprek te blijven en te bekijken wat de precieze gevolgen van deze budgetkorting zijn en die nader in kaart te brengen.

Ik heb twee vragen van rapporteur Heutink gekregen. De eerste had betrekking op de instandhouding van het spoor. Waarom leg ik de besluitvorming van het basiskwaliteitsniveau spoor niet apart aan de Kamer voor, maar verwerk ik deze in de ontwerpbegroting voor het Mobiliteitsfonds? En houdt vaststelling van de begroting voor het Mobiliteitsfonds automatisch in dat het BKN spoor is vastgesteld? De Kamer is per brief van 7 juni jongstleden door het vorige kabinet geïnformeerd over de inhoudelijke vormgeving van de basiskwaliteit van het spoor. Dat is ook met u besproken tijdens het commissiedebat Spoor van 12 september jongstleden. Het dekken van de resterende budgettaire opgave is door het vorige kabinet, zoals ook aangegeven door de rapporteur, vanwege mogelijk beleidsrijke keuzes overgelaten aan het kabinet dat er nu zit. Dit kabinet heeft de keuze gemaakt om de restopgave van het BKN spoor van 850 miljoen te dekken uit de beschikbare middelen van het Mobiliteitsfonds en dit te verwerken in de ontwerpbegroting 2025. Dat betekent dat dit kabinet heeft ingestemd met de inhoudelijke vorm van het BKN spoor en dat het BKN spoor daarmee is vastgesteld. De tweede vraag van rapporteur Heutink betrof het budgettekort voor de instandhouding van het spoor met de vaststelling van het BKN spoor en de genoemde maatregelen en overboekingen vanuit de aanvullende post. Zijn ze nu volledig gedekt tot en met 2032 of voor de duur van het Mobiliteitsfonds? Resteert er mogelijk nog een budgetbehoefte voor de instandhouding? Het antwoord kan heel kort zijn. Er is tot en met 2037 geen sprake van een budgettekort voor de instandhouding van het spoor. Daar wil ik het graag bij laten.

De voorzitter:

Ik dank ook de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik kijk even naar de rapporteurs. Heeft dat tot aanvullende vragen geleid? Dat is het geval. Maar niet in het geval van rapporteur De Hoop. Dan geef ik het woord aan rapporteur Heutink. Gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Dank aan de bewindspersonen voor de antwoorden. Eén vraag is eigenlijk niet helemaal beantwoord. Die ging over de Strategische Evaluatie Agenda en was in de richting van de Minister. We vroegen of het kabinet bereid is om meer infrastructuurprojecten op te nemen in de SEA en de uitkomsten daarvan te verwerken in de periodieke rapportages. De Minister gaf daar geen duidelijk antwoord op. Ik wil daarop eigenlijk gewoon een ja of nee horen. Volgens mij kan het heel simpel zijn.

De voorzitter:

Ik kijk naar de Minister. Kan hij deze vraag zo beantwoorden? De Minister overlegt nog even. Dat is altijd goed.

Minister Madlener:

Ik begrijp de vraag. We gaan eerst goed inventariseren en bundelen wat er nu al is. Daarna kijken we of het nuttig is om daar meer projecten aan toe te voegen. Ik kan dat op dit moment dus nog niet helemaal toezeggen. Ik begrijp de achtergrond van de vraag en ik zou natuurlijk heel graag meer willen, maar – ik moet eerlijk zijn – we moeten nog beoordelen of het zin heeft.

De voorzitter:

Daar moeten we het mee doen, hoor ik de heer Heutink zeggen. Dan dank ik de Minister voor dat antwoord. Ik hoor hem nog even zeggen dat hij er positief naar kijkt; dan is het toch bijna een «ja» geworden. Het woord is aan rapporteur Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan lijkt het me wel verstandig om dit op te schrijven als een toezegging dat de Minister serieus gaat kijken wat er wel kan. Door het op die manier te formuleren kunnen we het kabinet daar scherp op houden.

Minister **Madlener**:

Nee, dat is nou weer net niet de bedoeling. Ik wil natuurlijk aangeven dat ik er heel graag toe bereid ben en dat ik ook echt mijn best ga doen. Maar we moeten echt eerst kijken waar we nu staan, want we moeten onszelf ook niet voor de gek houden. We moeten hier wel realistisch naar kijken. Een toezegging gaat me dus iets te ver, maar ik heb wel de goede insteek.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het moment gekomen om namens de commissie de rapporteurs hartelijk te danken voor hun inzet. Die was niet mogelijk zonder de ambtelijke ondersteuning, dus ook vanuit deze plaats hartelijk dank aan iedereen die hieraan heeft meegewerkt. Dan is de vervolgstap van dit WGO, dit wetgevingsoverleg, aan ons. We beginnen met de eerste termijn van de kant van de Kamer. We hebben een indicatieve spreektijd van vier minuten. Laten we daar dus mee gaan starten. Ik wil als eerste de heer Heutink van de PVV het woord geven. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Allereerst wil ik mijn dank uitspreken aan de rapporteurs. Ze hebben uitstekend werk geleverd! Mijn mede-rapporteur de heer De Hoop sluit zich daarbij aan. Vanzelfsprekend deelt onze fractie de bevindingen van de rapporteurs. Het baart ons grote zorgen dat het lijkt alsof we maar minder zijn gaan begroten om zo minder te hoeven doen. Dat is toch krom, vragen we aan de Minister. Waarom heeft u de budgetten verlaagd en er niet voor gekozen om meer werk te verzetten? We snappen dat u iets wilt doen aan onderuitputting. Dat was ook een nadrukkelijke wens van de Kamer. De opgaven zijn echter zo ontzettend groot. Dan kunnen we het toch niet uitleggen dat we vanwege wat regeltjes en begrotingsregeltjes maar minder werk gaan verzetten? Mijn oproep aan het kabinet is: ga meters maken, ga projecten aanleggen en ga ervoor zorgen dat de treinen op tijd gaan rijden. Zorg ervoor dat de ambities uit het regeerprogramma worden uitgevoerd. Eén ding weten we namelijk zeker: met minder budget zullen de goede ambities uit het regeerakkoord niet eerder en niet sneller worden gerealiseerd. We zeggen dus nogmaals tegen het kabinet: ga aan het werk.

Voorzitter. Eén van de belangrijkste taken van ons als Kamerleden is het controleren van de regering en het gevoerde beleid. Daarvoor zijn er duidelijke doelen nodig die goed geformuleerd zijn en waarop we het kabinet kunnen bevragen als dat nodig is. Dat is de kern van ons Kamerwerk. Keer op keer heeft de Kamer er al om gevraagd en steeds lijkt het stellen van duidelijke doelen maar niet te lukken. Hoe kan dat, vragen we aan de Minister. Kan de Minister toezeggen dit bij een volgende begroting beter te borgen? Ik mag toch hopen dat we niet een motie hoeven in te dienen om dit te realiseren?

Een ander belangrijk punt als het gaat om het kunnen controleren van de regering is dat wij precies willen weten welk financieel instrument bijdraagt aan een bepaald doel. Met andere woorden: we willen de vraag kunnen beantwoorden of wij ons geld efficiënt inzetten om de door ons gestelde doelen te behalen. Daarvoor hebben de rapporteurs een belangrijke vraag gesteld. Ik hoop dat de Minister in de beantwoording

toch wat verder wil gaan dan bij de antwoorden die hij net gaf. We willen namelijk gewoon zien dat dit geregeld gaat worden, dat we bij een volgende begroting kunnen zien en kunnen beoordelen of belastinggeld efficiënt en juist uitgegeven wordt. Sterker nog, op basis van die voorwaarden heeft onze fractie bij de jaarverslagen over het afgelopen jaar decharge verleend. Dat was een nadrukkelijke voorwaarde voor de dechargeverlening. We gaan het dus regelen; desnoods moeten we daar een motie over indienen.

Voorzitter. Een van de zaken uit zowel het hoofdlijnenakkoord als het regeerprogramma was de taakstelling op de apparaten. Voor spoorwegen lijkt inmiddels duidelijk wat daar de consequentie van is, maar hebben we ook in beeld wat het gaat betekenen voor de rest van de onderdelen? Zo nee, wanneer denkt hij dit in kaart te hebben?

Daar wil ik het voor nu bij laten, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Heutink. Ik geef het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil ook collega Heutink nog danken voor de prettige samenwerking. Politiek staan we af en toe best ver uit elkaar, maar als rapporteurs hebben we, denk ik, dit op een fijne manier neutraal namens de commissie kunnen doen. Dat heb ik in ieder geval als erg prettig ervaren.

Voorzitter. De coalitiepartijen wilden dat elk departement zou bezuinigen op het apparaat maar nadrukkelijk niet op de uitvoering. Als ik kijk naar de BDU-gelden en wat daar gebeurt, dan is dat wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft nadrukkelijk wél uitvoering. Het zijn investeringen in onze bereikbaarheid. Deze taakstelling is gewoon een snoeiharde bezuiniging met grote consequenties in de grote steden, de regio's met het meest efficiënte ov en de grootste behoefte aan en vraag naar het ov.

Doelmatige ov-uitgaven hebben we eigenlijk niet. Ik snap niet dat er niet verder nagedacht is over de consequenties. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: we gaan in gesprek met die regio's over wat die mogelijke consequenties zijn. Maar die taakstelling is er al en gaat nu al consequenties hebben. Ik had gewild dat dat nu al goed in kaart was gebracht. Ik begrijp niet waarom juist op deze doelmatige post op deze manier bezuinigd is.

Voorzitter. Ik heb de afgelopen week ook geluisterd naar de Minister van Binnenlandse Zaken. In haar debat over de financiën van decentrale overheden afgelopen week kon zij eigenlijk ook niet goed uitleggen waar nu precies de taakstelling op de BDU-gelden vandaan komt. Er is voor de vervoerregio's, de Metropoolregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, die hierdoor getroffen worden, geen efficiëntie te behalen. De korting van 10% is een bezuiniging die de reizigers zullen merken. Dat vind ik zorgelijk, juist in regio's waar ook een grote woningbouwopgave is. Mijn vragen. Wat betekent dit concreet voor die woningbouwopgave en hoe is dit meegenomen bij de besluitvorming over deze bezuinigingen?

Verder ook de vraag of dit bijvoorbeeld gevolgen kan hebben voor de veiligheid in het ov. Als vervoerregio's moeten bezuinigen maar niet willen snijden in de dienstregeling, zullen ze mogelijk gedwongen worden om het aantal controleurs te verlagen, terwijl wij als Kamer er juist nadrukkelijk op gewezen hebben dat dat belangrijk is.

Tot slot de vraag wat dit concreet voor gevolgen kan hebben voor de investeringen in nieuwe ov-infra of het materieel of het onderhoud van de infra en het materieel.

Voorzitter. Zoals al in het verslag van de rapporteurs naar voren kwam, is er ook een taakstelling op de ambtelijke organisatie. In het hoofdlijnenak-

koord stond dat die niet zou gelden voor de uitvoering. Uit de begroting wordt dat niet echt duidelijk. Nog een aantal concretere vragen daarover. Welke taken kunnen er straks niet meer uitgevoerd worden? Als de uitvoering ontzien wordt, betekent dit dan dat er op het kerndepartement nog meer dan 22% bezuinigd moet worden? Welke gevolgen zal dit dan hebben?

Voorzitter. Er is voor de demping van de NS-tarieven gebruikgemaakt van eenmalig geld uit het Mobiliteitsfonds en het kabinet zoekt naar structureel geld. Deelt het kabinet dat structureel geld hiervoor niet uit het Mobiliteitsfonds kan komen, omdat dat nu eenmaal geen structurele middelen zijn maar middelen voor specifieke projecten? Hoe gaat de Staatssecretaris dan op zoek naar die structurele middelen, als die niet uit het Mobiliteitsfonds komen?

Voorzitter. Er is op het spoor een grote opgave. Er moet niet alleen meer spoor worden aangelegd, maar er is ook een enorme onderhoudsopgave. We zien dat er problemen zijn op de hsl, met scheuren in viaducten, maar ook zijn er grote zorgen over de spoordijken, die op veel plekken aan vervanging toe zijn. In de begroting lezen we daar weinig over, maar de kans bestaat dat hier spoedig meer middelen voor nodig zijn als blijkt dat er snel onderhoud moet worden gepleegd. Op welke manier wordt geborgd dat hier dan tijdig budget voor beschikbaar is, zodat noodzakelijke investeringen niet uitgesteld worden vanwege financiële tekorten?

Voorzitter, dan tot slot. Een van de redenen voor onderuitputting is gewoon stikstof en ook een gebrek aan mankracht. Ik wil graag van deze bewindspersonen horen hoe zij vanuit hun departement gaan zorgen dat de stikstofproblematiek wordt opgelost. Wat betekent dit voor het wegverkeer? Wat betekent het voor 130 kilometer per uur? Wat betekent dat voor de luchtvaart? Ik zou dat graag willen horen van de Minister.

Voorzitter. Ook hoor ik ten slotte nog graag wat men gaat doen aan de arbeidstekorten bij de uitvoering.

Dank.

De voorzitter:

Dank, meneer De Hoop. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. Om te beginnen ook dank aan de twee rapporteurs van onze commissie. Fijn dat jullie dat werk hebben willen doen.

Allereerst het telkens terugkerend fenomeen dat we geld wel beschikbaar stellen, maar dat het niet wordt benut. Het is er net al over gegaan. In '23 was er sprake van bijna 800 miljoen aan onderuitputting, terwijl de infrastructurele opgaven enorm zijn. Omdat we willen voorkomen dat budget ligt te niksen, is het goed dat er realistischer wordt geraamd. Maar in vervolg op wat de rapporteurs vroegen over de programmering van projecten en budget het volgende. Om fileknelpunten op te lossen en alle mensen die iedere dag naar hun werk rijden vlot van A naar B te kunnen laten komen, is ook echt actie nodig. Hoe gaat de Minister voor deze actie zorgen en inzetten op een hogere productie? Hoe is hij hierover in gesprek met de uitvoering door Rijkswaterstaat en ProRail en met marktpartijen? Hoe gaat hij zijn ambities waarmaken? Hoe gaat hij ervoor zorgen dat in het vervolg het gekozen budget zo veel mogelijk de norm is voor de uitvoering en programmering?

Voorzitter. Er zijn nieuwe manieren van aanbesteding nodig, bijvoorbeeld in serie met overkoepelende contracten. Hoe pakt deze nieuwe Minister dit op? Hoe gaat hij ervoor zorgen dat aanbestedingen slagen en dat marktpartijen niet alleen voor de risico's komen te staan en daardoor afhaken? Welk concreet plan heeft hij om dit verder te brengen en projecten voortaan succesvol aan te besteden? De onderliggende vraag is

hoe de Minister de ambities en de beschikbare middelen in het vervolg met elkaar gaat matchen.

Voor zowel onderhoud en renovatie als nieuwe aanlegprojecten zijn de ambities groot, maar bij de schuif is in het MIRT veel geld van onderhoud naar aanleg geschoven. Hoe is de Minister voornemens de aanlegprojecten te realiseren? Het ging er net al even over: de antwoorden dat dit moeilijk is door stikstof, personeelskrapte en hogere prijzen zijn mij bekend. Mijn vraag is hoe deze Minister gaat zorgen voor beweging. Voorzitter. Dan enkele vragen over het basiskwaliteitsniveau rijkswegen en spoor. Het ging daar net ook al even over bij de rapporteurs, want we hebben een brief ontvangen over maatregelen die waren getroffen om het tekort bij het BKN spoor terug te dringen. Gezegd werd dat voor de laatste resterende budgettaire opgave nog met de Kamer zou worden overlegd, maar nu – daarnet heeft de Staatssecretaris het ook verteld – wordt gezegd dat het is verwerkt en daarmee is afgedaan. Daar kan ik geen genoeg mee nemen. Wij zitten hier onder meer met de opdracht om goed op te letten dat het belastinggeld dat in Nederland wordt betaald ook correct wordt besteed. Ons is beloofd dat wij betrokken zouden worden bij de keuze voor de resterende budgettaire opgave van het BKN spoor. Welke keuzes zijn hier dan gemaakt door het kabinet? Ik heb geen idee. Ik zou het graag willen weten.

Dan de vrachtwagenheffing. De VVD is blij met hoe die nu is opgenomen in de begroting. Dat is een bevestiging van de terugsluis en de afspraken met de sector. Dat wil ik graag gezegd hebben.

Tot slot staat in de begroting dat het Mobiliteitsfonds vanwege de extrapolatie in 2038 een vrije investeringsruimte van 1,56 miljard kent. Ik ga ervan uit dat de Minister dit volledig besteedt aan waardevolle projecten die de mensen in heel Nederland vooruithelpen. Klopt dit? Hoe gaat hij dit budget benutten? Welk soort projecten zullen wat hem betreft in de bestuurlijke MIRT-besprekingen in het land prioriteit krijgen? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. Het woord is aan de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ook hulde aan de rapporteurs Heutink en De Hoop, die een deep dive in de begroting hebben gedaan. Inmiddels zijn ze volgens mij droog achter de oren en hebben ze namens ons vele vragen gesteld. Dank daarvoor. Vanuit de NSC-fractie sluit ik me daarbij aan en heb ik nog een paar specifieke punten.

Voorzitter. Om te beginnen staat mijn fractie voor het stimuleren van brede welvaart. Via investeringen moeten we ervoor zorgen dat alle regio's in Nederland bereikbaar zijn, zodat bijvoorbeeld Auke, Jelle en Habtamu ook binnen een acceptabele reistijd bij de dokter of op school in Fryslân kunnen zijn. In deze begroting lijkt alleen nog weinig gebruikgemaakt te zijn van de bredewelvaartsindicatoren. Doelstellingen ontbreken vaak of zijn abstract. Ik hoor graag een reflectie van beide bewindspersonen op dit punt. Herkennen zij dat ook? Beloven zij in die zin ook beterschap voor volgende jaren? Hoe staat het bijvoorbeeld met de uitvoering van mijn motie over het meewegen van aspecten van brede welvaart bij het afwegingskader voor MIRT-investeringen? Kan NSC ervan op aan dat dit bij toekomstige investeringsbeslissingen echt wordt gedaan, zodat elke regio telt?

Voorzitter. Als het goed is, zijn het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma vertaald in de begroting. Kunnen beide bewindspersonen aangeven welke specifieke doelen in deze begroting voortkomen uit het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma?

Voorzitter. Het ging al even over de korting van 22% op het ambtelijk apparaat. Als ik het goed heb begrepen, is het mede omwille van de tijd niet helemaal gelukt om voor dit jaar de uitvoering te ontzien. Ik krijg graag een bevestiging of dit inderdaad zo is. Ik heb wel het voornemen gehoord om dit in latere jaren te doen in het proces dat werd genoemd. Als het klopt dat het dit jaar wel is gebeurd, is het dan ook de bedoeling om dat later eventueel te repareren? Ik krijg graag een antwoord op dit punt.

Dan wil ik ook even stilstaan bij de generieke taakstelling voor subsidies. We zien nu de bekende kaasschaaf: overal hetzelfde beetje eraf. De vraag is of dat altijd wel is wat je wilt, ook qua beleid. Zou je niet veel meer keuzes moeten maken? Nu worden bijvoorbeeld belangrijke organisaties op het terrein van verkeersveiligheid ook gekort, terwijl daar juist een enorme opgave is. Als Kamer zijn we er eensgezind over dat daar juist in moet worden geïnvesteerd. Kan de Minister ons alvast geruststellen dat dit type organisaties hun kerntaken kunnen blijven uitoefenen? Ik heb daar eigenlijk ook een vervolgvraag bij. Worden de effecten van die kaasschaafkortingen, wat ze nu dus zijn, de komende maanden goed in beeld gebracht? Zijn deze bewindspersonen van zins om volgend jaar bij de Voorjaarsnota een soort herschikking te doen en daar eventueel de effecten bij te betrekken?

Voorzitter. Het ging ook al even over de enorme opgave die we hebben op het gebied van infra en vooral van instandhouding. Rijkswaterstaat en ProRail hebben in kaart gebracht wat er nodig is voor de periode tot en met 2037. Dat is maar liefst 35 miljard voor Rijkswaterstaat en 37 miljard voor ProRail, als ik het goed heb begrepen. Er gaat dus een flink gat met de bedragen die hier nu beschikbaar voor zijn gesteld. Het ging al even over de maakbaarheid en de 3 miljard per jaar. Maar er is toch een groot gat tussen wat er gevraagd en wat er beschikbaar is. Mijn vraag is eigenlijk: Hoe beoordelen de bewindspersonen dat nu? Hoe matcht dat met de gestelde doelen?

Voorzitter. Het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma zijn ambitieus. Als NSC zijn we heel blij met de vele doelen daarin. Ik noem nog maar eens de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. De vraag is wel weer hoe ook die ambities matchen met de financiële ruimte. Wanneer moeten nou welke keuzes worden gemaakt volgens deze bewindspersonen?

Voorzitter. Dan tel ik ook mijn zegeningen in het hoofdlijnenakkoord en dit regeerprogramma. Ik noem de extra 2,5 miljard voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Kan de Minister aangeven hoe hij dit budget denkt te kunnen verdelen, gezien de vele ambities? En wanneer gaat hij dat doen?

Er staat nu bijvoorbeeld bij VRO ook een mooi potje van 5 miljard voor woningbouw, waarvan een deel randvoorwaardelijk is. Is de Minister al in gesprek met collega Keijzer om dit budget misschien ook aan te wenden voor lenW-projecten die woningbouw helpen ontsluiten?

Voorzitter, tot slot. Het is niet alleen belangrijk om doelen te stellen, maar ook om prioriteiten aan te brengen, zeker gezien de beperkte financiële ruimte. Niet alles kan overal en tegelijk. Kunnen beide bewindspersonen aangeven wat voor hen in deze kabinetsperiode topprioriteit is? Waar zou het geld als eerste heen moeten gaan?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u voor uw bijdrage. We gaan even schorsen om de bewindspersonen de gelegenheid te geven om te kunnen antwoorden in de eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik schors tot 10.45 uur.

De vergadering wordt van 10.22 uur tot 10.53 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn toegekomen aan de eerste termijn van de kant van het kabinet. We gaan snel verder, want de tijd gaat hard. Ik zou wederom als eerste de Minister, de heer Madlener, het woord willen geven. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. We hebben een aardige lijst vragen, dus ik wil gewoon het rijtje afgaan, als u het goedvindt. Dan begin ik met de heer Heutink. Hij begon door te vragen waarom we de budgetten hebben verlaagd en er niet voor hebben gekozen om meer werk te verzetten. Dat gaat over de onderuitputting. Ik zal een antwoord formuleren dat door mijn ambtenaren gegeven is en dat vertalen naar hoe ik denk dat u het bedoelt. In mijn ambities is maakbaarheid de norm voor uitvoering en programmering. In de afgelopen jaren zijn we tegen de grenzen aangelopen van wat maakbaar en realiseerbaar is binnen de uitvoeringsorganisaties en de markt. Daarmee heeft het verhogen van de programmering geen zin, want die uitgaven zullen dan overblijven. De komende jaren ligt de focus op het vergroten van de maakbaarheid. De geraamde budgetten voor aanleg en instandhouding zijn daarop gebaseerd. Dat zien we ook terug in hogere uitgaven op de fondsen. Dat is inderdaad het probleem: er is een enorme schaarste in de markt, maar ook schaarste in de capaciteit voor vergunningverlening bij Rijkswaterstaat. We willen dus eigenlijk meer dan we kunnen en ook meer dan de markt aankan. Dat is de reden van die onderuitputting. Dat geld kunnen we niet uitgeven, maar dat willen we natuurlijk wel. We hebben nu met Financiën afgesproken om voor het komend jaar die schuif toe te passen, waarbij we de budgetten verlagen. Dat doen we om het EMU-saldo te verbeteren. Maar het is natuurlijk mijn ambitie om meer te gaan doen. Dit is dus een eenmalige actie, een eenmalige afspraak, maar we gaan er alles aan doen om de maakbaarheid, zoals dat heet – dat is eigenlijk gewoon de capaciteit, zowel bij Rijkswaterstaat als in de markt – groter en efficiënter te maken. We willen natuurlijk projecten realiseren.

De voorzitter:

Ik zou de Minister willen onderbreken. Het lijkt me goed om interrupties direct te doen, omdat u de leden afgaat in uw beantwoording. Als eerste is er een vraag van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Op deze wijze worden de ambities eigenlijk wel kunstmatig beperkt doordat we niet meer kunnen doen en de budgetten laag worden gehouden. Dat brengt wel een enorm risico met zich mee. De vraag is even welk risico dat precies gaat zijn. Daar gaat mijn vraag over. De budgetten zijn nu verlaagd. De Minister en ik weten allebei dat het best lastig is om budgetten weer terug te krijgen als ze eenmaal weg zijn. Mijn vraag is dus welke afspraken de Minister heeft gemaakt met de Minister van Financiën over het terugkrijgen van die budgetten.

Minister Madlener:

Dat is een goede vraag van de heer Heutink, maar het is gelukkig niet zo dat het geld weg is. 100% van het budget blijft beschikbaar. We doen het alleen op een later moment. Dit is puur een geste naar de Minister van Financiën om het EMU-saldo goed te houden. We konden het geld toch niet uitgeven. Maar er gaat geen cent van het budget af. Dat is ook nodig, want de budgetten schieten vaak tekort. Er is een enorme inflatie bij de bouwkosten. We zien ook echt tekorten. Enerzijds is het dus goed nieuws dat er geen cent verloren gaat in het budget, maar anderzijds blijft het probleem bestaan dat de kosten van de uitvoering vaak toch wat hoger zijn dan gepland. Dat is de realiteit. Maar ik wil in ieder geval die zorg wegnemen bij de heer Heutink. Dat was ook mijn zorg.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de Minister net zeggen dat er sprake is van schaarste bij Rijkswaterstaat en in de markt. Ik zou daar graag wat meer over willen weten. Ik krijg namelijk te horen dat het grootste knelpunt zit bij de voorbereiding op de projecten en aan de voorkant van de vergunningverlening, zodat ze in uitvoering kunnen gaan. Ik hoor juist dat heel veel aannemers staan te trappelen om te beginnen, nu soms zelfs grote projecten afronden en dan denken «wanneer komt het volgende?» en eventueel zelfs naar het buitenland vertrekken voor de uitvoering van projecten. Dus waar zit die schaarste nou? Kijken we inderdaad vooral naar de markt of naar allebei, of moeten we als een dolle aan het werk om Rijkswaterstaat meer in beweging te krijgen, zodat de markt aan het werk kan?

Minister **Madlener**:

Het is beide. We zien dat aanbestedingen soms ook niet goed lopen. Bij de Van Brienenoordbrug was één inschrijving, dus het is niet zo dat de hele markt niks te doen heeft. Er wordt heel hard gewerkt. Er is wel concurrentie tussen de aanleg van wegenprojecten en bijvoorbeeld de energietransitie. Dat zijn vaak dezelfde aannemers. Er is dus echt voldoende werk. We moeten ook zorgen dat het beter voorspelbaar wordt voor aannemers, zodat ze hun personeel aan de gang kunnen houden. Ik heb daarvoor ook afspraken met de aannemers over hoe wij zaken in de markt gaan zetten. Hoe zorgen we dat dat op een goede manier gebeurt, dus niet een hele bups nu en dan niks meer? Het moet een beetje voorspelbaar worden, zodat aannemers daar beter op kunnen anticiperen en mensen kunnen vasthouden. Dat is natuurlijk belangrijk. Dus ik heb daar zeer goede gesprekken over. Daar gaan we zeker zaken in verbeteren. Bij Rijkswaterstaat is er echter ook een gebrek aan capaciteit. Ieder project is natuurlijk heel juridisch. We hebben nu gelukkig net goedkeuring gekregen voor ViA15, na zeven jaar procederen. Het is steeds moeilijker om nog iets te doen in dit land, met al die regeldruk. Kijk ook naar het stikstofprobleem. Mensen stappen direct naar de rechter. Dat is natuurlijk ook hun recht, maar het zorgt wel voor een enorme juridisering om nog iets voor elkaar te krijgen. Dat heeft ook allemaal capaciteit nodig, ook bij de ambtenaren. In de hele markt is een tekort aan mensen. Je ziet het overal. Wij hebben er ook heel veel last van. Dan helpt een taakstelling misschien ook nog eens niet mee, dus we moeten heel goed kijken of we dit wel goed kunnen inpassen. Maar het heeft al onze aandacht. We moeten niet het kind met het badwater weggooien. We moeten echt de productie verhogen. We willen de markt juist aan de gang zetten. Dat heeft al onze aandacht. U bent daar ook bij, zeg ik tegen mevrouw Veltman. We moeten er creatief in zijn. Dit heeft al onze aandacht.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman heeft nog een vervolgvraag daarover.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben ook heel blij dat het de aandacht heeft en dat die gesprekken gevoerd worden. Dat is hartstikke goed. Overigens ben ik ook ontzettend blij dat de kogel door de kerk is met de A15 en dat daarmee de hele regio Gelderland en de regio's daaromheen veel beter ontsloten zullen worden. Daar zijn we heel blij mee. De Minister refereerde net ook aan de Van Brienenoordbrug. Mijn beeld is dat het daar niet zozeer gaat om schaarste. Hij zei: er was maar één inschrijving. Maar dat had volgens mij vooral te maken met de wijze van de verdeling van de risico's bij de aanbesteding. Mijn nadrukkelijke oproep is dan ook om niet alleen te veronderstellen dat het de schaarste is, maar om ook in gesprek te gaan over het verdelen van de risico's.

Minister **Madlener**:

Het heeft ongetwijfeld ook een rol gespeeld dat het risico te veel bij de markt is komen te liggen. Het blijft natuurlijk altijd een beetje zoeken naar waar je het risico legt, want het risico bij de belastingbetaler of bij onszelf leggen, is ook niet altijd het beste. Maar dat is hier misgegaan. Daarom is die aanbesteding ook gestopt. Maar we zien het bij veel meer projecten: zijn we nog wel populair om voor te werken? Dat is bijna de vraag. We zijn op dit moment samen met de markt aan het onderzoeken hoe we dat kunnen verbeteren, want we hebben elkaar wel nodig. De markt heeft ons nodig, maar wij hebben de markt ook zeker nodig. Dus dat moet gewoon beter. Ten aanzien van het risico moet het gewoon beter. De voorspelbaarheid, wat gaan we aanbesteden en wanneer, moet ook beter. Ik snap wat u zegt. Het is op dit moment ook niet optimaal, maar we werken echt samen aan verbetering, bijvoorbeeld aan hoe we de snelheid in vergunningverlening bij Rijkswaterstaat kunnen verbeteren. Het is een zeer belangrijk onderwerp, want we hebben natuurlijk allerlei ambities. We zien ook dat de prijzen steeds meer oplopen. De staalprijzen zijn ongeveer verdrievoudigd. Dat helpt ook niet mee. Dus we zien ook problemen bij de budgetten. En stikstof kennen we allemaal. Het is dus niet de makkelijkste tijd om heel veel aan te leggen. Maar goed, het is een uitdaging. Dat doen we samen.

De voorzitter:

U heeft nog een interruptie van de heer Heutink hierop.

De heer Heutink (PVV):

Bij de Van Brienoordbrug ging het niet alleen over de risico's die het project met zich meebracht, maar het had ook te maken met de complexiteit ervan. De bedoeling is nu volgens mij dat we het gaan opknippen, om het zo aantrekkelijker te maken. Dan kom ik terug op de aanbestedingen en op de vraag of wij als partij, als rijksoverheid, nog wel interessant zijn om voor te werken. Dat kan natuurlijk wel een fundamenteel probleem blootleggen. Mijn vraag aan de Minister is dus of hij bereid is om de Kamer per brief te informeren over een plan van aanpak om de aanbestedingen recht te trekken. Hoe zijn de gesprekken met de aannemers gegaan? Hoe gaan wij ervoor zorgen dat we weer een aantrekkelijke partij worden om voor te werken?

Minister Madlener:

Dat zou ik eigenlijk niet in een brief of een briefje willen doen. Het is natuurlijk een continu proces. We moeten hier echt mee bezig gaan. Het is ook niet heel makkelijk. Het is niet dat je even een oplossing kunt bedenken waarna het beter gaat. Het is echt een proces dat we gezamenlijk met de markt moeten oppakken. Overigens is de Kamer daar ook bij. We hebben natuurlijk allemaal wensen. Het moet allemaal stikstofloos en circulair worden gebouwd. Dat helpt ook niet altijd. We hebben dus heel veel ambitie. Het moet allemaal beter, maar dat verhoogt de prijzen soms. We moeten daar dus continu aan werken. Het lijkt me goed om de Kamer op dit punt een brief te sturen waarin we de stand van zaken op dit moment schetsen, alsmede een soort plan van aanpak om hiermee aan de slag te gaan. We zijn ermee aan de slag, maar ik wil jullie daar natuurlijk in meenemen. Het is bij ons een heel groot onderwerp: hoe gaan we het geld dat we hebben zo efficiënt mogelijk aanwenden om de projecten uit te voeren? Daar zie ik een heel grote spanning.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman heeft ook nog een vraag.

Mevrouw Veltman (VVD):

Het is sowieso fijn als er een plan van aanpak komt, ook onze kant op. U zegt dat we samen aan de lat staan. We kunnen dan ook goed geïnfor-

meerd zijn. Ik zou willen vragen om daar bijvoorbeeld ook inzicht in de marktcapaciteit in mee te nemen, zodat we echt een goed beeld krijgen, ook van de wijze waarop de Minister de ambitie gaat verwezenlijken. Hier is echt een andere aanpak nodig. Ik vind dat we als Kamer ook gevoel moeten krijgen bij die aanpak en bij wat we anders gaan doen.

Minister Madlener:

Ik ben het geheel eens met mevrouw Veltman. Ik wil dat graag toezeggen. Het is een van de uitdagingen die ik in de eerste drie maanden van mijn ministerschap heb opgemerkt. Die spanning zit op zo veel terreinen. Stikstof kennen we natuurlijk al. De materiaalprijzen zijn gestegen en dat maakt het nu ook lastiger. Je ziet ook dat risicomijdende. Het is voor de markt misschien ook onzekerder. We zien soms heel grote tekorten ontstaan. Bouwbedrijven komen zelfs in de problemen doordat ze de risico's toch niet kunnen dragen. Het is natuurlijk geen heel grote markt in Nederland. Het zijn een paar grote aannemers. Als zij wat terughoudender worden, wordt het al snel dun gezaaid. Het is dus echt een grote zorg, waar we heel goed mee bezig moeten gaan. Ik zeg u dus toe dat we u hierin meenemen. Laten we kijken hoe we dit samen kunnen verbeteren. Maar het zal niet zomaar even een snelle oplossing zijn. Het is echt een proces van jaren om dit te verbeteren.

De voorzitter:

Vervolgt u uw beantwoording.

Minister Madlener:

Dan was er nog een vraag van de heer Heutink. Kunnen we specifiekere toelichten hoe we de informatiewaarde verbeteren, doelen inzichtelijker en meetbaarder maken en hieraan financiële instrumenten koppelen? De heer Heutink vraagt of ik in de volgende begroting de doelstellingen kan specificeren, deze kan koppelen aan meetbare gegevens en een koppeling kan maken met de financiële instrumenten. Ik snap de behoefte en deel ook de ambitie. We werken er ook hard aan, want het is niet eenvoudig om zo'n breed pakket taken inzichtelijk te maken in de begroting. We vinden zelf dat we al goed bezig zijn en mooie slagen hebben gemaakt, zodat het verbeterd is, maar het is niet zo simpel als het lijkt. Ook zijn niet alle doelstellingen van de overheid even makkelijk te meten met indicatoren. We doen ons best. Geeft u vooral ook zelf aan waar wij dat beter kunnen doen. Wij zullen ons maximaal inspannen om ieder jaar weer een stapje de goede richting op te gaan.

De voorzitter:

Dat leidt tot een korte vraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Het is geen vraag. We zullen in de tweede termijn met twee moties over dit soort punten komen.

Minister Madlener:

Die moties wacht ik dan graag af. Dit waren de vragen van de heer Heutink.

Dan kom ik bij de heer De Hoop. Hij vroeg: wat betekent de apparaatinstelling van het kabinet voor het ministerie? De apparaatinstelling vanuit het hoofdlijnenakkoord is voor 2025 verdeeld over de verschillende dienstonderdelen. Overal is dat 1%, dus dat valt op korte termijn nog wel mee. Met wat efficiënter werken moet dat toch lukken. Maar goed, dat is de korte termijn. Er wordt nog bezien hoe we dat gaan doen na 2025. Het is natuurlijk een enorme klus om die bezuiniging zo verstandig mogelijk door te voeren. Het is echter een bezuiniging die we moeten doorvoeren; dat is nu eenmaal zo. Het is niet leuk en het doet pijn. We zijn aan het

bekijken hoe we dit zo goed mogelijk kunnen laten landen. Dat zal voor ieder ministerie zo zijn. We moeten de schade die hierdoor ontstaat, zo minimaal mogelijk houden. Dat vereist echt wel heel specifiek maatwerk bij ieder onderdeel. We hebben het ook al gehad over Veilig Verkeer Nederland; daar kom ik zo op terug. Iedereen heeft zo zijn bestaansreden. Dat mogen we natuurlijk niet ondergraven. Het is een uitdaging. Volgend jaar valt het nog mee, maar het is een oplopende taakstelling. We zullen echt ons best doen om dit goed te laten landen in de hele organisatie. Mooier kan ik het niet maken.

Wat doen we aan arbeidstekorten voor de uitvoering? Dat was een vraag van de heer De Hoop. We hebben het er net ook al even over gehad. De arbeidsmarkt is krap, en dat merken we. Rijkswaterstaat weet nog wel de juiste mensen te vinden, maar ook wij merken dat er veel vacatures openstaan. Soms zijn die heel specifiek. Qua stikstofdeskundigen zitten we bijvoorbeeld krap in de markt. Dat heeft natuurlijk nadelige gevolgen. We willen het kennisniveau bij Rijkswaterstaat verder verhogen. We willen dat competenties breder in de sector worden ontwikkeld. We zijn dus creatief aan het bekijken hoe we die vragen in kunnen vullen.

Er is een transitie gaande sinds 2019, waarbij met de markt een expertise optimaal wordt benut en innovatie wordt versterkt. «Innovatie» is natuurlijk altijd een mooi antwoord, maar het is niet zo makkelijk. Want ook dat vergt aanpassing. Wij vragen ook veel van de markt. Ik noemde al stikstofarm bouwen en circulariteit. Dat zijn allemaal aanpassingen die moeten worden doorgevoerd. Het heeft al onze aandacht. We moeten kijken of we de capaciteit bij Rijkswaterstaat kunnen vergroten in plaats van verkleinen.

Wat betekent de stikstofproblematiek voor het wegverkeer? We hebben gisteren gelukkig een positieve uitspraak gezien inzake het project ViA15. Dat is een belangrijk project voor het oosten van het land. Het heeft zeven jaar aan rechtszaken gekost, zeven jaar vertraging opgeleverd. Ik ben ontzettend blij dat dat er nu in ieder geval door is. In die zeven jaar is men echter weer met nieuwe wetgeving en eisen op de proppen gekomen. Deze goede uitspraak kun je dus niet zomaar doortrekken naar alle nieuwe projecten. Dat is eigenlijk het jammere ervan. We zien dat het steeds lastiger wordt om grote projecten nog goed uit te voeren. We zien een jurisdisering en rechtszakenvertragingen. Zeven jaar vertraging betekent ook zeven jaar bouwinflatie. Die afgelopen zeven jaar zijn niet gering geweest. Dat zal wel weer leiden tot tekorten op de financiën. Dit is gewoon de realiteit, waar we nu mee te doen hebben. Ik ben in ieder geval heel blij met de ViA15.

We zien de stikstofproblematiek dalen. Het goede nieuws is – laten we dat ook niet vergeten – dat de stikstofuitstoot door het wegverkeer een enorme daling doormaakt. Die daling gaat door, met de elektrificering en nieuwe voertuigen. Ik hoop ook echt dat het vrachtverkeer gaat aanhaken als het gaat om stikstofwinst. Het zou alleen leuk zijn als die stikstofwinst ten goede komt aan de sector. Nu gaat die stikstofwinst vooral nog naar de natuur en naar de PAS-melders. Dat is ook belangrijk, maar het zou wat mij betreft wat meer in evenwicht mogen.

Hoe gaan deze bewindspersonen ervoor zorgen dat de stikstofproblematiek wordt opgelost en wat betekent het voor de luchtvaart? Dat was even een vraag tussendoor, maar die is niet onbelangrijk. De luchtvaart moet natuurlijk ook bijdragen aan het oplossen van de stikstofcrisis. Laten we ook zien dat het wel de goede kant opgaat met de stikstofuitstoot. Alleen, we zijn nog wel even bezig om het doel dat we hebben met de stikstofuitstoot, te halen. Dat maakt het lastig. Maar ik zie dat de transportsector er goed aan bijdraagt, goed bezig is. We halen onze doelen bijna – dat is al heel wat – maar het moet nog beter. We hopen dat het beter wordt door de nieuwe voertuigen. De biofuel in de luchtvaart is natuurlijk ook een belangrijke steunpilaar. Dat gaat trouwens niet om stikstof, maar om CO₂.

Verder zijn de luchthavens zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van stikstofrechten. Dat gebeurt ook, door het opkopen van stikstofrechten. Dat vindt niet iedereen even leuk, maar het is wel een oplossing voor het lokale probleem. Het is aan het bevoegd gezag en aan de Minister van LVVN om de aanvragen te beoordelen. Maar het blijft een enorme uitdaging.

Dan kom ik bij mevrouw Veltman. Zij vroeg welk concreet plan wij hebben om het aanbesteden van projecten voortaan succesvoller te maken. Daar hebben we het net ook al even over gehad. Ik wil daar niet al te diep meer op ingaan. Ik denk dat ik er genoeg over gezegd heb. Maar de uitdaging voor de komende jaren is dat we efficiënt de projecten ten uitvoer kunnen brengen, met de schaarse middelen die wij hebben. Daar zit een enorme budgetspanning op.

Er werd gezegd: er zijn nieuwe manieren van aanbesteden nodig, bijvoorbeeld in serie met overkoepelende contracten. We moeten creatief kijken naar de vragen uit de markt. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat het aantrekkelijk wordt voor de marktpartijen om dat te doen? Soms kun je een project opknippen in kleinere delen, zodat meerdere aannemers zich hierop in kunnen schrijven. Ook dat heeft nadelen. Maar we zijn dus echt creatief aan het bekijken, samen met de markt, hoe we zaken kunnen verbeteren. Dit is ook een oproep aan de marktpartijen en aan uw Kamer: denk hierover mee. Ik sta in ieder geval open voor alle verbeteringen, want die zijn hard nodig.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil toch heel even meedenken met de Minister, met uw welnemen, voorzitter. Is het geen idee om meerdere aannemers of enkele aannemers voor langere termijn te kunnen contracteren als rijksoverheid, even afgezien van het project waarom het dan gaat? Dan kunnen deze aannemers zich op langere termijn voorbereiden op het werk dat gaat komen. Dan kunnen zij daar personeel voor aannemen en materialen goedkoper inkopen. Ik denk dat het een goede manier is om langdurige zekerheid te creëren. Dan kun je ervoor zorgen dat de rijksoverheid altijd weet dat er voldoende capaciteit is. Ik denk dat het voor beide kanten goed zou kunnen werken. Ik hoor graag hoe de Minister daarover denkt. Als hij daar nu geen antwoord op heeft, is dat niet erg, maar dan kan hij er later misschien op terugkomen. Het is maar even een proefballonnetje, die ik hier graag wil opwerpen.

Minister **Madlener**:

Dat proefballonnetje is precies raak geschoten. Die voorspelbaarheid is precies waar de markt behoefte aan heeft. Dan zorg je ervoor dat je personeel jarenlang zekerheid heeft. Dan is het niet zo dat er een grote piek is en dat daarna iedereen de bouw weer kan verlaten. Dat is precies waar wij mee bezig zijn. Dat doen we vooral in de onderhoudsopgave. Dat is financieel gezien eigenlijk de grootste opgave die wij nu hebben. Als die ene brug of dat ene viaduct klaar is, is het belangrijk dat dezelfde mensen gelijk weer door kunnen naar het volgende project, zodat de aannemer niet met zijn mensen zit te wachten. Dat is precies de richting waarmee wij bezig zijn. Ik zal u in de brief die ik u beloofd heb, daarvan op de hoogte stellen. Wij blijven hieraan werken, want dit is wat de markt vraagt. Dat was dus een uitstekende suggestie.

Dan de aanleg. Er werd gevraagd hoe wij in gesprek zijn met de uitvoering door RWS, ProRail en marktpartijen die staan te springen om aan de slag te gaan. Wat betreft Rijkswaterstaat is er een halfjaarlijks overleg met de voorzitters van een aantal belangrijke brancheorganisaties in de infrastructuur over het werk van Rijkswaterstaat. Dat is het standaardoverleg, maar daarnaast heb ik als Minister natuurlijk ook veel overleg met de marktpartijen. Dat zie ik als een grote taak voor de komende jaren. Ik heb al toegezegd aan marktpartijen dat ik dat blijf doen. Daarin bespreken we

de oplossingen en kijken we waar zij behoefte aan hebben. We hebben het net al gehad over een treintje van projecten, zodat er voorspelbaarheid komt. Bij ProRail zal dat ook spelen. Daar zal de Staatssecretaris straks misschien nog op ingaan. Dit heeft onze gezamenlijke aandacht. Hoe gaan we de ambities waarmaken? Dat is een heel goede vraag, bijna een gewetensvraag, want de ambities zijn iets hoger dan de budgetten reiken. Dat betekent: keuzes maken. Het kabinet heeft gezegd: we gaan door met de enorme onderhoudsopgave. Ik denk dat dit heel verstandig is. Als je geen onderhoud doet, komen er later heel grote problemen. Ik ben blij dat we met z'n allen geconstateerd hebben dat we dit onderhoud heel goed gaan doen. Daarnaast vond het kabinet het natuurlijk fijn om toch weer aan de slag te gaan met de zeventien projecten. Maar de eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat het budget erg beperkt is. Dat zal dus om keuzes vragen. Die keuzes heb ik op dit moment nog niet gemaakt, maar in de komende tijd gaat dat wel gebeuren. Daar ga ik uw Kamer ook bij betrekken. Die keuzes gaan ook over brede welvaart en over haalbaarheid van de projecten: welke passen goed in het schema en welke tekorten hebben we nog op te lossen met elkaar? Op de ViA15, waarover we nu een feestje vieren omdat we ermee aan de slag mogen, zit inmiddels ook een forse overschrijding. Dat moeten we ook allemaal in ogenschouw nemen. Het vereist dus gewoon heel veel gepuzzel. Met brede welvaart hebben we instrumenten om te kunnen bekijken waar we het gaan doen. De regio's willen ook bediend worden. Er zijn veel pauzeprojecten waarvan iedereen denkt: ik wil dat ze op korte termijn doorgaan. Maar dat zal niet lukken. We moeten dus met elkaar gaan bekijken welke we wel gaan doen en er in de komende jaren mee starten. Daar zal ik met het ministerie over nadenken. Ik zal uw Kamer daarbij betrekken, zodat we die keuze samen kunnen maken. Maar het zal niet alles zijn, zeg ik erbij.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor goed wat de Minister zegt, maar ik ben echt wel benieuwd wat de voorkeur van de Minister is als het gaat om het in gang zetten van die projecten. De A15 is er nu door bij de Raad van State. Ja, er is een budgetspanning. Maar hoe gaat de Minister dit dan aanpakken? Waar zou hij de keuzes willen maken? Ik vind dit wel een beetje een heel breed en algemeen antwoord.

Minister **Madlener**:

Het is ook een breed, algemeen antwoord, omdat ik die keuze nog niet gemaakt heb. Mijn ambitie is natuurlijk om zo veel mogelijk te doen. Ik wil dat mijn opvolger later ook zegt: nu kan ik bepaalde projecten openen. Niet zomaar omdat het om mijn opvolger gaat, maar omdat Nederland hier behoefte aan heeft. We hebben 18 miljoen mensen, die zich allemaal willen verplaatsen. Nederland moet niet krakend vastlopen in files. Ook in de regio zien we de filedruk stijgen. Straks gaat de wintertijd weer in. Dan zullen we zien dat de filedruk weer enorm gaat toenemen. Ik wil het maximale doen. Hoe bekijk ik dit? Ik vind het belangrijk dat het hele land ziet dat we rekening houden met de regio, dus dat we overal iets doen. Het tweede is de haalbaarheid: doen we twee kleinere projecten of kiezen we voor één groot project? Die keuze moeten we ook maken. Dan hebben we ook nog de woningopgave. We hebben gelukkig 2,5 miljard voor ontsluiting. We moeten dus ook bekijken waar dit kan samenvallen met bestaande projecten en hoe we het maximale uit het budget kunnen krijgen.

De **voorzitter**:

Dat roept een vervolgvraag op.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Er wordt al tientallen jaren over gesproken en al zeven jaar over geproce-
deerd. Mag ik daarom aannemen dat in ieder geval bij de A15 de schop in
de grond kan gaan? Wordt er met alle verschillende uitdagingen dusdanig
gepuzzeld dat dit gewoon gerealiseerd kan worden?

Minister Madlener:

U mag ervan verzekerd zijn dat dit project hoog op mijn verlanglijstje
staat, want dit is een van de projecten waar we nu mee door kunnen. Bij
heel veel andere projecten hebben we nog heel veel hobbels, bijvoorbeeld
qua stikstof. Die zijn er hier niet. Hier kunnen we nu mee door. Dat is een
kans. Er zijn alleen forse overschrijdingen, dus dat heeft ook gevolgen
voor andere projecten. Het wensenlijstje is veel groter dan wat we de
komende jaren kunnen gaan doen. Daar moeten we ook eerlijk in zijn.
Maar dit is wel een van de projecten waarvan ik denk: dit is een heel
belangrijk project voor die regio.

De voorzitter:

Sorry, ik wil hier graag nog een opmerking over maken. Het lijkt nu wat de
kant op te gaan van keuzes. Dat is natuurlijk ook politiek. Ik heb daarom
even ruimte gegeven voor deze vragen, omdat die doorgingen op een
technische beantwoording. De Minister gaat nu in zijn beantwoording ook
richting de keuzes die we moeten maken. Ik zou de leden willen uitno-
digen om volgende week, wanneer de lenW-begroting staat geagendeerd,
de politieke discussie met de Minister te voeren. De Minister vervolgt nu
zijn beantwoording van de vragen die gesteld zijn, want we praten
hierover zeker door bij de begrotingsbehandeling. Ik kan verklappen dat u
vast en zeker ook nog een notaoverleg MIRT krijgt, waarin er nog een keer
de mogelijkheid is om erover te spreken. Ik denk dus dat er genoeg
mogelijkheden komen om over de afwegingen met elkaar te debatteren.
Vervolgt u de beantwoording, Minister.

Minister Madlener:

De voorzitter heeft helemaal gelijk. Dit is natuurlijk meer een technisch
begrotingsdebat, waarin we niet zozeer op de keuzes moeten ingaan. Het
is natuurlijk wel heel veel verleidelijk, want we hebben gister een feestje
kunnen vieren na zeven jaar vertraging. Ik snap dat we dan allemaal heel
graag zeggen: goh, nu kunnen we hiermee door. Maar het staat op de lijst
met ambities. Daar komen we later op terug.
Hoe gaan we ervoor zorgen dat in het vervolg het gekozen budget zo veel
mogelijk de norm is voor de uitvoering en programmering? In mijn
ambitie is maakbaarheid de norm voor uitvoering en programmering,
maar de afgelopen jaren zijn we wel tegen de grenzen aangelopen van
wat maakbaar en realiseerbaar is. Dat hebben we natuurlijk ook niet
allemaal zelf in de hand. Een materiaalprijsstijging kun je niet begroten;
die gebeurt en zorgt voor problemen. De stikstofcrisis die we nu hebben,
hebben we ook niet echt zien aankomen. Het heeft dus beperkingen. Maar
ik ben een realist. Ik kom uit Rotterdam. Ik heb ervaring met realistisch
begroten. We moeten elkaar ook geen sprookjes vertellen. Daarom wil ik
hier echt zo realistisch mogelijk naar kijken. Het nadeel ervan is dat je ook
de tekorten ziet. Dat is niet altijd even prettig. De ambities zijn vele malen
groter dan dat wat we de komende jaren kunnen gaan doen. Toch vind ik
het belangrijk om heel realistisch te begroten. Dat gaan we dus ook doen.
Hoe gaan we zorgen voor een hogere productie? Ik heb al gezegd dat we
samen met de markt gaan bekijken hoe we beter kunnen aanbesteden. We
gaan bekijken hoe we onze eigen organisatie nog verder kunnen
stroomlijnen. Voor de instandhouding is het ook heel erg nodig en
belangrijk dat we echt efficiënt werken met elkaar en leren van projecten.
Er wordt gekeken naar bepaalde technieken, bijvoorbeeld bij de verbe-
tering van viaducten. Als die gestandaardiseerd kan worden, kun je daar

winst mee bereiken. Daarvoor hebben we creatief denken nodig. Dat wordt allemaal gedaan.

Dan de ruimte in het Mobiliteitsfonds. Hoe gaan we het budget benutten en wat voor projecten zullen prioriteit krijgen? Daar gaan we later op in bij de behandeling van het MIRT en de begroting. Daarbij is uw Kamer natuurlijk ook mede aan zet.

Dan kom ik bij de vragen van de heer Van Dijk over brede welvaart. Hoe maken we gebruik van bredewelvaartsindicatoren? De heer Van Dijk vindt het kennelijk nog niet helemaal duidelijk hoe we dat doen. Daar is met Prinsjesdag een brief over gestuurd aan uw Kamer, waarnaar ik graag verwijs. Ik wil erbij opmerken dat brede welvaart geen heel eenduidig begrip is. Iedereen heeft er zijn eigen ideeën bij. Voor mij is brede welvaart ook kwaliteit van leven. Dat gaat over mobiliteit, maar ook over je woonomgeving. Je weegt op je eigen manier af hoe je dat bekijkt. Er zijn indicatoren opgenomen voor brede welvaart, maar die zijn vaak wat abstracter. Uiteindelijk is het een politieke keuze hoe wij dat met elkaar wegen, of wij vinden dat de bredewelvaartsaspecten voldoende zijn meegenomen. Daar hebben we ook het MIRT-overleg voor. Ik ga natuurlijk een voorzet doen met wat volgens mij de beste keuze is, maar ik weet dat de Kamer daar zelf ook over nadenkt. Het heeft ook met regio's te maken, want in de regio speelt brede welvaart ook. Uit de monitor over vervoersarmoede van pasgeleden kwam naar voren dat heel veel regio's afhankelijk zijn van die projecten voor hun mobiliteit. Zo heeft iedere regio zijn eigen specifieke uitdagingen. Ik hoop dat we daar samen met uw Kamer toch een soort afweging in kunnen maken. Uiteindelijk is het aan de politiek om die keuze te maken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Op zichzelf begrijp ik dat. Het is ook best lastig. De Minister gaf eerder al aan dat we het hier vaak over zullen hebben. De voorganger van de Minister heeft een poging gedaan om met bereikbaarheidsdoelen te gaan werken. NSC heeft gezegd: waar je ook woont in Nederland, het zou goed zijn als je binnen drie kwartier bijvoorbeeld een mbo-instelling of een huisartsenpost kunt bereiken. Is deze Minister ook van zins om op die weg door te gaan?

Minister **Madlener**:

Ik vind het wel nuttig om er zo naar te kijken, want dat is de praktijk. Als je ergens wilt gaan wonen, kijk je ook hoe ver je van een ziekenhuis vandaan woont. We zien bij de sluiting van een ziekenhuis bijvoorbeeld ook dat dit onder druk staat. Het is geen statisch gegeven; het is dynamisch. Als we een weg aanleggen, kijken we naar dat moment. Dan zien we bepaalde ontwikkelingen. We zien ook dat de Randstad steeds drukker wordt. Is dat nou wenselijk? Dat zal in de Nota Ruimte weer tot uitdrukking komen. Waar gaan we met z'n allen wonen? Gaan we dat wat meer verdelen of gaan we toch meer concentreren? Die keuze wordt op dit moment gemaakt. Ook dat is heel belangrijk voor die leefbaarheidsaspecten. Het is dus aan ons allen om hier die weging in te maken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Heel concreet: gaat deze Minister, ook naar aanleiding van een vraag van deze kant, zelf verder met die bereikbaarheidsdoelen? Ik formuleer het bewust ruim. Ik heb net ook wat invullingen genoemd.

Minister **Madlener**:

Ik vind die bereikbaarheidsdoelen altijd belangrijk. Als we een keuze maken voor project x of project y, dan gaat het over al die aspecten. Die doelen zijn dus altijd belangrijk. Maar uiteindelijk zal het een politieke keuze zijn wat we net belangrijker vinden: willen we nu geld steken in dié regio of gaan we toch voor een andere keuze? Daar heeft de Nota Ruimte

ook heel veel mee van doen, want we willen echt meer woningen produceren. Ik ga er dus mee verder. Ik denk dat de Kamer dat ook doet, want brede welvaart is hier een populair begrip. Maar het kan niet alles overstijgen. Je kunt zeggen dat je een mbo op twintig minuten afstand moet hebben, maar er zijn ook hele andere eisen. Iemand anders wil een Albert Heijn hebben binnen vijf minuten. Uiteindelijk zal het een politieke keuze zijn. We kijken natuurlijk naar alle aspecten. Wat doet een bepaald traject voor de leefomgeving? Hoe is de inpassing? Dat speelt allemaal mee. Ik hoor dus wat u zegt, maar ik vind het toch iets te simpel om te zeggen: ja of nee. Ik zeg: we zijn er allemaal bij.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Daar ben ik het op zichzelf mee eens. Mijn pleidooi was eerder om dit heel expliciet mee te nemen bij de afweging. Daarom verwees ik ook naar die motie van NSC over het afwegingskader. Het gaat niet om een simpel ja of nee. Het gaat erom dat je het in kaart brengt en op een gegeven moment weegt of het wel of niet aan de normen voldoet. Ik stel toch ook nog een keer de vraag: hoe staat het met het afwegingskader voor MIRT-investeringen? Krijgen we daar wellicht nog een brief over van deze Minister?

Minister **Madlener**:

Daarover is een brief naar uw Kamer gestuurd. Dat gaat om het analysekader van de brede welvaart. We kunnen nu bijvoorbeeld door met ViA15. Dat is een keuze. Dat heeft natuurlijk tal van bredewelvaartsaspecten voor een heel gebied. De hele regio daar profiteert van minder sluipverkeer. Ik zal die analyse per project in kaart brengen, zodat u de afweging goed kunt maken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Toch nog één keer, want dat afwegingskader is net wat anders. Er komt volgens mij nog een brief naar aanleiding van de MIRT-overleggen voor ons MIRT-overleg van eind november. Mijn verzoek is heel concreet of naar aanleiding van de ingediende motie toch nog eens kan worden verduidelijkt hoe dit meeweegt in het afweegkader voor MIRT-investeringen. Ik doel dus op de brief van eind november.

Minister **Madlener**:

Ik hoor nu ook van mijn ambtenaar dat het gaat om een analysekader en geen afweegkader. De uiteindelijke keuze om voor project x of project y te gaan, is een politieke keuze. Daar hoort wel een analyse bij. Wat bereiken we hiermee? Welke bredewelvaartsaspecten bereiken we hiermee? Maar het blijft een analyse en geen afweging. De afweging om project x of project y op te pakken is uiteindelijk aan uw Kamer om te maken. Daar ligt misschien het verschil in deze discussie.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Er wordt al een à twee jaar gewerkt aan dat analysekader/afweegkader; ik vind dat meer een kwestie van naamgeving. De motie ligt er. Ik heb er gewoon behoefte aan om te zien welke slag er is gemaakt. Mij is door uw voorganger toegezegd dat er een slag zou worden gemaakt bij de begroting in dat analysekader. Ik heb echt behoefte aan de laatste stand van zaken op dat punt en doe toch een laatste verzoek om in de brief, ook al is dat in een beperkte passage, de laatste stand mee te nemen van de concrete vertaling van die motie. Zo concreet is de vraag.

De **voorzitter**:

De concrete vraag is: hoe staat het met het analysekader bij de afwegingen van projecten?

Minister Madlener:

Er is dus een analysekader naar uw Kamer gestuurd. Ik zeg u toe dat we dat analysekader zullen inpassen en gebruiken bij de begroting. Als u het dan – laten we zeggen bij de volgende begroting – toch nog steeds onvoldoende vindt, kunnen we dit gesprek opnieuw voeren. Het blijft echter een analyse. Bij de afweging gaat het om het maken van de keuze. Het is een analyse. Het is een hulpmiddel voor ons en voor uw Kamer om die afweging te maken. Maar ik zal ervoor zorgen dat het een duidelijke plek krijgt in de begroting. Dat zal dan ongetwijfeld een nieuwe discussie oproepen, maar ik hoop dat wij tegemoet kunnen komen aan de wens van de heer Van Dijk.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik vind het punt dat de heer Van Dijk aankaart geheel terecht. Ik snap dat er een verschil is tussen een analyse en de afweging die je daarna uiteindelijk maakt, ook als Kamer, maar de Minister maakt natuurlijk ook nadrukkelijk afwegingen op basis van die analyse. In mijn herinnering ging deze motie specifiek over MIRT-projecten, waarbij heel lang afwegingen worden gemaakt op basis van MKBA's. De Kamer heeft toen gezegd dat bepaalde regio's er daarbij heel vaak bekaaid van afkomen. Daarom denk ik dat het wel nuttig kan zijn dat wij als Kamer voor het MIRT-debat op basis van die analyse een brief van de Minister krijgen over hoe het kan dat bepaalde afwegingen zijn gemaakt. Ik denk dat dat ons ook helpt om het MIRT-debat te voeren. De vraag is dus of de Minister daar nog een slag in kan maken, waarbij hij ook zijn eigen afwegingen wat inkleurt. Die brief zouden we dan voor het MIRT-debat moeten krijgen.

De voorzitter:

Ik wil toch even zeggen dat er net een toezegging is gedaan door de Minister. De Minister neemt natuurlijk de besluiten, die hij voorlegt aan de Kamer. De Kamer kan daarop reageren. De Minister heeft de toezegging gedaan dat hij het kader gebruikt bij die afwegingen. Die toezegging hebben we genoteerd. U heeft natuurlijk alle ruimte om straks in het debat de Minister te bevragen op de toepassing van die analyse. Maar we gaan even luisteren naar het antwoord van de Minister.

Minister Madlener:

Ik hoor wat de Kamer vraagt. Ik ken die wens ook al heel lang. Ik zal hier in de MIRT-brief ook nog op ingaan. Ik hoop dan iets meer tegemoet te komen aan de wens van de Kamer, want ik snap die wens. Ik ga dat dus proberen te doen in de MIRT-brief.

De voorzitter:

Oké. Vervolgt u uw beantwoording.

Minister Madlener:

Ik ben nog steeds bij de vragen van de heer Van Dijk. Hij vroeg of beide bewindspersonen kunnen aangeven welke doelen in de begroting voortkomen uit het hoofdlijnenakkoord. Het hoofdlijnenakkoord, het regeerprogramma en de begroting van IenW sluiten uiteraard op elkaar aan. Er zijn een aantal prioriteiten waarvoor tijd nodig is om ze uit te werken. Ik ben bezig met het verhogen van de snelheid naar 130 kilometer per uur.

We hebben het al gehad over welke van de zeventien gepauzeerde projecten gestart kunnen worden.

«Hoe kunnen we dit zo snel mogelijk in de begroting verwerken?» Daar wordt hard aan gewerkt. Wat ons betreft staan er geen tegenstrijdige doelen in de begroting – uiteraard niet, zou ik willen zeggen. Als er dus nog specifieke tegenstrijdigheden zijn, dan zou ik ze graag willen horen. Maar ik zie ze op dit moment niet.

«In de begroting wordt niet echt inzichtelijk hoe de korting van 22% op het ambtelijk apparaat is verwerkt. Kunt u hier een toelichting op geven?» Zoals we ook aan de rapporteur hebben aangegeven, is het eerste deel van de taakstelling structureel verdeeld over alle dienstonderdelen. Dat komt dus neer op een efficiencykorting op de apparaatsbudgetten van 1% voor alle dienstonderdelen. Voor het resterende deel van de taakstelling zal het van 2026 tot 2029 oplopen tot 67 miljoen per jaar. Er is binnen het departement een proces ingericht waarin deze keuzes worden gemaakt. Daar wordt dus op dit moment invulling aan gegeven. Maar dat is natuurlijk een heel kwetsbaar proces, waarover we met alle voorzichtigheid en zorgvuldigheid nadenken. Die 1% valt nog mee, maar in de komende jaren zal dit echt keuzes vergen. Er zal in ieder geval aandacht zijn voor de publieksfuncties. Die willen we ontzien. Ook de uitvoering willen we ontzien, want dat is natuurlijk waarvoor we uiteindelijk op aarde zijn: de uitvoering. We zullen de verdere uitwerking hiervan dus bij de Voorjaarsnota 2025 in de begroting verwerken, dus ik kan op dit moment nog niet aangeven wat de precieze effecten zijn. Bij de Voorjaarsnota zullen we hier verder over spreken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nog even heel concreet. Dank voor zover, maar het klopt toch dat die korting, ook omwille van de tijd, gewoon generiek is doorgevoerd? Dat geldt op dit moment dus ook voor de uitvoering. Graag een bevestiging daarvan. Ik begrijp dat overigens, maar mijn punt is vooral: als je dan volgend jaar in dat hele proces hier weer naar gaat kijken, probeer je dit dan weer recht te zetten of is dit nu gewoon een done deal, een feit? Want dan wordt op dit moment dus ook de uitvoering geraakt, hoe klein ook.

Minister **Madlener**:

Het antwoord is: die 1% geldt voor alle dienstonderdelen. Dat klopt. Maar aan de andere kant is 1% gelukkig nog heel weinig. We proberen te voorkomen dat dit ook leidt tot 1% minder dienstverlening. Dat is natuurlijk een uitdaging, maar 1% is nog wel te doen. De echte uitdaging komt daarna, maar daar gaan we bij de Voorjaarsnota verder over spreken.

Dan de generieke taakstelling subsidies. «Kunt u aangeven hoe u dit invult bij lenW? Gaat dat met de kaasschaaf, overal iets ervan af? Of kijkt u ook naar de effectiviteit en de doelmatigheid?» De subsidietaakstelling is voor nu naar rato verdeeld over de verschillende beleidsartikelen. De komende periode wordt de definitieve invulling verder uitgewerkt. Daarom kan ik nog niet aangeven wat de precieze gevolgen zijn. We kijken natuurlijk naar de doelmatigheid en de effectiviteit, maar ook naar de continuïteit van organisaties die afhankelijk zijn van die subsidies. Bij de Voorjaarsnota zal ik de Kamer hier ook over informeren. We zullen daarbij ook inzicht proberen te geven in de effecten.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Misschien komt u er zo nog op, maar ik had specifiek verkeersveiligheid genoemd. Bij een aantal organisaties op dat vlak is het duidelijk dat de opgave alleen maar groter wordt. In die zin was de vraag ook vooral of dat dan betekent dat de kaasschaaf – laat ik het concreet stellen – volgend jaar wordt verlaten. Zal men inderdaad meer keuzes gaan maken en dus tot een soort van herschikking gaan komen op basis van die effectenanalyse?

Minister **Madlener**:

De kaasschaaf zal inderdaad worden verlaten. We gaan echt kijken naar waar we de beste keuzes kunnen maken. De taakstelling moet echter worden uitgevoerd, dus het vereist gewoon keuzes. Maar het hoeft geen kaasschaaf te worden, om het voorzichtig te formuleren. In die zin hebben

we dus keuzes te maken. De effecten voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid zullen daarbij scherp in de gaten worden gehouden.

De voorzitter:

Bent u bijna klaar met uw beantwoording?

Minister Madlener:

Ja.

Er is 10 miljard voor spoor en 15 miljard voor rijkswegen, voor instandhouding. De opgave voor instandhouding is fors hoger dan het beschikbare budget. De instandhoudingsopgave is ook groter dan de beschikbare maakcapaciteit. Daar hebben we het al over gehad. Vanwege het gebrek aan capaciteit en financiële middelen is niet alles mogelijk. Daarom zijn de gereserveerde middelen voor instandhouding in balans gebracht met wat maakbaar is voor Rijkswaterstaat. De komende jaren ligt de focus op het vergroten van het productievermogen voor instandhouding. Ten aanzien van het spoor zal de Staatssecretaris hierop ingaan. Het productievermogen van Rijkswaterstaat zal in 2030 stijgen van 2 miljard naar 3 miljard per jaar.

Dan over de ontsluiting van de woningbouw. De heer Van Dijk vroeg: hoe creatief kunnen we de 2,5 miljard voor ontsluiting van de woningbouw uit het hoofdlijnenakkoord verdelen? De 2,5 miljard voor de komende jaren is natuurlijk heel belangrijk. Het is ook heel belangrijk dat we dat heel goed en efficiënt verdelen en dat we niet alles in één mandje leggen. Er zijn projecten van 2,5 miljard. Dan ben je in één klap alles kwijt. We moeten hier echt kijken naar hoe we voor dat geld maximaal woongebieden kunnen ontsluiten. Dat is de uitdaging in de Nota Ruimte. Daar spelen veel meer aspecten een rol bij. We hebben water en bodem sturend. Er zijn gebieden waar het misschien iets minder voor de hand ligt om te bouwen. Bij andere gebieden ligt dat misschien wat meer voor de hand. Dat is dus een enorme puzzel. Daar wordt op dit moment, in hele goede samenwerking met mevrouw Keijzer van Wonen, hard aan gewerkt. Het heeft al onze aandacht. We hopen in 2026 te kunnen beginnen met de eerste uitgave, dus het duurt nog wel even voordat we die projecten echt concreet vorm kunnen geven.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik had begrepen dat de verdeelsleutel, of het verdelen, zelf voor volgend jaar op de rol stond. U zegt: in 2026 beginnen. Heb ik dat goed begrepen? Wanneer wordt die 2,5 miljard concreet verdeeld? Dat is nu nog niet het geval en dat begrijp ik ook. Het is allemaal kort dag. Maar wanneer wordt dat dan wel gedaan, om in 2026 daadwerkelijk te kunnen beginnen?

Minister Madlener:

We kunnen natuurlijk eerder afspraken en keuzes maken. Maar we willen in 2026 eigenlijk beginnen met het uitgeven van het geld. Dat is gewoon reëel. Het duurt namelijk wel enige tijd om die keuzes te maken en die vergunningen te regelen. Het is, gezien de praktijk, zelfs snel, zou ik willen zeggen. We zijn er op dit moment hard mee bezig. Keuzes kunnen we eerder maken. Die keuzes moeten we natuurlijk wel bezien in het geheel. Op dit moment ben ik nog een beetje voorzichtig, want het moet wel voldoende woningen opleveren. Het is echt de bedoeling dat we naar 100.000 woningen per jaar gaan. Er zijn tal van leuke projecten en er zijn ook heel veel tekorten op projecten. Die tekorten kun je inlopen met dit geld. Maar dan is het geld snel op en dan hebben we het woningaantal niet bereikt. Ik zit ook te denken aan een soort norm per woning, zodat we een beetje in de gaten kunnen houden of de projecten echt efficiënt zijn om het gewenste aantal woningen te kunnen realiseren.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik heb een aanvullende vraag. Betekent dit ook dat de Minister vindt dat het geld moet worden toebedeeld aan projecten waarbij de betreffende gemeente en regio ook daadwerkelijk zeggen dat die woningen er komen en dat zij daar hun handtekening onder zetten? En betekent het ook dat projecten niet op de prioriteitenlijst komen wanneer dat niet zo is of wanneer het niet binnen afzienbare tijd lijkt te gebeuren?

Minister Madlener:

Dat lijkt mij heel goed. Het gaat er concreet om dat we echt woningen moeten produceren. Die productie moet omhoog. We zien dat er veel te weinig woningen worden gebouwd, dus de snelheid waarmee we dat kunnen realiseren vind ik heel belangrijk. Het gaat hier echt om concrete afspraken. Het is ook duidelijk met het kabinet afgesproken dat het met die 2,5 miljard gaat om éxtra woningen. Het gaat dus niet om bestaande projecten, maar om nieuwe gebieden. Laat dat heel duidelijk zijn. Daar zoeken we naar. Maar het is een puzzel. Waar kun je dit het meest efficiënt uitgeven? Waar vindt de Minister van Ruimtelijke Ordening dat dit gewenst is? Die keuze wordt dus de komende tijd gemaakt. Die puzzel wordt nu gelegd.

De laatste vraag gaat over doelen en prioriteiten, gezien de beperkte ruimte. Niet alles kan overal tegelijk, dus de vraag was of we kunnen aangeven wat onze topprioriteit is in deze kabinetsperiode en waar als eerste extra geld naartoe zou moeten gaan. Op zich is dat altijd een goede vraag, want alles is belangrijk. Maar het ene is soms toch net wat belangrijker dan het andere, ook binnen de mogelijkheden. Ik zou voor mijzelf twee prioriteiten willen stellen. De instandhouding moet samen met de markt goed worden vormgegeven, zodat we efficiënt ons geld uitgeven aan de staat van onze infrastructuur. Die opgave vind ik heel belangrijk op dit moment. Daarnaast is er de woningontsluiting waarover we het net hadden. Ook dat vind ik echt een prioriteit. We hebben een crisis op de woningmarkt en daar moeten we in volle vaart mee aan de slag. Dat zouden mijn prioriteiten zijn.

Mevrouw Veltman (VVD):

Over dat laatste heb ik dan toch nog een vraag. Ik ben blij om te horen dat de Minister zegt dat het om concrete, nieuwe projecten moet gaan. In de vorige kabinetsperiode is al 7,5 miljard gereserveerd om dit te doen. Ik mag zelf rapporteur zijn over dat onderwerp om ervoor te zorgen dat we met elkaar goed scherp hebben dat het efficiënt wordt besteed. Maar ik kan me voorstellen dat ook daar projecten in zitten waarbij dit als voorwaarde kan gelden, namelijk of er concreet een handtekening onder staat van de gemeenten en de regio en of het ook echt een concreet plan is. Als dat niet zo is, zijn er waarschijnlijk andere waarbij dat wel zo is, zodat er geschoven moet worden. Ziet de Minister dat ook zo? Vindt hij dat we op die manier ook nog naar die 7,5 miljard moeten kijken?

Minister Madlener:

Dat zijn natuurlijk afspraken van een vorig kabinet. Ik zou heel graag ja willen zeggen, maar ik moet toch een klein voorbehoud maken, want ik ken de afspraken niet allemaal tot in detail. Ik wil bestaande afspraken niet doorkruisen, maar we zitten wel in een wooncrisis en ik vind dat we iedere cent die we hebben efficiënt moeten besteden om de woningproductie op gang te brengen. Ik ben het in die zin met mevrouw Veltman eens dat ik daar wel het maximale zou willen. We moeten echt waar voor ons geld krijgen. Het is bedoeld voor wonen, dus ik zou dat wel zo willen zien. Ik wil echter niet treden in bestaande afspraken, want ik weet dat het in het verleden ook niet altijd helemaal zo is gezien. Maar mijn inzet zou zijn: een koppeling met wonen en echt duidelijke afspraken over wat het oplevert.

Mevrouw Veltman (VVD):

Misschien mag ik dit interpreteren als een toezegging om dat ook voor die 7,5 miljard nog eens heel goed te bekijken.

Minister **Madlener**:

Ja, dat mag u zo zien. Maar het voorbehoud dat ik bestaande afspraken niet kan doorkruisen, hoort daar ook bij. Ik ken al die afspraken namelijk niet, maar voor het geld dat nog beschikbaar is of daar waar ik de ruimte heb, zou ik wel een duidelijke focus willen leggen op woningen en ook aantallen woningen, zodat het echt efficiënt wordt besteed aan nieuwe woningen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, en dat er concrete afspraken over zijn gemaakt. Anders doen we het niet, want dan ligt het op andere plekken veel meer voor de hand.

Minister **Madlener**:

Ja, ik ben het daarmee eens.

De **voorzitter**:

Dank. We noteren de toezegging. U was gelijk aan het einde van uw beantwoording?

Minister **Madlener**:

Ja.

De **voorzitter**:

Hartstikke fijn, dank u wel. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris, de heer Jansen. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Kamerleden voor de gestelde vragen. Misschien eerst een opmerking van mijn kant voordat ik inga op de beantwoording van de vragen. We hebben net een hele interessante discussie gehad over brede welvaart en hoe je dat concreet terug gaat zien in hetgeen waarmee wij bezig zijn vanuit het kabinet. Ik noem een voorbeeld. Afgelopen maandag heb ik u een brief gestuurd over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Daarin stond het volgende. Stel dat die lijnen er komen, wat betekent dat voor de woningbouw? Wat betekent het voor werkgelegenheid? Er stond bijvoorbeeld ook in dat als ze gerealiseerd zouden zijn – ik zeg met nadruk «zouden zijn» – de afstand tot bepaalde voorzieningen als het ware kleiner wordt of sneller kan worden overbrugd. Daarnaast zou het, als u het mij vraagt, idealiter betekenen dat er bijvoorbeeld een mbo-instelling wordt gerealiseerd, met een dependance of zelfstandig, op een plek waar er momenteel nog geen is, juist vanwege het feit dat er meer mensen wonen en er meer bedrijvigheid is. Zo zie ik idealiter het plaatje voor me. Dat is eigenlijk ook hoe we als kabinet proberen om de bredewelvaartsaspecten mee te nemen: door slimme keuzes te maken en te kijken wat het effect is. Dat zei de Minister net ook al. Je wil maximaal effect bereiken met de middelen die je hebt. Dat is hoe wij het proberen vorm te geven. Ik hoop dat dit iets meer duiding geeft aan hoe wij brede welvaart proberen mee te nemen in het geheel. Ik zie wat geknik aan de andere kant. Daar ben ik blij mee. Ik hoop dat dit de Kamerleden iets meer handvatten biedt.

Dan kom ik op de vragen. Allereerst de vraag van de heer De Hoop over de budgetkorting op de BDU. Hij vroeg wat die concreet betekent voor de woningbouwopgave en of dit is meegenomen in de besluitvorming over de bezuinigingen en hoe dan. Daarnaast vroeg hij wat de concrete gevolgen zijn voor de investeringen in ov-infra of materieel. Volgens mij was dat in essentie uw vraag. Het doel van de maatregel specifieke uitkering, waarbij het wordt overgeheveld naar het Gemeentefonds en het

Provinciefonds, is het vergroten van de autonomie van deze bestuurslagen en het verminderen van administratieve en controlelasten. Daarmee samenhangend is er ook een budgetkorting ingeboekt. Daarbij wil ik wel opmerken dat die budgetkorting pas ingaat per 1 januari 2026. Daarmee kom ik eigenlijk ook al bij een van de vragen die de heer De Hoop stelde. Hij vroeg: u bent nu aan het praten, maar bent u er al concreet over aan het nadenken hoe het dan verdergaat? Ik ben in overleg met de vervoersregio's en de Minister van BZK. Laat ik het zo zeggen: ik snap de zorgen, maar gelukkig hebben we nog tot 1 januari 2026. Alleen, in het kader van de vraag wat de gevolgen zijn is het wel goed om daar sneller duidelijkheid over te hebben. Het is niet zo dat we op dit moment helemaal geen idee hebben. Ik wil alleen van de vervoersregio's weten hoe het gaat neerdalen. Volgens mij heb ik in mijn beantwoording richting de rapporteurs net aangegeven hoe we daarmee omgaan. Er is bijvoorbeeld een link tussen het ontsluiten van nieuwe woningbouwlocaties en de BDU-middelen. Maar nogmaals, dat is de situatie waar we op dit moment in zitten. Zodra ik daar meer nieuws over heb, kom ik natuurlijk naar uw Kamer toe om daar meer duiding aan te geven, maar dit is wel de situatie waarin we zitten.

Voorzitter. Dan is er een tweede vraag van de heer De Hoop. Deelt het kabinet de mening dat de structurele oplossing voor de NS-tarieven niet uit het Mobiliteitsfonds mag komen? Ik sla het maar even heel plat. Hier kan ik helaas nog niet op vooruitlopen. Het kabinet is blij dat er een oplossing is gevonden voor de NS-tarieven in 2025. Hier was draagvlak voor. Ik heb ook aangegeven dat ik in de komende periode met het kabinet in samenwerking met de NS aan de slag ga om een structurele oplossing aan u te kunnen voorleggen. Zoals ik al eerder heb gezegd, wordt de Kamer hier bij de Voorjaarsnota over geïnformeerd.

Voorzitter. Dan de derde vraag die ik van de heer De Hoop heb gekregen. Op welke manier wordt geborgd dat er tijdig middelen beschikbaar zijn voor het herstel van de viaducten rondom de hsl? Er loopt momenteel een onderzoek naar de exacte schade en hoe die zou moeten worden hersteld. Zolang dat onderzoek loopt, heb ik nog geen zicht op de kosten van het herstel. Zodra dit helder is, kom ik er zeker bij u op terug. Daarbij merk ik wel direct op dat ik daar geen middelen voor heb begroot. Dat is dus wel iets waar we dan keuzes in moeten maken. Maar ik heb er dus nog geen goed, helder zicht op wat dat zou betekenen.

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

Dan nog even iets over de middelen voor de NS. Ik snap dat de Staatssecretaris niet vooruit wil lopen op de financiering die hij zoekt in de Voorjaarsnota, maar als de Staatssecretaris daar daadwerkelijk structurele middelen voor wil vinden, dan kan hij die volgens mij niet uit het Mobiliteitsfonds halen, omdat dat gericht is op specifieke projecten. Het lijkt mij buitengewoon ingewikkeld om daarmee structureel iets te dekken voor de NS. Als de Staatssecretaris oprecht de ambitie heeft om het op structurele wijze te doen, dan moet hij het toch met mij eens zijn dat het buitengewoon ingewikkeld is om dat vanuit het Mobiliteitsfonds te doen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Die conclusie deel ik met de heer De Hoop. Het is ook buitengewoon ingewikkeld. Dat is precies de reden waarom we nu met een incidentele oplossing voor 2025 zijn gekomen. Als u het mij heel eerlijk vraagt: ik denk niet dat het Mobiliteitsfonds hiervoor bedoeld is. Ik ben het dus met u eens. Het is buitengewoon ingewikkeld en eigenlijk ook niet wenselijk, zeg ik heel eerlijk richting de heer De Hoop.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik daarmee de vragen van de heer De Hoop gehad. Mocht ik iets vergeten zijn, dan hoor ik dat vanzelf, denk ik.

Dan kom ik op vragen van mevrouw Veltman met betrekking tot het BKN spoor: «Waarom heeft de Staatssecretaris er niet voor gekozen om eerst de systematiek en het totaalbudget van 885 miljoen voor te leggen aan de Kamer? Hoe wordt de Kamer hierbij betrokken? Betekent vaststelling automatisch dat het is vastgesteld?» Daar ben ik in de eerste termijn ook al op teruggekomen bij de rapporteurs. Het kabinet heeft met deze ontwerpbegroting middelen vrijgemaakt uit het Mobiliteitsfonds. Daarvoor was draagvlak binnen het kabinet. Dat is dus de richting die wij gekozen hebben. Dit was natuurlijk nodig, omdat het BKN spoor – dat moeten we niet vergeten, denk ik – echt het absolute minimumonderhoudsniveau is om het spoor beschikbaar, veilig en betrouwbaar te houden. Het is dus niet zo dat hiermee gouden kranen worden gerealiseerd. Dit is echt het minimale dat we nodig hebben om het op niveau te houden.

Verdere maatregelen zijn op dit moment volgens het kabinet niet haalbaar en dus ook onwenselijk. Het is dus niet zo dat het kabinet geen nieuwe keuzes maakt die leiden tot aanvullende maatregelen. Dat is ook precies de reden waarom wij het niet aan de Kamer hebben voorgelegd. Met deze middelen is het BKN spoor vastgesteld. Wij hebben instandhouding als prioriteit aangegeven. Dat staat ook in het hoofdlijnenakkoord. «Basiskwaliteit op orde» is hoe wij het hebben vormgegeven. Volgens mij kunnen we nog nader van gedachten wisselen over de ontwerpbegroting tijdens het begrotingsdebat.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Veltman heeft nog een vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, over dit laatste punt, over het BKN spoor. Ik hoor dat de Staatssecretaris zegt dat er geen verdere aanvullende maatregelen zijn getroffen. Toch las ik in de brief van de Staatssecretaris van voor de zomer dat er aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Ik begrijp dat er een minimumniveau is. Dat geldt overigens ook voor Rijkswaterstaat. Maar ik ben toch een beetje in de war. Er is schaarste en we moeten kiezen. Er moeten soms vervelende keuzes worden gemaakt. Nu is er gezegd: er hoeven verder geen keuzes te worden gemaakt. De reeds afgesproken keuzes om op dat minimumniveau voor spoor te komen, zijn er; dat snap ik. Maar er was nog een resterende opgave, en daar stappen we nu overheen. Ik zou dus graag willen weten welke gedachten de Staatssecretaris had voor de zomer – dat was een andere persoon, maar het was wel de Staatssecretaris – over eventuele aanvullingen daarop. Ik weet dat de vorige Staatssecretaris dat wellicht wat voor zich uitgeschoven heeft, juist om de nieuwe Staatssecretaris daar keuzes in te kunnen laten maken.

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap de vraag van mevrouw Veltman. Alleen, er was een probleem met de financiering. Dat is de reden waarom we hiervoor gekozen hebben. Ik heb ook nagedacht over andere mogelijkheden, zeg ik heel eerlijk. Ik noem een voorbeeld. Ik heb ook gedacht: misschien kunnen we middelen die gereserveerd waren voor een project, hiervoor inzetten. Denk bijvoorbeeld aan de Merwedelijn. Maar op het moment dat we daar middelen uit hadden gehaald, had dat weer een effect gehad op de woningbouw die we daar willen realiseren. Dat zijn de afwegingen die ik heb moeten maken. Er was een financieringsprobleem. Op deze wijze heb ik daar op dit moment invulling aan kunnen geven, met instemming van het kabinet.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik had het eigenlijk meer over de keuzes die toch binnen het BKN spoor gemaakt zouden kunnen worden, hoe pijnlijk ook. Maar goed, ik heb daar nu geen zicht op, terwijl was aangekondigd dat er nog mogelijkheden waren. Daarover blijf ik dus met een vraag zitten.

De voorzitter:

Misschien is dat iets voor de volgende debatten. Het wordt namelijk snel politiek, denk ik.

Staatssecretaris Jansen:

Nogmaals, ik begrijp de vraag die mevrouw Veltman stelt. Dit is het absolute minimum; laat dat heel duidelijk zijn. Er zijn dus geen andere keuzes mogelijk binnen de middelen die beschikbaar waren.

Mevrouw Veltman (VVD):

Mijn punt is nu niet politiek. Dat er geen andere keuzes zijn, weet ik niet. De Staatssecretaris zegt dat nu, maar voor de zomer werd gezegd dat wel verwacht werd dat we die konden maken en dat daar later op terugkomen zou worden. Dat is in ieder geval mijn beeld.

Staatssecretaris Jansen:

Ik denk dat dat beeld niet klopt. Maar vindt u het goed als ik hier nader op terugkom richting mevrouw Veltman, voorzitter?

De voorzitter:

Dan noteren we dat. Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris Jansen:

Dan kom ik op een vraag van NSC. Kort samengevat ging de vraag over ambitie qua projecten en financiële ruimte. Er werd gezegd: «Het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma zijn erg ambitieus. Ik noem nog maar eens de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. De vraag is wel hoe deze ambities met de financiële ruimte matchen en welke keuzes volgens deze bewindspersonen gemaakt moeten worden.» De Minister is er ook al op ingegaan rondom zijn portefeuille. Het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma tonen inderdaad veel ambitie. De Lelylijn en de Nedersaksenlijn worden met name genoemd. Het vorige kabinet had 3 miljard voor de Lelylijn gereserveerd. Zoals u vorige week in de brief hebt kunnen lezen, is dat bij lange na niet voldoende om de lijn te realiseren. Eerder zijn schattingen gemaakt, maar nu zijn er echte ramingen, die gewoon preciezer, concreter en beter onderbouwd zijn. Daar gaan we mee te maken krijgen, hoewel daar ook nog een marge in zit; daar ben ik ook heel eerlijk in. De 13,8 miljard die wij noemden, kan wel degelijk nog te maken krijgen met een stijging al naar gelang de tijd, omdat het natuurlijk een langlopend project is.

We moeten natuurlijk ook niet vergeten dat de Lelylijn een waanzinnig groot project is. Het is een project dat meerdere decennia gaat behelzen. Het is uniek in zijn soort. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat het heel belangrijk is. Maar het is wel een megagroot project. We moeten gewoon kijken hoe we hier op de beste manier mee om kunnen gaan. De Nedersaksenlijn is ook heel belangrijk voor de regio. Daar is 1,7 miljard voor nodig, zoals ik heb aangegeven in mijn brief aan u. Het idee is nu dat we de komende tijd in gesprek gaan met de regionale bestuurders en dat we binnen het kabinet gaan kijken wat kan en hoe we het beste verder kunnen gaan met deze projecten. Voor u is het misschien goed om te weten dat ik komende maandag een overleg heb met de mensen uit de noordelijke regio, juist om te kijken hoe we hiermee verder kunnen gaan. Ik heb recent van de commissaris van de Koning van Groningen een brief ontvangen, waarin ook hij aangeeft hoe zij hiertegen aankijken. Alleen, concreet moeten we daar in het gesprek van aanstaande maandag nader

op ingaan. Over de resultaten van de gesprekken zal ik u in november in het kader van het BO MIRT informeren.

Dan was er nog een tweede vraag van de heer Van Dijk van NSC, over de prioriteiten die ik voor ogen heb in deze periode. Het hoofdlijnenakkoord is natuurlijk vanzelfsprekend. We hebben net al een tijd gesproken over het BKN. Ik denk dat instandhouding heel belangrijk is. Sociale veiligheid is echt een van de speerpunten die deze periode van belang zijn, denk ik. Daar moeten we met nadruk stappen in zetten. Als laatste wil ik niet onbenoemd laten dat een schone en veilige leefomgeving een van de belangrijke speerpunten is waar ik in ieder geval mee aan de gang ga in deze periode.

De voorzitter:

Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik stel voor dat we snel doorgaan met de tweede termijn van de kant van de Kamer. Wellicht zijn er moties of korte vragen. Ik zou de inbrengen willen beperken tot één minuut, ook gezien de tijd. We hebben nog een klein halfuur. Het zou mooi zijn als we precies om 12.30 uur afronden.

Meneer Heutink, gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik wil beide bewindspersonen bedanken voor hun inbreng en het beantwoorden van de vragen.

Wij hebben twee moties meegebracht, zoals wij net al hebben aangekondigd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de begroting voorzien is van een doelenboom, inclusief subdoelstellingen;

verzoekt de regering om bij de uitwerking van de begroting van 2026 specifiek inzichtelijk te maken met welke specifieke middelen al deze doelen, inclusief subdoelstellingen, behaald zullen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink en De Hoop. Zij krijgt nr. 12 (36 600-XII).

De heer Heutink (PVV):

Dan de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de lenW-begroting niet altijd afrekenbare doelen en meetbare gegevens bevat;

verzoekt de regering om bij de begroting van 2026 op alle beleidsartikelen afrekenbare doelen en meetbare gegevens op te nemen, deze doelen smart te formuleren en eenduidig per beleidsartikel te formuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink en De Hoop.
Zij krijgt nr. 13 (36 600-XII).

De heer **Heutink** (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer De Hoop.

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

Voorzitter, dank. Ook dank aan beide bewindspersonen en het ministerie voor de beantwoording. U heeft gezien dat collega Heutink en ik als rapporteurs twee moties hebben ingediend, die volgens mij de rol van de Kamer als controleur nog beter kunnen versterken. Ik hoop dus dat u daar positief naar wilt kijken.

Verder zijn er heel veel vragen die mij triggeren voor de begroting. Ik kijk ernaar uit om daar volgende week met u over in debat te gaan. Wij zien dan verder, wat mij betreft.

Dank.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman is nog even de administratie aan het doen, dus ik geef eerst het woord aan de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel. Dank aan beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik ben blij met de toezegging over de brede welvaart. Dat is belangrijk voor deze Kamer.

Over het punt van subsidies heb ik nog een heel korte, feitelijke vraag. Ik kreeg het signaal dat er wel degelijk wat verschil zit in de kaasschaaf, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheidsorganisaties. Misschien kan dat nog uit de wereld worden geholpen, dus of die korting qua kaasschaaf verschillend is geweest of dat die toch overal hetzelfde is.

Vervolgens heb ik nog een korte motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de generieke taakstelling op de subsidies technisch is doorgevoerd en dat daarbij niet gekeken is naar de effectiviteit van de subsidies;

overwegende dat bij de Voorjaarsnota herschikking van de budgetten mogelijk is;

verzoekt de regering de effecten van de kortingen op lenW-subsidies te onderzoeken, dit te betrekken bij een mogelijke herschikking van subsidiebudgetten bij de Voorjaarsnota 2025, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 14 (36 600-XII).

Dank u wel. Dan mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik heb net op tijd een printje, want de printer was uitgevallen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de periode 2022–2024 7,5 miljard bestuurlijk is toegekend aan gemeenten voor bereikbaarheid van nieuwe woningen;

overwegende dat met de middelen de ontsluiting van extra woningen in Nederland moet worden gerealiseerd;

overwegende dat een expliciete voorwaarde van deze toekenning, de start van de bouw van extra woningen voor 2030 en concrete afspraken hierover met gemeenten/regio's betreft;

verzoekt de Minister om door de bestuurlijke afspraken rondom de verdeling van de 7,5 miljard te gaan om te bezien of deze middelen doelmatig en volgens afspraak van de start van de bouw van extra woningen voor 2030 gestand wordt gedaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman en Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 15 (36 600-XII).

Dank u wel. Dan was dit de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik kijk even of er een korte schorsing nodig is voor de appreciatie van de moties. Ja, we schorsen een paar minuten. We gaan om 12.11 uur verder.

De vergadering wordt van 12.08 uur tot 12.11 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan door met de tweede termijn van de kant van de regering. Die zal voornamelijk gaan over de appreciatie van de moties. Ik wil Minister Madlener het woord geven.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Dank voor alle vragen. Het is een vrij technisch debat. In die zin heb ik een beetje zitten worstelen met de ambtelijke zorgvuldigheid en begrijpelijke taal. Dat is een beetje zoeken. Maar goed, dat is een interessante oefening voor mij. Ik hoop dat naarmate mijn

ervaring als Minister groter wordt, het steeds beter zal gaan. De moties zijn in ieder geval heel concreet. Ik begrijp de achtergrond ervan. De motie op stuk nr. 12 van de twee rapporteurs, Heutink en De Hoop, verzoekt de regering om «bij de uitwerking van de begroting 2026 specifiek inzichtelijk te maken met welke specifieke middelen al deze doelen, inclusief subdoelstellingen, behaald zullen worden». De begroting is natuurlijk bedoeld om dat inzicht te geven. Dat is het uiteindelijke doel ervan. Ik deel dat dit nog niet altijd helemaal optimaal is. Ik heb als Kamerlid ook zitten worstelen met wat er staat. Zo'n begroting is enorm ingewikkeld, dus hoe inzichtelijker, hoe beter. Maar dat is toch ook weer makkelijker gezegd dan gedaan. Ik zie deze motie als een aanmoediging om verdere stappen te nemen in het inzichtelijker maken. Als ik dit mag zien als een inspanningsverplichting, zou ik die zeker oordeel Kamer willen geven.

De heer **Heutink** (PVV):

Het gaat in de motie specifiek om de doelenbomen. In de doelenbomen staan concrete doelen en subdoelen. Wij willen eigenlijk gewoon weten welke instrumenten en financiële middelen worden gebruikt om alle doelen te halen. Dat is eigenlijk wat we willen met deze motie. Volgens mij is dat niet heel erg uitgebreid. Het moet wel over de hele begroting gaan, maar als je sec kijkt naar alle doelen in de doelenbomen, dan moet het daar volgens mij echt wel kunnen landen.

Minister **Madlener**:

Wat de heer Heutink hier vraagt, is iets specifieker. Ik heb wel behoefte aan iets meer duiding over hoe de heer Heutink en de heer De Hoop dat voor zich zien. Mag ik voorstellen dat ik deze motie oordeel Kamer geef en dat ik beide woordvoerders uitnodig voor een gesprek met mijn ambtenaren om nog eens samen te bekijken hoe we dit goed gaan vormgeven.

De **voorzitter**:

Dat is wel een maximale geste, zou ik zeggen. Dan doen we het zo. De motie op stuk nr. 12 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

We doen ons best, voorzitter.

De motie op stuk nr. 13 ligt een beetje in dezelfde lijn. Deze motie verzoekt de regering om «bij de begroting van 2026 op alle beleidsartikelen afrekenbare doelen en meetbare gegevens op te nemen, deze doelen smart te formuleren en eenduidig per beleidsartikel te formuleren». Dit is nog weer een grotere opgave. Hoe specifieker je wordt, hoe lastiger het wordt om daar specifieke bedragen aan toe te kennen. Maar dit is een mooi voornemen. Ik zou eigenlijk hetzelfde willen zeggen als bij de vorige motie. Ik wil deze motie dus oordeel Kamer geven als we dit kunnen zien als een inspanningsverplichting. Ik wil echt mijn best doen. Maar het moet wel werkbaar blijven. Ik zou u willen uitnodigen om dit in hetzelfde gesprek te bespreken. Dan zou ik deze motie ook oordeel Kamer kunnen geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 13: oordeel Kamer. Dank.

Minister **Madlener**:

De motie van de heer Van Dijk op stuk nr. 14 verzoekt de regering «de effecten van de kortingen op lenW-subsidies te onderzoeken, dit te betrekken bij een mogelijke herschikking van subsidiebudgetten bij de Voorjaarsnota 2025 en de Kamer hierover te informeren». We hebben al de vraag gehad of er echt één kaasschaaf is, of dat er meerdere kaasschaven zijn geweest waardoor er verschillen ontstaan. Het zijn er

geen meerdere. Het is echt één kaasschaaf geweest van 1%. Er is dus geen tweede kaasschaaf van 2% of 3%. Dat wil ik ten eerste wegnemen. Natuurlijk gaan we onderzoeken wat dit doet. Bij de volgende opgave kunnen we nog wel bekijken hoe we de taakstelling precies gaan invullen. Het is dus zinnig om dat te onderzoeken. Daarmee zou ik deze motie ook oordeel Kamer willen geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 14: oordeel Kamer.

Minister Madlener:

Dan de motie op stuk nr. 15. Dat is de motie van Veltman-Kamp en De Groot, die de Minister verzoeken om door de bestuurlijke afspraken rondom de verdeling van de 7,5 miljard te gaan om te bezien of deze middelen doelmatig worden besteed en of de afspraak van de start van de bouw van extra woningen in 2030 gestand wordt gedaan. Ik begrijp heel goed wat de motie-indieners hiermee bedoelen, want die 7,5 miljard is natuurlijk bedoeld voor extra woningen. Het is natuurlijk een afspraak van een vorig kabinet. Een heel groot deel van die 7,5 miljard is al belegd in projecten. Ik zou dit kunnen toezeggen voor nieuwe projecten die nog afgesproken moeten worden, maar ik kan niet door bestaande afspraken heen gaan. Ik hoop dat dat ook duidelijk mag zijn. Als dat de uitleg is van deze motie, kan ik haar oordeel Kamer geven en wil ik mijn best doen om ook bij deze middelen te kijken naar de doelmatigheid.

Mevrouw Veltman (VVD):

We zouden graag willen dat door de afspraken heen wordt gegaan, ook als we denken dat ze zijn gemaakt, om te zien of het ook echt gestand wordt gedaan. Ik kan me ook voorstellen dat er soms een gemeente of regio is die zegt: wij willen daar ooit wel woningen bouwen.

Minister Madlener:

Het is natuurlijk goed om bij iedere afspraak die je maakt te kijken of die doelmatig en volgens bedoeling wordt uitgevoerd. In die zin ben ik het natuurlijk eens met de indieners van de motie. Bij de bestaande afspraken is er ook een soort verantwoordingssysteem, dus in die zin gebeurt het al. Als ik de motie mag lezen als een extra inspanning om toch nog eens goed te kijken of we de oorspronkelijke doelen gaan halen, kan ik haar oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

U heeft nog een vraag daarover, mevrouw Veltman?

Mevrouw Veltman (VVD):

Ja. Ik begrijp dat, maar ik had het net ook – toen was u nog even aan het overleggen – over projecten waarvan wordt gezegd «we gaan hier ooit wel bouwen», waarna op basis daarvan verder wordt gekeken. Wij zouden het mooi vinden als er ook echt concrete afspraken zijn waar een handtekening onder staat, omdat anders projecten waarbij dat wel het geval is misschien de boot missen, terwijl die andere weinig concreet zijn. We zouden graag zien dat er op die manier naar alle projecten wordt gekeken.

De voorzitter:

Helder. Naar mijn idee zeggen u en de Minister bijna hetzelfde.

Minister Madlener:

Ik denk ook dat we het eens zijn. Mijn voorbehoud is dat ik bestaande afspraken niet kan doorkruisen. Misschien zet dat u op het verkeerde been. Als de bestaande afspraak is «hier heeft u een zak geld en we kijken

of het lukt», kan ik die afspraak natuurlijk niet veranderen. Maar de verantwoording moet natuurlijk goed zijn. Daar bent u als Kamer ook bij, maar ik ga er ook naar kijken. Dat zeg ik u toe. Voor afspraken die nog te maken zijn, kunnen we het wellicht nog strakker met elkaar afspreken als dat nodig is. Ik heb echt geen zicht op de afspraken die al zijn gemaakt. Er zijn al lopende afspraken en ik kan die gewoon niet doorkruisen. Dat wil ik maar zeggen. Dat voorbehoud wil ik wel maken, maar ik begrijp de intentie. Ook ik vind doelmatigheid heel belangrijk. Ik wil dus het maximale doen om de doelmatigheid te maximaliseren voor die 7,5 miljard. Als we het daarover eens kunnen zijn, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 15 krijgt oordeel Kamer. Ik kijk nog even naar de Minister of hij nog antwoorden wil geven.

Minister Madlener:

Ik moet één correctie aanbrenge. Dat was een beetje slordig. We hebben het net gehad over de kaasschaaf en de taakstelling. Die is niet 1%, maar 10%. Dat is toch een heel verschil, maar het is niet anders.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kijk ik ook even of de Staatssecretaris nog iets wil zeggen. Dat is niet het geval.

Dan zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van het kabinet. Ik meld alvast dat we dinsdag aanstaande over de moties gaan stemmen, dus houd daar rekening mee.

Er is alleen nog een klein stukje administratie te doen. Dat zijn de toezeggingen. Het zijn er een viertal.

- Toezegging nummer één. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer een brief toe waarin wordt ingegaan op de wijze waarop de beschikbare middelen voor infrastructuurprojecten tegen de achtergrond van de huidige uitdagingen zo efficiënt mogelijk kunnen worden ingezet. In deze brief wordt ook de suggestie van het lid Heutink met betrekking tot meer zekerheid voor aannemers meegenomen.

Op welke termijn? Dat was overigens een toezegging aan het lid Heutink en aan het lid Veltman-Kamp.

Minister Madlener:

Dat kan in ieder geval nog dit jaar, voor het kerstreces.

De voorzitter:

Volgens mij heeft u gezegd: voor het MIRT-debat.

Minister Madlener:

Ja, dat kan.

De voorzitter:

Dan schrijven we dat zo op: voor het MIRT-debat.

- De tweede toezegging. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe het analyse-instrument brede welvaart toe te passen in de komende begroting van het Mobiliteitsfonds.

Minister Madlener:

Daarbij wil ik graag aantekenen dat het voor nieuwe projecten geldt. Ik kan niet alle bestaande projecten nog eens langs die maatlat gaan leggen, want dat zijn bestaande projecten.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb ook begrepen dat werd toegezegd om daar in een MIRT-brief nog even op terug te komen.

De **voorzitter**:

Ja, dat is toezegging nummer drie.

- Toezegging nummer drie. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt een brief toe in de aanloop naar het notaoverleg MIRT, waarin wordt ingegaan op de concrete vertalingen van het analyse-instrument Mobiliteitsfonds naar gemaakte keuzes. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk en de heer De Hoop.

Dan zijn we aangekomen bij de laatste toezegging.

- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat komt per brief nader terug op de vraag van het lid Veltman ten aanzien van de gemaakte keuzes inzake het basiskwaliteitsniveau spoor.

Voor wanneer kunt u dat toezeggen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Voor de begrotingsbehandeling, voorzitter.

De **voorzitter**:

Voor de begrotingsbehandeling. Oké.

Dan zijn we aan het einde gekomen van dit wetgevingsoverleg. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris, en de ondersteuning. Hartelijk dank voor dit debat. Ik dank de leden voor de aanwezigheid. Ik dank ook de griffie en de ondersteuning voor het feit dat wij hier vandaag zo prettig kunnen vergaderen met elkaar. Als laatste wil ik ook de mensen bedanken die dit op de publieke tribune of op afstand hebben gevolgd.

Sluiting 12.23 uur.