

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 55

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 8 november 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 oktober 2021 overleg gevoerd met mevrouw Visser, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weyenberg, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022 (Kamerstuk 35 925 XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022 (Kamerstuk 35 925 A);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2021 inzake 35925-XII, Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022 (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 13);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2021 inzake 35925-A, Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 10).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Alkaya, Graus, Peter de Groot, Hagen en Minhas,

en mevrouw Visser, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weyenberg, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 17.03 uur.

De voorzitter:

Ik open dit wetgevingsoverleg over het begrotingsonderzoek, dat dient ter voorbereiding op de plenaire begrotingsbehandeling, die vooralsnog gepland staat voor volgende week. Ik heet allereerst de mensen die kijken en luisteren via het digitale kanaal van harte welkom, net als beide bewindspersonen, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris, en alle aanwezige Kamerleden.

Ik ga dadelijk eerst het woord geven aan de begrotingsrapporteur, het lid Peter de Groot van de VVD. Hij krijgt daarvoor zes minuten. Ik hoop dat dat goed uitkomt. Daarna zou ik graag willen dat de bewindspersonen – al dan niet na een korte schorsing; we kunnen dadelijk even kijken of dat nodig is – een korte reactie daarop kunnen geven. Daarna is het woord in eerste termijn aan de Kamer.

De spreektijden gaan naar fractiegrootte en zijn vastgesteld in de convocatie. Als de leden het daarmee eens zijn, stel ik voor dat we twee interrupties in tweeën doen, zoals we dat altijd doen. Het mogen dus ook vier korte interrupties zijn. Daar gaan we altijd soepel en coulant mee om, dus geen zorgen daarover.

Dan geef ik eerst het woord aan onze begrotingsrapporteur, met dank voor al zijn werk: het lid Peter de Groot van de VVD. Alstublieft.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank voor deze uitnodiging en het vertrouwen om hier vandaag voor deze commissie als rapporteur te mogen optreden. Ik zou hier uiteraard niet zo ontspannen zitten zonder de fantastische begeleiding van de Griffie. Daar wil ik ook vast mijn hartelijke dank voor uitspreken.

Dit is mijn eerste rapporteursverklaring in deze commissie en ik ben net zo benieuwd als u hoe we dit overleg succesvol kunnen gaan maken. Mijn voorgangers als rapporteur moesten vaak concluderen dat de kritische punten lijken op die in de jaren daarvoor. Dat ga ik hier niet zeggen, maar er zijn zeker overeenkomsten. Dat zal u niet verbazen.

Voorzitter. Laten we overgaan naar de inhoud. Ik behandel vandaag een drietal onderwerpen, allemaal terug te vinden in de notitie, te weten: de instandhouding van de infrastructuur, de verantwoording over beleid en de herpositionering van de ILT. Laten we beginnen met de instandhouding van de infrastructuur. Ik wil even wat langer stilstaan bij de begroting, die een omvang van 17,7 miljard kent. 14,5 miljard is er voor het Mobiliteitsfonds en 1,3 miljard voor het Deltafonds. Binnen het Mobiliteitsfonds zit een eenmalige last in de boeken voor het omvormen van ProRail ter waarde van 7,3 miljard. Feitelijk is de omvang dus 7,2 miljard.

Waarom noem ik dit zo uitgebreid? Omdat binnen het totaal van 8,5 miljard in de fondsen de komende jaren voor onderhoud en vernieuwing van wegen, waterwerken en spoor jaarlijks ongeveer 2,5 tot 3 miljard is begroot, terwijl de budgetbehoefte veel groter is, namelijk ongeveer 4 miljard. Daardoor ontstaat er in die jaarlijkse pot met geld een krapte van nu 1,2 miljard naar 1,5 miljard of meer vanaf 2025. De oorzaak hiervan is tweeledig. Er is voor de afgelopen jaren – let wel, vanaf 2013 – en voor de komende jaren geld geleend vanuit de toekomst. Kasschuiven

zorgen voor tekorten op de lange termijn. En er is sprake van een grotere opgave dan verwacht. Dat is allemaal te lezen in de begroting. Bij het eerste punt is de vraag aan de Minister waarom bij kasschuiven geen rekening is gehouden met de tekorten die dat meebrengt en het werk dat daarmee gedaan kan worden in latere jaren. Bij het tweede punt is de vraag hoe dat heeft kunnen ontstaan. In 2019 is begonnen met het dieper in kaart brengen van de budgetbehoefte voor vernieuwing en instandhouding. De assetmanagementsystematiek hanteren we al 75 jaar. Daarom ook de vraag of er nu wel voldoende zicht is op het areaal. In de toelichting op het tekort wordt aangegeven dat er sprake is van onder andere areaalgroei, plotselinge levensduureinde, zwaardere belasting, stijging van kosten et cetera. Is hier dan ook sprake van voortschrijdend inzicht?

Het advies aan de commissie is om bij de budgetbehoefte instandhouding scherp te zijn op de nieuwe inzichten die nog niet zijn meegenomen bij de validatie van PwC, zoals duurzaamheidseisen en cybersecurity. De vraag aan de Minister is hoe er in de toekomst met dergelijke voortschrijdende inzichten omgegaan kan worden. Kan het ministerie rekening houden met deze hogere budgetbehoefte in de fondsbegrotingen? De lifecyclebenadering en de meerjarenfondssystematiek zouden hier een goed handvat voor moeten zijn. Dat zijn de vragen over het tweede punt.

Als we vooruitkijken om te spreken over oplossingen, dan rijzen ook nog wat vragen. Is het assetmanagement nu echt op orde? Mijn ervaring leert mij namelijk dat er veel aandacht wordt besteed aan regulier onderhoud en nieuwe aanleg, maar dat de vernieuwingsopgaven als gevolg van levensduureinde, de zogenoemde babyboomkunstwerken, een nieuw onderdeel is, ook voor veel uitvoeringsorganisaties. Is de staat van deze onderdelen van het hele areaal nu inzichtelijk, inclusief de hedendaagse eisen die het stelt? Het is net al gememoreerd? Over welke periode wordt assetmanagement bekeken? Is dat lang genoeg om rekening te houden met de zogenaamde babyboomkunstwerken die allemaal aan de beurt komen, bijvoorbeeld de komende tien jaar? Zijn de uitvoeringsinstanties toegerust op de groei van het werk? Daarover is namelijk in de begroting niets terug te vinden. Zijn er scenario's voor handen hoe omgegaan kan worden met schaarste aan middelen, capaciteit of expertise?

De laatste vraag over dit onderwerp. Bij de behandeling van het jaarverslag 2020 hebben de rapporteurs namens de commissie gevraagd om een meerjarenplan instandhouding infrastructuur, om het structurele tekort voor beheer en onderhoud en het uitgestelde onderhoud weg te werken. Uw voorganger wilde dit toen overlaten aan een nieuw kabinet. Ziet u inmiddels de urgentie van een dergelijk meerjarenplan, ook omdat er een motie over is aangenomen?

Dan ga ik snel door naar de andere twee onderwerpen, allereerst de verantwoording van beleid. Opvallend is dat in de begroting de koppeling met beleidsdoelen te weinig wordt gelegd. Met andere woorden, er worden vanuit beleid doelen neergezet en met geld dat daaraan gekoppeld wordt, moeten deze doelen en daarmee de beleidskeuzes worden gehaald. Het zou het beste zijn om te werken met concrete doelen en indicatoren in de begroting: maximaal aantal ongevallen, doel is zus, stand in 2022 is zo et cetera. Op strategisch niveau moet tevens een evaluatieagenda verbetering brengen in deze koppeling. Aan die agenda dienen minimaal het Mobiliteitsfonds, het Deltaprogramma, het Noord-zeeakkoord, de Agenda voor het Waddengebied, openbaar vervoer en spoor en de ontbrekende delen van het beleid voor verkeersveiligheid toegevoegd te worden. De strategische agenda is nog niet compleet, maar rommelig. Graag een reactie hierop van de Minister.

Het laatste korte onderdeel – dan zit deze inbreng erop – is de herpositionering van de ILT. Per 1 januari 2022 wordt de ILT een regulier dienstonderdeel in plaats van een agentschap. Over het onderzoek hiernaar is de Kamer wel geïnformeerd, maar niet over het besluit om hiertoe over te

gaan. Kan de Minister toelichten wat de argumentatie is voor deze herpositionering en of er nog wijzigingen optreden in de financiering of de onafhankelijke positie van de ILT?

Tot zover mijn inbreng, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, meneer De Groot. Heel netjes dat u ook de mensen van het ambtelijk apparaat bedankt, met name van de Griffie. Daar zal iedereen zich bij aansluiten. Ik kijk even naar de bewindspersonen. Ik weet niet of er nog een korte schorsing gewenst is of dat we meteen door kunnen starten.

Minister Visser:

Volgens mij kunnen we een deel van de vragen in algemene zin al meenemen. Misschien zullen een paar vragen later terugkomen. We hebben geprobeerd snel mee te schrijven met de heer De Groot. Maar zoals u zelf aangaf, is dit een eerste reactie. Ik denk dat ook de Kamerleden daar grif gebruik van zullen maken in hun inbreng. Ik stel voor dat we in onze eerste termijn een paar van deze vragen zullen meenemen richting de Kamer, ook omwille van de tijd en de snelheid.

Dank aan de rapporteur, de heer De Groot. Vanuit het verleden weet ik hoe belangrijk het is, ook voor de Kamer zelf, om als vaste Kamercommissie invulling te geven aan deze rol en ook hoe belangrijk het is om steeds aandacht te blijven vragen, al denk je soms: hé, dit is al eerder gezegd door voorgangers. Je ziet dat er steeds stappen worden gezet, maar vaak is er nog meer nodig. De rapporteurs houden ons daar scherp in. Dank ook aan de medewerkers en uiteraard de rapporteur zelf, die hier tijd aan heeft besteed.

Ik denk dat u een groot deel van uw rapporteurschap terecht heeft besteed aan de instandhoudingsopgave. Zoals u weet heeft het Kamerlid Stoffer namens de SGP een motie ingediend die ons beiden verzoekt om voor de begrotingsbehandeling nog met een laatste actueel inzicht te komen, als het gaat om de staat van de instandhouding van de infrastructuur. Dat zullen we doen. De komende week zullen we u de brief toesturen, dus u zult nu van ons geen concrete cijfers horen. Wij stellen voor dat we dat in die brief meenemen, zodat u die volgende week tijdig kunt betrekken bij de begrotingsbehandeling. Maar in algemene zin is het denk ik wel goed om stil te staan bij de vragen die de heer De Groot heeft gesteld.

Hij vraagt terecht of kasschuiven wel een structurele oplossing zijn voor het probleem dat zich voordoet. Nee, niet. Daar kunnen we kort en duidelijk over zijn. Een kasschuif is gewoon het naar voren trekken van geld dat in de toekomst vrijkomt voor een opgave die structureel van aard is. Het is geen incidentele opgave. Dat heeft u ook kunnen zien in rapporten die eerder met uw Kamer zijn gedeeld. In juni van dit jaar is er nog een keer een brief over verschenen. U ziet dat het gevalideerde tekort voor Rijkswaterstaat en ProRail gemiddeld gesproken – ik zeg heel bewust «gemiddeld gesproken», want het kan jaarlijks fluctueren – 1,2 miljard is. Dat is geen incidentele opgave maar een structurele. Binnen het huidige budgettaire kader, binnen het Mobiliteitsfonds, binnen alle afspraken die er liggen, als het gaat om de projecten in de MIRT-fase – of het nou gaat om een verkenning, realisatie of alles wat ertussen zit – zijn er natuurlijk bestuurlijke en juridische afspraken gemaakt op dat brede spectrum. Op deze manier is daarvoor gekozen. In de brief zullen wij u ook meenemen in welke dilemma's dat met zich meebrengt. Terecht geeft u aan dat we lenen uit de toekomst. Daarmee beperk je ook de ruimte in de toekomst, omdat je die vrije investeringsruimte hebt ingezet voor een structurele opgave voor instandhouding, vervanging en renovatie. In die zin is het terecht wat u zegt. Om het scherp aan te geven: wij vinden dit geen structurele oplossing. Misschien spreek ik ook namens de Staatssecretaris, want hij knikt. We zullen dit ook in de Kamerbrief meenemen. Gelet

op onze demissionaire status kunnen wij nu geen grote besluiten nemen over hoe je dit structureel kunt oplossen, binnen het huidige budget. Dan zou je moeten kiezen voor extra geld naar instandhouding, maar dat gaat dan ten koste van bestaande projecten, over alle modaliteiten heen. Dat is een beleidsrijke keuze die niet past bij onze status op dit moment. Wij zullen u verder informeren over de actuele stand op dat moment, zowel voor Rijkswaterstaat als voor ProRail. Dat wil ik ook meegeven.

Een andere vraag van de heer De Groot was hoe het zo ver heeft kunnen komen en of er voldoende inzicht in is op dit moment. Nou, we hebben inzicht en we zijn er nog niet. U heeft in de rapporten van PwC en van Horvat kunnen zien dat er ook verschil zit tussen Rijkswaterstaat en ProRail. Wat Rijkswaterstaat betreft hebben wij u eind vorig jaar het rapport over assetmanagement doen toekomen, waarin u kunt lezen dat we een verbeterplan hebben ingezet waar we de komende vijf jaar aan werken. De vraag was of we voldoende scherp inzicht hebben. Ja, we hebben het inzicht. Wordt het steeds scherper? Ja. Het zal ook een momentopname zijn die we naar uw Kamer sturen.

We hebben toegezegd dat we het in 2022, dus volgend jaar, extern laten valideren, om te kijken wat de status of de stand van zaken is, of de cijfers die we hanteren, nog steeds valide zijn, of die inmiddels gegroeid zijn of misschien wel gekrompen. We hebben in die zin wel een beeld, maar we werken daar nog aan. Volgend jaar hebben we de externe validatie, dus dan kunnen we er iets meer over vertellen. In de brief zullen we de stand van zaken, zoals wij die nu zien, met u delen, zodat u daar ook inzicht in heeft.

Dan zullen we u ook een indicatie geven over de gestelde vragen rondom cyberveiligheid, duurzaamheid, circulair, maar ook klimaatadaptatie. Dat zijn deels nieuwe opgaven, zoals u terecht zei, dus het is logisch dat die in het verleden niet zijn meegenomen, maar die moet je nu wel structureel meenemen, ook in het kader van de «life cycle costs»-benadering.

Er is gekozen voor een systematiek waarbij we uw Kamer meenemen in de opgave die er ligt, door eens in de zoveel tijd extern te laten valideren of onze aannames kloppen, als het gaat om de berekeningen die we hanteren, en door jaarlijks de staat van de infrastructuur met uw Kamer te delen. Daardoor kunt u er zicht op hebben en ons aanspreken op hoe wij tot berekeningen komen. Door de externe toets kunt u zien of dat voldoende hard is en of de laatste ontwikkelingen daarin zijn meegenomen.

Ik denk dat u met deze systematiek, met de externe validatie erbij, ook meer zekerheid krijgt waar u terecht om vraagt, als u vraagt of wij voldoende rekening houden met externe ontwikkelingen die op ons afkomen. Die kunnen we daarin borgen, zodat we dat ook kunnen doen. Uiteraard geldt dat Rijkswaterstaat en ProRail gewoon hun reguliere inspecties blijven uitvoeren. Op basis daarvan geven zij aan of er meer geld nodig is voor de huidige infrastructuur, voor het ouderwetse in stand houden. Wij zullen u daarover blijven informeren.

Dan de boeggolf van de grote vervangings- en renovatie-opgave, zoals u zelf ook aangaf. We hebben in 2019 een laatste validatie laten uitvoeren. We zullen in de Kamerbrief aangeven wat ons inzicht nu is. Volgend jaar zullen we dat ook weer extern laten valideren. We weten dat er de komende jaren een enorme boeggolf komt omdat heel veel bruggen en ook stuwen en sluizen in de vaarwegen einde levensduur zullen bereiken. Er zal de komende periode meerjarig structureel extra geld aan besteed moeten worden om daar iets aan te doen. We zullen dat dus nog extern laten valideren in 2022, om daar meer inzicht in te geven en om het daarin ook mee te nemen. Maar ik denk ook dat het een terechte oproep was in die brief, zoals u dat heeft gevraagd bij de begroting, om iets meer inzicht te geven in de dilemma's die voor zullen liggen. Die dilemma's zijn: wat heb je nodig voor beheer en onderhoud voor zowel spoor als weg en vaarwegen, het watersysteem; en wat heb je nodig voor de vervangings-

en renovatieopgave, en wat zien we? U heeft daar ook een technische briefing over gekregen, over de IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse: wat zien we op ons afkomen qua nieuwe opgaven; als je dat allemaal zou willen realiseren, waar loop je dan tegenaan, welke afwegingen moet je dan ook maken? Wij zullen die afweging niet maken, maar we zullen u wel meenemen in welk plaatje er dan zo uit komt te zien, wat u dan ook kunt betrekken bij uw verdere afwegingen in dezen.

Voorzitter. Dan was er ook een vraag van de rapporteur over de uitvoeringsorganisaties: of die op dit moment voldoende geëquipeerd zijn. Misschien kan de Staatssecretaris zo meteen nog specifiek nog op een paar ProRail-punten wat aanvullen, maar ik denk dat we dat anders in de specifieke beantwoording doen. We hebben in ieder geval tot 2025 voor zowel ProRail als Rijkswaterstaat de capaciteit afgestemd op de pakketten die voorliggen; de «werkpakketten», zoals dat zo mooi heet. Maar dat geldt tot 2025. We werken met een tijdshorizon van vijf jaar in dezen. We zullen dit de komende periode dan ook moeten bepalen aan de hand van het budget dat beschikbaar is voor de opgaven die gekozen worden, voor instandhouding ja of nee – dat is natuurlijk aan het nieuwe kabinet – alsook voor de nieuwe projecten. Welke capaciteit heb je dan nodig? Wat betekent dat voor de omvang van beide organisaties, en vooral ook de inhoud? Want nog even los van de omvang gaat het ook om de inhoudelijke capaciteit die je daarvoor nodig hebt. Dus tot 2025 staat er in ieder geval capaciteit voor Rijkswaterstaat in de boeken. Daarna loopt ook de financiering daarvan terug. Dus als u zou zeggen «daar willen we meer», dan zal daarvoor ook extra financiering geregeld moeten worden. Daar kunt u in de begroting ook een paar dingen over lezen.

Voorzitter. Dat was in hoofdlijnen een korte reactie. Ik denk dat er ook nog wat inhoudelijkere vragen zijn gesteld, waar we wellicht zo meteen nog op terugkomen. De vraag over verantwoording over het beleid is denk ik ook een terugkerend punt in het gesprek met de Kamer. De systematiek is natuurlijk aangepast, waarbij nu gekozen is voor datgene waar een Minister invloed op kan uitoefenen, waar je dan je indicatoren bij zoekt. Mijn verzoek zou zijn om in gesprek met rapporteurs te kijken op welke manier we een aantal beleidsdoelstellingen, die wel in de begroting geformuleerd staan, kunnen koppelen aan hele specifieke indicatoren, waardoor de Kamer meer inzicht krijgt in de gerealiseerde prestaties. Ik vind het echt een gesprek met rapporteurs, om te kijken waar de behoeften zitten. Uiteraard ligt de begroting er zoals die er ligt. Dat zou dus betekenen: voor de begroting van volgend jaar. Dat betekent dat we ook de tijd hebben om daar met rapporteurs naar te kijken. Maar mijn ervaring is dat dat altijd in een soort tweespraak met de rapporteurs op een goede manier tot stand kan komen, waarbij de Kamer ook nadrukkelijk haar behoeften kan formuleren aan de hand van de begroting. Dus ik zou vooral die toezegging willen doen richting de rapporteur, om te kijken op welke wijze we daar invulling aan kunnen geven. U heeft gezien dat de Strategische Evaluatie Agenda nog niet af is, maar die kan ook helpen om een paar dingen wat duidelijker te maken, zodat we uit de beleidsdoorlichting die we doen ook halen of die beleidsinformatie wel of niet voldoende is, en wat we zouden moeten aanpassen. Ik zou dat dan ook graag met de rapporteur, of wellicht – dat zou fijn zijn – twee rapporteurs uit deze vaste Kamercommissie willen bespreken. Als we dat zo doen, hebben we ook meerdere invalshoeken.

De derde vraag, een terechte vraag, ging over de ILT. Er is in 2017 op verzoek van Financiën een doorlichting geweest van de agentschappen, waaronder de ILT, op de vraag: voldoet die eigenlijk wel aan de voorwaarden voor een agentschap? Daar kwam uit van niet, en dat is ook met de Kamer gedeeld. Aan de hand daarvan zijn we eigenlijk verdergegaan met de vraag: als het niet voldoet aan de voorwaarden van een agentschap, hoe zou je het dan ook anders kunnen inrichten? Eigenlijk ziet u de uitkomst in de begroting staan, maar ik kan me voorstellen dat voor

de Kamer 2017 alweer een tijd geleden is, en dat die koppeling niet direct wordt gelegd. Dus uiteraard ben ik bereid om de Kamer daar nader over te informeren. Een terechte vraag van de rapporteur over die onafhankelijkheid. Dat is juist de reden waarom we dat op een andere manier organiseren. Zo wordt de opdrachtgeversrol die er nu in zit voor de inspectie, eruit gehaald. Over de opdrachtgeversrol zou je iets kunnen zeggen in het kader van onafhankelijkheid. Door die nu weg te halen, borg je die onafhankelijkheid meer. Daarom biedt de ILT ook geen producten en diensten aan die je weg kunt zetten in de markt en waarvoor je volle tarieven kunt vragen. Dat was in 2017 de reden om hiernaar te kijken en om het op een andere manier in te richten. Dat betekent dat die onafhankelijkheid meer geborgd zal worden. Ik stel voor dat we de Kamer daar iets meer in meenemen, ook weer in relatie tot het onderzoek in 2017, zodat er iets meer duiding aan wordt gegeven. Want ik kan me voorstellen dat je, als je het nu zo leest in de begroting, denkt: wat is daar gebeurd? Dat in hoofdlijnen in eerste instantie, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Minister. Meneer de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Dank u wel, voorzitter. Ik ga het heel kort houden, want volgens mij heeft de Minister de hoofdlijnen, die ook voor beide domeinen gelden, goed geschetst, als ik kijk naar mijn verantwoordelijkheid rondom met name het spoor. Natuurlijk zijn er verschillen, maar de onderliggende rode lijnen zijn hetzelfde. Ook ik dank de heer De Groot en de mensen die hem hebben ondersteund. Het feit dat we hier met een aantal Kamerleden over deze ... Het gaat om groot geld. Het is goed dat we dat serieus met elkaar kunnen bespreken hier.

Laat ik er nog drie dingen over zeggen. Ik wil graag een uitroep teken zetten achter ... De Minister zei terecht dat de structurele tekorten rond beheer en onderhoud deels met kasschuiven zijn opgevangen, gegeven de beschikbare budgetten. De heer De Groot gaf volgens mij aan dat dit een eindige strategie is. Dat is volgens mij ook een van de redenen waarom de heer Stoffer die motie heeft ingediend, om daar meer zicht op te krijgen. We komen dus voor de begroting samen met die toegezegde brief.

Het tweede is dat er, hoewel de verschillen tussen de twee domeinen best wel groot zijn, ook veel overlap of gelijksoortige problematiek is, ook in hoe je daarmee omgaat. Natuurlijk is het anders. Bij achterstallig onderhoud is bijvoorbeeld het vertrekpunt anders. Maar die beheer- en onderhoudsopgave is gewoon heel groot, of het nu om spoor, wegen of vaarwegen gaat.

Elke stand die wij u melden, is een tussenstand. Dat is ook relevant. Dat is niet omdat wij geen controle hebben, maar omdat met dit arsenaal aan projecten de realiteit wel is dat er, als je twee maanden verder bent, altijd wel ergens nieuwe ontwikkelingen zijn. Dit zeg ik niet om iets af te doen aan de cijfers die wij u melden, maar met deze portefeuilleomvang en de organisatie van deze omvang is dat ook deels de realiteit. Daar moeten we eerlijk over zijn. De Minister zei dat wij u steeds de meest actuele stand van zaken geven. Alleen, de realiteit is dat er een paar maanden later altijd weer nieuwe ontwikkelingen zullen zijn. Ik denk dat dat een inherent onderdeel is van hoe dit fonds en deze grote infraprojecten werken. Het is goed om ons dat te realiseren, denk ik. Dat is soms goed nieuws en soms slecht nieuws, als je niet goed hebt geprogrammeerd.

Dat over die twee dingen, voorzitter. De meer specifieke vragen komen vast nog in het vervolg.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Staatssecretaris. Dan gaan we naar de eerste termijn van de Kamer. Ik wil nog even melden dat de tweede termijn meteen de motietermijn is. Dan dient u de moties in te dienen, als u dat wenst. Er zijn vrij korte spreektijden in de tweede termijn, dus houd daar wel rekening mee. Probeer zo min mogelijk overwegingen te hebben, want anders komt u in de knel. Dat zeg ik nu al, zodat u daar rekening mee houdt bij de voorbereiding van de moties. Dan geef ik als eerste het woord aan meneer Minhas namens de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Laat ik beginnen met het danken van de rapporteur, onze collega Peter de Groot, voor zijn heldere toelichting en zijn bevindingen, die hij uiteraard niet alleen maar met de ondersteuning van de Griffie met ons heeft kunnen delen. Vandaag liggen met name de technische aspecten van deze gigantische begroting voor. Het zal u niet verbazen dat de VVD-fractie voor een heel groot deel de bevindingen in de rapportage deelt, die collega De Groot zojuist heeft toegelicht.

Voorzitter. Die bevindingen zorgen er wel voor dat mijn fractie zich op onderdelen zorgen maakt over de toekomst van de infrastructuur in ons land. We vinden het goed dat er een onderzoek ligt van PwC/Rebel waarin is onderzocht wat de structurele budgetbehoefte is voor de instandhoudingsopgave van wegen, bruggen, viaducten, vaarwegen en al dat soort dingen meer in ons land. Tegelijkertijd zien we dat hierin niet volledig is meegenomen wat de effecten zijn van ontwikkelingen op de langere termijn. De Minister noemde die zojuist ook al, zoals duurzaamheidseisen, circulariteit en stijgende bouwkosten. Ik ben blij dat ze zojuist al heeft toegezegd dat die inzichten er straks komen voor de Kamer, maar ik zou toch graag willen zien wat dat handelingskader op termijn is. Welke inzichten worden daarin meegenomen? Welke criteria gaan we daar op termijn jaarlijks in meenemen? Ik kom zo nog op bouwkosten, circulariteit en duurzaamheid. De Minister voegde daar zojuist klimaatadaptatie aan toe. Tot een aantal jaren geleden hadden we dat soort zaken helemaal niet aan de orde, dus ik ben benieuwd wat de criteria zullen zijn.

Ook zijn we benieuwd naar het verloop van het uitgesteld en het achterstallig onderhoud. De komende jaren heeft dat flink wat invloed op de rijks- en spoorinfrastructuur in ons land. Wat betekent dit tekort volgens de Minister en de Staatssecretaris voor de projecten in het land en welke oplossingen hebben Rijkswaterstaat, ProRail en IenW daar zelf voor in gedachten? Worden hiervoor al scenario's uitgewerkt?

In vervolg hierop: in het verleden is soms regulier onderhoud niet uitgevoerd omdat projecten niet altijd even goed in de markt konden worden uitgezet. Daardoor ontstond onderuitputting. Wat doen we in dat geval met die middelen? Gaan die dan terug naar Financiën of blijven ze volledig behouden binnen de uitvoeringsorganisaties?

Verder zien we in de begroting kasschuiven. Daarmee vullen we weliswaar gaten op, maar daardoor ontstaan natuurlijk wel weer gaten voor de toekomst. Als het aan de VVD ligt gaan we geld dat voor infrastructuur bedoeld is niet op de plank laten liggen. Ik wil van de Minister weten hoe ze dit soort situaties in de toekomst wil voorkomen. Hoe weten we zeker dat het ministerie en de uitvoeringsorganisaties in staat zijn om al het geld dat daadwerkelijk beschikbaar komt – en als het aan de VVD ligt komt er geld voor beschikbaar – ook echt in de markt uit te zetten? Want we spreken ontzettend veel partijen die zeggen de handjes beschikbaar te hebben om dat werk te doen, maar zijn de uitvoeringsorganisaties daar ook klaar voor? Aan geld op de plank hebben we namelijk helemaal niets. De VVD wil dat er werk wordt gemaakt van beter begroten en plannen, en hoort dan ook graag hoe de Minister daarmee aan de slag gaat.

Tot slot wil ik nog kort stilstaan bij de omvorming van ProRail tot een zbo. Hoewel dit besluit controversieel is verklaard wordt nog steeds afgekoerst op een beoogde ingangsdatum van 1 januari 2022. De VVD wil graag weten of, kijkend naar de lichte stijging van de eenmalig geraamde uitgaven die in de begroting zitten, die uitgaven mogelijk nog verder zullen stijgen als de datum van 1 januari 2022 verder zal opschuiven. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas namens de VVD. Voor de mensen thuis die het niet weten: met zbo wordt «zelfstandig bestuursorgaan» bedoeld. Ik geef het woord aan de geachte afgevaardigde Alkaya namens de Socialistische Partij.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. Dank ook aan de rapporteurs, de ondersteuning en de Griffie voor het goede werk dat ze hebben geleverd.

Ik heb in aanvulling daarop eigenlijk maar één vraag, maar die gaat wel over een belangrijk onderdeel, namelijk de beschikbaarheidsvergoeding. De afgelopen jaren en ook nu weer geven we daar goedkeuring aan, waarbij we ervan uitgaan dat het openbaar vervoer in de regio in alle delen van Nederland beschikbaar blijft.

Wij geven hier akkoord voor honderden miljoenen, in dit geval voor 112 miljoen euro, heel veel geld, om openbaarvervoerbuslijnen in stand te houden. En toch zijn SP-afdelingen en SP-activisten in verschillende delen van het land actie aan het voeren tegen het schrappen van buslijnen. Als wij het kabinet vragen om er inzicht in te bieden, dan zegt het kabinet: daar gaan wij niet over, wij hebben daar geen inzicht in en wij weten niet hoeveel buslijnen er geschrapt zijn in het afgelopen jaar.

In het onlangs gehouden tweeminutendebat over openbaar vervoer hebben we wel met elkaar afgesproken dat een grootschalige, grofmazige afschaling ongewenst is. Omdat we er zo veel geld aan besteden, vind ik het belangrijk om er meer inzicht in te krijgen.

Dus mijn vragen aan het kabinet zijn de volgende. Hoe monitoren we of die beschikbaarheidsvergoeding goed wordt besteed? Hoe monitoren we dat er inderdaad geen sprake is van grofmazige afschaling in het openbaar vervoer? Hoe maken we onderscheid tussen wat het kabinet dan noemt optimalisatie, die altijd al plaatsvond, en het schrappen van onrendabele buslijnen in de regio waar vervoerders al van af wilden, waarbij ze een pandemie en de coronacrisis als smoes gebruiken? Dus eigenlijk vraag ik meer inzicht, om de effectiviteit van die beschikbaarheidsvergoeding te beoordelen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya namens de Socialistische Partij. Dan gaan we nu luisteren naar de inbreng van Democraten 66, vertegenwoordigd door het lid Hagen.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Ik wil ook heel graag beginnen met een woord van dank aan de rapporteur, aan de ondersteuning en uiteraard ook aan de ambtenaren. We weten hoeveel uren en hoeveel werk er verzet wordt om überhaupt tot een begroting te komen. Dus heel veel dank.

Voorzitter. Dit is het eerste WGO met een Mobiliteitsfonds. Dat is een goede ontwikkeling, omdat we op die manier kijken naar mobiliteit in brede zin, in plaats van dat we alleen spreken over nieuwe projecten. Maar onze spoor-, weg- en waterinfrastructuur is hard toe aan onderhoud. D66 vindt het naar voren halen van een groot aantal investeringen in het beheer en onderhoud een noodzakelijke greep, maar nog geen struc-

turele. Wanneer lopen we het uitgestelde onderhoud uit 2020 in? Ook bij ProRail zien we een structureel tekort. Wat zijn de geschatte kosten en de risico's bij Rijkswaterstaat en ProRail als we de vertragingen in onderhoud niet inlopen?

Voor de Kamer is het belangrijk dat duidelijk meetbare doelen, evaluaties en risico's inzichtelijk zijn. Voor deze risico's vroeg de Kamer vorig jaar al duidelijke indicatoren of het afwegingskader. Kunnen deze indicatoren, het afwegingskader, met de Kamer worden gedeeld?

Voorzitter. Deze begroting kent naast infrastructuur ook nog een andere grote uitdaging: klimaatverandering. We staan er als land dat grotendeels onder het zeeniveau ligt, eigenlijk te weinig bij stil. Maar afgelopen zomer werd door de overstromingen in Limburg, en ook door het meest recente signaal van het KNMI, dat de stijging van de zeespiegel naar boven bijstelt, nog maar eens duidelijk hoe kwetsbaar Nederland is voor de verandering van klimaat. Welke impact heeft dat op onze infrastructuur en waterstaat? Ik onderstreep de oproep van onze rapporteur van harte. Inzicht is nodig.

Voorzitter. Zonder goed onderhoud aan bijvoorbeeld onze waterkeringen of een duidelijk budget voor waterverdeling zijn we niet klaar om deze uitdagingen het hoofd te bieden. Deze klimaatadaptieve uitdaging maar ook de nieuwste digitale systemen en cybersecurity worden onvoldoende genoemd in het jaarlijkse indicatieve tekort. Hoe groot wordt het tekort voor 2022 geschat? Kan dit structureel in de begroting worden opgenomen?

Ten slotte de circulaire economie, van statiegeld op flesjes tot een percentage gerecycled materiaal per product. Maar de begroting stelt ook dat we investeren in de opschaling van bijna marktrijpe initiatieven. Dat is een cruciaal element als we vervolgstappen willen zetten naar een circulaire economie. Kan ons een duidelijk overzicht worden verschaft waaruit blijkt waar het geld voor circulaire economie nu precies aan wordt uitgegeven? Kunnen we inzicht krijgen in hoe het budget in verhouding staat tot de plannen uit het rijksbrede uitvoeringsprogramma Circulaire Economie?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen namens Democraten 66. Ik stel voor dat we nu schorsen. Ik heb daarover stiekem al overleg gehad met de Minister, maar ik kijk nu ook even naar de Minister. Ik stel een schorsing van iets meer dan tien minuten voor. Kunt u zich daarin vinden?

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Dat laatste is fijn, al is het maar omdat u ervoor heeft gezorgd dat ik de stappenteller mag aanzetten op zoek naar onze onmisbare medewerkers in dit pand.

De voorzitter:

Zeker. Vandaag krijgt u iets meer tijd. We schorsen tot 17.50 uur. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 17.37 uur tot 17.58 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het wetgevingsoverleg naar aanleiding van het begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat. Ik geef graag het woord aan mevrouw de Minister.

Minister Visser:

Dank u wel, voorzitter. De aanwezige Kamerleden hebben in de lijn van de rapporteur een paar kritische vragen, een aantal heel specifieke vragen,

over de instandhouding gesteld. Ik zal proberen om het kort te houden en niet al te veel in herhaling te vervallen, maar ik zal soms ook verwijzen naar de Kamerbrief die er nog aankomt, zoals ik ook richting de rapporteur heb gedaan. Dan kunt u daar deze week ook kennis van nemen.

Voorzitter. Laat ik beginnen met de VVD, die aangaf hoe belangrijk infrastructuur is. Ik denk dat u daar met ons twee niet over hoeft te discussiëren. Dat onderkennen we. Als je kijkt naar de lijstjes van de beste infrastructuur ter wereld, zit Nederland altijd in de top drie. Dat willen we graag zo houden, maar er ligt een opgave voor ons op het gebied van instandhouding. Kijk ook naar de demografische ontwikkelingen en de woningbouwopgave die er ligt. Er zijn forse opgaven, zowel op de nieuwe kant, dus de aanleg op alle modaliteiten, personenvervoer maar ook goederenvervoer, als op de instandhouding. Daar zijn keuzes in nodig. Mevrouw Hagen en de heer Minhas vroegen allebei naar een soort afwegingskader. Ik denk dat dat echt nog een discussie met uw Kamer is: waar hecht je het meeste belang aan als het gaat om de verhouding tussen instandhouding en nieuw? Hoe wil je daar invulling aan geven als je ook ambities hebt om woningbouw en locaties te ontwikkelen? En welke afweging wil je dan daarbinnen maken? Ik denk dat dat ook een gesprek is voor de Kamer en straks met het nieuwe kabinet, ook aan de hand van het nieuwe Mobiliteitsfonds. Mevrouw Hagen zei terecht: we sturen niet meer op mobiliteit, maar op oplossingen. Volgens mij is een van de belangrijke vraagstukken straks: wat is het toekomstbeeld voor mobiliteit in Nederland? En twee: hoe wil je het afwegingskader in het Mobiliteitsfonds vormgeven als het gaat om het toekennen van gelden? Dat betekent ook iets voor de discussie die we met bestuurders hebben in de regio, in de bestuurlijke overleggen MIRT. Hoe wil je die koppelen aan verstedelijkingsopgaven? Hoe wil je die koppelen aan klimaatadaptatie? Hoe wil je die koppelen aan het op een goede manier mogelijk maken van goederenvervoer? Hoe wil je die koppelen aan economische ontwikkeling? Dat zijn denk ik allemaal criteria die er opgelegd kunnen worden. Dat is echt een discussie. Wellicht is er volgende week vanuit de Kamer al een schot voor de boeg bij de begrotingsbehandeling, om er van gedachten over te wisselen. Maar dat is in ieder geval heel breed. Dan, om het even terug te brengen: mevrouw Hagen en de heer Minhas vroegen hoe we dat nu doen. Zoals gezegd zijn we in kaart aan het brengen wat we op dit moment weten over de instandhouding en de achterstanden daarin. Volgend jaar vindt de externe validatie daarin plaats. De keus die wij nu steeds maken, is vrij primair, namelijk veiligheid. Daar staan wij voor. Als we keuzes maken voor wat we als eerste doen, dan zijn het altijd die opgaven waar de veiligheid in het geding komt of in het geding dreigt te komen en waar je op tijd bij moet zijn. Dat geldt zowel voor de veiligheid op de bruggen, of dat nu spoorbruggen of wegenbruggen zijn, als voor waterveiligheid. Daar vroeg mevrouw Hagen terecht naar. Dat is de primaire afweging die we op dit moment maken.

De tweede is hinder. Waar zit de meeste hinder op dit moment als het gaat om instandhouding? Waar ondervind je direct consequenties op het gebied van beheer, onderhoud, vervanging en renovatie? Waar ontstaat de meeste hinder? Dat is dan de tweede afweging die wij op dit moment maken, als het gaat om keuzes maken in het budget dat we nu beschikbaar hebben om dat te kunnen doen.

Zoals wij aangaven in de eerste termijn in reactie op de rapporteur ... Die vroeg namelijk ook hoe de uitvoeringsorganisaties werken. Hebben die wel voldoende capaciteit? Kunnen ze het eigenlijk wel aan? De heer De Groot vroeg er als rapporteur naar. De heer Minhas zei ook dat hij signalen krijgt vanuit de markt dat men wel klaarstaat, maar dat er nog niet direct een opdracht komt. Er zitten twee dingen achter. Aan de ene kant is het ook een kwestie van het totale budget. Dat is wat onze

voorgangers met kasschuiven voor 2022 en 2023 hebben opgelost, in de zin van het budget gelijk laten zijn. Maar dat is natuurlijk geen structurele oplossing. Dat betekent dus dat je daarna naar beneden gaat. Voor partijen als Rijkswaterstaat en ProRail, die met een vierjaarstermijn werken als het gaat om het wegzetten van de werkzaamheden in de markt, betekent het dat zij dat nu niet kunnen. Ze kunnen nu alleen maar verplichtingen aangaan voor het komende jaar, de komende twee jaar, terwijl marktpartijen natuurlijk zicht willen hebben op een wat langere termijn, zodat ze hun werkzaamheden kunnen afstemmen en kunnen inschrijven op aanbestedingen. Dan weet je hoe je je mensen kunt inzetten. In het rapport van PwC en het rapport van Horvat en Rebel Group leest u dat acht jaar een goede tijdshorizon zou zijn voor zowel Rijkswaterstaat als ProRail om invulling te geven aan een instandhoudingsopgave. Zo kunnen ze hun werkzaamheden op een goede manier inplannen en heeft de markt een bepaalde zekerheid dat er werkzaamheden komen. Uiteraard weet men niet wie dat wint en op welke manier. Op die manier kun je je werkzaamheden zo kostenefficiënt mogelijk uitvoeren. De heer De Groot vraagt of die kasschuiven werken. Voor de korte termijn werken ze, maar voor kostenefficiëntie en ook richting de markt, zeg ik tegen de heer Minhas, zou je het anders willen. Het kan kostenefficiënter als je een langeretermijnperspectief weet te geven. Dat verklaart misschien ook waarom u geluiden hoort vanuit de markt dat er geen antwoord komt over daadwerkelijk werk.

Dat is ook een antwoord op de vraag van mevrouw Hagen. U vroeg ook naar Rijkswaterstaat en de tekorten. In december 2020 is er een uitgebreide Kamerbrief gestuurd waarin staat dat er een budgetbehoefte is van tussen de 2,1 miljard en 2,4 miljard voor de korte termijn en tussen de 2,3 miljard en 2,6 miljard per jaar voor de jaren daarna. Op basis daarvan wordt in het rapport geconcludeerd dat Rijkswaterstaat gemiddeld 1 miljard per jaar tekortkomt. Dat is overigens volgens prijspeil 2019. Het is altijd relevant om dat in dit soort discussies te melden. Voor ProRail gelden andere cijfers. Wellicht gaat de Staatssecretaris daar nog op in, maar wij zullen u nog verder informeren, ook over wat klimaatbestendigheid, cyberveiligheid en duurzaamheid doen. Wij zullen u in de brief een eerste indicatie geven van de bedragen waaraan wij denken voor zowel ProRail als Rijkswaterstaat, met de kanttekening dat die bedragen nog niet zijn gevalideerd door bijvoorbeeld een externe partij. Met die slag om de arm zullen wij u daar komende week over informeren.

Mevrouw Hagen vroeg naar concrete voorbeelden. Bij klimaatverandering moet u denken aan wat dat betekent voor de bodem en alles wat we daarin moeten doen. Dat heeft natuurlijk heel erg te maken met het Deltaprogramma dat we uitvoeren, maar ook met het klimaatbestendig maken van de wegen en de spoorwegen door een watertoevoer toe te voegen. Het gaat om heel praktische zaken bij projecten die kostenverhogend zullen werken. Bij cyberveiligheid gaat het niet alleen maar om het beschermen tegen daadwerkelijke cyberaanvallen, maar ook om het maken van de slag naar smart mobility en smart shipping, om het mogelijk maken van een aantal nieuwe ontwikkelingen die nieuwe mogelijkheden in de markt creëren.

De heer Minhas vroeg naar de onderuitputting van het fonds. Wat gebeurt er met dat geld? Dat is het voordeel van de fondssystematiek: wij mogen dat meenemen naar een volgend jaar. Onderuitputting betekent niet dat dat geld is verdwenen. Dat is ook de reden dat wij werken met een forse overprogrammering. Uw Kamer heeft daar vorig jaar om gevraagd, volgens mij met een motie van de VVD en GroenLinks. De heer Dijkstra en mevrouw Kröger, die volgens mij deze week weer terugkomt als Kamerlid, hebben gevraagd om de overprogrammering nog fors op te schroeven, zodat er geen onderuitputting plaatsvindt. U hoeft niet bang te zijn dat wij geld weg hoeven te geven. Als er geld doorschuift naar een volgend jaar,

dan is er wel al een bestemming voor. Het valt dus niet vrij voor bijvoorbeeld de instandhouding van een vaarweg of iets anders. Even kijken of ik daarmee alle vragen heb beantwoord. Er waren nog vragen over uitgesteld onderhoud en wat dat betekent. Dat betekent eigenlijk wat ik net als dilemma schetste. Eigenlijk wil men vier jaar vooruit plannen, maar met de kasschuiven die zijn gedaan, kun je nu voor bijvoorbeeld Rijkswaterstaat plannen tot 2023. Dat betekent dat ze dan al rekening moeten gaan houden met werkzaamheden die ze moeten gaan doorschuiven naar 2023. We hadden eind vorig jaar 1,2 miljard aan uitgesteld onderhoud, maar iedere keer dat je niet voldoende geld hebt voor de instandhouding, gaat dat uitgestelde onderhoud oplopen. Dat betekent vertraging in de werkzaamheden die je op de planning had staan. Dat zal dan ook oplopen. Eind vorig jaar was het 1,2 miljard. Ik realiseer me dat dit geen fijn nieuws is, niet voor de Kamer, maar vooral niet voor degenen die gebruik moeten maken van al die modaliteiten. Mevrouw Hagen vroeg om de beleidsdoelen duidelijker op te schrijven. Ik kijk even naar haar of ik de vraag zo goed begrijp. Dat is ook een toezegging aan de heer De Groot: ik zou de Kamer echt willen vragen om de komende periode te gebruiken om aan de hand van de begroting en de beleidsdoorlichtingen die er al liggen, te bekijken hoe wij een aantal indicatoren kunnen aanscherpen, ook gelet op het feit dat de bewindspersonen rapporteren over datgene waarvoor zij verantwoordelijkheid kunnen dragen. Ik zal in de Kamerbrief binnenkort informeren over de hinderaanpakken, want we hebben een forse instandhoudingsproblematiek en dat betekent dat we meer hinder gaan creëren. We hebben daar nu één indicator voor bepaald, namelijk de hoeveelheid files die veroorzaakt worden door wegwerkzaamheden. Maar kun je dat niet wat specifiek maken, zodat je wat meer redeneert vanuit de weggebruiker? Daar willen we de komende periode naar kijken. Er staan een paar beleidsdoorlichtingen op de rol, die ook naar uw Kamer komen. Ik denk dat we aan de hand daarvan met de rapporteurs die er zijn, kunnen kijken hoe we de begroting kunnen aanscherpen op de prestatie-indicatoren die allemaal zijn opgeschreven. Volgens mij heb ik hiermee de vragen beantwoord. Anders hoor ik het wel in tweede termijn.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Minister. Ik kijk even naar de leden. Zijn uw vragen afdoende beantwoord of zijn er mogelijk nog vragen, op- of aanmerkingen, nabranders? Geen uitbranders, want de Minister is een gast hier, dus dat gaan we niet doen. Meneer Minhas, VVD.

De heer Minhas (VVD):

Dank aan de Minister voor de heldere beantwoording. Ik wil op één punt nog een korte verduidelijkende vraag stellen. Wordt er ook gewerkt aan scenario's op basis van het beperkte budget dat er momenteel is? De Minister zei te prioriteren op basis van beleid, van veiligheid en hinder, maar zijn er ook nog scenario's voor de projecten die er zijn? Hoe gaan we de projecten die we toch al wilden uitvoeren met het beperkte budget alsnog proberen te realiseren? En schuiven daardoor projecten op de langere baan? Dat is eigenlijk de vraag.

Minister Visser:

Dat wordt denk ik het dilemma dat wij volgende week aan de hand van de brief met u gaan bespreken. Wij gaan u daarin inzichtelijk maken wat op dit moment de stand van zaken is als het gaat om de instandhoudingsopgave die voorligt, wat dat budgettair betekent en welke opties je dan hebt. Je kunt zeggen: die accepteer ik en daarmee accepteer je bijvoorbeeld een lagere kwaliteit. Een lagere kwaliteit betekent nog meer uitgesteld onderhoud en daarmee nog meer kans dat je bijvoorbeeld een

sluis nog maar één keer per dag opendoet, waardoor het scheepvaartverkeer er niet doorheen kan. Over dat soort heel concrete dingen moet je het dan hebben. Dat kan een uitkomst zijn.

Het kan ook zijn, zoals u terecht zegt, dat je naar projecten gaat kijken. Alleen, we hebben projecten die in de verkenningsfase zitten en projecten waar gelukkig de schop al de grond in is gegaan of waar ergens een damwand wordt geslagen. De laatste projecten ga je waarschijnlijk niet stopzetten, met alle consequenties van dien. Daartussen heb je alles wat bestuurlijk en juridisch verplicht is. Wij gaan niet met een lijst van projecten komen, maar we gaan u wel deze twee uitersten schetsen. Als er geen geld bij zou komen – de Staatssecretaris en ik hebben al aangegeven dat wij kasschuiven niet als structurele oplossing zien – zul je toch ergens aan een van beide knoppen moeten gaan draaien. Dat vergt dan per definitie een politieke discussie met de Kamer. Daarbij is het goed dat u in het MIRT-programma kunt zien wat er in de verkenningsfase zit en wat in de realisatiefase. Mijn oproep zou zijn: laat wat er in de realisatiefase zit, vooral gerealiseerd worden, want als u daarmee zou stoppen, zou dat heel veel geld kosten. Voorzitter, dat zijn de smaken.

De voorzitter:

Dank voor uw beantwoording. Meneer Minhas knikt tevreden. Dan kunnen we naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Dank u wel, voorzitter. Ik had vier blokjes: de vraag van mevrouw Hagen over circulaire economie en de budgetten, de vraag van de heer Alkaya over de beschikbaarheidsvergoeding en de mogelijke afschalingsrisico's en de vraag van de heer Minhas en mevrouw Hagen, naar ik meen, over hoe het zit met de kosten bij de zbo-omvorming, en een vraag over het uitgesteld onderhoud, die in de inbreng van de rapporteurs zat, namens u allen, en ook in de vragen van de heer Minhas en mevrouw Hagen. Laat ik met het laatste beginnen: als je geen extra geld hebt, zal je keuzes moeten maken. Voor iets opnieuw maken om de kwaliteit te verbeteren, bijvoorbeeld een nieuwe spoorlijn, is er nog incidenteel geld. Bij beheer en onderhoud gaat het om een structurele reksom die je elk jaar opnieuw moet doen. Als je eenmalig iets extra bijbouwt, moet je ook zorgen dat je het in de toekomst niet alleen goed kunt onderhouden, maar waarschijnlijk ook een keer vervangen. Met al dat soort dingen moet je rekening houden.

Wij komen op zo kort mogelijke termijn met de brief waar de Minister naar heeft verwezen. Bij het spoor kom je dezelfde dilemma's tegen. Uit het feit dat wij deze brief gaan sturen, kunt u afleiden dat het beeld er in onze optiek niet vrolijker op is geworden. Dat leidt tot een aantal fundamentele vragen, omdat je niet over de middelen beschikt voor alle ambities voor kwaliteit, het onderhoudsniveau en nieuwe uitdagingen, bijvoorbeeld vervoer over het spoor. We zitten nu nog in de naweeën van corona, maar elke toekomststudie laat zien dat er ook groei zit in het gebruik van het spoor. Als het gaat om goederenvervoer over het spoor hebben we ook grote ambities in het kader van het ontlasten van de weg en de klimaatopgave.

In de afgelopen jaren heeft mijn voorganger, specifiek voor het spoor, ook geprobeerd met kasschuiven te zorgen dat we de gaten konden dichten, net als bij Rijkswaterstaat. Maar dat is een eindige strategie. Wij hopen u alle informatie te bieden, met de kennis die we nu hebben, deels nog niet gevalideerd. Dat geldt ook voor ProRail. Dan weet u wat de huidige stand is van de boeken en welke keuzes en dilemma's er zijn. Wij vinden het belangrijk dat dat nu gewoon open in het publieke of politieke debat zit. Er was nog een specifieke vraag over hoe het zit, als je naar het spoor kijkt. In het verleden werd gesteld dat er geen sprake is van uitgesteld

onderhoud bij spoor. Wat je daar had was niet budgettair gedreven, zoals bij Rijkswaterstaat, waar gewoon niet het geld was om het onderhoud te doen, maar het waren vaak bewuste keuzes van ProRail om iets te schuiven in de ritmes van onderhoud, omdat men dat beter vond. Die keuzes waren niet budgettair gedwongen maar inhoudelijk vanuit de expertise van ProRail.

Ik denk dat daar één uitzondering op is, waar mevrouw Hagen aan refereerde, en dat is de Rotterdamse haven. Daar zie je echt een onderhoudsproblematiek die we in de brief getalsmatig zullen benoemen. Daar zit ook een opdracht. Sinds 2012 heeft ProRail een intern programma om die onderhoudsachterstanden eerst in kaart te brengen en dan weg te werken. Dat zal de komende jaren moeten gebeuren en dat is een hele klus, niet alleen budgettair maar ook om voor elkaar te krijgen en om te zorgen dat er kwaliteit is. Met de preciezere bedragen zullen we dit ook opnemen in de brief in reactie op de aangenomen motie-Stoffer. Dat over de instandhouding van het spoor.

Dan vroeg de heer Minhas naar de omvorming van ProRail. Klopt het dat de kosten stijgen met het uitstel? De onderliggende vraag was of 1 januari 2022 nog wel reëel is. U hebt het wetsvoorstel controversieel verklaard. Als ik een klein beetje reken, is de kans dat dit nog gaat lukken niet groot. Misschien zullen wij ons nog voor de begroting bij u melden. Wat mij betreft zullen we het geld een jaar moeten doorschuiven. Dat zullen we netjes bij nota van wijziging doen. Er hangen eenmalige transitiekosten mee samen die vooral boekhoudkundig van aard zijn; hoe je dingen met belasting en zo verwerkt. Het lijkt me dat uw inschatting voor de hand ligt dat het wetsvoorstel niet voor 1 januari 2022 door beide Kamers zal zijn behandeld. Daar zullen wij ook richting de begroting nog op handelen. De heer Minhas vroeg of het dan ook steeds duurder wordt. Twee dingen daarover. Er zijn twee manieren waarop de dingen anders zijn dan het jaar daarvoor. De eerste is dat we onder een zeer complexe belastingafrekening vandaan gaan – excuseert u mij voor de techniek, voorzitter. Geraamde bedragen gaan dan over de vennootschapsbelasting, dividendbelasting, herzienings-btw, waarvoor je een eenmalige afrekening moet doen. Dat geld zou je anders op een ander moment ook krijgen, maar dat doe je dan nu eenmalig bij de omvorming van zelfstandig bestuursorgaan ProRail. En we hebben altijd afgesproken dat die eenmalige afrekening plaatsvindt op de daadwerkelijk verschuldigde bedragen, die we waarschijnlijk ook pas echt na de omvorming exact kunnen vaststellen. En omdat het bijvoorbeeld bij de btw-afrekening gaat om herzienings-btw, met vooraf trek, over een periode van negen jaar van een project, en dat project er dan net uit of in valt als dat alles een jaar opschuift, kunnen die btw-bedragen fluctueren. Dat is het eerste waarom die bedragen kunnen veranderen: omdat die belastingritmes veranderen; heel technisch. Het tweede is dat ook de waarde van wat we overdragen, toeneemt. Omdat we gelukkig nog elk jaar – en dat is op zich toch goed nieuws – meer investeren in het spoor dan dat we erop afschrijven, gaat de waarde van de geraamde bedragen van de vermogensbestanddelen omhoog. En dat leidt ertoe dat, als je het een jaar uitstelt, het een soort duurder wordt, omdat we wat meer waard zijn, en dat aan het spoor overdragen. Dus dat zijn de twee redenen waarom die twee bedragen fluctueren.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Dank voor de toelichting, of het antwoord. Ik heb een hele concrete vraag hierover. Als ik het goed begrijp, kan het dus zijn dat op het moment dat de omvorming van ProRail tot een zbo verder opschuift, de kosten verder kunnen toenemen. Is de Staatssecretaris geholpen op het moment dat de

Kamer de omvorming tot een zbo niet meer controversieel zou verklaren, dus als we het controversieel verklaren van ProRail zouden opheffen?

Staatssecretaris **Van Weyenberg**:

U krijgt hier drie verschillende antwoorden op. A: daar gaat u echt zelf over. En ik vind het niet mij passend ... Dat ik in dat wetsvoorstel geloof, mag helder zijn, anders hadden we het niet ingediend. Twee: zelfs als we het nu zouden behandelen, denk ik dat 1 januari heel kort dag wordt, zo zeg ik eerlijk. Dus dat gaat er altijd omheen. Dan drie. U formuleerde het als: het wordt duurder. Dat zou ik één slagje willen nuanceren. Kijk, de afspraak is ook dat de kosten ... Uiteindelijk is dit echt een kwestie van op welk moment in de tijd je die fiscale dingen doet, en ook dat het budget-neutraal in de rijksbegroting komt. We hebben ook afgesproken, gewoon in goed overleg met Financiën, dat reizigers en vervoerders geen last gaan hebben van een jaar eerder of later. Daar moet ik ook gewoon eerlijk in zijn. Ik bedoel, hoe eerder, hoe beter wat mij politiek betreft, maar vervoerders of reizigers hebben geen last van later. Het is echt een boekhoudkundige exercitie, die ook zo zal worden gedragen. En het wordt in die zin dus niet duurder. Het goede nieuws is dat we dan eigenlijk steeds meer spoorvermogen overdragen, waardoor het in de boekhouding inderdaad om grotere bedragen gaat. Maar het is niet zo dat het in zichzelf een kostbaardere operatie wordt.

Voorzitter. Dan stelde de heer Alkaya een vraag: u hebt nu heel veel geld gestoken in de beschikbaarheidsvergoeding, maar hoe weet ik nu zeker dat u daar value for money voor krijgt – of hoe zeg je dat: waar voor uw geld? Kijk, bij het verkrijgen van de beschikbaarheidsvergoeding is altijd afgesproken dat er geen grofmazige afschaling moet plaatsvinden. Dat zei de heer Alkaya ook terecht. En de basisprincipes van beschikbaarheid en veiligheid van het ov, ook als een duurzame mobiliteitsvorm waar we – denk ik – hier allemaal in geloven en het belang van inzien, mochten daarbij niet in het geding komen. Dat leidde soms ook tot meer precieze afspraken. In 2020 moest het gewoon een volwaardige dienstregeling zijn, met in principe geen afschaling. En vanaf 2021 mocht je die optimaliseren. Ik ga zo precies op de vraag van de heer Alkaya in. Je mocht die dus afschalen als dat nodig was om break-even te kunnen spelen, want de vergoeding is niet volledig. Die is 93% of 95%, waarbij de realiteit is dat bij bus, waar de situatie vaak financieel ook precairder was, eerder en vaker 95 voorkwam, en die 93 meer bij spoor. Dat is ook om er een beetje om recht aan te doen dat er zeker bij bus vaak gewoon een minder rendabele concessie was, om het maar even zo te noemen. En dus ook voor 2022 een dienstregeling vergelijkbaar met 2021. In die beschikbaarheidsvergoeding zit ook dat, als de reizigersaantallen onverhoopt lager blijven dan we nu ramen, dan ook de beschikbaarheidsvergoeding gewoon wordt betaald over het geleden minder aantal reizigers van de vervoerders. Dus dat bedrag is nu onze beste inschatting. Als het meer is, wordt dat vergoed. Als het minder is, hoeven we minder te vergoeden; dat hopen we, denk ik, allemaal. Maar hier zit dus ook geen budgettaire druk meer op. Als het meer is – en dat is ook de afspraak met het Ministerie van Financiën – dan wordt dat vergoed. Dat is natuurlijk ook belangrijk voor de vervoerders en de concessieverleners. Het loopt tot september volgend jaar. Het systeem is primair decentraal. Er zijn enkele landelijke concessies met Waddenveren en de NS. Tussen decentrale overheden en vervoerders worden jaarlijks afspraken gemaakt over de dienstregeling, ook nu. Ik vind het wel belangrijk om dat primair daar te laten. Zij kunnen veel beter dan ik inschatten hoe je met een buslijn regionaal wil omgaan. Dus die primaire verantwoordelijkheid ligt daar.

Is mijn beeld nu dat er toch grofmazig wordt afgeschaald? Nee. Dat zou ook in strijd zijn met de afspraken. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad is afgesproken dat ze wel per ov-concessie een transitieplan moeten opstellen. Dat transitieplan krijgen we de komende weken en

zullen we op 1 december bespreken in dat Nationaal Openbaar Vervoer Beraad met de concessieverleners. Maar ik wil waar het gaat om een regionale concessie niet zelf als landelijke politiek op de stoel gaan zitten van de concessieverlener.

Zijn er lokaal ook minder lijnen? Ja. Ik ga een voorbeeld noemen en dat heeft ook betrekking op wat ik eerder op Kamervragen van de collega van DENK heb geantwoord. Dat ging over avond- en nachtdiensten in Rotterdam. Dat was midden in de lockdown en tijdens de avondklok. Dat er toen minder bussen reden en er geen nachtnet was, daar kan ik mij wel iets bij voorstellen, maar dat is natuurlijk niet het type voorbeelden waar de heer Alkaya op doelt. Hij vroeg namelijk of dit een beetje als smoes wordt gebruikt om inperkingen die men al langer wilde doen, nu toch stiekem te doen. Dat heb ik niet als algemeen beeld. Ik heb ook nog geen signalen van lokale concessiehouders dat zij daar tegenaan lopen. Maar wij krijgen die transitieplannen en dan zullen we daar natuurlijk goed op letten, want het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn wat de heer Alkaya schetst. Dat er uitiem geoptimaliseerd wordt, zoals dat overigens altijd gebeurt tussen concessieverlener en vervoerder, ook los van de coronasituatie, is wel iets wat ik daar zou willen laten. Ik wil ook niet op de stoel gaan zitten van de regionale overheden die deze concessies doen. Zoals gezegd, krijgen we dus die plannen. Nadat we die besproken hebben, zal ik de Kamer ook laten weten hoe die transitieplannen eruitzien. Of die op elke specifieke zorg van de heer Alkaya antwoord geven, denk ik niet, maar ik weet dat zowel de heer Alkaya als velen van ons ook in die lokale politiek volksvertegenwoordigers hebben zitten die lokaal goed kijken of wat daar gebeurt al of niet wenselijk is. Dit is ook wel een beetje de rolverdeling tussen de landelijke politiek en de regionale concessieverleners en die zou ik hier ook wel willen respecteren. Nogmaals, grofmazige afschaling mag niet. Daarom zijn er die transitieplannen die wij natuurlijk ook zeer goed zullen bekijken.

De voorzitter:

De heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Het probleem is nou juist dat wij als Tweede Kamer moeten afgaan op het beeld van de Staatssecretaris. Wij kunnen niet controleren of er geen grofmazige afschaling plaatsvindt. Als ik daar in de feitelijke vragenronde vragen over stel, krijg ik als antwoord: dat beeld hebben we niet of we kunnen dat niet onderbouwen. Nu zegt de Staatssecretaris: het is niet mijn beeld dat dat gebeurt. Maar volgende week gaan we debatteren over de voortzetting ervan. Natuurlijk, wij gaan er waarschijnlijk allemaal goedkeuring aan geven omdat we niet willen dat het ov afgeschaald wordt. Maar het was een partijgenoot van de Staatssecretaris die constant hamerde op de doelmatigheid en rechtmatigheid van uit te geven belastinggeld en om het goed met elkaar uit te discussiëren voordat we dat geld uitgeven. Dus ik wil dan wel van de Staatssecretaris weten hoe hij zelf gaat beoordelen of er daadwerkelijk grofmazig is afgeschaald of niet. Of blijft het bij dat gevoel van hem?

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Nu doet de heer Alkaya tekort aan wat ik net zei. Ik heb gezegd dat we de transitieplannen nog krijgen en dat de lokale en regionale concessieverleners natuurlijk zullen gaan kijken of ze waar voor hun geld krijgen. Dus laten we niet de kracht van de regionale en lokale volksvertegenwoordigers onderschatten. Bovendien krijgen we die transitieplannen nog. Nogmaals, tot op dit moment heb ik geen enkele aanwijzing dat er sprake is van grofmazige afschaling.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Is het dan zo dat in die transitieplannen een beeld komt te staan van wat die afschaling, van wat de optimalisatieslag is geweest? Mijn beeld is dat het niet alleen maar een optimalisatie is geweest. Maar stel dat het schrappen van die buslijnen alleen maar een optimalisatie is geweest, komt dat dan in die transitieplannen te staan? Zo ja, was het dan niet goed geweest dat we die voor de begrotingsbehandeling hadden ontvangen? We hebben daar ook meerdere malen om gevraagd. Natuurlijk stelt de Staatssecretaris die niet zelf op – de concessieverleners en de vervoerders gaan dat samen opstellen – maar ik ga volgende week wel dat debat met hem aan. Ik weet nu niet of dat instrument effectief is geweest of niet.

Staatssecretaris **Van Weyenberg**:

Laten we ons realiseren wat een fantastische prestatie het openbaar vervoer heeft geleverd door de hele coronacrisis heen, door zo veel mogelijk het openbaar vervoer te laten rijden, ook voor al die mensen die dat om bijvoorbeeld naar hun werk te gaan zo ontzettend nodig hadden. Dat waren mensen die naar een ziekenhuis gingen om te werken. Dat waren mensen die naar scholen gingen om te werken. Dus laten we niet doen alsof we dat niet weten. We hebben gezien hoe het openbaar vervoer in hele moeilijke tijden overeind is gebleven. En de oproep was juist, ook van de concessieverleners: maak nou zo snel mogelijk duidelijk of je dat doorzet. Dat was overigens ook een brede oproep van de Kamer: ga nou door, zodat het ov niet grofmazig hoeft te worden afgeschaald. Daarom hebben we ook heel bijtijds gezegd dat met dezelfde regels als in het afgelopen jaar, we ook in 2022 de eerste negen maanden die beschikbaarheidsvergoeding behouden. Ik heb de afgelopen twee jaar echt geen enkele indicatie gehad dat die regeling niet effectief is geweest. Die heeft gedaan wat die moest doen.

De heer Alkaya noemt een aantal hele specifieke zorgpunten. Wat betreft de transitieplannen: ik denk niet dat die worden vastgesteld tot op het niveau van een halte, dat die mate van precisie erin zit. Maar dat vind ik ook echt iets voor de concessieverlener en de lokale vervoerders. Zij moeten erop letten of zij waar voor hun geld krijgen. Wij hebben een noodmaatregel in werking gesteld, waarbij we heel veel geld hebben besteed om het openbaar vervoer in de lucht te houden in een tijd dat de reizigersaantallen dramatisch naar beneden gingen. Ik denk dat iedereen heeft kunnen zien dat dat er in de praktijk ook toe heeft geleid dat we het openbaar vervoer op het niveau hebben kunnen houden dat we hadden beoogd. Of dan elke keuze die lokaal is gemaakt, ook het enthousiasme van de heer Alkaya heeft? Dat is niet het geval, denk ik. Maar het nu van die beschikbaarheidsvergoeding staat voor mij echt totaal niet ter discussie.

De heer **Alkaya** (SP):

Wat mij betreft ook niet. Wat wel ter discussie staat, is de hoogte ervan. Ik vind in algemene zin dat ik altijd het nut moet kunnen beoordelen. Dat vind ik gewoon als volksvertegenwoordiger. Maar als ik dan in de inhoud duik: ik twijfel daar eigenlijk ook niet aan. Ik twijfel er wel aan of 95% genoeg was. En dat wil ik kunnen inschatten. Ik zou best een amendement kunnen indienen om dat op te hogen naar 100%. De Staatssecretaris geeft nu aan: die 95% was de vergoeding, dus we moesten ook optimaliseren. Wij hadden er ook voor kunnen kiezen om het 100% te vergoeden. Daar hebben we niet voor gekozen. Het dagblad Trouw heeft een ronde langs de vervoerders gemaakt en daarover op 26 juli een artikel gepubliceerd. Die vervoerders geven aan dat om en nabij 10% van de buslijnen volgend jaar zou kunnen verdwijnen. Dus als ik dat signaal krijg en weet dat onze

SP-afdelingen daar actie tegen voeren, dan zou ik dat ook graag hier in het debat uitgewisseld hebben op basis van cijfers, zodat ik misschien een amendement kan indienen om die beschikbaarheidsvergoeding 100% te maken. Kan de Staatssecretaris zich daar iets bij voorstellen?

Staatssecretaris Van Weyenberg:

De discussie over de hoogte van die vergoeding is volgens mij ook bij het debat over de invoering ervan gevoerd. De heer Alkaya noemt 95%. Het was toen 93% of 95%, afhankelijk van de inschatting van de concessie, en een stuk uit optimalisatie. Dat is inderdaad een bewuste keuze. De heer Alkaya zegt dat hij een andere regeling had gewild. Maar de vraag die hij mij stelde was een andere. Dat was de vraag: is uw beeld dat er sprake is van het gewoon radicaal in de dienstregeling ingrijpen onder het mom van corona? Ik meen dat hij daarbij het woord «smoes» gebruikte. Dat is niet mijn beeld. Ik krijg die transitieplannen. Ik zal u ook laten weten wat daarin staat. En nogmaals, een van de afspraken is dat we in 2022 ten opzichte van 2021 geen additionele afschaling in beeld hebben. Volgens mij heb ik dat net ook al gezegd. Dus dan val ik ook een beetje in herhaling.

De heer Alkaya (SP):

Tot slot dan. Dan heb ik al mijn vier interrupties aan dit belangrijke onderwerp besteed. Wij hebben het hier over bedrijven. We hebben het over buitenlandse bedrijven, zelfs buitenlandse staatsbedrijven als het gaat om Arriva, waar wij dus Nederlands belastinggeld aan overmaken. Als wij dan zoveel honderden miljoenen overmaken en een vergoeding van minder dan 100% een reden voor die bedrijven is om te zeggen «wij gaan die onrendabele lijnen in al die provincies schrappen; we moeten nu eenmaal van de Staatssecretaris optimaliseren, want we krijgen maar 95% vergoed», dan kan de Staatssecretaris het mij niet kwalijk nemen als ik meer inzicht daarin vraag voordat we doorgaan op de huidige koers. Misschien moeten we meer gaan vergoeden. Misschien moeten we er met hardere afspraken voor zorgen dat bepaalde lijnen in stand blijven en moeten we met de concessieverleners of die vervoerders in gesprek. Ik ga hier in de volgende termijn een motie over indienen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat is al aangekondigd. Meneer de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Dat was volgens mij vooral een mededeling. Nogmaals, laten we er wel voor oppassen dat we onrecht doen aan de gigantische prestaties in het openbaar vervoer. Ik vind het beeld dat marktpartijen daar met dollartekens in hun ogen aan het afschalen waren echt geen recht doen aan wat er is gebeurd. Nogmaals, over elke lijn en elke keuze kun je een debat voeren, maar het basisbeeld is en blijft wat mij betreft dat er in Nederland buitengewoon knap werk is gedaan door alle vervoerders, bus, spoor en tram, in heel zware tijden. En wat de motie van de heer Alkaya betreft: ik zal er eerst goed naar luisteren voordat ik daar wat van vind. Voorzitter. Dat brengt mij bij de vraag van mevrouw Hagen.

De voorzitter:

Er zijn eerst nog twee interrupties, van mevrouw Hagen en meneer Minhas.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik wil een lans breken voor mijn collega van de SP met betrekking tot de bereikbaarheid en ov-concessies, even los van de opmerkingen over de Arriva's en zo, want daar neem ik dan weer direct afstand van. Maar ik denk wel dat het heel goed is om te bekijken welke doelen je wilt bereiken.

Omdat we nu naar een Mobiliteitsfonds gaan, willen we natuurlijk naar mobiliteit in zijn geheel kijken. Er wisselen nu concessies van maatschappijen, waarbij er ook steeds weer nieuwe bussen komen, et cetera, et cetera. Misschien kan dat op meerdere plekken toch nog eens bekeken worden. Dus ik wil een lans breken voor het betoog over bereikbaarheid, mobiliteit en de vraag of de beschikbaarheidsvergoeding het juiste middel is of dat we misschien ook naar de voorwaarden moeten kijken. Dan heb ik het helemaal niet over kijken op halteniveau – maar dat heb ik de heer Alkaya ook niet horen zeggen – maar wel over bij concessies kijken naar het in- en uitchecken in plaats van naar woon-werkverkeer. Ik denk dat daar echt nog wel iets voor te zeggen valt. Vandaar even meer deze lans dan een vraag.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Volgens mij ging de discussie ook niet over of ik waarde hecht aan regionaal vervoer. Dat er in concessies geld op wordt toegelegd, is juist omdat we dat zo belangrijk vinden. Daarom betalen we ook, los van de beschikbaarheidsvergoeding, om ervoor te zorgen dat het zo belangrijke openbaar vervoer overal is, ook in regio's en ook met minder rendabele lijnen. Maar dat zijn wel afwegingen, ook van de lokale vervoersautoriteiten, die daar keuzes in maken. Ik zie in die zin dus ook geen enkele tegenstelling tussen wat mevrouw Hagen zegt en wat ikzelf heb gezegd. De vraag was hier alleen: is er onder het mom van corona maar even breed gesnoeid, terwijl men dat eigenlijk toch al wilde om misschien extra winst te maken? Nou, dat is gewoon niet mijn beeld. Dat was wat ik bij de heer Alkaya proefde. En uitiem: juist omdat we het zo belangrijk vinden dat het openbaar vervoer overal goed geregeld is, wordt er ook geld beschikbaar gesteld voor het openbaar vervoer, ook op niet-rendabele lijnen. Dat is volgens mij precies hoe wij het systeem hebben ingericht. Maar ik waak er wel voor om hier als landelijke overheid, omdat ik de beschikbaarheidsvergoeding heb, helemaal op de stoel te gaan zitten van regionale politici en bestuurders die die keuzes maken.

De voorzitter:

Mevrouw Hagen? Nee. Meneer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Horende wat de heer Alkaya zegt, wil ik me eigenlijk aansluiten bij de Staatssecretaris. Niemand heeft er belang bij dat we lucht vervoeren. Heel veel bussen, ook in de regio, rijden leeg heen en weer, in de coronatijd en voor de coronatijd. Natuurlijk vindt de VVD het ook ontzettend belangrijk dat de regio's ontzettend goed bereikbaar zijn, maar ik vind het iets te makkelijk als we hier uitspreken dat er partijen zijn die heel veel winst maken en dat dat ten koste gaat van de bereikbaarheid van de regio's. De beschikbaarheidsvergoeding is op een heel goede manier ingezet. Ik denk dat de regionale politici ontzettend goed in staat zijn om een afweging te maken en vervolgens te besluiten op welke manier regionale lijnen ingezet kunnen worden. Ik vind het eigenlijk te ver gaan als wij als landelijke politici op de stoel van lokale politici gaan zitten, om te bepalen welke haltes al dan niet in stand gehouden moeten worden.

De voorzitter:

Er werd niet echt een concrete vraag gesteld, geloof ik.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Dan ga ik door met het laatste onderwerp, dat van een totaal andere orde was, namelijk de circulaire economie. Mevrouw Hagen vroeg: waar kan ik een wat uitgebreidere uitsplitsing vinden van de besteding van de middelen voor de circulaire economie? Daar zat nog een vraag onder, namelijk of die middelen eigenlijk wel afdoende zijn. Ze zei het indirect,

maar die heb ik erin geproefd. Wij hebben de actualisatie van het uitvoeringsprogramma op 18 oktober aan de Kamer gestuurd. In paragraaf 2.5 hebben wij geprobeerd om in een tabel alle verschillende vormen van voeding van geld voor circulaire economie inzichtelijk te maken. Dat kan zijn uit de klimaatenveloppes, Urgendapakketten en geld op de lenW-begroting zelf. We hebben ook geprobeerd aan te geven wat we met dat geld doen. Dat is altijd belangrijk als je belastinggeld uitgeeft. Als dat nou aanleiding geeft tot nadere vragen, als u dat heeft gelezen, dan hoor ik dat graag, want dan wil ik dat met liefde nog aanvullen. Een onderliggende vraag was hoe die middelen zich verhouden tot de grote doelen die we hebben voor circulair. Daar legt mevrouw Hagen de vinger op de zere plek, misschien iets te dramatisch geformuleerd. Het is natuurlijk waar dat we hele grote doelen hebben, oplopend tot 100% circulair in 2050. Als je naar de begroting kijkt zie je vrij veel incidentele financiële middelen, maar de structurele middelen nemen mettertijd af in omvang. Zoals ik in het voorwoord ook heb proberen aan te geven: als wij deze grote ambitie willen waarmaken – het Planbureau voor de Leefomgeving heeft ons daar ook op gewezen – dan moeten er nog wel drie tanden bij. Als mevrouw Hagen dan vraagt of ik mij een beetje zorgen maak dat ik dan meer moet doen met minder middelen, is het antwoord ja.

Om deze ambitie te bereiken is een bredere beleidsintensivering gewoon noodzakelijk, denk ik. Dat blijkt ook uit de PBL-studie. Hoe je dat dan precies ingeeft, is misschien meer iets voor mijn opvolger, maar het is waar dat er een spanning zit tussen de grote ambitie en toch een dalende budgetlijn, in de wetenschap dat we de transitie naar een circulaire economie echt niet alleen met geld hoeven op te lossen. Het gaat wat mij betreft om verplichte percentages recycelaat, bijvoorbeeld bij textiel; daar pleiten we ook voor in Europa. Het gaat wat mij betreft ook om betere beprijzing, zodat je nieuwe schaarse grondstoffen ook meer beprijst dan hergebruik, zodat je de zakelijke businesscase van de circulair economie beter maakt. Het Versnellingshuis dat we samen met VNO-NCW doen, laat zien dat je ondernemers ook echt kunt helpen om die stap te zetten. De spanning waar mevrouw Hagen aandacht voor vraagt, herken ik. Die roept ook wel echt een aantal vragen voor de toekomst op. Ik hoop hiermee alle vragen van uw Kamer te hebben beantwoord.

De voorzitter:

Zijn de leden het daarmee eens? Ik zie iedereen instemmend knikken. Dan kunnen we meteen doorgaan met de tweede termijn. Ik neem aan dat de leden klaar zijn met de moties en dergelijke. Dan geef ik graag als eerste het woord aan de heer Minhas namens de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter. De VVD-fractie is erg tevreden met de beantwoording en heeft geen moties voor de tweede termijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Alkaya, u had al een motie aangekondigd.

De heer Alkaya (SP):

Zeker. Laat ik beginnen met die voor te lezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er verspreid over heel Nederland buslijnen geschrapt worden;

van mening dat dorpen en regio's buiten de grote steden ook goed bereikbaar moeten blijven met het openbaar vervoer, en dat de coronacrisis dit niet nadelig mag beïnvloeden;

overwegende dat er veel geld beschikbaar wordt gesteld voor de beschikbaarheidsvergoeding;

verzoekt de regering het voorzieningenniveau in het stads- en streekvervoer beter te monitoren en de Kamer te informeren over de hoeveelheid door corona uitgevallen buslijnen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya. Zij krijgt nr. 11 (35 925 XII).

De heer Alkaya (SP):

En daarnaast sprak de Staatssecretaris over die transitieplannen. Ik vraag me af wanneer de Kamer die mag ontvangen.

De voorzitter:

Als u zo vriendelijk zou willen zijn om de motie aan onze trouwe bode te geven, dank u wel. Mevrouw Hagen, D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Voorzitter. Ik zal geen moties indienen. Wel veel dank aan zowel de Staatssecretaris als de Minister voor de beantwoording en het inzicht. Er komen weer een hoop brieven aan die we binnenstebuiten zullen keren. Ik onderstreep ook een oproep die ik zeker niet in een motie kan vatten. Het belang van de circulaire economie is door onze Staatssecretaris weer eens onderstreept. Ik denk dat juist in het belang van de transitie ook een goede doorkijk gegeven moet worden in de financiële positie voor een circulaire economie. Als we bepaalde bedrijfsketens, bijvoorbeeld in de textielindustrie, willen herstellen in Nederland, vraagt dat gerichte investeringen, ook op langere termijn, zodat bedrijven daadwerkelijk die overstap kunnen gaan maken. Daar heb ik dus zorgen over, maar dat is niet in een motie te vatten. Ik houd de vinger aan de pols en ik lees uw brieven met veel interesse.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen, namens D66. Onze bode is met gezwinde spoed met de motie ertussenuit. We moeten even een paar minuten schorsen, zodat u de motie kunt ontvangen. Laten we schorsen tot 18.50 uur.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het wetgevingsoverleg iets eerder, want wij hebben een heel snelle bode. En bovendien komt de Staatssecretaris nu ook heel snel met zijn appreciatie.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Dank, voorzitter. Ik dank mevrouw Hagen nog even voor haar oproep en de lans die zij brak in haar tweede termijn voor de circulaire economie.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de motie op stuk nr. 11 van de heer Alkaya. Ik heb gekeken naar zijn jaloersmakende handschrift. Ik kom bij hem in training, maar dat geheel terzijde. Ik loop zijn motie toch even langs, want ik vind het belangrijk. Dat dorpen en regio's ook buiten de grote steden goed bereikbaar moeten zijn, ben ik van harte met de heer Alkaya eens. Juist vanwege het belang daarvan hebben we ook in coronatijd heel veel geld, zeer goed besteed geld, gebruikt om het openbaar vervoer ook in die periode in de benen te houden. Dat is vol overtuiging door mijn voorganger gedaan. Er is ook al tot volgend jaar september zekerheid gegeven dat we, wat er ook gebeurt met de reizigersaantallen, die vergoeding van tussen de 93% en 95% doorzetten, juist omdat wij dit zo belangrijk vinden. Daar dus geen misverstand over.

Het verzoek is om beter te monitoren en te informeren over de hoeveelheid door corona uitgevallen buslijnen. Die motie ga ik vanwege de bevoegdheden toch ontraden. Ik heb u toegezegd wat ik ga doen. Wij praten over die transitieplannen en ik zal u dat na dat overleg melden. De regel daarbij is geen grofmazige afschaling. Ik heb, nogmaals, geen indicatie van grofmazige afschaling. Ik zal het ook expliciet vragen, ook in dat overleg, aan de partijen. Overigens zouden dan de concessieverleners ogenblikkelijk een heel stevig gesprek moeten gaan voeren, want dan zou er niet zijn voldaan aan de voorwaarden. Nogmaals, ik heb daar geen indicatie voor, maar ook zij zien dan dat aan hun burgers niet de diensten worden verleend waarvoor zij de concessies hebben gegeven.

Dit ga ik dus allemaal wel doen, maar u vraagt om een veel preciezere monitoring. Daarmee zou ik, vind ik, onvoldoende recht doen aan het stelsel. Dan zou ik alle regio's moeten vragen om een heel gedetailleerd overzicht te maken van elke lijn en dat naar mij te sturen. Ik ga daar niet over. Daar gaan zij over en dat vind ik niet passen in een decentraal stelsel. Als u dat wilt, kunt u twee dingen doen. U kunt er inderdaad voor kiezen om te zeggen: ik wil überhaupt geen optimalisering en ik wil gewoon 100% vergoeden. Dat is een valide argumentatie van de heer Alkaya. Daar heeft het kabinet – toen was ik daar nog geen onderdeel van, maar ik sta daar wel voor – heel bewust niet voor gekozen. Dat is volgens mij ook echt uitgebreid met uw Kamer gewisseld. Het tweede wat u kunt zeggen, is: ik wil een centraal stelsel waarin de Staatssecretaris bij al die concessies de bepalende partij is. Dat is niet het systeem dat wij hebben en waar ik voor zou gaan. Daarom ontraad ik die motie.

De voorzitter:
Meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank voor de uitgebreide behandeling van de motie. Waardering daarvoor, maar de Staatssecretaris blijft zeggen: ik heb geen signalen dat er grofmazig wordt afgeschaald. Is het niet andersom? Zou hij niet willen weten of er grofmazig wordt afgeschaald? Is dit zijn instelling bij al het geld dat hij uitgeeft? Gaat hij er altijd van uit dat het effectief, efficiënt, doelmatig en doelgericht is, tenzij het tegendeel is bewezen? Wil hij niet automatisch of uit zichzelf weten ... Is hij niet intrinsiek gemotiveerd om daar wat meer inzicht in te krijgen? Het is toch veel geld waar wij het hier over hebben.

Staatssecretaris **Van Weyenberg**:

Daarom is er ook regelmatig bestuurlijk overleg, ook met alle concessieverleners. Er zijn vele uren aan deze beschikbaarheidsvergoeding besteed, juist op verzoek van alle regionale concessieverleners om dat heel tijdig kenbaar te maken, zodat zij met hun vervoerders afspraken konden maken voor 2020, voor 2021 en nu ook voor 2022. We weten een boel, maar wat we níet weten ... Ik vind het niet de rol van de landelijke overheid om op de stoel van die regionale concessieverleners te gaan zitten. Dat vind ik

niet gepast. Ik heb zelf voor het eerst zo'n overleg gevoerd en hoorde vooral: wij zijn heel blij met de middelen tot volgend jaar. Die zijn keihard nodig. Dat zeggen vervoerders en de vervoersautoriteit. Die middelen zijn heel hard nodig om de boel in de lucht te houden. We zien de reizigers-aantallen herstellen, maar ook voor volgend jaar hebben we nog zorgen, want die aantallen zijn echt nog niet op het niveau van ooit. Ik heb echt niet het beeld dat ik daar zat met allemaal lokale overheden die vonden dat hun contacten met de vervoerders niet goed gingen, maar ik ben systeemverantwoordelijk.

Er mag geen grofmazige afschaling plaatsvinden. Dat is een voorwaarde voor het geld dat ik hiervoor beschikbaar heb gesteld aan de regionale overheden en ook volgend jaar weer beschikbaar wil gaan stellen. Maar nogmaals, ik wil echt niet op de stoel van de concessieverleners gaan zitten. En dat is toch een beetje wat er onder de vraag van de heer Alkaya ligt. Maar dat kan, hè: dan maak je er gewoon een nationaal stelsel van; dan gaan wij op lenW veel mensen aannemen; dan gaan we weer alle concessies doen; dan gaan we precies over alle informatie die we dan inderdaad moeten hebben, zoals de heer Alkaya zegt, besluiten. Maar dat is niet hoe het in het systeem zit. En nu ik de beschikbaarheidsvergoeding heb, wat natuurlijk een heel uitzonderlijk instrument is, zou ik niet de verantwoordelijkheidsverdeling, die we bestuurlijk in Nederland hebben afgesproken rond het openbaar vervoer en de concessies, willen doorbreken. En natuurlijk, dat belastinggeld wordt buitengewoon goed besteed; daar ben ik echt van overtuigd. Maar dat weet de heer Alkaya volgens mij ook, als hij met enige lokale bestuurder of vervoerder praat over hoe zij het openbaar vervoer hiermee echt in de lucht hebben gehouden in een tijd ... En ja, er reden af en toe ook wel lege bussen, zeg ik tegen de heer Minhas. Ik was het met zijn systemische punt volledig eens. Maar dat hebben we ook gedaan omdat we wilden dat er voor iemand die een uur later naar zijn werk ging, om in een ziekenhuis of school te werken, toch een bus reed. Maar we hebben na 2020 ook wel gezegd: enige optimalisatie mag, maar je mag – nogmaals – niet grofmazig afschalen. En ja, dat is het.

De voorzitter:

De aller-, allerlaatste vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

De allerlaatste vraag, voorzitter, tot slot. De Staatssecretaris doet een beetje alsof ik om heel gedetailleerde informatie heb gevraagd. Ik heb om enig inzicht gevraagd. Ik heb die feitelijke vraag gesteld, en ik heb als antwoord gekregen: we weten het gewoon niet. Dus ik vroeg het niet op halteniveau, die informatie, maar om enig inzicht. Ik had één getal, zoveel procent daling, al op prijs gesteld, maar dat weet de Staatssecretaris blijkbaar niet.

Tot slot: ik had hem een vraag gesteld over de transitieplannen, wanneer we die kunnen verwachten.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Ja. Ik heb volgens mij twee dingen gezegd: dat ik in december dat overleg voer op basis van het transitieplan en dat ik u daarna zal informeren, met de transitieplannen. En mijn streven is dit kalenderjaar, of net het begin van het volgende. Excuus, ik meende dat ik dit had benoemd, maar het is goed dat de heer Alkaya mij daar nog even aan herinnert. Dus voor de kerst. Ik heb in een ander commissieverband de commissieleden, onder anderen de heer Grinwis, ook al kerstlectuur beloofd. En aangezien ik hieruit opmaak dat de heer Alkaya alle transitieplannen gaat lezen, wens ik hem ook een vruchtbare kerst.

De voorzitter:
En ik neem aan: vóór de kerst 2021.

Staatssecretaris **Van Weyenberg:**
Voorzitter, wat een wantrouwen. Maar u hebt helemaal gelijk.

De voorzitter:
Dank u wel. Voordat ik het wetgevingsoverleg ga sluiten: allereerst wordt over de motie van de heer Alkaya volgende week dinsdag 2 november gestemd.

Er zijn ook nog wat toezeggingen gedaan, dus als iedereen even goed meeluistert of het goed geformuleerd is:

- Nog vóór de plenaire begrotingsbehandeling ontvangt de Kamer de brief over het meerjarenplan instandhouding infrastructuur. Dat is naar aanleiding van de motie van het lid Stoffer van de SGP.

Minister Visser:
Voorzitter, het is de stand van de infrastructuur. Dat is anders dan het meerjarenplan, dat verwijst naar de motie van de heer Alkaya, die hij volgens mij eerder heeft ingediend op dit punt. Dat is weer iets anders. Dit is echt de staat van de infrastructuur.

De voorzitter:
Dank u wel. Dat wordt allemaal genoteerd. De tweede toezegging:
– De Kamer ontvangt een brief over de kosten voor klimaatadaptatie en duurzaamheidsbevordering, en de budgetten voor ProRail en Rijkswaterstaat.

Ik had dan ook graag geweten wanneer, als dat kan.

Minister Visser:
Dat zit in diezelfde brief, voorzitter. Dus dat is gewoon de staat van de infrastructuur, waarin we een actueel inzicht zullen geven op dit soort dossiers, voor zowel ProRail als Rijkswaterstaat, met daarbij de kanttekeningen door zowel de Staatssecretaris als mijzelf gemaakt: dat het geen gevalideerde bedragen zullen zijn. Maar dat zal dus deze week nog zijn, vóór de begrotingsbehandeling.

De voorzitter:
Dus in diezelfde brief, en nog deze week. Dank u wel, mevrouw de Minister. Dat is ook genoteerd.
– De Kamer ontvangt een brief over de aanpak van hinder en de indicatoren daarvoor.

Ook daarvoor had ik graag geweten wanneer.

Minister Visser:
Ik ga mijn best doen voor vóór de begrotingsbehandeling, voorzitter. Ik ga mijn best doen.

De voorzitter:
Maar «mijn best doen» is natuurlijk een relatief begrip.

Minister Visser:
Voor de begrotingsbehandeling.

De voorzitter:
Ja, dus in ieder geval vóór de begrotingsbehandeling. Dank u wel.

Minister Visser:

Maar mocht dat later worden: we hebben ook nog een overleg MIRT, denk ik, waar dat ook ... Maar zo snel als mogelijk; ik probeer voor de begrotingsbehandeling.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw gulheid, mevrouw de Minister. Dan de laatste:

- De Kamer ontvangt de uitkomsten van het gesprek met het Nationaal OV Beraad, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, over de transitieplannen in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding. En daarbij is zojuist toegezegd dat dat komt voor kerst 2021.

Staatssecretaris Van Weyenberg:

Dat klopt helemaal, voorzitter. En volgens mij heb ik net verteld dat ik dan bij de brief waarin ik mijn beeld schets over die transitieplannen, u met een link of zo denk te gaan verwijzen naar de transitieplannen zelf, want anders ben ik u echt zo'n stapel papier aan het doen toekomen. Ik zal zorgen dat ze vindbaar zijn. Ik moet het ook even checken met de concessiehouders. Mijn streven is maximale transparantie, maar ik denk dat ik u geen plezier doe door u vijf loodgieterstassen te sturen. Ik zal het proberen met links naar een website waar het vindbaar is. We komen er nog op terug hoe we dat zo dienstbaar mogelijk kunnen doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik denk dat we er langzaam een eind aan kunnen breien. Er zijn geen nabranders meer, of zo. Iedereen is tevreden. Allereerst dank ik de mensen die thuis hebben gekeken of geluisterd via het digitale kanaal. Ik dank ook de Minister, de Staatssecretaris, hun linker- en rechterhanden en hun ambtelijk apparaat. Ik dank speciaal de rapporteur. Bedankt voor uw inzet en ook dank aan uw ambtelijk apparaat; u heeft ze zelf ook al bedankt. Ik bedank natuurlijk ook de leden die aanwezig waren, de Dienst Verslag en Redactie, onze trouwe en supersnelle Kamerbode vandaag en ook onze trouwe griffier. Ik wens iedereen een gezegende maaltijd en een behouden thuiskomst.

Sluiting 18.57 uur.