

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben de rapporteurs Jaarverslagen alsmede verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Jaarverslagen ministerie IenW, Infrastructuurfonds en Deltafonds (Kamerstukken 35 830-XII, nr. 1, 35 830-A, nr. 1, 35 830-J, nr. 1) en de lijsten van vragen en antwoorden betreffende deze stukken (Kamerstukken 2021Z10788, 2021Z10792, 2021Z10791), de rapporten van de Algemene Rekenkamer Resultaten verantwoordingsonderzoek 2020 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds (Kamerstukken 35 830-XII, nr. 2, 35 830-A, nr. 2, 35 830-J, nr. 2) en de lijsten van vragen en antwoorden betreffende deze rapporten (Kamerstukken 35 830-XII, nr. 5, 2021Z10789), de Budgettaire mutaties van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Infrastructuurfonds (A) en het Deltafonds (J) sinds de tweede supplettoire begroting 2020 (Kamerstuk 35 570-XII, nr. 100), het Duurzaamheidsverslag 2020 van het Ministerie van IenW (Kamerstuk 30 196, nr. 756) en de Kabinetsreactie op het briefadvies «Groen uit de crisis» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Kamerstuk 30 196, nr. 750).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
Inbreng rapporteurs	2
Inbreng fracties	5
VVD-fractie	5
PVV-fractie	7
D66-fractie	7
CDA-fractie	9
SP-fractie	11
GroenLinks-fractie	14

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de jaarverslagen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de bijbehorende stukken en hebben hier nog enkele vragen over.

De leden van de PVV-fractie hebben met ontsteltenis kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken. Deze leden hebben de volgende vragen die specifiek gericht zijn op beheer en onderhoud van de infrastructuur.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg over de jaarverslagen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en kritische kanttekeningen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Jaarverslagen op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat. Over een aantal onderwerpen hebben zij vragen.

Inbreng rapporteurs

De leden Peter de Groot (VVD) en Alkaya (SP) stellen uit hoofde van hun functie als rapporteurs begrotingen en jaarverslagen namens de commissie IenW enkele punten aan de orde.

De onderuitputting van het Infrastructuurfonds is de afgelopen jaren regelmatig aan de orde gesteld bij de behandeling van de begrotingen en jaarverslagen, zowel door de vorige rapporteurs Kröger en Van Eijs van wie zij het stokje overnemen, als door de andere woordvoerders. De leden hebben meermalen moties ingediend om onderuitputting tegen te gaan en de beschikbare middelen in infrastructuur daadwerkelijk te investeren. Daarbij vroeg de Kamer om een plan van aanpak om dit door middel van extra overprogrammering te bewerkstelligen. Tijdens het begrotingsjaar 2020 werd echter overprogrammering gecreëerd, niet door extra projecten op te starten, maar door de budgetten meerjarig te verlagen. Dit nadat in 2019 reeds 1,6 miljoen euro naar latere jaren was geschoven. Op

dit laatste heeft de Minister bij de jaarverslagen 2019 reeds gereageerd, maar niet op de signalering op het creëren van overprogrammering door budgetverlaging in 2020. De rapporteurs hebben hier enkele vragen over. Waarom wordt in de 1e suppletoire begroting 2020 van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds overprogrammering gerealiseerd voor de periode 2020–2024 door de budgetten meerjarig te verlagen in plaats van door extra projecten te programmeren? Hoe verhoudt dit zich tot de wens van de Kamer om extra overprogrammering te realiseren om de investeringsbudgetten daadwerkelijk uit te geven? Hoe verhoudt dit zich tot de aanpak die de Minister bij het plan voor overprogrammering uit december 2019 zelf schetste en waarbij de Minister aangaf «dat er extra projecten aan de programmering worden toegevoegd in de eerste vijf jaar?» Waarom zijn geen extra projecten in uitvoering genomen om de verlaagde investeringsbudgetten te benutten?

Ook in 2020 werden enkele conversies uitgevoerd van Design, Build, Finance and Maintain (DBFM) – contracten, waardoor grote bedragen op de begroting 2020 en volgende jaren vrijvielen. Een voorbeeld daarvan is A9 Badhoevedorp – Holendrecht, waarbij in 2020 185 miljoen euro vrijviel doordat werd omgeschakeld van een traditionele begroting naar een DBFM-begroting. Deze vrijgevallen middelen werden echter niet ingezet voor andere infrastructuurprojecten of voor onderhoud. Bij de vorige jaarverslagen lichtte de Minister toe dat deze wijze van begroten bij DBFM-projecten is afgesproken met de Minister van Financiën om ervoor te zorgen dat voldoende middelen beschikbaar zouden blijven, mocht toch omgeschakeld worden naar een traditioneel aanlegproject. Kan de Minister aangeven hoe vaak dat laatste is voorgekomen de afgelopen vijf jaar? Waarom worden beoogde DBFM-conversies niet op voorhand realistisch in de begroting opgenomen zodra duidelijk is dat voor een DBFM-aanpak wordt gekozen? Waarom zouden met het realistisch inplannen van DBFM-projecten niet meer projecten kunnen worden geïnitieerd dan nu gebeurt; de uitgaven worden immers uitgesmeerd over een langere periode? Zou het vooraf realistisch inboeken van DBFM-conversies een oplossingsrichting zou kunnen zijn om onderuitputting tegen te gaan?

De rapporteurs hebben enkele vragen over de verantwoording over de incidentele suppletoire begrotingen die in 2020 zijn ingediend voor de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2020 (BVOV). In 2020 is 521 miljoen euro van de begrote 1.488 miljoen euro niet uitgegeven. De middelen worden doorgeschoven naar 2021, maar de Algemene Rekenkamer meldt dat nacalculatie en uitbetaling zal doorlopen tot in 2022. Welk deel van de BVOV 2020 zal naar verwachting in 2022 worden uitbetaald? Waarom wordt voor de BVOV 2020 circa 300 miljoen euro meer begroot dan is aangevraagd (1,5 miljard euro begroot, 1,2 miljard euro aangevraagd)? Waarom duurt de afrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 zo lang? Welke nadelige gevolgen heeft verrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 in 2021 en 2022 voor vervoerbedrijven, hun werknemers en reizigers? Zal de trage afrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 ook gelden voor de BVOB 2021? Welke maatregelen neemt de Minister om te zorgen dat bij de afrekening van de BVOV wordt voldaan aan alle vereisten van de Europese Commissie en dat de juiste ingangsdatum wordt gehanteerd?

De rapporteurs constateren dat een verantwoording over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgaven aan de BVOV in 2020 ontbreekt, zowel in de jaarverslagen als in andere documenten aan de Kamer. Waarom verantwoordt de Staatssecretaris zich niet over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgaven aan de BVOV in 2020? Welke resultaten zijn geboekt met de middelen voor de BVOV 2020? Zijn

de beoogde doelen van de BVOV 2020 gerealiseerd? Kan de Staatssecretaris de gerealiseerde doeltreffendheid en doelmatigheid van de BVOV 2020 toelichten langs de lijnen van uw onderbouwing van het voorstel conform art. 3.1 CW, die de Staatssecretaris in juni 2020 aan de Kamer heeft gestuurd (Kamerstuk 35 490, nr. 6)? Wat heeft de reiziger gemerkt van de uitgaven aan de BVOV 2020? Welke OV-bedrijven, treinverbindingen en bus-, tram- en metrolijnen zijn beschikbaar gebleven dankzij de BVOV en welke zijn ondanks de BVOV komen te vervallen?

De rapporteurs zien de onderhoudssituatie van rijksinfrastructuur als een groot punt van zorg. Daarbij doelen zij op zowel de toename van het uitgesteld onderhoud sinds 2017 als het structurele tekort. Wat betreft het uitgesteld onderhoud vinden zij het opmerkelijk dat in de afgelopen jaren investeringsbudgetten zijn verlaagd, terwijl het uitgesteld onderhoud opliep. Waarom is het achterstallige en uitgestelde onderhoud niet versneld met de investeringsbudgetten die bij de 1e supplettoire begroting 2020 zijn verlaagd voor de periode 2020–2024? Daarnaast hebben de rapporteurs behoefte aan meer inzicht in de oorzaken en effecten van uitgesteld onderhoud. Wat is de afzonderlijke bijdrage van de (in het jaarverslag genoemde) factoren die zorgen voor uitstel van onderhoud: wijzigende marktomstandigheden, onvoorzien gebeurtenissen, gebrek aan budget, gebrek aan capaciteit bij RWS en gebrek aan capaciteit in de markt? In hoeverre leidt uitstel van onderhoud tot hogere totale onderhoudskosten? Kunt u deze extra kosten kwantificeren? Is de Minister bereid om, in navolging van de aanbeveling door PWC/Rebel uit 2020, betere indicatoren te ontwikkelen voor uitgesteld onderhoud en daarbij behorende risico's (veiligheid, beschikbaarheid)? Kan de Minister deze ook opnemen in toekomstige begrotingen en jaarverslagen zodat de Kamer zich een beeld kan vormen van de ontwikkelingen en risico's? Klopt het dat het vanwege gebreken in de informatievoorziening binnen RWS niet mogelijk is om de prioritering van onderhoudsprojecten af te stemmen op de risico's van uitgesteld onderhoud? Zo ja, wanneer verwacht de Minister dat dit wel mogelijk zal zijn voor de verschillende netwerken?

Daarnaast hebben de rapporteurs vragen over de oorzaken van het structurele tekort, de onzekerheden over de omvang en de risico's ervan, en de benodigde verbeteringen in de informatiehuishouding van Rijkswaterstaat (RWS). Zij stellen voor om te komen tot een Meerjarenplan voor instandhouding van infrastructuur met een samenhangende aanpak. Wat gaat de Minister doen om de onzekerheid over de omvang van het structurele tekort (circa 1 miljard euro) voor onderhoud te verminderen? Kan de Minister een bandbreedte aangeven van de onzekerheid? Hoe hoog zijn de extra jaarlijkse kosten voor instandhouding (bovenop de 1 miljard euro) door klimaatverandering en bodemerosie, wijziging van wet- en regelgeving en de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur? Kan de Minister een scherpere analyse geven in elke mate het structurele tekort voor beheer en onderhoud oplosbaar is met extra budget, gegeven de beperkte capaciteit van RWS (RWS) en de markt? Zou het probleem ook daadwerkelijk zijn opgelost met een additioneel jaarlijks budget van 1 miljard euro en zo ja, voor hoe lang? Is de Minister bereid een Meerjarenplan instandhouding infrastructuur op te stellen om het structurele tekort voor beheer en onderhoud en het uitgestelde onderhoud weg te werken, met als elementen:

- stabiele en voorspelbare programmering en bijbehorend onderbouwd budget, voor een langere periode;
- goede informatiehuishouding RWS en daaraan gekoppelde intensievere informatievoorziening aan de Kamer (halfjaarlijkse rapportages);
- onderhoudsprogrammering met prioritering (mede) op basis van risico's voor beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid en hogere kosten;

- efficiënte aanpak waarbij overheadkosten van RWS in beeld zijn en worden beheerst;
- gebaseerd op een scherpere analyse waarin de onderhoudsbehoefte en de beperkende factoren (budget, capaciteit RWS, capaciteit markt) en de beïnvloedingsmogelijkheden daarvan met elkaar worden geconfronteerd?

De rapporteurs zijn geïnteresseerd in mogelijke efficiencyverbeteringen binnen RWS en het inzicht dat een volgende doorlichting van RWS hier mogelijk in kan geven. Wanneer staat de volgende doorlichting van RWS op grond van de Regeling agentschappen gepland (de laatste dateert uit 2016)? Wil de Minister in deze doorlichting in beeld brengen in hoeverre efficiencyverbeteringen binnen RWS een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van het structurele tekort en de achterstanden voor beheer en onderhoud? Kan de Minister een benchmark uitvoeren zodat de prestaties van RWS in internationaal perspectief kunnen worden geplaatst?

De rapporteurs constateren dat er nog steeds een stevige uitdaging ligt om in de jaarverslagen en de begroting te komen tot een betere verantwoording van ingezette middelen en beleidsinstrumenten. Hoewel zij er begrip voor hebben dat het formuleren van toetsbare operationele doelen lastig kan zijn, zien zij het als opgave om dit over de hele linie toch zoveel mogelijk door te voeren, zodat de Kamer zich een oordeel kan vormen over de effectiviteit van beleid. Wat is er nodig om te komen tot concretere doelen en betere indicatoren in het jaarverslag en de begroting, zodat de Kamer inzicht krijgt in de mate waarin doelen zijn gehaald met de ingezette middelen? Wat zijn de plannen van de Minister op dit gebied?

Tot slot hebben de rapporteurs enkele vragen naar aanleiding van het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer. De Rekenkamer constateert in 2020 onder meer enkele grote onrechtmatigheden bij het aangaan van verplichtingen en inkoop die de tolerantiegrenzen overschrijden. Waarom is de Kamer niet tijdig geïnformeerd over het aangaan van garantieverplichtingen voor het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en zijn grote onrechtmatigheden ontstaan? Welke maatregelen gaat de Minister nemen om dergelijke onrechtmatigheden in de toekomst te vermijden en het parlement tijdig te informeren over voornemens om nieuwe verplichtingen aan te gaan of uitgaven te doen? Waarom worden bij RWS en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de inkoopregels niet goed gevolgd? Waarom leeft het belang van een goede bedrijfsvoering onvoldoende binnen organisatieonderdelen van het ministerie en zijn de problemen hiermee hardnekkig?

De Rekenkamer trekt ook conclusies voor enkele specifieke onderzochte onderwerpen: droogtebestrijding en vervanging IT-systemen CBR. Welke verbetermaatregelen treft de Minister voor centrale coördinatie en inhoudelijke monitoring van droogtebestrijding in grondwaterafhankelijke gebieden? Hoe gaat de Minister bij droogtebestrijding in grondwaterafhankelijke gebieden meer samenhang brengen tussen maatregelen voor het zoetwatersysteem en voor ruimtelijke adaptatie? Gaat de Minister opvolging geven aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om adequaat toezicht te houden op de IT-vervangersstrategie van het CBR?

Inbreng fracties

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen wederom aandacht voor de onderuitputting van het Infrastructuurfonds en het voorkomen daarvan. Deze leden zijn hoopvol gezien de onderuitputting in 2020 aanzienlijk lager was

dan in 2019, maar constateren dat de Minister nog niet handelt in de geest van de motie van de leden Remco Dijkstra en Kröger (Kamerstuk 35 000-XII, nr. 17) waarin de wens van de Kamer uiteengezet wordt in ieder geval extra overprogrammering te realiseren om budgetten zoveel mogelijk te benutten. Deze leden constateren dat tijdens het begrotingsjaar 2020 overprogrammering werd gecreëerd door budgetten meerjarig te verlagen, terwijl juist de wens was extra projecten te starten in verband met de toenemende filedruk en drukte op het spoor. Kan de Minister toelichten hoe deze aanpak zich verhoudt tot het plan voor overprogrammering van december 2019 waarin geschetst werd dat er extra projecten aan de programmering zou worden toegevoegd? Waarom zijn er geen extra projecten toegevoegd?

De leden van de VVD-fractie vragen, in relatie tot het meerjarig verlagen van budgetten, waarom de afgelopen jaren is gekozen voor uitstel van onderhoud in plaats van het benutten van beschikbare middelen, zeker gelet op het feit dat uitstel van onderhoud leidt tot een grotere kans op storingen en dus tot stremmingen en/of onveilige situaties. Kan de Minister op specifiek niveau toelichten wat de oorzaken en effecten van het almaar oplopende uitgestelde onderhoud is? Is het gebrek aan capaciteit bij RWS een veelvoorkomend probleem? De kans bestaat daarnaast dat uitstel van onderhoud leidt tot hogere totale onderhoudskosten. Kan de Minister toelichten in hoeverre dit aan de orde is en om wat voor bedragen het gaat? Welke onderhoudsprojecten zijn door uitgesteld onderhoud in totaliteit duurder geworden? Hoe kan, gelet op de verwachting dat het uitgesteld onderhoud de komende jaren verder zal toenemen, beter worden gestuurd op risico's zoals veiligheid en storingen? Is dit volgens de Minister nu voldoende geborgd in de detectie van onveilige situaties in het reguliere onderhoudsproces van RWS?

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat in 2020 onder andere het tweede geactualiseerde tijdelijk handelingskader PFAS is gepubliceerd waardoor meer ruimte ontstond voor toepassingen van grond en baggerspecie, nadat verschillende bedrijven een tijd in onzekerheid hebben gezeten. Uiteraard zijn ook deze leden voorstander van een Europese aanpak als het gaat om de PFAS-problematiek en in het bijzonder de uitfasering van niet-essentieel gebruik hiervan. Deze leden vragen de Staatssecretaris wat de stand van zaken is rondom het restrictievoorstel dat Nederland in samenwerking met Duitsland, Denemarken en Zweden opstelt. Daarnaast vragen deze leden hoe het staat met de ontwikkeling van het definitief handelingskader PFAS, wanneer dit handelingskader rond is en aan de Kamer wordt gezonden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het Rijk en de provincie Fryslân afspraken maken over decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2020 is uitgesproken dat het voornemen blijft in 2021 tot afspraken te komen. Deze leden vragen de Staatssecretaris dan ook toe te lichten wat de stand van zaken van de gesprekken met de provincie Fryslân is en of er al zicht is op overeen te komen afspraken.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoe het staat met het toetsingskader (het uitgangspuntenkader decentralisatie) dat wordt opgesteld om bij mogelijke toekomstige decentralisatie van treindiensten een afgewogen keuze te kunnen maken in het belang van de reiziger. Wanneer kan de Kamer dit toetsingskader verwachten?

De leden van de VVD-fractie lezen dat inmiddels aan de slag is gegaan met de marktverkenning naar internationale verbindingen die vanuit publiek oogpunt onder open toegang tot stand kunnen komen. Deze leden

vragen de Staatssecretaris wat de stand van zaken is van deze marktverkenning en wanneer zij verwacht dat deze marktverkenning gereed is.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris wat de verbreding van de saneringsoperatie via de nieuwe geluidregelgeving onder de Omgevingswet precies inhoudt. Kan de Staatssecretaris hier een toelichting op geven?

De leden van de VVD-fractie lezen dat een van de regierollen van het Ministerie van IenW het stimuleren van de samenwerking in de gehele ov-keten en het spoorgoederenvervoer is, door het organiseren van platforms en tafels. Deze leden vragen de bewindslieden in hoeverre hier ook de «modal shift» in wordt meegenomen en of bij deze platforms en tafels ook de wegvervoerssector aansluit.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister trots is op het feit dat investeringen in onze weginfrastructuur praktisch stil liggen vanwege de stikstofuitstoot en de coronapandemie. Deze leden vragen of de Minister vindt dat 2020 niet juist een jaar had moeten worden waarin er volop nieuwe wegen werden aangelegd, juist door de verminderde druk op de wegen door de coronacrisis.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of het droevige aantal uitgevoerde acties aan de weginfrastructuur nog gevolgen gaan hebben ten aanzien van onderhoud in combinatie met de verwachte stijging van weggebruikers door bijvoorbeeld massa-immigratie, nieuwbouw en de slechte reputatie van het ov.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de cijfers van onder andere het aantal verkeersdoden, hernieuwbare energie, CO₂-uitstoot en veiligheid in het ov ontbreken in dit jaarverslag. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de cijfers over het aantal verkeersdoden in 2020 op 14 april 2021 gepubliceerd. De Kamer heeft dit jaarverslag op 19 mei 2021 ontvangen. Deze leden vragen hoe het kan dat deze cijfers niet in het jaarverslag zijn opgenomen en waarom de Kamer hierover niet wordt geïnformeerd bij de terugblik en behandeling van de stukken over vorig jaar. Ook vragen deze leden aan de Minister of zij de Kamer serieus neemt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of het zin heeft om een jaarverslag op te stellen als heel veel belangrijke cijfers ontbreken.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is structureel meer geld te investeren in onze weginfrastructuur.

D66-fractie

Commentaar Algemene Rekenkamer op de droogteaanpak

De leden van de D66-fractie willen allereerst benadrukken dat zij veel van hun zorgen van het afgelopen jaren gereflecteerd zagen in het commentaar van de Algemene Rekenkamer op de droogteaanpak, specifiek op de Hoge Zandgronden. Terwijl de droogteproblematiek in Nederland alleen maar toeneemt, zien ook deze leden te weinig inhoudelijke regie en sturing vanuit het Rijk om decentrale overheden te helpen het hoofd te bieden aan zowel de ruimtelijke adaptatie opgave als de slag om het (grond)water. Alhoewel deze leden lezen dat de Minister zich in gaat spannen om deze rol verder te versterken en dat zij de provincies in

grondwaterafhankelijke regio's zal vragen beter de verbinding te leggen tussen het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) en het Deltaprogramma Zoetwater, zien deze leden nog geen concrete verbetermaatregelen voor meer rijksregie en inhoudelijke monitoring. Kan de Minister nader toelichten wat deze verbetermaatregelen precies zouden moeten omvatten? Kan zij dit specifiek ook doen voor maatregelen die genomen zouden moeten worden op de korte termijn? En kan zij nader toelichten of deze maatregelen bijvoorbeeld concrete handvatten zouden omvatten voor de uitwerking van het principe «functie volgt peil» of maatregelen ten behoeve van beter grondwatermanagement? Is de Minister bereid in het maatregelenpakket waartoe zij zal besluiten, ook voorafgaand en na afloop een rapport op te stellen voor de Kamer dat de doelmatigheid en doeltreffendheid van dit beleid en de uitgaven die daaraan verbonden zijn expliciet omschrijft in het kader van de droogte-aanpak en de het aanpakken van de ruimtelijke kwaliteitsopgave?

Achterstallig onderhoud

De leden van de D66-fractie willen tevens hun zorgen uiten over het achterstallige en uitgestelde onderhoud aan de Rijksinfrastructuur, waaronder hoofdvaarwegen, sluizen en stuwen. Kan de Minister nader toelichten wat de afzonderlijke bijdrage is van de factoren die in het jaarverslag werden genoemd voor het uitstel van onderhoud? Deze leden lezen bovendien dat door gebreken aan de informatievoorziening binnen RWS er slecht geprioriteerd kan worden op basis van risicoprofielen van uitgesteld onderhoud voor de veiligheid, beschikbaarheid en ook extra kosten. Klopt deze constatering van PWC/Rebel? Zo ja, is de Minister bereid de aanbeveling op te volgen om indicatoren te ontwikkelen voor uitgesteld en achterstallig onderhoud die een beter beeld geven van de risico's hiervan en het daarmee mogelijk maken om beter te prioriteren? Kan zij ook aangeven hoe precies en wanneer zij deze indicatoren laat ontwikkelen en de aanbeveling opvolgt? Kan de Minister deze indicatoren ook meenemen in toekomstige jaarverslagen en begrotingen, zodat de Kamer beter op de hoogte is van de risico's die gemoeid gaan met het uitstellen van bepaalde projecten?

De leden van de D66-fractie zijn, met betrekking tot het onderhoud van de Rijksinfrastructuur en specifiek de stuwen, sluizen en gemalen, ook benieuwd naar wat de stand van zaken is van het onderhoud van de vispassages. Dit gezien vispassages een sleutelrol spelen in het beschermen van de wereldwijd kwetsbare trekvispopulaties. In april van 2020 bleek na een inspectie van Arcadis dat een groot deel van de vispassages slecht functioneerde. Hierop diende de leden De Groot en Dik-Faber motie 35570-XII-76 in, welke verzocht om in de stroomgebiedbeheerplannen vast te leggen dat naast de aanleg van vispassages bij sluizen en centrales in het kader van de Kaderrichtlijn Water ook het beheer en onderhoud van deze vispassages zou moeten worden opgenomen in de beheer- en onderhoudsprogramma's. Deze leden vragen zich derhalve af of er sindsdien al effecten zijn gesorteerd met betrekking tot het onderhouden en beheren van vispassages. Kan de Minister nader toelichten of hier intussen onderzoek naar is verricht en kan zij hiervan de resultaten delen? Indien dit nog niet zo is, kan de Minister aangeven of het effect van het opnemen van beheer en onderhoud zal worden gemonitord, en zo ja: hoe?

De leden van de D66-fractie lezen dat de pilot Beheer en inzaaien bloemrijke dijken een succes blijkt te zijn. Wordt deze pilot uitgebreid naar de rest van Nederland en gaan de praktijken behoren tot het standaard beheren van dijken?

De leden van de D66-fractie hebben met interesse vernomen dat vleermuisvriendelijke lampen op de Haringvlietbrug zijn geplaatst om te voorkomen dat de leefomgeving van de vleermuizen wordt verstoord. Kan het effect van deze lampen worden toegelicht? Zijn er andere plekken in Nederland waar het vervangen van bestaande lampen voor deze variant een grote impact kan hebben op de biodiversiteit?

De leden van de D66-fractie lezen tevens dat er te weinig capaciteit is om het beheer van netwerken op het thema van biodiversiteit op orde te krijgen. Kan worden toegelicht waar die tekorten zitten en welke inspanningen nu worden vertraagd of zelfs helemaal niet worden uitgevoerd ten aanzien van het in stand houden en herstellen van biodiversiteit?

De leden van de D66-fractie lezen dat in 2021 de nulmeting met de gezondheidsindicator plaatsvindt waarmee duidelijk wordt in hoeverre de ondertekenaars van het Schone Lucht Akkoord op koers liggen om de doelen in 2030 te halen. Wanneer kan de Kamer deze nulmeting verwachten? Hoeveel gemeenten hebben het Schone Lucht Akkoord op dit moment ondertekend? Op welke manier wordt het rapport van de World Health Organization (WHO) omtrent de sterke correlatie tussen geluidseffecten en gezondheidseffecten meegenomen in het Meerjarenprogramma Geluidssanering?

De leden van de D66-fractie lezen in het duurzaamheidsverslag dat wordt gezorgd voor een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland. Wat is de huidige stand van zaken en kan dit worden toegespitst per eiland? Wanneer zijn deze voorzieningen gereed en zijn deze voldoende om het rioolwater te zuiveren en afvalvervuiling tegen te gaan?

CDA-fractie

Beheer en onderhoud infrastructuur algemeen

De leden van de CDA-fractie vinden vervanging, renovatie en (tijdig) onderhoud essentiële onderdelen op het gebied van het beheer van infrastructuur. Dit is van belang voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de economie. Daarnaast kunnen hiermee hogere maatschappelijke kosten en ergernissen op een later moment worden voorkomen. Veel bruggen, vaarwegen, sluizen en andere vitale onderdelen in de Nederlandse infrastructuur zijn dringend aan onderhoud of vervanging toe. Deze leden merken op dat een groot deel van de netwerken in Nederland zijn gebouwd in de jaren «50 en «60 van de vorige eeuw, de jaren van de wederopbouw van Nederland. Daardoor stellen deze leden dat het geen grote verrassing kan zijn geweest dat veel regulier onderhoud aan de Nederlandse netwerken nu plaats zou moeten gaan vinden. Toch lijkt het er op dat het Ministerie van IenW en RWS op financieel gebied overvallen lijken te zijn door het gegeven dat veel bruggen, tunnels, wegen en sluizen aan vervanging of renovatie toe zijn. Dit gezien het feit dat er onvoldoende budgetten zijn gereserveerd. Klopt dit, en zo ja hoe komt dat? Hoe kan het dat de budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 in de orde van gemiddeld één miljard euro per jaar hoger ligt dan het beschikbare budget? Deze leden constateren dat de Minister onder andere

spreekt over ontwikkelingen waardoor de kosten voor instandhouding stijgen. Kan de Minister aangeven dat dit betekent dat er bij de reservering van middelen onvoldoende rekening is gehouden met onverwachte of onvoorziene hogere kosten? Kan de Minister verder aangeven of de bezorgde signalen van de Algemene Rekenkamer, bijvoorbeeld in 2019, voldoende serieus zijn genomen? Deze leden constateren dat in 2019 de Algemene Rekenkamer concludeerde dat het aantal stremmingen bij vaarwegen was verviervoudigd vanwege het gebrek aan onderhoud aan bruggen en sluizen. Wat is hier aan gedaan en wat zijn op dit moment de cijfers van het aantal stremmingen bij vaarwegen? De Minister geeft aan dat voor de jaren vanaf 2024 de instandhoudingsopgave onverminderd groot blijft en het aan een nieuw kabinet zal zijn een afweging te maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna. Hoe kan het dat hier niet al voldoende middelen voor zijn gereserveerd? Lag dit regulier onderhoud niet in de lijn der verwachtingen?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat het kabinet ervoor kiest om budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar wordt er 350 miljoen euro aan budget naar voren gehaald. Kan de Minister aangeven waar dit geld voor was gereserveerd? Kan de Minister aangeven of dit betekent dat over een aantal jaar gaten gaan ontstaan in het onderhoud van infrastructuur? Deze leden zijn verder benieuwd of er voldoende personeel en medewerkers beschikbaar zijn om onderhoudswerkzaamheden uit te kunnen voeren. Zijn er genoeg machines beschikbaar om alle werkzaamheden te kunnen verrichten? Kan de Minister verder aangeven hoe het zit qua standaarden voor de stikstofuitstoot. Is hier voldoende ruimte voor de uitvoerende partijen om aan de toegenomen vraag te voldoen?

Beheer en onderhoud infrastructuur in overleg met betrokken instanties

De leden van de CDA-fractie hebben via Kamervragen van het lid Geurts gevraagd of de Minister bereid is om in samenwerking met provincies en gemeenten een actieplan op te stellen om ervoor te zorgen dat een inhaalslag wordt gemaakt rond beheer en onderhoud van de Nederlands infrastructuur, uiteraard met behoud van iedereen zijn eigen taken en verantwoordelijkheden (Antwoord op vragen van het lid Geurts over het alarm rond het beheer en onderhoud van wegen, 10 juni 2021, documentnummer 2021D22982). In het antwoord wordt niet expliciet aangegeven dat de Minister bereid is met provincies en gemeenten een actieplan op te stellen. Waarom wil de Minister dat niet? Deze leden hebben verder begrepen dat het Rijk in het Gemeentefonds lagere normen is gaan hanteren voor wegonderhoud. Klopt dit? Zo ja, waarom? Klopt het dat onderhoudsbudgetten tijdens de crisisjaren naar beneden zijn bijgesteld, met name door gemeentelijke wegbeheerders? Zo ja, waarom? Deze leden hebben bezorgde signalen ontvangen van partijen uit het veld over het geld dat in 2021 beschikbaar zou zijn bij RWS voor onder andere nieuwe beheer- en onderhoudscontracten. De Minister geeft in antwoord op de eerdergenoemde Kamervragen aan dat RWS uiteraard voor 2021 nog verplichtingen aan kan gaan. Betekent dit ook dat er verplichtingen kunnen worden aangegaan die tot betalingen in 2021 leiden? Zo nee, waarom niet? Welke ruimte is er nog om in 2021 verplichtingen en betalingen aan te gaan? Kan de Minister aangeven hoe RWS hierover communiceert met de partijen uit het veld, zodat hier geen misverstanden over bestaan?

Beheer en onderhoud sluiting en storingen

De leden van de CDA-fractie constateren dat in 2016 de Merwedebrug acuut moest worden gesloten toen gebreken aan het licht kwamen. Deze leden hebben begrepen dat een sluiting van een dergelijke cruciale verbinding de transportsector alleen al 5 miljoen euro per dag kost. Kan de Minister aangeven of zij dit soort knelpunten voldoende in kaart heeft, zodat het de kans verkleint dat dit niet nogmaals gaat gebeuren? De Minister geeft in antwoord op Kamervragen van de leden Geurts en Van den Berg over de basculebrug over de Grevelingensluis in de N59 bij Bruinisse aan dat achterstallig onderhoud hier niet de oorzaak was, maar het ging om de bediening en besturing die in 2016–2019 zijn aangepast waarbij het probleem van de storingen pas later naar boven is gekomen (Antwoord op vragen van de leden Geurts en Van den Berg over het bericht «Varen door de Bruse sluisen vraagt planning: al vijf maanden beperkingen door kapotte brug», 7 juni 2021, 2021D22115). Hoe het kan dat evengoed deze infrastructuur bijna zes maanden buiten gebruik was? Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat ook bij dit soort situaties de infrastructuur weer eerder in gebruik kan worden genomen?

Beheer en onderhoud infrastructuur in relatie tot de suppletoire begrotingen die samenhangen met de voorjaarsnota

De leden van de CDA-fractie lezen in de suppletoire begroting Infrastructuur en Waterstaat hogere kosten van 238,1 miljoen euro voor beheer en onderhoud ten opzichte van de begroting 2021. De Minister geeft aan dat deze kosten met name zijn veroorzaakt door het versnellen van onderhoudswerkzaamheden en het uitvoeren van meer werkzaamheden. Deze hogere kosten worden onder andere gefinancierd uit de balanspost «nog uit te voeren werkzaamheden» (NUTW), die de afgelopen jaren is gegroeid. Kan de Minister aangeven of de hogere kosten van beheer en onderhoud van 238,1 miljoen euro op de agentschapsbegroting van RWS een invulling is van de 700 miljoen euro die extra beschikbaar zou komen voor beheer en onderhoud? Deze leden hebben verder een vraag over de suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds bij het artikel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging. Hoewel het budget in 2021 is verhoogd met 136 miljoen euro voor beheer en onderhoud worden de uitgaven slechts met 13 miljoen euro verhoogd, onder meer omdat hier de extra uitgaven in 2020 van – 113,8 miljoen euro zijn verwerkt. Kan de Minister aangeven of met de kasschuiven op artikel 12 invulling wordt gegeven aan de intensivering van 700 miljoen euro voor beheer, onderhoud en vervanging?

SP-fractie

Jaarverslag en beantwoording vragen Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

De leden van de SP-fractie constateren dat de openbaar vervoerssector is geconfronteerd met grote uitdagingen als gevolg van de coronacrisis. Deze leden wensen hun waardering uit te spreken voor alle medewerkers in de sector die ervoor hebben gezorgd dat de dienstregeling in grote mate overeind heeft kunnen blijven. De Minister constateert terecht dat het openbaar vervoer een onmisbare schakel heeft gevormd bij de bestrijding van de pandemie. Deze leden zijn van mening dat de beschikbaarheidsvergoeding hierbij een cruciale rol heeft gespeeld. Deze leden zijn verbaasd dat de Minister niet heeft gekozen voor een vergoeding van 100 procent en zij vragen wat hiervoor de reden is geweest. Tevens zijn deze leden benieuwd in hoeverre het niet volledig vergoeden effect heeft gehad op

de beschikbaarheid van openbare vervoersdiensten. Kan de Minister dit toelichten?

De leden van de SP-fractie zijn verbolgen over het feit dat KLM er niet in is geslaagd om bonussen binnen Air-France KLM uit te bannen na het ontvangen van een omvangrijk steunpakket. De aandelenbonus van topman Ben Smith is in de ogen van deze leden op vele manieren een fout signaal geweest, te meer daar KLM voor duizenden medewerkers koos voor ontslag of versobering van de arbeidsvoorwaarden. Deze leden vragen de Minister of zij kan garanderen dat er nooit meer steunpakketten zullen worden verstrekt aan werkgevers die bonussen voor het management belangrijker vinden dan voldoende arbeidskrachten op de werkvloer. Kan de Minister hierop reageren?

Aanleg wegprojecten

De leden van de SP-fractie constateren dat er met 265 miljoen euro ruim aanvullend budget is vrijgemaakt voor het project A27/A12. Deze investering achten deze leden onnodig en zij vragen de Minister waarom er niet is gekozen om deze middelen in te zetten voor bijvoorbeeld het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

Instandhouding Rijksinfrastructuur

De leden van de SP-fractie constateren dat er grote opgaven liggen ten aanzien van het onderhoud en het beheer van de Rijksinfrastructuur. De Rekenkamer merkt in haar verslag terecht op dat meermaals is gewaarschuwd voor gebrekkige instandhouding van het (vaar)wegennet. Het onderhoud laat op veel fronten te wensen over en er is sprake van een structureel probleem. Het bevreemdt deze leden dat er desondanks sprake is van onderuitputting. In de ogen van deze leden toont dit vooral aan dat de Minister zich focust op nieuwe prestigeprojecten en daarbij noodzakelijk onderhoud van bestaande infrastructuur niet de aandacht geeft die het verdient.

Ontwikkeling Schiphol en Lelystad

De leden van de SP-fractie maken zich reeds geruime tijd zorgen over de effecten van de ongebreidelde groei van de luchtvaartsector op de kwaliteit van de leefomgeving. De ambitie van de regering om een deel van de groei op te vangen middels de opening van Lelystad Airport kan dan ook absoluut niet rekenen op steun van deze leden. Deze leden zijn van mening dat de COVID-crisis heeft aangetoond dat met name zakelijk vliegverkeer fors kan worden teruggedrongen en dat digitale vergadermethoden hiervoor een uitstekend en milieuvriendelijk alternatief vormen. De in gang gezette Actieagenda Trein en Luchtvaart, met als doel om het aantal korte vluchten te reduceren en te vervangen door reizen per spoor, vormt een ingeslagen weg die deze leden kunnen steunen. Deze leden zouden op dit vlak graag nog meer ambitie zien van de regering.

Overwegen

De leden van de SP-fractie betreuren het dat de aanpak van onbeveiligde spoorwegovergangen niet sneller gaat. Meerdere tragische incidenten hebben aangetoond dat op veel locaties nog sprake is van onveilige situaties. Deze leden zien dat de Minister zich inspant om het probleem aan te pakken, maar desondanks zijn zij van mening dat de voortgang erg traag verloopt.

Milieu

De leden van de SP-fractie hebben binnen het beleidsterrein van het Ministerie van IenW bijzondere belangstelling voor de milieuonderwerpen die direct raken aan de volksgezondheid. Deze leden zien verschillende ontwikkelingen, waarbij de belangen van bedrijven voorgaan op de belangen van mensen. En hoewel de Minister in 2019 extra heeft geïnvesteerd in ILT, blijkt dat onvoldoende te zijn geweest om geplande toezicht-, en handhavingsactiviteiten op bodem, grond- en oppervlaktewater uit te voeren. Wat gaat de Minister doen om Nederlanders beter te beschermen tegen gezondheidsrisico's als gevolg van vervuiling van de leefomgeving?

De leden van de SP-fractie zijn erg blij met de invoering van statiegeld op kleine flesjes en blik. Zij kijken uit naar de manier waarop de Minister zorg gaat dragen voor een afname van andere drankverpakkingen. Het is goed dat er wordt nagedacht over het verkleinen van de afvalberg. Deze leden vinden dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de producenten gelegd moet worden. Wel plaatsen deze leden vraagtekens bij de ontwikkelingen binnen de circulaire economie. Doordat afvalstoffen de naam grondstoffen krijgen, verandert er ineens veel. Daarbij zien deze leden dat ook hier de belangen van bedrijven voorgaan op de belangen van mensen. Neem bijvoorbeeld het gebruik van bodemas. Het as dat overblijft na verbranding van het afval wordt gebruikt voor het ophogen van dijken en wallen. Maar op plekken waar het is gebruikt, worden bijvoorbeeld batterijen gevonden. Omwonenden hebben hier onderzoek naar laten verrichten en daaruit blijkt dat er zware metalen zijn aangetroffen. Een ander voorbeeld betreft de staalslakken. Eerst werden deze beschouwd als restproducten, nu wordt het gezien als een bijproduct. En dan veranderen de regels. Onder welke voorwaarden kunnen staalslakken worden gebruikt? Kan in een overzicht worden weergegeven waar genoemde producten zijn gebruikt in Nederland? En kan in dat overzicht worden meegenomen waar er zich problemen hebben voorgedaan?

De leden van de SP-fractie houden zich daarnaast al decennia met het onderwerp asbest bezig. Het saneren van daken met asbest duurt al veel te lang. Het bevreemdt deze leden dat de Minister de regie niet pakt, want met het huidige tempo gaat het saneren van asbest voor 1 januari 2025 niet lukken. Per jaar sterven er honderden mensen aan de gevolgen van asbest. Deze leden zien graag dat de Minister een plan maakt samen met regio's en saneerders, waarin asbestlocaties worden gelokaliseerd en waarna vervolgens zo spoedig mogelijk sanering plaatsvindt. Kan de Minister aangeven waarom deze regie niet wordt gepakt? Kan de Minister inzichtelijk maken wat een dergelijk plan zou gaan kosten?

Luchtkwaliteit

De leden van de SP-fractie willen tot slot aandacht vragen voor de luchtkwaliteit. Deze leden stelden dit voorjaar Kamervragen naar aanleiding van de zorgen van onder andere kinderartsen over kinderen die aantoonbaar ziek worden van de vervuilde lucht. Deze leden verbazen zich over de grote verschillen in opvattingen tussen enerzijds het Longfonds, de Long Alliantie Nederland en tientallen artsen en wetenschappers en anderzijds de Minister. De eerste groep stelt dat er bij lange na niet wordt voldaan aan normen, terwijl de Minister spreekt van een beperkt aantal overschrijdingen. Op basis van welke normen doet de Minister haar uitspraken? Wanneer zijn de normen aangepast? Kan in een overzicht worden weergegeven welke normen wanneer golden in de afgelopen 20 jaar?

De leden van de SP-fractie zouden graag zien dat de Minister hierin verantwoordelijk neemt en dit niet afschuift op de lokale overheden en omgevingsdiensten. Daarbij is er volgens hen sprake van een te grote vrijblijvendheid voor luchtvervuilende bedrijven. Deze leden vragen de Minister dan ook wat voor haar aanleiding zou zijn om wel in te grijpen? In haar antwoorden op de Kamervragen, noemt de Minister dat de uitstoot van fijnstof door houtrook (PM_{2,5}) niet boven grenswaarden uitkomt, maar waar hebben de metingen waarop de Minister zich baseert plaatsgevonden? Houtrook is voor 23 procent verantwoordelijk voor de totale fijnstofuitstoot. Die uitstoot is voornamelijk in woonwijken; zijn ook juist daar metingen verricht?

GroenLinks-fractie

Luchtkwaliteit

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering om zich harder te maken voor een goede luchtkwaliteit. Nog steeds worden de normen voor fijnstof en stikstofdioxide vaak overschreden en nog altijd overlijden er jaarlijks 12.000 mensen aan de gevolgen van een slechte luchtkwaliteit. In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is samen met provincies en gemeenten afgesproken om de gezondheidsschade door luchtvervuiling in 2030 met 50% terug te dringen. Artsen, wetenschappers en patiënten roepen op om deze doelstelling naar voren te halen. Hoe kijkt de Staatssecretaris daarnaar? Deze leden lezen in het Jaarverslag dat het SLA in 2020 is ondertekend door 61 provincies en gemeenten. Het is een vooruitgang dat nu alle provincies het akkoord hebben ondertekend, maar deze leden constateren nog steeds dat maar 78 van de 347 gemeenten momenteel meedoen. Dat is slechts 22%. Wat wordt er concreet aan gedaan om deze andere gemeenten te stimuleren om mee te doen? Het Ministerie van IenW heeft momenteel voor de jaren 2020–2023 slechts 50 miljoen euro gereserveerd voor de uitvoering van de maatregelen uit het SLA. Deelt de Staatssecretaris de mening dat de vrijwilligheid van het akkoord en het tekort aan middelen voor gemeenten voor de uitvoering van het SLA de landelijke dekking in de weg staat? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze is de Staatssecretaris van plan om deelname aan het SLA aantrekkelijker te maken?

Statiegeld

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verheugd dat er eindelijk is besloten om ook statiegeld in te voeren op plastic flesjes en blik. In het Jaarverslag wordt het tweesporenbeleid dat daarvoor is toegepast nogmaals toegelicht. Deze leden maken zich echter ernstig zorgen over het verschuivingseffect dat zal optreden. Nu al zien deze leden dat producenten overstappen op verpakkingen waarvoor geen statiegeld geldt, zoals drankenkartons of aluminium flesjes. Deze leden vinden dit een zorgelijke ontwikkeling en vragen de Staatssecretaris nogmaals op welke manier dit effect gemonitord gaat worden en of zij bereid is om ook voor drankenkartons en andere uitgezonderde drankverpakkingen in het zwerfafval een tweesporenbeleid in te zetten.

Toezicht en handhaving

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) er in 2020 niet in is geslaagd om de voor 2020 geplande toezichtactiviteiten voor het programma Bodem-, grond- en oppervlaktewater allemaal te realiseren. Deze leden wijzen al jaren op het belang van een versterking van de ILT en vinden het daarom zorgelijk dat het jaar na

jaar niet lukt om de ILT te versterken. Eén van de oorzaken is het grote aantal openstaande vacatures bij het ILT. Kan worden toegelicht op welke wijze ervoor gezorgd wordt dat deze vacatures aantrekkelijk worden en kunnen worden gevuld? Hoe staat het op dit moment met de capaciteit en middelen bij de andere programma's van de ILT?

Duurzaamheidsverslag

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Duurzaamheidsverslag 2020 van het Ministerie van IenW. Het is deze leden opgevallen dat het Ministerie van IenW het enige ministerie is dat verslag doet van haar duurzaamheidsdoelstellingen. Deze leden zijn van mening dat het van belang is dat alle ministeries verslag doen van hun duurzaamheidsdoelstellingen om de Rijksbrede klimaatdoelstellingen te behalen. Waarom gebeurt dat nog niet? En is de regering bereid om dit verslag van al haar ministeries te publiceren?