

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023

Nr. 108

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 20 december 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 23 november 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 oktober 2022 inzake verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 7);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 oktober 2022 inzake verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden (Kamerstuk 36 200 A, nr. 7).**

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

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Haverkort
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn drie leden der Kamer, te weten: Van Ginneken, Haverkort en Koerhuis,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 19.05 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom bij deze wellicht ietwat bijzondere commissievergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Welkom aan de bewindspersonen: de Minister en de Staatssecretaris. Welkom ook aan de leden van de Kamer. Welkom aan u thuis, mocht u meekijken. Uiteraard ook welkom, griffier. Fijn dat u er ook bent bij dit commissiedebat over het begrotingsonderzoek rondom de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het is een bijzonder commissiedebat. Dit was een WGO, maar u heeft gemeend daar een commissiedebat van te moeten maken. Uiteraard voorzien wij daar dan in. Geen enkel probleem. We hebben daarbij wel een wellicht ietwat bijzondere spreekvolgorde. We beginnen zo met de eerste inbreng van de rapporteur, de heer Koerhuis. Daarna zal er gelegenheid zijn voor het kabinet om te reageren. Daarna krijgt u gewoon een eerste en tweede termijn, zoals we dat in een commissiedebat gewend zijn. Dan kunnen de heer Koerhuis, dan als lid van de VVD-fractie, en mevrouw Van Ginneken, als lid van de D66-fractie, hun inbreng doen. Uiteraard komt daar ook weer een reactie vanuit het kabinet op. Dat is de orde. We hebben een uurtje, tot 20.00 uur ongeveer. Gezien de hoeveelheid mensen zou dat wellicht gewoon moeten kunnen. Wellicht kan het zelfs iets sneller.

Ik schijn niks vergeten te zijn. Dan gaan we gewoon beginnen en geef ik met plezier het woord aan de rapporteur, de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Vandaag behandelen we het onderzoek naar de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ik zal dat zelf nu eerst doen als rapporteur namens de commissie. Dit is een belangrijk debat, omdat we als commissie goedkeuring moeten geven voor de uitgave van bijna 13 miljard euro van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil stilstaan bij zes punten. Eén: de informatiewaarde van de begroting. Twee: de Strategische Evaluatie Agenda. Drie: de grote kasschuiven in het Mobiliteitsfonds. Vier: het transitievangnet voor het ov. Vijf: de 7,5 miljard woningbouw gelden. Zes: de instandhouding van de infrastructuur.

Voorzitter. Als eerste de informatiewaarde van de begroting. Ik blijf voortbouwen op die lange traditie van rapporteurs die de afgelopen jaren hebben gepleit voor een verbetering van de informatiewaarde van de jaarverslagen en de begroting. Het is voor de Kamer belangrijk dat in deze stukken inzichtelijk is wat de doelen zijn, wat de middelen zijn en welke resultaten met deze middelen moeten worden bereikt. Tijdens de behandeling van het jaarverslag heeft de Minister aangegeven dat hij hiervoor hoge ambities heeft.

De Minister heeft voor de begroting voor één artikel, artikel 14 over verkeersveiligheid, als pilot de informatiewaarde willen verbeteren. De leesbaarheid is inderdaad verbeterd, maar het belangrijkste punt waarmee de begroting hoort te beginnen is nog steeds niet toegevoegd: de doelen. Ik lees zelfs dat de doelen pas voor de begroting van 2025 worden toegevoegd, terwijl de doelen vaak al bekend zijn. Op verkeersveiligheid is dat bijvoorbeeld een halvering van het aantal verkeersslacht-

offers in 2030. Laat ik een voorbeeld geven. In de begroting worden de middelen van de aanvullende post van het Ministerie van Financiën overgeheveld naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor verkeersveiligheid fietsinfrastructuur. Wat is de daling van het aantal verkeersslachtoffers die met deze middelen moet worden bereikt? Kan de Minister de bestedingsplannen die hierbij horen naar de Kamer sturen? Als commissie verwachten we echt meer op het punt informatiewaarde van de Minister en de Staatssecretaris. Kan de Minister toezeggen om in een brief voor artikel 14 over verkeersveiligheid inzichtelijk maken wat de doelen zijn, wat de middelen zijn en welke resultaten met deze middelen moeten worden bereikt? Kan na de Minister de Staatssecretaris toezeggen om voor de volgende begroting, die voor 2024, voor één artikel als pilot de informatiewaarde te verbeteren?

Ten tweede: de Strategische Evaluatie Agenda. Dit punt hangt samen met de informatiewaarde, omdat evaluaties belangrijk zijn om te weten of het beleid effectief en doelmatig is. De Strategische Evaluatie Agenda van de Deltafondsen is verbeterd, maar het Mobiliteitsfonds in de vorige Strategische Evaluatie Agenda, terwijl in deze twee fondsen grote gelden zitten. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris toezeggen om deze twee fondsen wel op te nemen in de volgende Strategische Evaluatie Agenda? Ik heb hierbij ook nog een suggestie. Dat is om de timing van de zogenaamde periodieke rapportages, die we vroeger «beleidsdoorlichtingen» noemden, te laten samenvallen met besluitvormingsmomenten, tussentijdse herijkingen, beleidsnota's et cetera, in plaats van een vaste frequentie van één keer per zes jaar.

Ten derde: de grote kasschuiven in het Mobiliteitsfonds. Als we hiernaar kijken, dan valt een forse kasschuif op, waarin 1,2 miljard euro aan middelen wordt doorgeschoven naar de volgende jaren. Het grootste deel hiervan betreft 761 miljoen euro aan middelen uit het coalitieakkoord. De middelen uit het coalitieakkoord zijn in de Voorjaarsnota overgeheveld van het Groeifonds naar het Mobiliteitsfonds. Nu in de begroting, slechts een paar maanden later, worden de middelen alweer naar de volgende jaren doorgeschoven. Hoe kan dit nu al, vraag ik de Minister en de Staatssecretaris. Waren de ramingen al onrealistisch in het Groeifonds, of waren de ramingen onrealistisch tijdens het overnemen van het Groeifonds naar het Mobiliteitsfonds? Wat leren we hiervan? Hoe kunnen we de ramingen realistischer maken, in plaats van de grote kasschuiven in te zetten, wat we de laatste jaren zo vaak doen?

Over de middelen in het Groeifonds heb ik nog een vraag. We hebben in totaal 3,4 miljard euro aan middelen overgetakeld van het Groeifonds naar het Mobiliteitsfonds, maar we hebben nog 3 miljard euro niet besteed aan projecten. Ik had voor zo'n fors bedrag een toelichting in de begroting verwacht. Wat gaan de Minister en de Staatssecretaris doen om dit bedrag te besteden? Wat is de besluitvormingsprocedure? En hoe worden wij als commissie hierbij betrokken? Als we naar de kasschuif in het Mobiliteitsfonds kijken, dan valt ook de cryptische formulering «aanpassing van het kader om een beheersbaar kader ten opzichte van de programmering neer te zetten» op. Dit valt op. Daarbij wordt 98 miljoen naar voren geschoven, naar 2023, en 305 miljoen naar achteren, naar 2027. Kan de Minister, of de Staatssecretaris, dit toelichten? Ik zou graag in de volgende begroting een toelichting willen zien voor dit soort kasschuiven, in plaats van cryptische teksten.

Voorzitter. Ten vierde, het transitievangnet voor het ov. Dit is de opvolger van de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov tijdens corona. We weten uit een brief van de Staatssecretaris dat hiervoor maximaal 150 miljoen euro kan worden uitgetrokken in 2023. In de toelichting van het Mobiliteitsfonds, op pagina 21, staat dat er met het risico rekening is gehouden. Maar in het Mobiliteitsfonds kan ik de reservering voor het risico niet vinden, niet in 2023 en niet in 2024. Op de begroting, op pagina 76, staat

een bedrag van € 0 genoemd. Ik trek hieruit de conclusie dat er geen bedrag is gereserveerd voor het transitievangnet voor het ov, en dat wel het meest aannemelijke bedrag had moeten zijn gereserveerd. Hoe ziet de Staatssecretaris dit? En als zij hieruit dezelfde conclusie trekt als de commissie, wil zij dan alsnog het meest aannemelijke bedrag reserveren? Voorzitter. Ten vijfde is er een punt waar ik samen met mijn collega's goed naar kijk: de 7,5 miljard euro aan woningbouw gelden. Ik moet zeggen dat deze middelen moeilijk te vinden waren. Ik vond ze uiteindelijk – let op – in het Mobiliteitsfonds in artikel 11, Verkenningen, reserveringen en investeringen, op de post Reserveringen coalitieakkoord, voor 915 miljoen euro. Ik begrijp van de griffieondersteuning dat 897 miljoen euro hiervan de eerste gelden van de 7,5 miljard aan woningbouw gelden zijn, maar in de begroting kan ik geen uitsplitsing vinden. Deze eerste gelden zijn onderdeel van de eerste tranche, 1,5 miljard euro woningbouw gelden. En deze eerste tranche is onderdeel van de 7,5 miljard woningbouw gelden. Zouden de Minister en de Staatssecretaris ervoor kunnen zorgen dat we in de volgende begroting de grote investerings gelden makkelijker kunnen vinden? Ondertussen hebben we een uitgebreide brief ontvangen. Maar we horen dit natuurlijk gewoon in de begroting te kunnen vinden en de informatie uit de brief hoort, op hoofdlijnen, natuurlijk ook gewoon in de begroting thuis.

De eerste tranche, 1,5 miljard euro woningbouw gelden, wordt uitgekeerd aan gemeenten om te gebruiken voor binnenstedelijke bouwprojecten, als een soort woningbouwimpuls. Dit gebeurt terwijl de Rekenkamer voor de zomer een rapport heeft gepubliceerd waarin staat dat het niet waarschijnlijk is dat de woningbouwimpuls woningen heeft opgeleverd. De kans bestaat dus dat de investerings gelden ondoelmatig worden besteed. Tijdens het vorige MIRT-debat heeft de Minister opgemerkt dat hij met de eerste tranche van 1,5 miljard euro woningbouw gelden naar zijn gevoel toch veel woningbouwplannen heeft kunnen lostrekken. Kan hij dit ook kwantificeren? Heeft hij de bouwprojecten al afgewogen aan het afwegingskader dat hij aan de Kamer heeft gestuurd? Zou hij de gekwantificeerde afwegingen van de bouwprojecten die hij wel en niet heeft gekozen naar de Kamer kunnen sturen?

Voorzitter. Tot slot noem ik nog een punt waar ik samen met mijn collega's goed naar kijk: de instandhouding van de infrastructuur. Tot en met 2025 blijken de middelen voor de instandhouding van de infrastructuur voldoende. Maar ik hoor uit de infrasector dat het ministerie de projecten niet krijgt aanbesteed, door een tekort aan projectmanagers en stikstofexperts. Ik hoor uit de infrasector de suggestie dat de Minister projectmanagers extern zou kunnen inhuren en stikstofexperts zou kunnen delen met de infrasector. Wat vindt de Minister van deze suggestie? Vanaf 2026 staan de middelen voor de instandhouding van de infrastructuur nog steeds op de aanvullende post van het Ministerie van Financiën. Kan de Minister in gesprek gaan met de Minister van Financiën, om de middelen over te takelen naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en om vanaf 2026 de middelen te verdelen over de hoofdnetwerken? Op basis van de uitgevoerde audits moet de Minister dat voor een deel van de middelen nu al kunnen doen. De infrasector krijgt dan eindelijk zicht op langjarige opdrachten en kan dan eindelijk fors investeren in machines, het aannemen van langjarig personeel en het aankopen van langjarig materieel.

Vorige week hebben we een korte brief van de Minister en de Staatssecretaris ontvangen over het punt dat het basiskwaliteitsniveau van de hoofdnetwerken nog steeds niet in kaart gebracht kan worden en dat een meerjarenprogramma voor de instandhouding van de infrastructuur, dat daaruit moet volgen, nog steeds niet kan worden gemaakt. Ondertussen vraagt de commissie de Minister en de Staatssecretaris hierom bij ieder debat. De Minister en de Staatssecretaris hadden toegezegd om dit te doen voor de begrotingsbehandeling. Ik spreek ook namens de commissie

als ik zeg dat ik het spijtig vind dat de Minister en de Staatssecretaris dit nog niet hebben gedaan en in hun brief slechts hebben gezegd ons te informeren voor het volgende MIRT-debat, volgend jaar. Graag een reactie.

De voorzitter:

Uit uw stilte leid ik af dat u aan het einde van uw inbreng als rapporteur bent gekomen, meneer Koerhuis. Dank voor uw inbreng. Dank ook voor het belangrijke werk dat u gedaan heeft bij het onderzoeken van de begroting. Ook vanuit deze plek dank aan de ondersteuning vanuit de griffie die u daarbij heeft gekregen. Ik kijk naar mijn rechterzijde. Ik geef met plezier eerst het woord aan de Minister en daarna wellicht ook nog aan de Staatssecretaris voor een reactie en voor de beantwoording van de vragen die de rapporteur gesteld heeft. Het woord is aan de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Ik deel met de heer Koerhuis de mening dat het belangrijk is dat we het gesprek voeren over de lenW-begroting en over de wijze waarop de informatie daarin is weergegeven. Ik wil ook vanuit onze kant grote waardering uitspreken voor de grondige wijze waarop de heer Koerhuis als rapporteur te werk is gegaan en voor de inbreng die hij zojuist geleverd heeft. Ik zal eerst ingaan op de vragen van de rapporteur. Ik zal daarbij de blokjes hanteren die de rapporteur ook gebruikt. De vragen over de transitievergoeding, de fietsinfrastructuur en een pilot voor het verbeteren van de informatiewaarde zullen daarna door de Staatssecretaris worden beantwoord.

Ik start met de informatiewaarde van de begroting. In deze begroting zijn de eerste verbeteringen doorgevoerd om de leesbaarheid te verbeteren. Ik ben blij om te horen dat de rapporteur dat ziet. Maar daarmee zijn we er ook wat ons betreft nog niet. Komend jaar gaan we de leesbaarheid verder verbeteren. Het denken over doelstellingen gekoppeld aan de inzet van middelen heeft de laatste jaren meer en meer aandacht gekregen, onder andere door de operatie Inzicht in Kwaliteit en de striktere naleving van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet. Dat maakt dat er voor nieuw of recent beleid makkelijkere doelstellingen voorhanden zijn dan voor beleid dat al langere tijd loopt. Om die reden zal ik met u in overleg blijven over de voortgang. We delen de ambitie die de Kamer uitspreekt. Ik heb een projectteam samengesteld om de informatiewaarde van de begroting te verbeteren en de pilot uit te voeren. Dit projectteam gaat voor de begroting van 2024 verder met het uitbreiden van de pilot naar de andere artikelen.

Een koppeling tussen de operationele doelen en de indicatoren en kengetallen wordt in een volgende fase meegenomen. Bij het verbeteren van de leesbaarheid kijken we overigens ook naar de toelichting op de financiën en naar het schrappen van overbodige tekst. Ook dat heeft te maken met de informatiewaarde.

In de voorliggende begroting is een slag gemaakt met beleidsartikel 14. Dat betreft de wegen. De rapporteur geeft aan dat hij nog nadere aanscherpingen wenst wat betreft de koppeling tussen beleidsdoelen, middelen en resultaten. Zoals in de brief van 21 oktober is aangekondigd, is dit ook mijn ambitie en zal hier aandacht voor zijn in de beleidsdoorlichting die in 2023 wordt uitgevoerd op artikel 14. De rapporteur vraagt om een brief. Voordat we hierover een aparte brief sturen, zou mijn suggestie zijn om op korte termijn nader over uw wensen en beelden in gesprek te gaan. Ik wil namelijk ook gewoon dat we zo snel mogelijk resultaat boeken en voorkomen dat we langs elkaar heen praten. Brieven kosten doorgaans ook meer tijd dan even met elkaar om tafel gaan om helder te krijgen wat er van ons verwacht wordt. Heel concreet stel ik voor dat de betrokken ambtenaren van zowel de beleidsdirectie Wegen als de afdeling Begroting van Financieel-Economische Zaken met u dat gesprek

voeren. Desgewenst wordt dat overigens gecombineerd met uw suggesties over de Strategische Evaluatie Agenda. Vanzelfsprekend kunnen de resultaten van dat gesprek daarna in een brief worden gevat. Als laatste punt in dit blokje kom ik op het bestedingsplan voor de verkeersveiligheid. Ik zeg u toe dat ik dat bestedingsplan met de Kamer zal delen. De doelstelling van de beschikbaar gestelde coalitieakkoordmiddelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de rijks-N-wegen betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid op dat wegennet middels het treffen van infrastructurale maatregelen. Uiteindelijk moet dat bijdragen aan het terugdringen van het slachtofferrisico en het aantal verkeersslachtoffers dat op deze wegen valt. Daarmee levert dat een bijdrage aan de algehele ambitie op het gebied van de verkeersveiligheid richting 2050. De ambitie is om dan nul slachtoffers te hebben. In het bestedingsplan wordt die doelstelling nader toegelicht en zoals gezegd zal ik dat delen met de Kamer.

Voorzitter. Dan de Strategische Evaluatie Agenda. De rapporteur vraagt naar het opnemen van de fondsen daarin. Het beleid dat ten grondslag ligt aan de uitgaven op de fondsen is opgenomen in de beleidsbegroting van IenW. De Strategische Evaluatie Agenda is gekoppeld aan de beleidsbegroting. Het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zijn geen beleidsbegrotingen maar fondsbegrotingen, waarin de uitgaven geraamd en verantwoord worden voor de concrete investeringsprojecten en programma's voor de aanleg van wegen, vaarwegen, sluisen en bruggen. Daarmee wordt invulling gegeven aan dat beleid. Ik zeg er meteen bij dat dat niet wegneemt dat er een sterke relatie is tussen de beleidsbegroting en de fondsen. Zo is de Staat van de Infrastructuur, die betrekking heeft op de fondsen, onderdeel van de Strategische Evaluatie Agenda in de beleidsbegroting. Ik deel met de rapporteur het belang van het goed integreren van de fondsen in de Strategische Evaluatie Agenda. Ik zeg u dan ook toe dat ik in de volgende Strategische Evaluatie Agenda de koppeling met de uitgaven in het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds expliciet zal maken.

Wat betreft de periodieke evaluatie van beleid ben ik het ook met de rapporteur en de Kamer eens. De periodieke rapportages moeten goed aansluiten op de inzichtbehoefte. Alleen dan kunnen er lessen worden getrokken uit de praktijk op basis waarvan je het beleid tijdig kunt bijstellen. Klassieke evaluatiebijlagen bevatten met name ex post evaluaties. Met de stap naar de Strategische Evaluatie Agenda is er nu juist meer aandacht voor het opnemen van ex-ante en ex durante evaluaties. De SEA is daarom een goede tool voor een betere evaluatieplanning. Ik beoog daarmee ook op de juiste momenten betere en meer bruikbare inzichten te krijgen in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Daarbij kijk ik er ook naar dat de evaluaties beter aansluiten op de timing van de beleidscyclus, zodat ze gebruikt kunnen worden bij besluitvormingsmomenten, tussentijdse herijkingen en het verbeteren van het beleid in den brede. Ik doe aan de Kamer in de persoon van de rapporteur dus de op dit gebied gevraagde toezegging.

Voorzitter. Dan de kasschuiven binnen het Mobiliteitsfonds. U stelde ook een aantal vragen over de grote mutaties en kasschuiven daarbinnen. Ik wil daarop graag eerst meer in z'n algemeenheid reageren. Daarna zal ik ingaan op de specifieke vragen. Bij investeringen in infrastructuur is het ten eerste van belang dat er voldoende middelen zijn om tot het project te kunnen besluiten. Ten tweede is het van belang dat het budget in de jaren wordt geplaatst waarin de uitgaven verwacht worden. In de praktijk wordt dit vaak ook in deze twee stappen in de begroting verwerkt. Het investeringsplafond zoals het kabinet dat heeft afgesproken, biedt deze mogelijkheid ook. Het coalitieakkoord heeft nu bijvoorbeeld middelen vrijgemaakt om een aantal besluiten te kunnen nemen en vervolgens zullen de werkelijke uitgaven pas in latere jaren volgen. Voor het uitvoeren van nieuwe projecten is namelijk vaak een grote aanlooptijd nodig. Dit

komt door de stappen uit het MIRT, die zorgvuldig doorlopen moeten worden. De heer Koerhuis zal daarmee bekend zijn. Dat zijn de verkenning, de planuitwerking en de realisatie. We weten dat projecten een gemiddelde doorlooptijd hebben van ten minste zeven jaar. Bij het vormen van reserveringen voor nieuwe aanleg kan meer rekening worden gehouden met deze langere doorlooptijd. Wij hebben er daarom als leerpunt aandacht voor dat we deze twee stappen, het budget beschikbaar maken en dat in het juiste kasritme plaatsen, zo mogelijk in één keer zetten. Bovendien betreft dat het kasritme actueel houden op basis van de actuele uitvoeringsinformatie. Ik doe er dus graag alles aan om een zo realistisch mogelijke begroting in te dienen bij uw Kamer en het aantal schuiven te beperken.

We moeten echter ook zo realistisch zijn dat in tijden van de coronacrisis, in de afgelopen jaren, de grondstofbeperkingen en de stikstofproblematiek die we nu meemaken, schuiven helaas nodig zullen blijven. Ook bij de middelen uit de infrapijler van het Nationaal Groeifonds is hier sprake van. In het Groeifonds waren die middelen in een ambitieus ritme geplaatst. Uit het coalitieakkoord volgde dat die middelen naar het Mobiliteitsfonds werden overgeheveld. De volgorde is ook hier weer: eerst overhevelen naar het Mobiliteitsfonds en dan in het Mobiliteitsfonds in het juiste ritme zetten. Het was al bekend dat de middelen zouden overkomen in het ritme waarin ze initieel geraamd waren in het Groeifonds. Bovendien was er toen binnen het Groeifonds nog geen concrete aanleiding om de middelen naar achteren te schuiven. De besteding was namelijk nog niet concreet genoeg om de raming aan te passen. Bij de totstandkoming van het coalitieakkoord werd duidelijk dat de middelen in het ritme van het Groeifonds naar de begroting van het Mobiliteitsfonds zouden komen en werd de bestemming concreet. U weet het: voor de projecten Oude Lijn, Brainport Eindhoven en de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer kwam een actuele raming beschikbaar, die ook beter aansluit bij de MIRT-fasering van verkennen, plan uitwerken en realiseren. Op basis daarvan zijn de middelen, nu ze op het Mobiliteitsfonds staan, in een nieuw ritme geplaatst.

We leren hiervan dat de middelen zo veel mogelijk in realistische ritmes gezet worden, die beter aansluiten bij de MIRT-fasering. Gezonde ambitie tonen is uiteraard belangrijk, maar dat moet niet resulteren in onrealistische ramingen. Ook het Ministerie van Financiën hecht er zeer aan dat ze in de juiste jaren staan. Ik doe er alles aan om de ramingen op onze begrotingen zo veel mogelijk te actualiseren en vooral voor projecten in een vroeg stadium kan dit leiden tot schuiven in de tijd. Mooi is dat de Groeifondsmiddelen inmiddels wel bestemd zijn. Voor de pijler infrastructuur is in het coalitieakkoord opgenomen dat de middelen gerealiseerd zijn voor het kunnen realiseren van de projecten uit de eerste ronde van het Groeifonds, bestaande uit Noord/Zuidlijn, Oude Lijn en Brainport Eindhoven. Twee weken geleden heeft de Kamer de MIRT-brief ontvangen, waarin ook de voortgang op deze middelen is gemeld en de afspraken die daarover zijn gemaakt. Aanstaaende maandag ga ik daarover, ook met u, graag in debat tijdens het MIRT-debat.

Budgettaire gevolgen van de besluiten, die ook in de MIRT-brief staan, worden uiteraard via de reguliere begrotingsmomenten ter autorisatie aan de Kamer voorgelegd. Ik ben het overigens met u eens dat het van belang is dat we de middelen die uit het Groeifonds komen goed apart inzichtelijk moeten houden en u daarover moeten informeren via de begroting.

Dan, in dit blokje kasschuiven, de toelichting op enkele kasschuiven met een cryptische omschrijving. Ik snap dat die mutaties nog vragen oproepen, want ze zijn technisch van aard. Het aanpassen van de planning van de stikstofprojecten en van de pijler infrastructuur uit het Groeifonds leidde in 2023 tot een hogere overprogrammering dan beheersbaar werd geacht. Om dat op te vangen is er nog 98 miljoen met een kasschuif naar het jaar 2023 geschoven. In de jaren 2024, 2025 en 2026 was er juist

sprake van een te lage overprogrammering. Daarom is het budget in die jaren verlaagd door een kasschuif naar 2027 en verder. Het doel van deze mutaties is dus het creëren van een goede balans tussen de beschikbare budgetten in enig jaar en het programma dat in die jaren beschikbaar is voor uitvoering. Dat doen we doorlopend, zodat er een zo getrouw mogelijk beeld is van de verwachte kasuitgaven. Daarbij kijken we ook naar de overprogrammering, want met overprogrammering zorgen we er in de eerstvolgende jaren voor dat er een gezonde spanning is tussen het budget en de onderliggende programma's, zodat we in de eerste plaats kasvertraging in de toekomst niet gelijk laten leiden tot een hogere onderuitputting en in de tweede plaats dat de kans op kastekorten, zoals aanvankelijk in 2023 waren voorzien, zo klein mogelijk is. Als die balans tussen het beschikbare budget en de onderliggende programmering niet in orde is, leidt dat tot kasschuiven om die balans te herstellen, zoals bij deze mutaties.

Ik ben het er wel mee eens dat mutaties in de eerste plaats voor Kamerleden en ook voor alle andere geïnteresseerden begrijpelijk toegelicht moeten worden en zelfstandig leesbaar moeten zijn. Uit de inbreng van de rapporteur begrijp ik dat we daar op dit punt onvoldoende in geslaagd zijn. Ik ben blij en opgelucht dat u ons hier scherp op houdt. Ik beloof beterschap op dit punt in de volgende begrotingen. Ik zeg u dus toe dat we dit duidelijker inzichtelijk zullen maken.

De voorzitter:

U heeft, als ik het goed heb, drie van de zes blokjes van de rapporteur van een soort van antwoord voorzien. Het is inmiddels ruim 19.30 uur.

Minister Harbers:

Ik doe mijn best nog snel woningbouw en instandhouding te doen. Die zijn wat korter van aard.

De voorzitter:

Kijk. Dat wilde ik graag horen. Gaat u verder.

Minister Harbers:

Ten aanzien van de woningbouwmiddelen merkte de rapporteur ook op dat er verbetering mogelijk is in het kunnen volgen van deze middelen. Hier was ingewikkeld dat de bestuurlijke afspraken over de verdeling en inzet van die middelen pas na Prinsjesdag zijn gemaakt. Daarom zijn die in specifieke zin nog niet verwerkt in de begroting voor 2023. De gemaakte afspraken zijn inmiddels toegelicht in een MIRT-brief. Bij een volgend begrotingsmoment worden deze afspraken, voor zover de uitwerking gereed is, in de begroting verwerkt. Overboekingen naar de regio vinden uiteraard pas plaats als de nadere uitwerking van de plannen zoals aangekondigd ver genoeg gevorderd is. Daarbij trekken we nauw op met de collega van BZK, want woningbouw is natuurlijk ook het beleidsterrein van de Minister voor VRO. Ik weet dat de Kamer daar ook met hem het debat over voert.

De rapporteur vroeg naar het kwantificeren van de eerste tranche van 1,5 miljard en het delen van de projecten die wel en niet gekozen zijn met de Kamer. Tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en het Bestuurlijk Overleg MIRT zijn afspraken gemaakt over in totaal 105 versnellingsafspraken door heel Nederland voor de bouw van 207.000 woningen. Dat zijn allemaal plannen die anders niet binnen drie tot vijf jaar tot start bouw zouden zijn gekomen. Met de impuls van het Rijk kunnen ze wel versneld worden gebouwd. De Kamer is geïnformeerd over de uitkomsten van die versnellingsafspraken in de MIRT-brief van 14 november. Hierin staat ook een lijst met projecten in de bijlage met de versnellingsafspraken van de tweede ronde. De uitkomsten van de eerste ronde versnellingsafspraken waren al in het voorjaar aan de Kamer gemeld. Aangezien het gaat om

vertrouwelijke informatie van de gemeenten worden de afgewezen voorstellen niet openbaar gemaakt.

Dan vraagt de rapporteur naar de afweging van de bouwprojecten. In de MIRT-brief hebben we reeds toegelicht hoe de bouwprojecten voor de versnellingsafspraken afgewogen zijn, waarbij gewerkt is met de criteria uit het programma Woningbouw. Die criteria lijken op die uit het afweegkader, maar de focus zit bij het versnellen van de woningbouw, terwijl bij het afweegkader ook gekeken is naar de maatschappelijke meerwaarde van investeringen, zoals economie of het meeprofiteren van bestaande bewoners.

Dan sluit ik af met het blokje instandhouding. Conform de motie-Stoffer c.s. wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de rijksinfrastructuur, gericht op een stabiele langdurige programmering. Ik heb daar recent een tussenstand gegeven middels de Kamerbrief over het basiskwaliteitsniveau. Om langdurig rust en stabiliteit op die instandhouding te krijgen zijn vier zaken van belang. In de eerste plaats moeten we de uitvoerders, Rijkswaterstaat en ProRail en de markt, langjarig stabiliteit bieden. De extra middelen uit het coalitieakkoord bieden de mogelijkheid om dat te doen. De gesprekken daarover met het Ministerie van Financiën verlopen constructief. Ten tweede moeten we heldere keuzes maken om budget, capaciteit en prestaties langjarig met elkaar in evenwicht te brengen. Het basiskwaliteitsniveau en de audits geven daar voldoende richting voor. «Zullen daar voldoende richting voor geven» moet ik zeggen, want we hebben dat nog niet helemaal rond. Daar zal ik zo wat over zeggen. Op de derde plaats moeten we de achterstanden inlopen die in het verleden zijn ontstaan. Tot slot is essentieel dat de areaalinformatie op korte termijn verbetert, zodat het werk voorspelbaarder wordt. Via het Ontwikkelplan Assetmanagement werkt Rijkswaterstaat hier heel gericht aan.

Het spijt mij ook dat we het geheel nog niet rond hebben, wat wel onze aanvankelijke ambitie was, en ook dat het basiskwaliteitsniveau helaas nog niet rond is, met name omdat we alle onderliggende informatie zo precies mogelijk willen weten om op basis daarvan ook gefundeerd onze beslissingen te kunnen nemen. In dat opzicht leek het mij beter om u over enige tijd een volledig doortimmerd plan aan te kunnen bieden dan nu een soort tussenstand te moeten geven die nog niet het volledige verhaal is.

Tot slot is de expertise van stikstofdeskundigen schaars, zowel binnen de overheid als daarbuiten. Het gaat overigens niet om de deskundigen die stikstofberekeningen voor projecten uitvoeren. Die worden namelijk al door commerciële bureaus gedaan. Het gaat juist om de deskundigen die de berekeningen en beoordelingen van die bureaus op juistheid en volledigheid kunnen toetsen als onderbouwing voor de vergunning. Vanzelfsprekend kunnen dat niet dezelfde mensen zijn. Om te kijken naar de mogelijkheden van de markt worden met brancheorganisatie NLI ingenieurs gesprekken gevoerd. Voor bijvoorbeeld de inzet van projectmanagers worden mensen geworven en waar mogelijk ingehuurd. De heer Koerhuis koppelde dit punt ook aan instandhouding, maar ik wijs erop dat het in z'n algemeenheid wel meer een issue is bij aanlegprojecten dan bij instandhoudingsprojecten. Gelukkig maar, zou ik zeggen, want dan kunnen we daar nog wel wat mee doen.

Voorzitter. Daarmee hoop ik de vragen van de rapporteur te hebben beantwoord. Er resteren nog een aantal vragen waar de Staatssecretaris op in zal gaan.

De voorzitter:

Dan geef ik graag het woord is aan Staatssecretaris voor de beantwoording van de aan haar gesteld vragen.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me geheel aan bij de woorden van de Minister over het belang van het gesprek over de lenW-begroting. Ook van mijn kant complimenten richting de rapporteur voor al het werk dat hij heeft gedaan en zijn inbreng daarover. Ik zal de vragen van de rapporteur over de transitievergoeding ov, fietsinfrastructuur en de informatiewaarde van de begroting beantwoorden.

Met betrekking tot fietsinfrastructuur zal ik uiteraard het bestedingsplan met de Kamer delen. Met het zorgen voor voldoende fietsparkeerplekken bij ov-knooppunten wordt de keuze gefaciliteerd om de auto te laten staan en te kiezen voor de combinatie fiets-trein of -bus of voor de ov-fiets. Dat is in lijn met het bestuursakkoord fietsparkeren bij stations, dat eind 2016 aan de Kamer werd aangeboden. Het bestuursakkoord kent drie fases met een looptijd tot 2030. De uitwerking daarvan is nog steeds de leidraad voor het huidige beleid.

Dan de transitievergoeding openbaar vervoer. Ik snap de vraag van de rapporteur, want het klopt dat de reservering niet expliciet zichtbaar is in de begroting. In de MF-begroting is bij artikel 11.04, de generieke investeringsruimte, aangegeven dat binnen het totaal van dit artikel rekening is gehouden met het financieel risico dat behoort bij het transitievangnet van hoofdstuk 12, artikel 16, ov en spoor. Binnen de investeringsruimte is een reservering getroffen voor het meest aannemelijke bedrag van het transitievangnet op basis van een «kans maal gevolg»-redenering, wat de standaardwerkwijze is bij risicoreserveringen. Die reservering is later in de tijd getroffen en zal ook, als duidelijk is of en hoeveel aanspraak daarop moet worden gemaakt, naar voren worden gehaald. Het klopt dus dat meneer Koerhuis die bedragen niet herkent in 2023 en 2024. En bij de Voorjaarsnota 2023 of in de begroting voor 2024 worden de actuele ramingen opgenomen op basis van de aanvragen van de TVOV, die uiterlijk 1 april gedaan moeten zijn.

Ik vind het wel van belang om transparant te zijn over de risicoreserveringen die getroffen zijn binnen de investeringsruimte, zodat u ook een goed beeld heeft van de actuele budgettaire stand van zaken op de fondsen. In de begroting voor 2023 is daarom ook voor het eerst opgenomen welk deel van de investeringsruimte gereserveerd is voor risico's. Dat is een van de verbeteringen, ons inziens, die in deze begroting is doorgevoerd. Het opnemen van individuele risicoreserveringen in de begroting is niet wenselijk, want het schaadt ook de onderhandelingspositie van het ministerie. Desgewenst kunnen de Minister en ik u wel in een vertrouwelijk overleg meenemen in de specifieke risicoreserveringen.

Dan de informatiewaarde van de begroting; dat was de vraag van de rapporteur. Ik onderschrijf uiteraard wat de Minister zojuist heeft toegelicht over het verbeteren van de leesbaarheid. Daar zijn al wel stappen in gezet en daar gaan we de komende jaren mee verder. De rapporteur vraagt om een pilot op een van de artikelen op mijn beleids-terrein. Dat wil ik zeker toezeggen. De Minister heeft de suggestie gedaan om met de rapporteur in gesprek te gaan over de wensen en beelden bij het verbeteren van de begroting. Ik stel voor dat we daar dan ook die pilot bij zullen betrekken.

Voorzitter, daarmee heb ik alle vragen van de rapporteur beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel daarvoor. Dank aan beide bewindspersonen voor de uitgebreide en grondige beantwoording. De heer Koerhuis vraagt of hij nog een aanvullende vraag mag stellen. Uiteraard mag dat. U kunt een korte vervolgvraag stellen, in uw rol als rapporteur.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, het mocht de vorige keer ook als rapporteur, tijdens de behandeling van het jaarverslag. Ik heb heel scherp geluisterd naar wat de Minister en

de Staatssecretaris hebben gezegd en ik heb voor allebei nog maar één vraag over. De eerste gaat over het volgende. Vanaf 2026 staan de middelen voor de instandhouding van de infrastructuur nog steeds op de aanvullende post van het Ministerie van Financiën. Nu begrijp ik dat de Minister al in gesprek is met de Minister van Financiën, en dat dat gesprek constructief verloopt. Maar volgens mij is gewoon afgesproken dat die gelden naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaan. Dus ik zou zeggen: dat moet gewoon gebeuren, in plaats van dat we nog constructief in gesprek zijn. Maar misschien kan de Minister dat iets beter duiden en heb ik hem niet goed begrepen.

Dan een vraag voor de Staatssecretaris over het transitievangnet voor het ov. Ik kon de uitleg niet altijd helemaal volgen, want mijn vraag is eigenlijk: hoeveel risicoreservering is er nu genomen? Ik hoor eigenlijk zeggen: de risicoreservering wordt inzichtelijk gemaakt met de Voorjaarsnota of de volgende begroting. Maar we hebben het over het transitievangnet voor het ov voor 2023. Dan is het een beetje gek om eind 2023 een risicoreservering te nemen. Een risicoreservering doe je van tevoren. Wat je achteraf doet, zijn de kosten. Dus ik zou de Staatssecretaris vragen deze onduidelijkheid weg te nemen, en anders misschien nog een brief voor de begrotingsbehandeling volgende week te sturen. Ik weet niet of zij dat laatste gehoord heeft?

De voorzitter:

Ik denk het wel, meneer Koerhuis. Maar we geven eerst het woord aan de Minister voor de beantwoording van uw eerste vraag.

Minister Harbers:

De eerste vraag gaat over de middelen vanaf 2026. Het is inderdaad de bedoeling dat die overgeheveld moeten worden van de aanvullende post naar het Ministerie van IenW. Wat daarvoor nodig is, is een besluit van Financiën, gebaseerd op een bestedingsplan dat we normaliter maken bij de voorjaarsbesluitvorming. Onze bedoeling is om dit met de afronding van het verhaal over het basiskwaliteitsniveau in het vroege voorjaar mogelijk te maken. De gesprekken daarover met het Ministerie van Financiën verlopen constructief.

De voorzitter:

Ik constateer dat de heer Koerhuis, onze rapporteur, u goed begrijpt.

Staatssecretaris Heijnen:

We hebben dus 150 miljoen maximaal toegezegd als transitievangnet. Dat wordt opgenomen in de risicoreservering. Ik val enigszins in herhaling, omdat we hebben gezegd dat we onze eigen onderhandelingspositie niet willen schaden. Sowieso kan ik toezeggen dat wij dat geld hebben, mocht het zover komen. We hebben geen individuele bedragen opgenomen omdat dat dus die positie schaadt. Maar ik wil graag aanbieden aan de heer Koerhuis en de commissie om daar een keer een vertrouwelijk overleg over te hebben in plaats van een brief, want dan houden we natuurlijk hetzelfde probleem, namelijk dat ik daar ook alleen in kan zeggen wat ik daarin kan zeggen.

De voorzitter:

Ook hier constateer ik dat de rapporteur, en volgens mij de hele commissie, dat van harte met u eens is, mevrouw de Staatssecretaris. Dank daarvoor. Ik weet overigens niet wat er plenair allemaal speelt, maar ik hoor regelmatig een bel. Wij gaan hier onverstoort verder. Ik geef graag het woord aan de heer Koerhuis voor zijn inbreng in de eerste termijn. Ik hoop dat hij de rol als Kamerlid daarbij gewoon weer op wil nemen en zijn rol als rapporteur los kan laten. Meneer Koerhuis, het woord is aan u.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Vandaag behandelen we het onderzoek naar de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ikzelf spreek nu als woordvoerder namens de VVD. Laat ik eerst nog een keer benoemen dat ik blij ben dat er structureel 1,25 miljard wordt uitgetrokken voor de instandhouding van de infrastructuur. Zoals de begrotingsrapporteur al zei, wil ik ook graag zeggen dat ik wil dat de Minister het meerjarenprogramma voor de infrastructuur maakt. De Minister heeft in het vorige MIRT-debat gezegd dat het ministerie dit pas vanaf 2026 gaat doen. Wat mij betreft is dit gewoon te laat. Waarom wordt dit niet eerder gedaan? Voorzitter. Ik maak mij zorgen. We hebben een rondetafelgesprek gehad, waarin we de infrasector hebben gevraagd hoe hun planning eruitziet. En we hebben begrepen dat de infrasector thuis komt te zitten als we volgend jaar niet beginnen aan nieuwe onderhoudsprojecten. De Minister heeft hierop al eens toegezegd om een lijst van nieuwe onderhoudsprojecten naar de Kamer te sturen. De Minister heeft inmiddels zes grote onderhoudsprojecten gestuurd. Maar hij heeft niet toegezegd dat we volgend jaar beginnen. Kan de Minister dit toezeggen? Laat ik ook nog een keer benoemen dat ik blij ben dat de aankomende jaren 7,5 miljard euro wordt toegezegd voor de infrastructuur van nieuwe woonwijken. Zoals de begrotingsrapporteur al zei, wil ik ook zeggen dat ik graag wil dat de Minister de gekwantificeerde afwegingen van de bouwprojecten die hij wel en niet heeft gekozen in de eerste tranche van 1,5 miljard euro woningbouw gelden naar de Kamer stuurt. Tijdens de behandeling van het jaarverslag voor de zomer heb ik stilgestaan bij Rijkswaterstaat, een belangrijke uitvoerder. De Rekenkamer constateerde echter dat Rijkswaterstaat soms aan projecten begint waarvoor niet genoeg geld beschikbaar is gesteld. Er moet dan later vaak toch meer geld worden uitgetrokken, of er wordt dan minder geld uitgetrokken voor onderhoud. Gevolg hiervan is dat Rijkswaterstaat en het ministerie de Kamer niet altijd informeren als er meer geld moet worden uitgetrokken. De Rekenkamer deed de volgende drie aanbevelingen aan het ministerie: standaardiseer de DCI- en informatiestromen binnen Rijkswaterstaat, informeer de Kamer altijd als er meer geld moet worden uitgetrokken en leer van projecten. Ik was het hiermee eens, en ik had hieraan toegevoegd dat Rijkswaterstaat het verlies van experts moet oplossen. Wat heeft de Minister met al deze aanbevelingen tot nu toe gedaan?

Voorzitter. De begrotingsrapporteur benoemde al het Groeifonds. We hebben 400 miljoen besteed aan het onderzoeken en ontwikkelen van elektrisch vliegen in Nederland. De luchtvaartsector heeft via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bod gedaan aan het Groeifonds, en dit toegekend gekregen. Ik heb ook gezien dat de scheepvaartsector een bod heeft gedaan aan het Groeifonds, via het Ministerie van Defensie, voor het onderzoeken en ontwikkelen van elektrisch varen in Nederland. Zij hebben hun bod niet toegekend gekregen. Voor de toekomst van de scheepvaart in Nederland vind ik het belangrijk dat de scheepvaartsector uiteindelijk ook het bod toegekend krijgt. Wil de Minister in gesprek gaan met de scheepvaartsector en zijn ministerie ter beschikking stellen om het bod via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het Groeifonds te doen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van Ginneken, namens de fractie van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter, en dank aan de bewindspersonen voor hun uitleg op de vragen van de rapporteur. Ik houd het, ook met het oog op de tijd, sober

en kort. We hebben natuurlijk immers als commissie een begrotingsrapporteur aangesteld. Die heeft met de commissie de zes focuspunten afgesproken waarlangs de vragen en de beantwoording ook zijn verlopen. Dat zijn wat D66 betreft zes hele mooie focuspunten, dus dat scheelt een boel bij de inbreng van nu. Ik heb nog twee vragen voor de Minister, die gaan over de opbrengsten van de vliegbelasting. In het coalitieakkoord is afgesproken dat de opbrengsten van de vliegbelasting gedeeltelijk gebruikt worden voor de verduurzaming van de luchtvaart, de zogeheten terugsluis. Er is ook geconstateerd dat die niet is uitgewerkt in de financiële paragraaf. Mijn vraag is: waarom niet? En de vervolgvraag is: hoe wordt ervoor gezorgd dat dit geld toch ten goede komt van de verduurzaming van de luchtvaartsector in Nederland?
Dat was 'm, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u vriendelijk. Ik kijk volledigheidshalve even naar de Minister. Ik schors even, zodat de Minister zich kan voorbereiden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de Minister voor zijn beantwoording in de eerste termijn.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. De heer Koerhuis maakt zich zorgen over het meerjarenplan voor de instandhouding. Als reactie op de inbreng van de begrotingsrapporteur van zojuist, heb ik aangegeven dat we toewerken naar dat meerjarenplan. De keuzes die daarvoor nodig zijn, worden voorbereid. Dat zal ik ook met de Kamer bespreken. Ik zit er zelf ook bovenop om dat zo snel mogelijk rond te hebben. Daarmee is het natuurlijk niet zo dat er tot 2026 niets gebeurt. De middelen uit het coalitieakkoord voor de periode tot en met 2025 zijn al aan de lenW-begroting toegevoegd. Rijkswaterstaat en ProRail maken daar momenteel programmering voor en die voeren we in de komende drie jaar gewoon uit. De onderhoudsprojecten die in de brief van 16 september met de Kamer zijn gedeeld, zijn daar onderdeel van. Daarmee wordt er in de komende jaren fors meer aan instandhouding uitgegeven. Bij de rapportage over de BKN in het nieuwe jaar wil ik vanzelfsprekend ook verder inzicht bieden in wat ons dat leert voor de resterende programmering, in de periode tot en met 2025.

Dan de woningbouw. De heer Koerhuis vroeg naar de gekwantificeerde afweging voor de eerste tranche van de woningbouwmiddelen. Daarover heb ik zojuist in reactie op de rapporteur ook het nodige gezegd. Zoals ik zojuist ook aangaf, hebben we de uitkomsten van die versnellingsafspraken, zowel in de eerste als in de tweede ronde, aan de Kamer gemeld. Die zijn allemaal overgebleven volgens de criteria die we eerder in het jaar daarvoor aangaven. De heer Koerhuis vraagt ook naar de afgewezen projecten, maar dat betreft informatie die, ook op verzoek van de gemeenten die die projecten hebben ingediend, als vertrouwelijk wordt gekenmerkt. Die informatie kan ik dus simpelweg niet openbaar maken. Ik hoop eerlijk gezegd... We hebben al die criteria gevolgd. Als daar nog meer inzicht in nodig is, dan kunnen we nog een keer opschrijven hoe dat allemaal gegaan is, maar ze voldoen aan de criteria die eerder in het jaar daarvoor gegeven zijn.

Dan Rijkswaterstaat en het verlies aan experts, zoals ik maar even samenvat wat de heer Koerhuis aangeeft. Ik deel het belang van voldoende expertise, want dat is essentieel om de opgave aan te kunnen. Daarop ben ik ook ingegaan in de brief van 16 september naar aanleiding van het WGO over het jaarverslag. Ik heb ook een terugblik gegeven. Aan

het begin van deze eeuw zijn veel verantwoordelijkheden voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid bij marktpartijen belegd. De strategie was toen: markt, tenzij. Als gevolg daarvan is technische kennis verloren gegaan. We hebben geconstateerd dat het van belang is dat het kennisniveau verder wordt verhoogd, omdat we ook voor grote, complexe opgaven op het gebied van instandhouding, verduurzaming, klimaat en digitalisering staan. In juni heb ik de Kamer in de brief «Op weg naar een vitale infrasector» geïnformeerd over de strategie om de opbouw van de expertise vorm te geven. Daar wordt onverminderd hard aan gewerkt. We zien gelukkig ook dat het aantal vacatures bij Rijkswaterstaat begint te dalen. Rijkswaterstaat bundelt daarbij krachten met relevante partners, zoals marktpartijen, bestuurlijke partners en kennisinstellingen, waarlangs we op tournee zijn om bijna afgestudeerde studenten te interesseren en te wijzen op de mogelijkheden van een loopbaan bij Rijkswaterstaat. Sinds vier jaar beschikt Rijkswaterstaat weer over een eigen ontwerpafdeling en ook worden taken op het gebied van projectbeheersing weer in eigen huis opgepakt. Ik deel dus de urgentie die de heer Koerhuis hieraan geeft. We zijn hier druk mee bezig. Over de voortgang blijf ik de Kamer informeren via de brieven over de voortgang van het programma Markt in transitie. Dan de toekomst van de scheepvaart. Het is inderdaad goed dat er al een NGF-voorstel voor de scheepvaart is toegekend. In de tweede ronde werd 50,2 miljoen toegekend aan het project Zero emissie binnenvaart, batterij-elektrisch. Het Maritiem Masterplan heeft in de tweede ronde van het Groeifonds een afwijzing gekregen. Vanwege het belang van de maritieme sector en de klimaatopgave daarbinnen wordt er toegewerkt naar een indiening in de derde ronde van het Groeifonds. De ambtelijke voorbereiding vindt hiervoor momenteel plaats met ondersteuning vanuit het Ministerie van IenW. Bij de indiening voor de volgende ronde, vier en verder, zeg ik toe dat we uiteraard ook kijken naar de uitdagingen waar de scheepvaartsector verder nog voor staat, want dat is een aangelegen punt voor ons ministerie.

Mevrouw Van Ginneken vroeg waarom het terugsluizen van de vliegbelasting, dat in het coalitieakkoord staat, niet in de financiële paragraaf is opgenomen. Als lid van de regering moet ik dan kijken naar de coalitiefacties die dat coalitieakkoord hebben afgesloten. Daar zit een discrepantie in. In de tekst staat wel een terugsluis, maar in de financiële bijlage niet. Zoals te doen gebruikelijk wordt de startnota van het kabinet vastgesteld op basis van de afspraken in de financiële bijlage van het coalitieakkoord. Daarmee vloeien de opbrengsten van de vliegbelasting naar de staatskas. Tegelijk worden uit die staatskas ook maatregelen bekostigd die bijdragen aan de verduurzaming van de luchtvaart. Conform onze begrotingsregels vindt onafhankelijk van de inkomsten een afweging plaats voor de bijdrage aan duurzame luchtvaart, die in dit geval via het Groeifonds heeft geresulteerd in een reservering van 383 miljoen euro voor het programma Luchtvaart in Transitie ten behoeve van technologische ontwikkelingen en kennisontwikkeling. Het spijt me niet anders te kunnen antwoorden. Als lid van het kabinet moet ik het doen met de afspraken zoals die in de financiële bijlage van het coalitieakkoord zijn verwoord.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor deze beantwoording. We hebben een termijn van de rapporteur gehad, een termijn van het kabinet, een eerste termijn van de Kamer en de beantwoording. Ik kijk even naar links om te zien of er behoefte is aan een aanvullende vraag of dat we dat met elkaar formeel in een tweede termijn moeten gieten. Als we dit zo nog eens één keer doen, zijn we een heel eind, schat ik zo maar eens in. Normaal gesproken krijgt u aan het einde van een commissiedebat uiteraard nog de toezeggingen. Richting 20.00 uur komen we een heel eind met elkaar. Ik zie nog een vraag van de

heer Koerhuis. Mevrouw Van Ginneken is klaar. Dan geef ik nog een keer het woord aan meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik echo nog maar een keer dat pas vanaf 2026 het meerjarenprogramma voor de instandhouding van de infrastructuur maken wat mij betreft te laat is. Ik hoop echt dat dat eerder kan. Ik wilde nog graag een toezegging op het volgende punt. Die heb ik niet gehoord. De Minister heeft inderdaad inmiddels zes grote onderhoudsprojecten in de brief naar de Kamer gestuurd, maar hij heeft niet toegezegd dat we volgend jaar gaan beginnen. Ik heb hem dat niet horen zeggen. Ik heb toegelicht hoe de infrasector eraan toe is. Volgens mij is het heel erg belangrijk dat we gaan beginnen volgend jaar, en nog eerder begin volgend jaar dan eind volgend jaar. Zo rond april, mei moet er echt begonnen worden. Anders hebben we de vreemde situatie dat we achterstallig onderhoud hebben aan onze infrastructuur en dat de infrasector thuis komt te zitten. Dus graag die toezegging nog van de Minister.

De **voorzitter**:

De Minister vraagt of hij even wat tijd mag om zijn antwoord voor te bereiden. Uiteraard mag dat.

Minister **Harbers**:

Voorzitter. Laat ik ook gewoon de redenen voor die langere doorlooptijd van het meerjarenplan noemen. De omslag naar die infrastructuur van de toekomst is gewoon niet in één kabinetsperiode te maken. We zijn ongelooflijk blij met het coalitieakkoord, dat meer middelen dan ooit ter beschikking stelt voor deze grote instandhoudingsopgave. Tegelijkertijd komen we dan dus ook uit een lange periode waarin er naar verhouding weinig en steeds minder middelen beschikbaar waren. Dat moet dus ook gewoon opgepakt worden in de programmering. Maar het is zeker de insteek om tot besteding van die middelen te komen. De zes projecten die in september zijn aangekondigd zijn projecten die ook in de programmering van de komende jaren worden opgenomen. Tegelijkertijd zal een groot deel van de opgave volgend jaar ook nog bestaan. Er zijn projecten waar we al een aantal jaren mee bezig zijn. Daarvan zijn er volgend jaar ook een paar hele grote, zoals de vervanging van de Haringvlietbrug en groot onderhoud aan de Heinenoordtunnel. De keuzes die gemaakt moeten worden, kennen soms een hoge moeilijkheidsgraad. Daar zijn we inmiddels wel achter. Ze kunnen ook flinke effecten hebben. Daarom hebben we ook steeds meer zicht ontwikkeld op de vervangings- en renovatieopgaven. Die willen we in de integrale oplossingen betrekken. Dat maakt de uitwerking dus wat complexer.

Dan de vraag naar de concrete toezegging of al die zes projecten komend jaar kunnen beginnen. Dat denk ik niet, maar we gaan wel beginnen te zorgen dat ze in de programmering voor de komende jaren zijn opgenomen. We zien er overigens op toe dat al de middelen die beschikbaar komen ook daadwerkelijk besteed worden aan de instandhoudingsopgave.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, kijk, ik hoor de zorgen ook uit de infrasector. Die worden voor mij niet helemaal weggenomen. Ik begrijp echt dat men in de infrasector thuis komt te zitten als er niet wordt begonnen aan nieuwe onderhoudsprojecten. Ik hoor de Minister zeggen dat we de komende jaren gaan beginnen. Het is mij niet helemaal duidelijk wat de inschatting is wanneer ieder van die zes projecten gaat beginnen. Misschien moet ik het als volgt vragen. Is de Minister anders bereid om een gesprek aan te gaan met de

infrasector? Ik hoef daar niet tussen te zitten. Misschien kan hij daarover een brief naar de Kamer sturen, voor het einde van het jaar of zo.

Minister Harbers:

Ja, zeker, want wij hebben veelvuldig overleg met de infrasector, ook in het licht van actuele problemen zoals het vervallen van de bouwvrijstelling en het stikstofprobleem. De toezegging wordt gevraagd om daar nog voor het eind van het jaar in een brief aan de Kamer verslag van te doen. Dat zal ik doen.

De voorzitter:

Waarvoor dank. Dan constateer ik dat we aan het einde van de beraadslagingen van dit commissiedebat zijn gekomen.

Dan rest mij niets anders dan de toezeggingen met u te delen.

- De Minister zegt toe het bestedingsplan voor de verkeersveiligheid te delen met de Kamer.

Het is voor de Kamer altijd erg prettig als u daar ook nog een datum of een tijdstip aan kunt koppelen, Minister.

Minister Harbers:

We hebben dat gewoon. Ik zal zorgen dat het bij de Kamer ligt voordat we volgende week woensdag de begroting behandelen.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. Dat is dus voor de begrotingsbehandeling.

- Ten tweede. De Minister zegt toe om in een volgende Strategische Evaluatie Agenda expliciet een koppeling te maken met het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds.
- De Staatssecretaris zegt toe om een pilot op te zetten ten aanzien van een van de artikelen uit de lenW-begroting ter verbetering van de informatiewaarde.
- Dan nummer vier. De Staatssecretaris zegt toe de 150 miljoen voor het transitievangnet voor het ov te reserveren en indien gewenst deze risicoreservering in een vertrouwelijk gesprek toe te lichten. Daar komt u wel uit met de Minister of de Staatssecretaris.
- Ten vijfde zegde de Minister zojuist toe om in gesprek te gaan met de infrasector en de Kamer daarover voor het einde van het jaar te informeren.

Er wordt gevraagd naar de eerste toezegging. Die ging erover dat het bestedingsplan voor de verkeersveiligheid met de Kamer wordt gedeeld. Dat heeft u voor de begrotingsbehandeling van aankomende week. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit commissiedebat. Het is exact 20.00 uur, dus dat hebben we met elkaar goed gedaan. Ik dank u voor de beantwoording. Ik dank u uiteraard voor de vragen, en de rapporteur in het bijzonder. Ook dank aan de ondersteuning vanuit de griffie, de bode en u thuis voor de interesse. Ik wens iedereen een heel prettige avond.

Sluiting 20.01 uur.