

Vergaderjaar 2024-2025

36 740 XII

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat 2024**

Nr. 10

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK
OVERLEG**

Vastgesteld 27 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de jaarverslagen van 21 mei 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2024 (Kamerstuk 36 740 XII, nr. 1), van het Mobiliteitsfonds 2024 (Kamerstuk 36 740 A, nr. 1) en van het Deltafonds 2024 (Kamerstuk 36 740 J, nr. 1) alsmede enkele daarmee samenhangende stukken.

De vragen en opmerkingen zijn op 19 juni 2025 aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 27 juni zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Inhoudsopgave

Vragen en opmerkingen van de
rapporteurs namens de commissie
Vragen en opmerkingen vanuit de
fracties

- Inleiding
- GL-PvdA
- VVD

- NSC
- D66

I a Vragen en opmerkingen van de rapporteurs namens de commissie

De leden Heutink en De Hoop treden op als rapporteurs voor de jaarverslagen 2024 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Zij hebben namens de commissie gekeken naar de volgende onderwerpen:

- ☐ onderuitputting;
- ☐ instandhouding infrastructuur;
- ☐ informatiewaarde van het jaarverslag;
- ☐ resultaten Verantwoordingsonderzoek Algemene Rekenkamer;
- ☐ evaluaties van het ministerie.

De rapporteurs constateren dat de **onderuitputting** op het Mobiliteitsfonds in 2024 lager was dan in 2023, maar wel hoger dan in de twee jaren daarvoor. Er is vorig jaar € 508 miljoen minder uitgegeven dan maximaal (dus op enig moment) beschikbaar was. Er is ook € 2,4 miljard minder aan verplichtingen aangegaan dan waarvoor maximaal ruimte was. De mutaties worden overwegend (zeer) summier en globaal toegelicht, waarbij de gevolgen voor het halen van doelstellingen voor bijvoorbeeld bereikbaarheid niet worden belicht. Bovendien is niet duidelijk waarom de grote mutaties niet eerder zijn voorzien en aan de Kamer zijn gemeld, zodat de Kamer zo min mogelijk voor voldongen feiten wordt gesteld en niet-uitgegeven middelen nog zouden kunnen worden ingezet voor andere projecten. Op het Deltafonds is € 200 miljoen minder uitgegeven dan het maximaal beschikbare budget. Er werd voor € 760 miljoen (28%) minder verplichtingen aangegaan dan waarvoor maximaal begrotingsruimte beschikbaar was (na de Miljoenennota 2025). De grootste mutaties bij de verplichtingen vonden plaats op artikel 1 (investeren in waterveiligheid) en artikel 7 (investeren in waterkwaliteit). De vertragingen in projecten voor de Kaderrichtlijn Water (op artikel 7) zijn

zorgelijk vanwege de KRW-doelen die in 2027 gehaald moeten zijn.

Bovenstaande cijfers zijn niet gebaseerd op de definitie van onderuitputting in het jaarverslag zelf. In het jaarverslag worden alleen de najaars- en slotwetmutaties als onderuitputting meegerekend. De rapporteurs vinden deze definitie te beperkt omdat dit geen compleet beeld geeft van onderuitputting ten opzichte van de budgetten die gedurende het jaar beschikbaar waren. Bovendien komt deze niet overeen met de bredere definitie in het Financieel Jaarverslag Rijk.

De Algemene Rekenkamer concludeert dat onderuitputting met name het gevolg is van te optimistische ramingen. Om het budgetrecht goed te kunnen uitoefenen, moet het parlement realistische begrotingen krijgen.

De rapporteurs komen op basis van bovenstaande observaties tot de volgende vragen:

- ☐ Welke gevolgen heeft de aanzienlijk lagere realisatie van verplichtingen op het Mobiliteitsfonds van circa € 2,4 miljard in de praktijk, bijvoorbeeld voor bereikbaarheid? Waarom kon in 2024 zo'n groot deel van de verplichtingen niet worden aangegaan?
- ☐ Waarom zijn de onderuitputting van - € 177 miljoen en de lagere verplichtingen van - € 1,2 miljard in de Slotwet van het Mobiliteitsfonds niet al eerder en tijdens het begrotingsjaar verwerkt in één van de suppletoire begrotingen?
- ☐ Kan de minister onderuitputting voortaan eerder in het begrotingsjaar in de suppletoire begrotingen verwerken, zodat de schaarse beschikbare middelen nog kunnen worden ingezet voor andere projecten? Kan dit een vast aandachtspunt van de eerste suppletoire begrotingen bij de Voorjaarsnota worden?
- ☐ Wat doet de minister om vertraging en onderuitputting bij projecten voor de Kaderrichtlijn Water tegen te gaan? Onderneemt de minister actie als projecten dreigen vast te lopen door

bijvoorbeeld onduidelijkheid over procedures of problemen met grondverwerving?

- Kan de minister in toekomstige jaarverslagen de onderuitputting op de fondsbegrotingen voortaan afzetten tegen de maximaal beschikbare budgetten gedurende het jaar, zodat de Kamer een completer beeld krijgt van de onderuitputting die gedurende het jaar is opgetreden?
- Kan de minister in de jaarverslagen voortaan in aansluiting op het Financieel Jaarverslag van het Rijk in samenhang rapporteren over onderuitputting en kasschuiven?
- Hoe gaat de minister zorgen voor betere ramingen en realistische begrotingen, zodat de Kamer haar budgetrecht goed kan uitoefenen en de begrotingsmiddelen zo goed mogelijk kunnen worden benut?

Op het gebied van **instandhouding van infrastructuur** constateren de rapporteurs zorgelijke ontwikkelingen:

- Het uitgesteld en achterstallig onderhoud bij de netwerken van Rijkswaterstaat (RWS) is verder toegenomen van € 1,88 miljard in 2023 naar € 2,16 miljard in 2024. Dit komt door onder meer wijzigende marktomstandigheden en gebrek aan capaciteit bij Rijkswaterstaat en in de markt.
- Voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de RWS-netwerken is € 75 miljoen minder uitgegeven dan begroot. Dit verschil is kleiner dan vorig jaar. Niet duidelijk is hoe dit zich verhoudt tot de groei van het uitgesteld en achterstallig onderhoud en in hoeverre prijsstijgingen hierbij een rol spelen.
- Het budgettekort voor instandhouding van het hoofdwegennet tot 2038 is volgens de Algemene Rekenkamer gegroeid naar - € 20,5 miljard. Ook berekent de Rekenkamer tot en met 2038 grote budgettekorten voor de

instandhouding van hoofdvaarwegen (- € 10,6 miljard) en het hoofdwatersysteem (- € 3,3 miljard). Met het oplopen van de achterstanden ontstaat ook een risico op (nog) meer overlast door storingen. In juni 2024 liet de minister in een brief al weten dat een trend is ingezet om de productie richting 2030 structureel te laten groeien, maar dat het achterstallig en uitgesteld onderhoud niet wordt ingelopen. Bij de behandeling van de begroting 2025 stelde de minister dat extra budget voor instandhouding geen oplossing is, omdat de maakbaarheid beperkter is dan de opgave.

Op basis van het bovenstaande hebben de rapporteurs de volgende vragen:

- Welke ontwikkelingen kan de minister melden bij het oplossen van de problemen rond de instandhouding van de infrastructuur en het oplopende uitgestelde en achterstallige onderhoud?
- Hoe verhoudt de lagere onderuitputting van de instandhoudingsbudgetten voor de Rijkswaterstaat-netwerken (vergeleken met vorig jaar) zich tot de groei van het uitgestelde en achterstallige onderhoud? In hoeverre spelen prijsstijgingen een rol bij de lagere onderuitputting van de instandhoudingsbudgetten?
- Welke oplossingen ziet de minister voor de grote budgettekorten de komende 15 jaar voor instandhouding van de infrastructuur voor de drie netwerken van Rijkswaterstaat, zodat de ambities voor instandhouding kunnen worden gerealiseerd? Kan de minister specifiek ingaan op de oplossing van de grote budgettekorten voor de instandhouding van het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem tot en met 2038, die de Rekenkamer heeft berekend?

De rapporteurs hebben ook enkele opmerkingen en vragen over de wijze

waarop Rijkswaterstaat de infrastructuur beheert.

Ten eerste constateren zij dat de Rekenkamer het assetmanagement van Rijkswaterstaat zorgelijk blijft vinden. Daarmee wordt bedoeld het beheer van 'assets' zoals bruggen, viaducten, lichtmasten, tunnels en borden. Net als vorig jaar constateert de Rekenkamer dat de minister nog steeds geen volledig beeld heeft van de staat van de infrastructuur. De RWS-systemen geven namelijk nog niet de juiste informatie over de prestaties van de assets en de kosten voor instandhouding. Er zijn in 2024 wel vijf indicatoren ontwikkeld om inzicht te krijgen in de technische staat van het hoofdwegennet. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruikte de indicatoren in 2024 nog niet om RWS aan te sturen. De minister geeft aan dat dit 'in de toekomst' wel zal gebeuren.

Ten tweede is het meerjarenplan instandhouding voor de Rijkswaterstaat-netwerken, waarom de Kamer in 2021 met de motie-Stoffer (Kamerstuk 35 570 A, nr. 63) heeft verzocht, nog niet opgeleverd. Dit plan zou een stabiele en voorspelbare programmering en bijbehorend budget moeten bevatten, waarmee het uitgesteld onderhoud tot een werkbaar minimum beperkt wordt en blijft. Het blijft onduidelijk of het meerjarenplan er daadwerkelijk komt. In het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 2 april 2025 zegde de minister toe dat de Kamer voor de zomer 'geïnformeerd wordt over een meerjarige programmering'.

Dit brengt de rapporteurs tot de volgende vragen:

- Waarom is het assetmanagement van Rijkswaterstaat na jaren ontwikkeling nog steeds niet op orde? Wanneer zal dit wel het geval zijn en kan de instandhoudingsopgave voor de netwerken van Rijkswaterstaat op een efficiënte manier worden aangepakt?
- Wanneer gaan Rijkswaterstaat en de minister de ontwikkelde indicatoren over de technische staat van het hoofdwegennet daadwerkelijk gebruiken

om de instandhoudingsopgave zo efficiënt mogelijk uit te kunnen voeren, met zo min mogelijk hinder door uitvallende infrastructuur?

- Wanneer kan de Kamer het gevraagde en toegezegde meerjarenplan instandhouding infrastructuur tegemoet zien? Wanneer zal dit plan in werking treden?

Voor de **instandhouding van de spoorwegen** is het verschil tussen beschikbaar budget en budgetbehoefte sterk gedaald: van - € 9,9 miljard naar - € 1,8 miljard tot en met 2038. Volgens de begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds (p.155/156) is de budgetbehoefte voor instandhouding van het spoor echter gedekt. Dit roept de vraag op hoe dit zich verhoudt tot het tekort dat de Rekenkamer berekent. Een mogelijke verklaring is dat bij de begroting 2025 gerekend werd met de budgetbehoefte tot en met 2037 in plaats van 2038.

Verder blijft bij de spoorwegen de omvang van het uitgesteld onderhoud stabiel. Wel signaleert ProRail uitdagingen in de toekomst vanwege een verwachte sterke toename van de (inter)nationale en duurzame mobiliteit, mede door factoren zoals bevolkingsgroei en verstedelijking. Dit brengt de rapporteurs op de volgende vragen:

- Hoe verhoudt het budgettekort van € 1,8 miljard voor instandhouding van het spoor tot en met 2038 zich tot de informatie in de Mobiliteitsfondsbegroting 2025 dat de meerjarige budgetbehoefte voor instandhouding van het spoor concreet is gedekt? Gaat het hier om dekking voor het jaar 2038 die nog niet budgettair is geregeld?
- Welke uitdagingen verwacht de minister in de toekomst voor de instandhoudingsopgave van het spoor? Welke maatregelen worden hiervoor genomen? Hoe wordt dit budgettair ingepast?

Hoewel de **informatiewaarde van het jaarverslag** en de begroting de laatste jaren is verbeterd, moet de grootste verbetering nog komen: beter inzicht in de resultaten die het afgelopen jaar zijn bereikt. Dat zou kunnen door in de teksten bij de beleidsartikelen uit te leggen hoe de inzet van middelen logisch voortvloeit uit de doelstellingen (begroting) dan wel heeft bijgedragen aan het bereiken daarvan (jaarverslag). De Kamer heeft in deze lijn bij de behandeling van de begrotingen voor 2025 twee moties van de leden Heutink en De Hoop aangenomen, die gericht zijn op de begrotingen voor 2026 (Kamerstuk 36 600-XII, nr. 12 en nr. 13).

Andere verbeterpunten zijn:

- Op sommige beleidsartikelen zijn de doelen nog niet SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden) geformuleerd. In een aantal gevallen worden doelen en middelen door elkaar gehaald.
- De toelichtingen zouden bondiger kunnen door achtergrondinformatie te schrappen.

In het wetgevingsoverleg over de begroting voor 2025 zegde de minister toe verder te werken aan de gewenste verbeteringen. Daarom hebben de rapporteurs de volgende vraag aan de minister:

- Hoe vordert de uitvoering van de twee aangenomen moties van de leden Heutink en De Hoop om in de begroting 2026:
 - bij alle beleidsartikelen afrekenbare doelen en meetbare gegevens op te nemen?
 - inzichtelijk te maken met welke specifieke middelen alle doelen, inclusief subdoelstellingen, behaald zullen worden?

Uit het **verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer** blijkt dat de uitgaven en verplichtingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2024 rechtmatig waren, met uitzondering van de verplichtingen op het Mobiliteitsfonds. Daarbij gaat het om twee

grote aanbestedingen: Julianakanaal (€ 165 miljoen) en Tilburg 3 (€ 218 miljoen). Over de aanbesteding van het Julianakanaal heeft de minister de Kamer eerder geïnformeerd; de Kamer heeft deze ook expliciet behandeld.

Bij de bedrijfsvoering van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat blijven verder hardnekkige onvolkomenheden bestaan bij de aanbestedingen. De Algemene Rekenkamer constateert wel vorderingen. De eerdere onvolkomenheid voor prestatieverklaringen is in 2024 opgelost.

De rapporteurs hebben dan ook de volgende vragen:

- Wat gaat de minister doen om nieuwe onrechtmatigheden bij de aanbestedingen door Rijkswaterstaat te voorkomen?
- Welke maatregelen neemt de minister om de hardnekkige onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat bij aanbestedingen op te lossen?

Doelrealisatie voor **drinkwaterbesparing** is volgens de Rekenkamer twijfelachtig. De minister verzamelt onvoldoende informatie om vast te stellen of de beleidsmaatregelen werken. Er is weinig zicht op besparing door zakelijke gebruikers. Acties voor drinkwaterbesparing komen traag op gang. Bovendien zijn mogelijke gevolgen van drinkwatertekorten, bijvoorbeeld voor de woningbouwopgave, niet goed in beeld. De toenmalig minister zegt in zijn reactie dat hij de aanbevelingen betreft bij de uitvoering van het beleid. Zo zal het inzicht in het waterverbruik worden verhoogd. Hij kondigt aan tussendoelen te stellen bij de actualisatie van het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing (medio 2026). De Rekenkamer zegt in haar nawoord dat besparing door gedragsverandering onzeker is en moedigt de minister aan om met urgentie technische maatregelen zoals een regen- of huishoudwatersysteem te blijven onderzoeken. Op basis van de uitkomsten

daarvan kan worden besloten over het verplicht stellen van dergelijke systemen. Deze bevindingen brengen de rapporteurs tot de volgende vragen:

- Welke maatregelen overweegt de minister om de doelen voor drinkwaterbesparing te realiseren?
- Zal de minister ook technische maatregelen zoals een regen- of huishoudwatersysteem onderzoeken en op basis van de uitkomsten daarvan besluiten over het verplicht stellen ervan?

De rapporteurs constateren dat er te weinig goede **evaluaties** bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden uitgevoerd. Dit leidt ertoe dat in de periodieke rapportages (voorheen: beleidsdoorlichtingen) niet of nauwelijks conclusies getrokken worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Dit probleem speelde bij alle vier de periodieke rapportages (beleidsdoorlichtingen) die de Kamer sinds 2023 ontving. In alle gevallen werd dit bovendien óók al geconstateerd in de vorige beleidsdoorlichtingen van zeven jaar geleden. Het ontbreken van evaluaties leidt er vaak toe dat de aanbevelingen niet gericht zijn op verbetering van het beleid zelf, maar op verbetering van de doelformulering, de beleidsinformatie en de evaluatieprogrammering. Het ontbreken van inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid belemmert de Kamer in haar controlerende taak en maakt het lastig om met de bewindspersonen het debat te voeren over verbetering van beleid.

Bij de recente aanbieding van de beleidsdoorlichting over wegen en verkeersveiligheid (artikel 14) kondigde de minister aan dat de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) voor dit artikel kritisch tegen het licht wordt gehouden, met name wat betreft de wijze waarop doelmatigheid wordt meegenomen in evaluaties. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat bovendien onderzoeken hoe ex-post

evaluaties van infrastructuurprojecten verder ontwikkeld kunnen worden. In antwoorden op vragen over de periodieke rapportage over luchtvaart zegde de minister toe om met de SEA witte vlekken in toekomstige periodieke rapportages zoveel mogelijk te voorkomen.

De rapporteurs hebben op grond van deze constatering de volgende vraag:

- Wat gaat de minister doen om te zorgen dat voor alle thema's op de begroting voldoende goede evaluaties worden uitgevoerd, zodat de periodieke rapportages ook echt inzicht geven in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid?

I b Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de GroenLinks/PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier vragen en opmerkingen bij. Deze leden willen tevens de rapporteurs bedanken voor hun inzet.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Jaarverslagen en Slotwetten Infrastructuur en Waterstaat over 2024 en wensen hierover nog de volgende vragen te stellen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geagendeerde stukken voor dit schriftelijk overleg, alsook het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer. Wel hebben zij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Jaarverslag Infrastructuur en Waterstaat van 2024. De leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over het Jaarverslag van Infrastructuur en Waterstaat.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks/PvdA-fractie maken zich zorgen om de aanhoudende problematiek rond de onderuitputting. Al vele jaren lukt het niet om hier grip op te krijgen. De Kamer wordt naar mening van deze leden vooraf onvoldoende realistisch geïnformeerd over de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van projecten en achteraf onvoldoende specifiek over het niet of te laat realiseren ervan. Deze leden gaan ervan uit dat de oorzaken op hoofdlijnen nog steeds hetzelfde zijn: te weinig uitvoeringskracht bij de overheid en bij aannemers enerzijds en het falen van het kabinet in het terugdringen van de stikstofuitstoot. Kan de minister dat bevestigen? Welke concrete acties worden ondernomen om de planningscapaciteit te verbeteren, aannemers aan werknemers te helpen en de veestapel te reduceren?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wijzen erop dat het niet-realiseren van de door de Kamer besloten projecten niet alleen vervelend is voor mensen die last hebben van de congestie, maar dat onze waterveiligheid en waterkwaliteit niet meer aan de normen voldoet, met grote risico's voor Nederland. Is de minister zich ervan bewust dat falen van zijn Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN)-collega's er straks toe leidt dat met het niet halen van de KRW-doelen Nederland dubbel op slot gaat? En dat die tweede volledig voor rekening van de coördinerend minister Water van Infrastructuur en Waterstaat zal komen? Is de minister zich ervan bewust, dat het verbeteren van de waterkwaliteit niet zoals stikstof is op te lossen met een simpele reductie van de veestapel, maar dat dit voor Nederland ingrijpende maatregelen vergt met een lange uitvoering, waarvoor inmiddels geen tijd meer is? In het licht daarvan is onderuitputting bij KRW-maatregelen extra pijnlijk. Deelt de minister die mening van de leden van de GroenLinks-

PvdA-fractie? Welke maatregelen neemt de minister om lokale overheden te helpen bij het realiseren van hun aandeel in de KRW? Zijn er alternatieve bestedingen binnen het KRW-programma die naar voren gehaald kunnen worden, als elders programma's vertraging oplopen? Is het mogelijk hier financiële ruimte door tegenvallende uitvoering elders voor te gebruiken?

De Rekenkamer rapporteerde ook over de doelen op het gebied van (drink)waterbesparing en de zeer twijfelachtige kansen dat deze doelen worden behaald. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn benieuwd of de minister uitvoering zal geven aan de aanbevelingen van de Rekenkamer. Worden de aanbevolen technische maatregelen zoals de opvang van regenwater toegevoegd aan het bouwbesluit? Wat is hierover besproken met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening?

Deelt de minister de mening van de Algemene Rekenkamer dat de projecten en budgetten te optimistisch zijn aangegaan? Betekent dit dat het falen altijd al reeds was ingebakken in het beleid? De jaarverslagen geven, wat de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie betreft, onvoldoende duidelijk weer wat het complete beeld is rond de begrotingen en onderuitputtingen. De rapporteurs wijzen erop dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een eigen definitie heeft bedacht van wat onderuitputting is en dat deze definitie niet overeenkomt met de definitie uit het Financieel Jaarverslag Rijk. Kan de minister een gecorrigeerde versie nazenden die wel voldoet aan de afgesproken definitie en hierin de verschillen specificeren en toelichten?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich grote zorgen over het uitgesteld en achterstallig onderhoud aan onze infrastructuur. Zoals elk jaar wijzen deze leden erop dat goed onderhoud weliswaar geld kost, maar altijd goedkoper is dan vervanging en altijd beter is dan de ellende

die bijvoorbeeld het met spoed sluiten van een gevaarlijke weg of brug oplevert. Ook andere fracties hebben hier herhaaldelijk op gewezen en toch lopen de achterstanden verder op. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het totaal onverantwoord dat de ruim € 30 miljard aan achterstallig onderhoud geen serieus plan en geen dekking hebben, maar er wel in enkele dagen een miljard aan investeringsruimte wordt vrij gespeeld voor een overbodige nieuwe snelweg naar Duitsland. Kan de minister voortaan vertragingen die grote gevolgen hebben voor de begroting eerder melden aan de Kamer? En kan de Kamer het beloofde meerjarenplan instandhouding infrastructuur ontvangen voor het MIRT dit najaar?

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA maken zich zorgen over de staat van het Nederlandse openbaar vervoer. Reizigers hebben de afgelopen tijd met steeds hogere tarieven te maken gekregen en noodzakelijke investeringen in nieuwe infrastructuur - zoals de Lelylijn - zijn steeds verder uit beeld geraakt door bewuste keuzes van het kabinet. Daarnaast dreigen er komend jaar nog veel meer bezuinigen in het openbaar vervoer doordat het kabinet verder gaat bezuinigen. Graag vernemen de aan het woord zijnde leden wat het kabinet in 2024 concreet heeft gedaan om de staat van het openbaar vervoer te verbeteren. En wat er concreet gedaan is om het openbaar vervoer een aantrekkelijk en betaalbaar alternatief te laten zijn. Graag zouden deze leden hierbij van het kabinet vernemen hoeveel OV-haltes er in 2024 bij of af gegaan zijn en hoe het kabinet concreet de vervoersarmoede is tegengegaan.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen al geruime tijd aandacht voor het verbeteren van het internationale openbaar vervoer. Wat heeft het kabinet hier in 2024 concreet voor gedaan? Welke resultaten zijn hierbij behaald? En verder zouden deze leden graag van de regering vernemen wat

de stand van zaken is met betrekking tot het uitvoeren van motie-De Hoop c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 1167). Wat heeft het kabinet in dit verband concreet gedaan het afgelopen jaar en wat zijn de resultaten hiervan? En wat gaat het kabinet de komende tijd concreet doen om deze motie verder uit te voeren?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie onderschrijven verder de vragen van de rapporteurs, zoals weergegeven in hun inbreng en zijn benieuwd naar de antwoorden hierop. Deze leden verwachten ten slotte dat de motie van de leden Heutink en de Hoop over afrekenbare doelen en het inzichtelijk maken van middelen, doelen en subdoelen, tijdig voor de begroting 2026 wordt uitgevoerd. Kan de minister dit bevestigen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Onderhoudsopgave

De leden van de VVD-fractie zien dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met RWS en ProRail, poogt de instandhoudingsopgave bij te benen, maar dat dit niet lukt. Er is een groot budgettekort om het minimale te kunnen doen, het achterstallig onderhoud is opgelopen in 2024 en de risico's op nog meer achterstallig onderhoud zijn groot, waardoor meer wegafsluitingen en beperkingen op de loer liggen. De hinder in het verkeer zal nóg groter worden, de infrastructuur staat onder hoogspanning. Hoewel beter zicht is op waar snelheids- of gewichtsbepkeringen zijn en beter zicht is op de technische staat van het hoofdwegennet (door informatie over inspectieresultaten, de constructieve veiligheid en de technische levensduur van bijvoorbeeld bruggen en tunnels), is er nog steeds geen volledig beeld van de staat van de infrastructuur. En de informatie over het areaal vertaalt zich nog niet naar de aansturing van RWS. De leden van de VVD-fractie vragen de minister wanneer deze

vertaling gemaakt gaat worden. Ook willen de leden weten wanneer de ISO (International Organization for Standardization)-norm die eisen stelt aan assetmanagement wordt gehaald, want dat is nodig om in overleg met marktpartijen werkzaamheden voor instandhouding van de infrastructuur te kunnen plannen en uitvoeren. Ook vragen de leden van de VVD-fractie welke stappen zijn gezet naar een betere risicoverdeling met aannemers en aanbesteding in bundels zodat innovaties kunnen worden toegepast en personeelstekorten minder problematisch worden. En kunnen de bundels ook samengesteld worden met andere overheden, omdat zij strijden om dezelfde uitvoerders? Ook vragen de leden van de VVD-fractie of de verschillende ministers die allen met dezelfde aanbestedingsproblematiek kampen, vanwege personeelskrapte, stijgende prijzen en onwerkbaar risicoverdelingen, een gezamenlijke analyse zouden kunnen maken van de marktontwikkelingen en onderzoek kunnen doen naar mogelijke oplossingen.

Gevolgen onderuitputting

De leden van de VVD-fractie vragen de minister wat de gevolgen zijn van de onderuitputting van 2024 voor de bereikbaarheid in Nederland. Ook vragen de leden hoe conclusies kunnen worden getrokken over de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid als niet wordt geëvalueerd en de gevolgen van uitputting voor de bereikbaarheid niet in kaart worden gebracht.

Verschil beschikbaar en benodigd budget RWS

Uit het verantwoordingsonderzoek in 2024 bleek dat het verschil tussen het beschikbare en benodigde budget voor de komende 15 jaar bij ProRail € 9,9 miljard en bij RWS € 15 miljard was. In het verantwoordingsonderzoek in 2025 blijkt dit verschil bij spoor € 1,8 miljard te zijn en bij RWS € 20,5 miljard. De leden van de VVD-

fractie willen weten hoe deze budgetspanning bij RWS zich verhoudt tot de opschaling die in 2024 is aangekondigd bij RWS: het onderhoudsbudget groeit naar 2030 toe van €2 naar €3 miljard. En heeft de minister beeld bij hoe deze opschaling verloopt en of deze opschaling ook echt in de praktijk gaat werken?

Wat de leden van de VVD-fractie betreft is een goed werkende infrastructuur voorwaardelijk voor een sterke economie, die zorgt voor een veilig en welvarend Nederland. Hoe kijkt de minister überhaupt aan tegen het verschil tussen beschikbaar en benodigd budget, gezien het belang van een sterke economie? Is hij het eens dat het achterstallig onderhoud, het gebrek aan voortgang bij de aanleg van infrastructuur en dientengevolge het dichtslibben van en de vertragingen op de infrastructuur vragen om nieuwe afwegingen op het gebied van investeringen?

Drinkwater

De leden van de VVD-fractie achten het van belang dat de minister concrete stappen gaat zetten in de drinkwaterbesparing. Welke concrete maatregelen, die verder gaan dan bewustwordingscampagnes, ziet de minister voor zich? Verder lezen deze leden dat de minister geen beeld heeft van hoe vaak drinkwaterbedrijven een nieuwe aansluiting voor zakelijke gebruikers hebben moeten weigeren. Ziet de minister mogelijkheden om meer inzicht te krijgen in deze cijfers? Ten slotte lezen de leden van de VVD-fractie dat op een groot deel van de plekken waar het knelt op drinkwatertekorten woningbouw is gepland. Overweegt de minister te onderzoeken waar deze knelpunten liggen en wat de mogelijke gevolgen zijn van drinkwatertekorten op de woningbouwopgave?

Vragen en opmerkingen van de leden van de NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie lezen dat het verschil tussen het benodigde en beschikbare budget voor de instandhouding van het hoofdwegennet groter is geworden

en nu € 20,5 miljard bedraagt, maar dat het verschil grotendeels is ingelopen voor het spoorwegnet. Geeft het verschil tussen het benodigde en het beschikbare budget de eerstkomende jaren al problemen? Wanneer manifesteert deze disbalans zich precies? Welke gevolgen zal dit hebben voor de weggebruiker en de spoorreiziger? Ook vragen deze leden hoe de minister van plan is te verzekeren dat de bestaande achterstandsopgave niet nog verder oploopt in het licht van het verschil tussen het benodigde en het beschikbare budget voor de instandhouding van het hoofdwegenet.

De leden van de NSC-fractie merken op dat het onzeker is of de doelen van 2035 die de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft gesteld voor de besparing van drinkwater zullen worden gehaald. Kan de minister een algemene reactie geven op dit punt op de constatering dat deze doelen waarschijnlijk niet gehaald zullen worden? Welke effecten zal het niet halen van de waterbesparingsdoelen hebben voor huishoudens en op welke termijn? Is er op dit moment naast het weigeren van drinkwateraanvragen van zakelijke gebruikers ook al sprake van het weigeren van wateraanvragen van nieuwe private gebruikers, bijvoorbeeld bij nieuwbouwwoningen? Ook lezen deze leden dat er te weinig concrete maatregelen worden genomen, maar dat er veel langdurige beleidsprocessen lopen. Kan een overzicht gegeven worden van de lopende beleidsprocessen op landelijk alsook regionaal niveau om drinkwater te besparen? Welke concrete, goed meetbare maatregelen is de minister van plan te treffen om de waterbesparingsdoelen voor 2035 te halen?

Het valt de leden van de NSC-fractie op dat het zakelijke waterverbruik in tegenstelling tot het huishoudelijk gebruik is toegenomen, maar dat er gebrek is aan inzicht in het zakelijke verbruik. Deze leden vragen of, en zo ja, op welke manier(en) de minister voornemens is om beter inzicht te

krijgen in zakelijk watergebruik - naast de waterscans die zullen worden uitgevoerd door drinkwaterbedrijven. De leden van de NSC-fractie merken tevens op dat de minister in reactie op het rapport aangeeft de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer te betrekken bij de beleidsuitvoering. Hoe is de minister specifiek van plan om de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer te betrekken bij de beleidsuitvoering met betrekking tot het zakelijk gebruik van drinkwater? Zullen er ook gesprekken worden gevoerd met verschillende sectoren over wat zij nodig hebben en welke oplossingen zij zien? Is de minister voornemens om tussendoelen te stellen in aanloop naar 2035 voor zakelijke en huishoudelijke waterbesparing?

Tot slot willen de leden van de NSC-fractie vragen wat de status is van het onderzoek naar hoe de zuiverings- en verontreinigingsheffing meer op basis van de omvang van huishoudens geheven kan worden, waar zij om hebben gevraagd in de motie-Olger van Dijk/ Pierik (Kamerstuk 36412, nr. 23).

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

Onderuitputting

In het jaar 2024 is € 508 miljoen minder uitgegeven dan er beschikbaar was.

Daarnaast is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2,4 miljard minder verplichtingen aangegaan. De Algemene Rekenkamer spreekt van een toenemende onderuitputting. De leden van de D66-fractie vragen de minister daarop te reflecteren.

De Algemene Rekenkamer concludeert daarnaast dat deze onderuitputting voornamelijk het resultaat is van te optimistisch ramen. Het geldt dat gereserveerd is voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maar daar dus niet voor is gebruikt had ook voor andere investeringen en projecten gebruikt kunnen worden. De leden van de D66-fractie onderstrepen dat realistisch ramen van

groot belang is. Zij vragen de minister waarom er minder verplichtingen zijn aangegaan en hoe hij er in de toekomst voor kan zorgen dat de ramingen realistischer zijn.

De leden van de D66-fractie vragen welke projecten door de vermindering in verplichtingen van € 2,4 miljard geen doorgang hebben kunnen vinden en welke gevolgen deze onderuitputting heeft voor de al verslechterde staat van de infrastructuur. Bovendien vragen deze leden zich af op welke manier de onderuitputting effect zal hebben op reizigers; zullen zij hierdoor meer overlast en vertraging ervaren?

Technische staat/onderhoud (achterstallig onderhoud)

De Algemene Rekenkamer stelt dat de hoeveelheid uitgesteld en achterstallig onderhoud van wegen en bruggen toeneemt. Uit beantwoording van feitelijke vragen blijkt dat de minister slecht overzicht heeft over de technische staat van infrastructuur. Bovendien zijn er vijf indicatoren die gebruikt worden om inzicht te krijgen in de technische staat, maar die indicatoren worden niet gebruikt om Rijkswaterstaat aan te sturen. De leden van de D66-fractie vragen de minister hoe hij tracht zo snel mogelijk inzicht te krijgen in de technische staat van de Nederlandse Infrastructuur.

Budgettaire behoeften

Tot slot constateren de leden dat het verschil tussen de budgetbehoefte en de begroting de afgelopen jaren oploopt. Ook Rijkswaterstaat en ProRail geven aan meer budget nodig te hebben voor onder andere onderhoud. Deze leden vragen de minister welke oplossingen hij voorziet om dit oplopende tekort in te perken.

II Reactie van de bewindspersonen

Onderuitputting en Ramingen

Onderuitputting

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de fracties GL-PvdA, VVD en D66 vragen naar de omvang, oorzaken en de gevolgen van de onderuitputting op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds en waarom dit niet eerder en tijdens het begrotingsjaar in één van de suppletoire begrotingen is verwerkt.

Op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds is sprake van saldowerking. Dit betekent dat de onderuitputting (of een voordelig saldo) via de begrotingssystematiek weer wordt toegevoegd in de jaren erna en zo op de fondsen beschikbaar blijft voor uitgaven aan infrastructuur.

De reden voor deze systematiek is dat het volgens planning kunnen uitvoeren van infrastructuurprojecten afhankelijk is van vele factoren en er daarom sprake van vertraging kan zijn in de uitvoering. Door de saldowerking worden de gevolgen beperkt voor de staat van de infrastructuur en voor de reizigers. De uitgaven kunnen namelijk onverminderd gedaan worden, alleen in een ander ritme dan oorspronkelijk geraamd.

Het blijft het doel van IenW om elk begrotingsmoment de ramingen zo realistisch mogelijk te presenteren aan de Kamer. De uitvoeringsinformatie die IenW tijdens de tweede suppletoire begroting tot haar beschikking had, gaf geen aanleiding om een hoger voordelig saldo in te boeken dan bij de tweede suppletoire begroting is gedaan. Het voordelig saldo ultimo 2024 op de fondsen was overigens lager dan in de jaren ervoor. In 2023 was het voordelig uitgavensaldo van het Mobiliteitsfonds (MF) € 427 miljoen, voor het Deltafonds (DF) was het voordelig saldo in dat jaar € 207 miljoen. In 2024 is het voordelig saldo van het MF € 239 miljoen en van het DF € 28 miljoen. Dit is het gevolg van meer realisme in de ramingen. Deze positieve trend wil IenW doorzetten richting 2025.

Zoals genoemd blijft het volgens planning kunnen uitvoeren van infrastructuurprojecten ook afhankelijk van veel zaken. Het klopt dat voldoende uitvoeringskracht bij zowel de overheid als bij bedrijven daarvan een belangrijk onderdeel is. Door stikstofregels is de vergunningenruimte vooral voor nieuwe ontwikkelprojecten erg klein. De combinatie van de stikstofproblematiek, de financiële opgave en de personele krapte voor Rijkswaterstaat heeft er zelfs toe geleid dat er aanlegprojecten in voorbereiding gepauzeerd zijn.

In dit licht kan ook het hoge verplichtingensaldo over 2024 verklaard worden. Dit is het gevolg geweest van zaken die anders lopen in een project, bijvoorbeeld vertragingen in de programmering, aanbestedingen die doorschuiven of betalingen die net de jaargrens passeren. Als bij voorbaat het budget al wordt doorgeschoven naar latere jaren geeft dit risico op meer vertragingen op de projecten. Immers, dan kunnen verplichtingen op voorhand niet aangegaan worden. Voorbeelden zijn de vertragingen op de reservering op artikel 11 van de woningbouwmiddelen. Het gaat om de projecten: HOV4, Lijn Pampus Almere, Rijnenburg en Westflank Groningen. Hier schuift ruim € 240 miljoen aan verplichtingen door naar 2025, omdat er voor deze projecten nog geen bestuursovereenkomsten zijn afgesloten, de onderhandelingen over deze overeenkomsten vinden plaats in 2025.

Op artikel 12 van het Hoofdwegennet schuift er in totaal € 1,4 miljard weg naar 2025. Dit komt onder meer door het DBFM-contract A27 Houten-Hooipolder, waar is besloten om de definitieve onderhandelingen in 2025 voor te zetten. Hierdoor schuift er € 192 miljoen aan verplichtingen door naar 2025. Daarnaast is bij de Slotwet gebleken dat de gunning van de exploitatiefase van de vrachtwagenheffing niet meer in 2024 kon plaatsvinden. Hierdoor schuift ook ruim € 300 miljoen aan verplichtingen naar 2025 toe. Kortom, er is dus geen directe link te leggen tussen een voordelig verplichtingensaldo en de bereikbaarheid. In de programmering van ProRail en RWS is bereikbaarheid wel altijd een belangrijk afweegcriterium.

De leden van de GL-PVDA fractie vragen welke concrete acties worden ondernomen om de planningscapaciteit te verbeteren, aannemers aan werknemers te helpen en de veestapel te reduceren.

Rijkswaterstaat werkt sinds 2024 op basis van een meerjarige opdracht waarmee verder vooruit kan worden gepland. De meerjarenplanning die dit oplevert wordt met de markt gedeeld en geeft aannemers meer inzicht in de projecten die de komende jaren op de markt komen. Dit geeft zekerheid, op basis waarvan meer kan worden geïnvesteerd in het aannemen en opleiden van personeel. Ook bij het naar de markt brengen van projecten houdt Rijkswaterstaat rekening met de capaciteit in de markt.

Ook ProRail werkt in de planning zover mogelijk vooruit om marktpartijen in een zo vroeg stadium in staat te stellen om voldoende mensen aan te trekken.

Het deel van de vraag over reductie van de veestapel ligt op het beleidsterrein van de minister van LNVN.

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de GL-PVDA fractie vragen of onderuitputting dan wel grote vertragingen voortaan eerder in het begrotingsjaar in de suppletoire begrotingen kan worden verwerkt, waarbij dit een vast aandachtspunt van de eerste suppletoire worden.

Het ministerie van IenW streeft er altijd naar om zo snel mogelijk het kasritme (het beschikbare budget in enig jaar) aan te passen op basis van nieuwe uitvoeringsinformatie. Met de Slotwet is Hoofdstuk XII dan ook binnen de 1% eindejaarsmargegrens geëindigd.

Op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds is geen sprake van onderuitputting, maar van een voordelig saldo. Het betreffen dus uitgaven die vertraagd zijn en veelal juridisch verplicht zijn. Dit zijn geen meevallers die alternatief ingezet kunnen worden. Dit betekent dat de uitgaven doorlopen naar latere jaren, waar het voor het oorspronkelijke doel behouden blijft.

Zodra een vertraging bekend is, dan melden wij dit in het eerstvolgende begrotingsmoment. Dit geldt zowel voor vertragingen met kleine gevolgen voor de begroting als vertragingen met grote gevolgen voor de begroting.

Daarom worden vaak al bij 1^e suppletoire begroting en/of bij de begroting wijzigingen doorgevoerd die zorgen dat budget in het meest realistische ritme staat (zogenaamde kasschuiven). Vooruitlopend op begrotingsmomenten wordt de Kamer over ontwikkelingen op individuele programma's of projecten ingelicht, indien nodig via tussentijdse voortgangsrapportages of specifieke Kamerbrieven. Sommige vertragingen doen zich echter pas voor nadat reguliere begrotingsmomenten voorbij zijn. Dat zijn de budgetten die in de 2^e suppletoire begrotingen en Slotwetten als voordelig saldo worden gepresenteerd. Dit kan dus niet eerder in het jaar.

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de fractie GL-PvdA vragen naar de gehanteerde definitie en (toekomstige) presentatie van de onderuitputting op de Begrotingen.

Het Jaarverslag 2024 wordt gelijktijdig met het Financieel jaarverslag Rijk (FJR) aangeboden aan de Kamer waarbij het FJR een overkoepelend beeld geeft van alle ministeries. De cijfers in het FJR en het jaarverslag IenW zijn beide gebaseerd op het Interdepartementaal Budgettair Overleg Systeem (IBOS).

Net als elk als ander departement is IenW gebonden aan de Rijksbegrotings-voorschriften. Sinds het jaarverslag 2024 wordt daarom verplicht een 'bijlage onderuitputting' opgenomen in het beleidsverslag. Deze bijlage geeft de Kamer dus een overzicht van de grootste posten met onderuitputting in 2024 ten opzichte van de vastgestelde begroting.

De bijlage is opgesteld volgens de rijksbegrotingsvoorschriften en de instructie van het Ministerie van Financiën. Hierin is de onderuitputting gepresenteerd als resultaat van het specifieke beeld in het begrotingsjaar 2024 op basis van IBOS. Alleen met de Najaarsnota en Slotwet zijn er middelen afgeboekt die onder deze werkwijze vallen, maar er is wel naar het hele begrotingsjaar gekeken. In de huidige versie is dus wel rekening gehouden met alle specifieke mutaties van het begrotingsjaar en kan er dus geen gecorrigeerde versie opgesteld worden. In het vervolg zal de tekst met betrekking tot Najaarsnota en Slotwet weggehaald worden om misverstanden te voorkomen.

Ramingen

De leden van de GL-PVDA fractie vragen of het beeld van de Algemene Rekenkamer wordt gedeeld dat ramingen voor projecten en budgetten te optimistisch zijn en het voorgenomen beleid daarmee enkel nog kan falen.

Het is altijd het doel van IenW om een zo realistisch mogelijke begroting aan uw Kamer te presenteren. In de kostenramingen wordt gewerkt met een post onvoorzien en in de programmering wordt uitgegaan van een planning met een hoge trefzekerheid. Dit neemt echter niet weg dat de praktijk weerbarstig is. Een vertraging in een aanbesteding of een tegenvaller in de uitvoering van een project kan direct leiden tot vertragingen, waar de begroting op aangepast moet worden bij een volgend begrotingsmoment.

In de afgelopen tijd is er sprake geweest van diverse factoren die tot hogere kosten hebben geleid. De kosten van bouwmaterialen zijn snel toegenomen door corona- en de Oekraïne-crisis. Daarnaast is er risico-afkeer op de bouwmarkt. Dit zijn exogene factoren waar in de standaardwerkwijzen van ramen en plannen geen rekening mee gehouden wordt. We benutten elk begrotingsmoment om onze ramingen bij te stellen, om ervoor te zorgen dat de Kamer tijdig geïnformeerd wordt en het budgetrecht uit kan oefenen.

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de D66 fractie vragen hoe voor betere ramingen en realistische begrotingen wordt

gezorgd, zodat de Kamer haar budgetrecht goed kan uitoefenen en de begrotingsmiddelen zo goed mogelijk kunnen worden benut.

Het is altijd het doel van IenW om een zo realistisch mogelijke begroting aan de Kamer te presenteren. IenW benut ook elk begrotingsmoment om de ramingen bij te stellen, om ervoor te zorgen dat de Kamer het budgetrecht zo optimaal mogelijk kan benutten. Dit neemt echter niet weg dat de praktijk weerbarstiger is dan de ramingen op papier soms doen vermoeden. Een vertraging in een aanbesteding of een tegenvaller in de uitvoering van een project kan direct leiden tot vertraging, waar de begroting op aangepast moet worden bij een volgend begrotingsmoment. Ook de kabinetsbesluitvorming is hierop van invloed. IenW streeft er in alle gevallen naar om zo accuraat mogelijk te ramen en te programmeren, met de kennis die dan op voorhanden is. We streven er ook altijd naar om de Kamer zo transparant en tijdig mogelijk te informeren, juist met het oog op het budgetrecht. In aanvulling op de 1^e suppletoire begroting van het Mobiliteitsfonds is daarom ook een toelichtende brief aan de Kamer gezonden waarin gemotiveerd wordt welke besluiten er zijn genomen en welke afwegingen daarbij zijn gemaakt¹.

Instandhouding netwerken Rijkswaterstaat

Uitgesteld onderhoud en achterstallig onderhoud

De rapporteurs Heutink en de Hoop vragen:

- *Welke ontwikkelingen gemeld kunnen worden bij het oplossen van de problemen rond de instandhouding van de infrastructuur en het oplopende uitgestelde en achterstallige onderhoud?*
- *Hoe de lagere onderuitputting van de instandhoudingsbudgetten voor de Rijkswaterstaat-netwerken (vergeleken met vorig jaar) zich verhoudt tot de groei van het uitgestelde en achterstallige onderhoud en in hoeverre prijsstijgingen een rol spelen bij de lagere onderuitputting van de instandhoudingsbudgetten.*

In het verlengde vragen de leden van de NSC-fractie of is te verzekeren dat de bestaande achterstandsopgave niet nog verder oploopt in het licht van het verschil tussen het benodigde en het beschikbare budget voor de instandhouding van het hoofdwegennet.

Rijkswaterstaat ligt op koers om het productievermogen te vergroten naar de afgesproken € 3 miljard per jaar in de periode tot en met 2030. In 2024 lag de realisatie op instandhouding met circa € 2,6 miljard boven het niveau van 2023 (circa € 2,1 miljard). De hogere gerealiseerde

¹ Kamerstuk 36 725 A, nr. 4

budgetten voor instandhouding zijn het gevolg van een combinatie van productiestijging, prijsstijgingen en het moeten opvangen van tegenvallers.

Hoewel de productie stijgt, loopt ook het uitgesteld onderhoud op. Zolang de instandhoudingsopgave groter is dan de beschikbare financiële middelen en wat maakbaar is voor Rijkswaterstaat, zal dit het geval blijven.

De ontwikkelingen in de omvang van de exploitatie- en onderhoudsopgave zijn op zichzelf beheersbaar, mede door de BKN-besparingsmaatregelen en de ingezette maatregelen ter vergroting van de productie. De vernieuwingsopgave zet de exploitatie- en onderhoudsopgave echter onder druk. De vernieuwingsopgave is groter dan het beschikbare budget en wat maakbaar is. Hierdoor kunnen niet alle objecten die het einde van de technische levensduur naderen, worden vernieuwd. Verouderde objecten moeten langer operationeel worden gehouden. Ook neemt de kans op storingen en ongepland onderhoud toe. De beheersmaatregelen die hiervoor nodig zijn, zijn vaak duurder en minder efficiënt dan het onderhoud van areaal dat op orde is. Dit gaat ten koste van reguliere exploitatie- en onderhoudswerkzaamheden.

Verhoging van de productie op instandhouding en in het bijzonder voor de vernieuwingsopgave is daarom de eerste prioriteit. De Kamer is hierover geïnformeerd in de brief van 17 juni 2024². Aanvullend is het streven de Kamer voor het commissiedebat MIRT te informeren over het meerjarenplan instandhouding. Dit plan zet concreet uiteen welke maatregelen worden getroffen om het productievermogen te vergroten.

Beschikbare budgetten

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de D66 fractie vragen welke oplossingen er voor de grote budgettekorten de komende 15 jaar voor instandhouding van de infrastructuur voor de drie netwerken van Rijkswaterstaat worden gezien, zodat de ambities voor instandhouding kunnen worden gerealiseerd, waarbij specifiek wordt ingegaan op de oplossing van de grote budgettekorten voor de instandhouding van het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem tot en met 2038, die de Rekenkamer heeft berekend.

Op hoofdlijnen zijn er twee mogelijkheden om het verschil tussen beschikbaar en benodigd budget te verkleinen. Dit geldt voor alle drie de Rijkswaterstaat-netwerken, dus ook voor het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem.

Enerzijds kan de budgetbehoefte voor exploitatie en onderhoud worden beperkt langs de lijn van het basiskwaliteitsniveau. Als uitwerking van

² Kamerstuk 29 385, nr. 139

het basiskwaliteitsniveau zijn al maatregelen voorzien om budget en prestaties meer in evenwicht te krijgen. Hierin zijn ook maatregelen getroffen voor het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. Ook lopen er nog onderzoeken naar hoe de doelmatigheid op termijn verder kan worden verbeterd.

Anderzijds kunnen de budgetten worden verhoogd door te herprioriteren binnen de fondsen of meer te investeren in de infrastructuur. In het coalitieakkoord van het kabinet Rutte-IV is meer geld vrijgemaakt voor instandhouding. Aanvullend is in 2023 besloten tot een schuif van middelen van ontwikkeling naar instandhouding. Wanneer de resterende budgettekorten voor instandhouding moeten worden ingepast in de fondsen zijn scherpe keuzes nodig. Andere belangrijke opgaven zoals de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur zouden hierdoor verder onder druk komen te staan.

De leden van de VVD-fractie vragen:

- ☐ *Hoe de budgetspanning bij RWS zich verhoudt tot de opschaling die in 2024 is aangekondigd bij RWS: het onderhoudsbudget groeit naar 2030 toe van €2 naar €3 miljard.*
- ☐ *Hoe deze opschaling verloopt en of deze opschaling ook echt in de praktijk gaat werken.*
- ☐ *Hoe wordt aangekeken tegen het verschil tussen beschikbaar en benodigd budget, gezien het belang van een sterke economie.*
- ☐ *Of het achterstallig onderhoud, het gebrek aan voortgang bij de aanleg van infrastructuur en diensgevolge het dichtslibben van en de vertragingen op de infrastructuur vragen om nieuwe afwegingen op het gebied van investeringen.*

De infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving en economie en houdt onze delta veilig. Als we willen voorkomen dat Nederland vastloopt, is instandhouding van de infrastructuur van groot belang. De noodzaak van het vergroten van de productie op instandhouding is in dit licht meermaals onderstreept richting de Kamer. Rijkswaterstaat verhoogt de productie in de periode tot en met 2030 naar ruim € 3 miljard euro per jaar. Deze productieverhoging is reeds gefinancierd en uitvoerbaar. Rijkswaterstaat ligt op koers om het afgesproken productieniveau voor 2030 te bereiken. In de Kamerbrief van juni 2024 (Kamerstuk 29 385, nr. 139) is echter aangegeven dat de instandhoudingsopgave groter is dan het beschikbare budget en wat maakbaar is. De budgetspanning waar de Algemene Rekenkamer op wijst duidt het verschil tussen de beschikbare budgetten waarin de productiegroei naar drie miljard per jaar is inbegrepen, en de benodigde budgetten om de totale instandhoudingsopgave te realiseren.

Een robuust en duurzaam Nederland vereist dat we blijven investeren in onze infrastructuur. De inzet is te komen tot een productieniveau waarop de instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken op het basiskwaliteitsniveau blijvend kan worden gegarandeerd. Het is aan een nieuw kabinet om te besluiten over het toekomstige investeringsniveau voor infrastructuur.

De leden van de NSC-fractie vragen of het verschil tussen het benodigde en het beschikbare budget de eerstkomende jaren al problemen geeft, wanneer deze disbalans zich precies manifesteert en welke gevolgen zal dit hebben voor de weggebruiker.

De instandhoudingsopgave op het hoofdwegennet is groter dan het beschikbare budget en wat maakbaar is. Niet al het werk dat nodig is, kan dus worden gerealiseerd. Zolang de achterstanden in het onderhoud en de vernieuwing oplopen, neemt ook de kans op storingen, ongepland onderhoud en beperkingen toe. Veilig gebruik van het hoofdwegennet kan worden gewaarborgd, maar hiervoor kan het wel nodig zijn om beperkingen op te leggen aan het gebruik van het netwerk. Voor veel mensen en goederen zijn er geen adequate alternatieven. De hinder op de weg zal dus toenemen.

De impact manifesteert zich niet op een specifiek moment in de tijd. Het is daarentegen een proces dat zich geleidelijk voltrekt en waarvan de eerste effecten al merkbaar zijn. Dit blijkt ook uit de Staat van de Infrastructuur (Kamerstuk 36 600-A, nr. 19).

Assetmanagement en indicatoren

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de VVD-fractie vragen waarom het assetmanagement van Rijkswaterstaat na jaren ontwikkeling nog steeds niet op orde is, wanneer dit wel het geval zal zijn, wanneer de ISO-norm wordt gehaald en of de instandhoudingsopgave voor de netwerken van Rijkswaterstaat op een efficiënte manier kan worden aangepakt.

Momenteel wordt de planning richting certificeerbaarheid van het Assetmanagement herijkt. In de Kamerbrief van 28 april 2025 (Kamerstuk 29385, nr. 142) is aangegeven dat het de ambitie was om het assetmanagement eind 2025 op de wegen, vaarwegen en watersystemen te laten voldoen aan de ISO 55000 standaard. In het Ontwikkelplan Assetmanagement zijn hiervoor verschillende verbeteracties opgesteld en uitgevoerd.

Uit een externe beoordeling in 2024 bleek dat naast de verbeteracties er aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de eisen van deze ISO-certificering te voldoen. Dit vereist een bijstelling van de koers en maakt dat de ontwikkeling van het assetmanagement nog niet eind 2025 is afgerond. De herijkte planning zal eind van het jaar aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Ondanks dat de verbeteracties in de afgelopen jaren nog niet tot certificeerbaarheid hebben geleid is het assetmanagement wel verbeterd. Zo is er met Rijkswaterstaat een meerjarige financiële afspraak gemaakt en zijn nieuwe contracten op de markt gezet waarin met productiestraten wordt gewerkt. De hierdoor ontstane stabiliteit in de programmering zorgt al voor meer efficiency en een verhoging van de productie.

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de D66 fractie vragen wanneer de ontwikkelde indicatoren over de technische staat van het hoofdwegennet daadwerkelijk worden gebruikt om de instandhoudingsopgave zo efficiënt mogelijk uit te kunnen voeren, met zo min mogelijk hinder door uitvallende infrastructuur.

De Kamer wordt jaarlijks via de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en Staat van de Infrastructuur ProRail geïnformeerd over de technische staat van de Nederlandse Infrastructuur over het voorgaande jaar.

In 2024 zijn er vijf indicatoren ontwikkeld om de technische staat van het hoofdwegennet beter in beeld te brengen. Omdat deze in datzelfde jaar zijn ontwikkeld, konden deze indicatoren logischerwijs in dat jaar nog niet worden gebruikt voor de aansturing. Ze vormen vandaag de dag al wel de basis voor de dialoog met Rijkswaterstaat (RWS).

Aanvullend ontwikkelen we het assetmanagement door. Een verbeterd assetmanagement zorgt onder meer voor betere en duidelijke informatie over de technische staat van de infrastructuur om besluiten te kunnen nemen. De ontwikkelde indicatoren vervullen hierin ook een rol zodat ze in de toekomst ook worden ingezet voor de interne sturing van RWS. Momenteel wordt de planning richting certificeerbaarheid van het assetmanagement herijkt. De herijkte planning zal aan het eind van het jaar aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer informatie over het areaal wordt vertaald naar de aansturing van RWS.

In de afgelopen jaren is er een forse verbeterslag gemaakt in het creëren van zicht op de staat van het areaal. Via de rapportage Staat van de Infrastructuur wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd over de

staat van het areaal. De informatie over de staat van het areaal draagt, gecombineerd met de meerjarige financiële afspraken tussen beleid en RWS, bij aan een stabiele programmering van het onderhoud van RWS en een hogere productiecapaciteit. Dit zijn belangrijke stappen in de ontwikkeling van het assetmanagement geweest. Daarnaast wordt in de komende reorganisatie van RWS de aansturing ingericht waarbij het assetmanagement als kernproces als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Personeelstekorten in de markt

De leden van de VVD-fractie vragen:

- *welke stappen zijn gezet naar een betere risicoverdeling met aannemers en aanbesteding in bundels zodat innovaties kunnen worden toegepast en personeelstekorten minder problematisch worden.*
- *Of bundels ook samengesteld kunnen worden met andere overheden, omdat zij strijden om dezelfde uitvoerders.*
- *of de verschillende ministers die allen met dezelfde aanbestedingsproblematiek kampen, vanwege personeelskrapte, stijgende prijzen en onwerkbaar risicoverdelingen, een gezamenlijke analyse zouden kunnen maken van de marktontwikkelingen en onderzoek kunnen doen naar mogelijke oplossingen.*

Over de verdeling van de risico's tussen opdrachtgever en opdrachtnemer in infraprojecten wordt constructief gesproken in de Taskforce Infra, een gesprekstafel tussen RWS en brancheorganisaties en bedrijven in de infrasector. De verbetervoorstellen die hier aan de orde komen, zoals het toepassen van tweefasencontracten, worden getoetst in de praktijk om ervaring op te doen.

Daarnaast is RWS gestart met werken volgens een portfolioaanpak waarin het bundelen van soortgelijke werkzaamheden aan tunnels, bruggen, viaducten en sluizen centraal staat. Ook hierbij is er ruimte om eerst risico's in beeld te brengen en vervolgens tot definitieve prijsafspraken te komen. Met deze portfolioaanpak worden aan zowel de zijde van de opdrachtgever als aan de zijde van de aannemer tenderinspanningen en -kosten bespaard. Daarbij krijgen aannemers ruimte om procesinnovaties toe te passen omdat ze achtereenvolgens meerdere objecten aanpakken. Mogelijk kunnen in de toekomst ook combinaties met andere publieke opdrachtgevers worden gemaakt, als dit geen vertraging of hogere organisatielast met zich meebrengt.

Naast de infrasector kampen ook de utiliteitsbouw, de woningbouw en de energietransitie met problemen als stijgende prijzen en de krapte op de arbeidsmarkt. Deze onderwerpen zijn reeds regelmatig onderwerp van gesprek tussen de verschillende beleids- en uitvoeringsonderdelen van de ministeries die hiermee te maken hebben. Waar mogelijk stemmen onderdelen van het Rijk al met elkaar af om prioritaire opgaven te kunnen uitvoeren. Vanwege die al lopende interdepartementale afstemming is het nu niet opportuun om nog een afzonderlijke analyse uit te voeren.

Meerjarenplan

De rapporteurs Heutink en de Hoop de leden van de GL-PvdA fractie vragen wanneer de Kamer het gevraagde en toegezegde meerjarenplan instandhouding infrastructuur tegemoet kan zien (voor het MIRT dit najaar?) en wanneer het plan in werking treedt.

Het streven is dat de Kamer voorafgaand aan het commissiedebat MIRT het meerjarenplan instandhouding ontvangt waarin de opgave en aanpak nader worden toegelicht. Dit ter opvolging van de toezegging uit het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid om de Kamer nader te informeren over de meerjarige opgave en aanpak. Het meerjarenplan vormt een nadere uitwerking van de aanpak op hoofdlijnen uit eerdere Kamerbrieven over het basiskwaliteitsniveau³ en de verhoging van het productievermogen⁴. Rijkswaterstaat werkt sinds 2024 al op basis van deze hoofdlijnen.

Instandhouding Spoor

De rapporteurs Heutink en de Hoop vragen hoe het budgettekort van € 1,8 miljard voor instandhouding van het spoor tot en met 2038 zich verhoudt tot de informatie in de Mobiliteitsfondsbegroting 2025 dat de meerjarige budgetbehoefte voor instandhouding van het spoor concreet is gedekt. Gaat het hier om dekking voor het jaar 2038 die nog niet budgettair is geregeld?

Het Jaarverslag 2024 kijkt terug op het jaar 2024. In dat jaar was nog sprake van een budgettekort. Bij Ontwerpbegroting 2025 is het budgettekort opgelost door middel van de maatregelen rond het Basiskwaliteitsniveau (BKN) Spoor. Die maatregelen zijn deels bij Ontwerpbegroting 2025 en deels bij Voorjaarsnota 2025 verwerkt. Het verschil van € 1,8 miljard wordt voor circa de helft verklaard door middelen die bij de Voorjaarsnota 2025 zijn toegevoegd voor een

³ Kamerstuk 29 385, nr. 119

⁴ Kamerstuk 29 385, nr. 139

beleidsneutrale verlenging van het BKN t/m 2038, ter dekking van de instandhoudingskosten van areaaluitbreiding, de kosten van enkele nieuwe wettelijke verplichtingen en de kosten van risico's die zich gematerialiseerd hebben. Voor het overige gaat het om indexatieverschil tussen de benodigde middelen die ProRail voor de gehele periode begroot en de beschikbare middelen bij IenW bovenop de reguliere prijsontwikkeling.

Voor de korte termijn is deze problematiek steeds opgelost met aanvullende middelen vanuit een risicoreservering voor excessieve prijsstijgingen, maar dat gebeurt niet meteen voor de gehele periode t/m 2038. Zoals aangegeven in de brief over de evaluatie van de prijsbijstellingssystematiek voor het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds (Kamerstukken 36600-A, nr. 14) kunnen indexatieverschillen over langere termijn worden ingelopen afhankelijk van hoe de index voor kostenontwikkeling en de prijsbijstelling zich ten opzichte van elkaar ontwikkelen.

De rapporteurs Heutink en de Hoop vragen welke uitdagingen in de toekomst voor de instandhoudingsopgave van het spoor worden verwacht, welke maatregelen hiervoor worden genomen en hoe dit budgettair wordt ingepast.

Het BKN Spoor is in nauwe afstemming met ProRail gedefinieerd met het doel de uitdagingen op het gebied van instandhouding m.b.t. benodigde middelen en maakbaarheid te beheersen voor een beschikbaar, veilig en betrouwbaar spoor. Binnen die kaders voert ProRail de benodigde instandhoudingstaken uit. Voor de programmering van het projectmatige instandhoudings- en aanlegwerk maakt ProRail jaarlijks een Masterplan waarin zij tot 7 jaar vooruitkijkt zodat de markt zich hierop kan voorbereiden en waarin ProRail aangeeft waar uitdagingen liggen en hoe zij die aanpakt. Bijvoorbeeld: krappe arbeidsmarkt, schaarste in materialen en materieel en implementatie van wet- en regelgeving voor onder andere veiligheid, arbeidsveiligheid en natuur en milieu. Waar nodig vindt hierover overleg plaats met IenW en andere departementen en uitvoeringsorganisaties. Er zullen de komende tijd ook nieuwe ontwikkelingen zijn, bijvoorbeeld op het gebied van militaire mobiliteit. Indien bestaande uitdagingen of nieuwe ontwikkelingen leiden tot budgetvraagstukken wordt dit afgewogen in de reguliere besluitvormingsmomenten in het begrotingsproces.

De leden van de fracties D66 en NSC vragen of het verschil tussen het benodigde en het beschikbare budget de eerstkomende jaren al problemen geeft, wanneer deze disbalans zich precies manifesteert,

welke gevolgen zal dit hebben voor de spoorreiziger en welke oplossingen worden voorzien om het tekort in te perken.

Voor de instandhoudingsopgave op het spoorwegnet treden er geen problemen op. Voor het spoorwegnet bestaat deze disbalans alleen nog voor het prijsindexatieverschil en dat is tot nu toe opgelost vanuit de reservering voor excessieve prijsstijgingen binnen het Mobiliteitsfonds. De veronderstelling is dat in de toekomst dit verschil weer kan worden ingelopen.

Openbaar vervoer

De leden van de GL-PVDA fractie vragen wat het kabinet in 2024 concreet heeft gedaan om de staat van het openbaar vervoer te verbeteren en wat er wat er concreet gedaan is om het openbaar vervoer een aantrekkelijk en betaalbaar alternatief te laten zijn.

Sinds 2024 is vanuit het Rijk structureel €300 miljoen extra beschikbaar voor het OV (vanuit de motie van het lid Bikker⁵). Met de leden van het Nationaal OV beraad worden de best-practices uitgewisseld ten aanzien van de besteding van deze middelen. Daarnaast kijken we actief mee met regionale pilots op het gebied van publieke mobiliteit en ontwikkelen we momenteel met de leden van het NOVB een uitgebreidere “Staat van het OV” monitor waardoor we op verschillende indicatoren het ov nog beter in de gaten kunnen houden. Ook is in 2024 gewerkt aan onderzoek voor een “Nederlandticket” eventueel in combinatie met doelgroepenbeleid.

In 2024 zijn meerdere verbeteringen doorgevoerd op stations. Onder andere door deze nog beter toegankelijk te maken voor reizigers met een beperkte mobiliteit, door perrons op hoogte te brengen en liften en/of hellingbanen aan te brengen. Decentrale OV-autoriteiten hebben in 2024 Rijksmiddelen ontvangen om hun uitvoeringsprogramma's uit te voeren voor het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV en zo het OV voor nog meer mensen toegankelijk te maken.

Er werden in 2024 ook diverse nieuwe extra bewaakte fietsenstallingen bij stations opgeleverd, waarmee de fiets-trein combinatie verder is versterkt. Er is besloten om in 2024 om ProRail een subsidie te verlenen van 7,9 mln. om stations nog verder te verbeteren, met name op het gebied van sociale veiligheid. Voor het verbeteren van de sociale veiligheid is in 2024 ook gewerkt aan een wetswijziging om (OV-)boa's

⁵ Kamerstuk 36 410, nr. 29

toegang te geven tot het rijbewijzenregister en zo betere identificatiemogelijkheden te bieden.

In 2024 is door het kabinet ingezet op de implementatie van de hoofdrailnet (HRN)-concessie, welke gegund is aan NS voor de periode 2025 – 2033.

Zo is het concessie-informatie systeem ingeregeld, waarmee beter zicht gehouden kan worden op de prestaties van NS. Maar ook zijn er nieuwe prestatie-indicatoren, zoals Zitplaatskans Spits en Dal, geïmplementeerd. Al met al wordt hiermee beoogd het beste treinproduct voor de reiziger neer te zetten.

In 2024 zijn de ‘Bikkergelden’ voor het eerst uitgekeerd aan de decentrale overheden. Hiermee is de prijsstijging van ongeveer 12% voor het regionaal vervoer van 2024 structureel voorkomen en werd de beschikbaarheid danwel de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer structureel verbeterd.

Om de gevolgen van de herijking van het studentenreisproduct in 2024 te compenseren is via uitvoering van de motie-Krul éénmalig € 207 miljoen vrijgemaakt (€ 107 miljoen voor het regionaal ov en € 100 miljoen voor de vervoerder op het HRN). Er is tevens € 19,4 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds en Btw-compensatiefonds ter uitvoering van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 voor verbetering van de toegankelijkheid van het regionaal OV.

De leden van de GL-PVDA fractie vragen hoeveel OV-haltes er in 2024 bij of af gegaan zijn en hoe het kabinet concreet de vervoersarmoede is tegengegaan.

Het aantal OV-haltes is tussen 1 januari 2024 en 1 januari 2025 gedaald met 164⁶.

De leden van de GL-PVDA fractie vragen hoe het kabinet concreet de vervoersarmoede is tegengegaan.

Specifiek voor het openbaar vervoer is met de “Bikkergelden” (€ 300 mln.) de tariefsverhoging van 2024 in het regionaal ov structureel voorkomen. Daarnaast bieden vervoerders in Nederland al verschillende kortingsproducten voor verschillende doelgroepen waarmee voordeliger kan worden gereisd. En hebben verschillende gemeenten en provincies een speciaal aanbod ontwikkeld voor minima. Hierover is de Kamer geïnformeerd in een eerdere brief (Kamerstuk 23 645, nr. 813).

⁶ Bron: Centraal Halte Bestand (DOVA).

In het kader van Publieke Mobiliteit is in 2024 samen met de departementen van Financiën, OCW, BZK en VWS gewerkt aan het slim combineren van OV met het doelgroepenvervoer en met deelmobiliteit. Concreet resultaat is dat in de provincie Zeeland begin 2025 hiermee een start is gemaakt. Om vraag en aanbod effectief op elkaar af te stemmen financiert IenW de ontwikkeling van een innovatief planningssysteem, dat naast Zeeland ook in andere regio's toegepast kan worden.

In de City Deal Fietsen voor Iedereen is IenW in 2024 samen met gemeenten, maatschappelijke organisaties, bedrijven en andere ministeries een vierjarige samenwerking gestart om het voor iedereen mogelijk te maken om een fiets te hebben, te kunnen fietsen en te gaan fietsen. Onderdeel hiervan zijn fietslessen, de inzameling van fietsen en het beschikbaar stellen van fietsen aan huishoudens met een kleine portemonnee.

De leden van de GL-PVDA fractie vragen wat het kabinet in 2024 concreet heeft gedaan voor het verbeteren van het internationale openbaar vervoer en welke resultaten hierbij zijn behaald.

Het kabinet werkt aan een voorstel voor internationaal spoorvervoer. Dit voorstel zal voortbouwen op het werkprogramma internationaal spoor, waar sinds 2022 aan gewerkt wordt. Tevens zal daarin in het bijzonder aandacht zijn voor de aanhaking op internationale netwerken over de grens.

In 2024 zijn een aantal concrete verbeteringen tot stand gebracht. Sinds juni 2024 rijdt de Drielandentrein, wat een belangrijke kwaliteitsimpuls is voor Limburg en de aangrenzende regio's in België en Duitsland. In december 2024 is, als onderdeel van de nieuwe HRN-concessie, een kwaliteitsverbetering doorgevoerd voor de Intercity Brussel in de vorm van een verkorting van de reistijd en een frequentieverhoging.

De leden van de GL-PVDA fractie vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot het uitvoeren van motie-De Hoop c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 1167). Wat het kabinet in dit verband concreet heeft gedaan het afgelopen jaar, wat de resultaten hiervan zijn en wat het kabinet de komende tijd concreet gaat doen om deze motie verder uit te voeren.

Een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsysteem is belangrijk zodat het voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk wordt om multimodaal internationaal te kunnen reizen. Er wordt een aantal stappen

ondernomen om dit voor elkaar te krijgen. Deze stappen zijn uiteengezet in het antwoord op de vragen naar aanleiding van de geannoteerde agenda voor de informele bijeenkomst van EU-transportministers in september 2024 in Boedapest.⁷

Ter invulling van de door de leden genoemde moties blijft Nederland dit onderwerp actief agenderen op de Europese agenda, zoals op de Transportraad van 5 juni jl. en in gesprekken met de Europese Commissie.

De Europese Commissie werkt aan Europese wetsvoorstellen voor Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) en een Single Digital Booking and Ticketing Regulation (SDBTR). Ter voorbereiding van deze voorstellen werkt de Europese Commissie aan een Europese impact assessment. Vanuit IenW is onlangs een technisch non-paper gestuurd⁸ naar de Commissie om zo een bijdrage te leveren aan dit impact assessment. In het non-paper wordt het belang van Europese standaards voor data uitwisseling benadrukt, de Nederlandse praktijk met FRAND-principes via MaaS-waardige vervoersconcessie-eisen⁹, en de geleerde lessen vanuit het International Rail Passenger Platform over het onderwerp. Ook bespreekt het kabinet in het kader van het platform International Rail Passenger (IRP) met andere lidstaten welke verbeteringen mogelijk en nodig zijn. Het IRP is een netwerk, waarin het kabinet belangrijke onderwerpen kan agenderen richting de Commissie.

Informatiewaarde en evaluaties

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de GL-PvdA fractie vragen of de tijdens het wetgevingsoverleg over de Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2025 twee ingediende moties van de leden Heutink en de Hoop over afrekenbare doelen, meetbare gegevens en het inzichtelijk maken van middelen, doelen en subdoelen tijdig voor de begroting 2026 worden uitgevoerd.

Sinds de begroting van 2023 is door het ministerie van IenW samen met de Kamer gewerkt aan het verbeteren van de informatiewaarde van de begroting. Tijdens het wetgevingsoverleg over de Begrotingsstaten 2025 is besproken welke verbeteringen sindsdien zijn doorgevoerd, en dat de informatiewaarde van de begroting verder kan worden vergroot. Met de vraagstellers wordt gedeeld dat het van belang is zo goed mogelijk te

⁷ Kamerstuk 21501-33, nr. 1100

⁸ Deze is bijgevoegd bij het verslag van de Transportraad van 5 juni. De Kamer ontvangt hiervan op korte termijn een afschrift.

⁹ FRAND = fair, reasonable and nondiscriminatory (eerlijk, redelijk en niet discriminerend); MaaS = Mobility as a Service (mobiliteitsdiensten)

rapporteren over de doelstellingen en de beoogde resultaten, en hierover transparant te zijn. Hierbij is het van belang doelstellingen zo concreet mogelijk te formuleren. Ook delen wij de ambitie over het leggen van de koppeling tussen de doelstellingen en de belangrijkste financiële instrumenten die daaraan bijdragen.

De uitwerking van de moties is ter hand genomen bij het opstellen van de Ontwerpbegroting 2026, opdat wederom een betekenisvolle stap in het vergroten van de informatiewaarde wordt gezet. De Ontwerpbegroting 2026 wordt op Prinsjesdag aan de Kamer aangeboden.

De rapporteurs Heutink en de Hoop vragen op welke manier voor alle thema's op de begroting voldoende goede evaluaties worden uitgevoerd, zodat periodieke rapportages ook echt inzicht geven in de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid.

Het ministerie is zich bewust van dit aandachtspunt. Daarom is er nu een gerichte aanpak ingezet om de volledigheid van evaluaties bij alle begrotingsthema's te verbeteren. In aansluiting daarop krijgt tevens de doelmatigheid en doeltreffendheid van beleid dat met middelen uit het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds wordt uitgevoerd, meer expliciet een plek in de met de Kamer gedeelde overzichten.

Momenteel worden voorbereidingen getroffen voor een verbeterde Strategische Evaluatieagenda voor de begroting van 2026, waarin timing en inhoud duidelijker wordt vastgelegd. Daarnaast zal in lijn met de uitkomsten van recente periodieke evaluaties kritisch worden gekeken naar de doelstellingen en de indicatoren die worden gebruikt.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe conclusies kunnen worden getrokken over de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid als niet wordt geëvalueerd en de gevolgen van uitputting voor de bereikbaarheid niet in kaart worden gebracht.

Het is niet zo dat bereikbaarheid niet wordt geëvalueerd, maar het ministerie neemt de uitdaging nadrukkelijk ter harte om beleid dat met middelen uit het Mobiliteitsfonds (en ook het Deltafonds) wordt gefinancierd, systematischer en meer specifiek gericht op doelmatigheid en doeltreffendheid te evalueren. In de begroting 2026 zal hiertoe al verbeterd inzicht worden geboden in de daar te presenteren Strategische Evaluatieagenda (SEA). IenW maakt actief gebruik van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) en de integrale mobiliteitsanalyse (IMA) om inzicht te krijgen in de (verwachte) maatschappelijke effecten van

beleid, zowel vooraf als achteraf. Deze instrumenten helpen bij het beoordelen van beleidskeuzes op hun bijdrage aan Brede Welvaart.

Inmiddels wordt ook het Beleidskompas actief toegepast. Dit instrument vraagt vanaf het begin van een beleidsproces om heldere doelstellingen en maakt beleidskeuzes transparanter. Hierdoor komen aspecten als doeltreffendheid, doelmatigheid, bereikbaarheid en mogelijke middelenuitputting tijdig en beter in beeld, wat bijdraagt aan een zorgvuldiger afweging gedurende het hele beleidsproces.

Onvolkomenheden

De rapporteurs Heutink en de Hoop vragen hoe nieuwe onrechtmatigheden bij aanbestedingen door Rijkswaterstaat worden voorkomen en welke maatregelen worden genomen om de hardnekkige onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van het ministerie van IenW en RWS bij aanbestedingen op te lossen.

Bij IenW en Rijkswaterstaat (RWS) wordt erop ingezet om het optreden van nieuwe onrechtmatigheden bij RWS te voorkomen alsook het oplossen van de onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van IenW en RWS. Het inkoopproces bij RWS is erop gericht dat de aanbestedingen overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving worden uitgevoerd. Er is een meerjarig verbetertraject uitgevoerd om de kwaliteit en rechtmatigheid van de inkopen en aanbestedingen te verbeteren en te borgen. Dat werpt zijn vruchten af. De Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat IenW en RWS vooruitgang heeft geboekt in het oplossen van de onvolkomenheden. Het afgelopen jaar is er opnieuw gewerkt aan verbeteringen in de inkoop en aanbesteding, zowel binnen de Bestuurskern als bij RWS. Bij de Bestuurskern zal gewerkt worden aan de doorontwikkeling van de spendanalyse en zal extra aandacht worden besteed aan de naleving van de inkoopprocedures. De inkoopmonitor op de key controls van het inkoopproces en een dashboard met betrekking tot de afloop van contracten ondersteunen de sturing en controle. Op deze manier beoogt RWS de uitgevoerde verbetermaatregelen blijvend te borgen. Op termijn wordt het inkoopproces en de monitoring daarop ondersteund door een verbeterd geautomatiseerd proces voor zowel de Bestuurskern als RWS. De voorbereidingen hiervoor zijn vergesvorderd.

Drinkwater

De leden van de NSC-fractie vragen:

- *Om een algemene reactie dat de voor 2035 gestelde doelen voor drinkwaterbesparing waarschijnlijk niet gehaald zullen worden, welke effecten het niet halen zal hebben voor huishoudens en op welke termijn.*
- *Of er tussendoelen worden gesteld in aanloop naar 2035 voor zakelijke en huishoudelijke waterbesparing.*

In het huidige Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing worden er met name communicatieve instrumenten ingezet en wordt de toepassing van stimulerende of regulerende instrumenten eerst nader onderzocht. Met dit maatregelenpakket zal het doel van 20% besparing in de huishoudelijke en zakelijke sector daarom naar verwachting inderdaad nog niet gehaald worden in 2035. Daarvoor is de daadwerkelijke inzet van stimulerende en regulerende instrumenten nodig. Het is dus zaak om niet te blijven hangen in onderzoek, maar de komende jaren te gebruiken om concrete instrumenten in te zetten.

Zoals aangegeven in de reactie op het onderzoek van de Rekenkamer onderschrijft IenW de aanbeveling om tussendoelen te stellen voor een effectieve monitoring van doelbereik. Die zullen we meenemen bij de actualisatie van het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing medio 2026. Jaarlijks wordt de voortgang gerapporteerd en elke twee jaar wordt het plan geactualiseerd en aangescherpt.

Voor wat betreft het effect van het niet tijdig halen van de doelen op huishoudens geldt dat de drinkwaterbedrijven een wettelijke plicht hebben tot het leveren van drinkwater voor huishoudelijk gebruik. Indien de drinkwaterbesparingsdoelen niet gehaald worden, zullen de drinkwaterbedrijven meer water aan de leefomgeving moeten onttrekken om aan de vraag te voldoen. Het is per regio verschillend op welke termijn dit aan de orde zal zijn en wat in dat geval de gevolgen voor de leefomgeving precies zullen zijn.

De rapporteurs Heutink en de Hoop en de leden van de fracties van GL-PvdA, de VVD en NSC vragen:

- *Welke concrete goed meetbare maatregelen, die verder gaan dan bewustwordingscampagnes, worden overwogen om de doelen 2035 voor drinkwaterbesparing te realiseren.*
- *Of ook technische maatregelen, zoals een regen- of huishoudwatersysteem, wordt onderzocht en op basis van de uitkomsten daarvan wordt besloten over het verplicht stellen ervan.*

- *Of de aanbevolen technische maatregelen zoals de opvang van regenwater worden toegevoegd aan het bouwbesluit.*
- *Wat hierover is besproken met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.*

Het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing bevat verschillende maatregelen en instrumenten op het vlak van communiceren, stimuleren en reguleren die zich richten zich op huishoudens, nieuwbouw en renovatie, en zakelijke gebruikers. Er wordt o.a. ingezet op communicatie en bewustwording door het doen van gedragsonderzoek en campagnes, waterscans en de koplopersaanpak bij bedrijven. Er worden regulerende maatregelen getroffen door de verruiming van het drinkwaterbesluit, voorschriften in het Bbl en de NEN-normen. Maar we werken ook aan het stimuleren van minder drinkwatergebruik door de beprijzing van water en door te verkennen welke mogelijkheden er zijn om drinkwaterbesparende technieken in huishoudens en industrie te subsidiëren.

Na de zomer zal het RIVM rapporteren over de gezondheidkundige risico's die dergelijke systemen met zich meebrengen. Op basis daarvan zal de afweging worden gemaakt of het Drinkwaterbesluit hierop aangepast moet worden. Een eventuele verplichting t.a.v. de voorzieningen in de woningen zal door de minister van VRO vormgegeven worden in het Besluit bouwwerken en leefomgeving, in samenspraak met de minister van IenW.

De leden van de VVD-fractie vragen of wordt onderzocht waar het knelt op drinkwatertekorten bij geplande woningbouw en wat de mogelijke gevolgen zijn van drinkwatertekorten op de woningbouwopgave.

Het onderzoek van het RIVM (Kamerstuk 27 625, nr. 622) geeft op gebiedsniveau een weergave van de verwachte drinkwatervraag in verschillende gebieden in Nederland in 2030. Met het Actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen 2023-2030 (Kamerstuk 27 625, nr. 697) zijn ook de regionale actieplannen aangeboden aan de Kamer. Met de uitvoering van deze projecten wordt voorkomen dat de drinkwatertekorten doorwerken op de woningbouwopgave. De drinkwaterbedrijven hebben de plicht om woningen aan te sluiten.

De leden van de NSC-fractie vragen:

- *of een overzicht gegeven kan worden van de lopende beleidsprocessen op landelijk alsook regionaal niveau om drinkwater te besparen.*

- *Hoe de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer worden betrokken bij de beleidsuitvoering met betrekking tot het zakelijk gebruik van drinkwater.*
- *Of er gesprekken worden gevoerd met de verschillende sectoren over wat zij nodig hebben en welke oplossingen zij zien.*

De lopende processen op zowel landelijk als regionaal niveau zijn beschreven in het Nationaal Plan van Aanpak drinkwaterbesparing (Kamerstukken 27 625, nr. 671). Medio volgend jaar zal dit plan van aanpak herzien worden. In dit plan wordt ook de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer, die door het ministerie onderschreven wordt, opgevolgd om meer inzicht te krijgen in het zakelijk gebruik van drinkwater en om tussendoelen te stellen voor een effectieve monitoring van doelbereik. Hiervoor zal ook in gesprek worden gegaan met de relevante sectoren over wat er nodig is en welke oplossingen zij zien.

De leden van de NSC-fractie vragen of wat de status is van het onderzoek naar hoe de zuiverings- en verontreinigingsheffing meer op basis van de omvang van huishoudens geheven kan worden, waar zij om hebben gevraagd in de motie-Olger van Dijk/ Pierik (Kamerstuk 36412, nr. 23).

Momenteel wordt in het kader van het vervolgtraject *ontwikkeling stelsel waterschapsbelastingen* voor de heffing van de zuiverings- en verontreinigingsheffing al gekeken naar de omvang van huishoudens. In het vervolgtraject wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de zuiverings- en verontreinigingsheffing meer op basis van de omvang van huishoudens te heffen, zoals wordt verzocht in de motie van de leden Van Dijk en Pierik. Op dit moment wordt samen met de Unie van Waterschappen het vervolgtraject vormgegeven. Medio 2026 worden de eerste onderzoeksresultaten verwacht. De Kamer wordt over de voortgang van het onderzoek in de verzamelbrief Water geïnformeerd.

De leden van de NSC-fractie vragen of, en zo ja, op welke manier(en) de minister voornemens is om beter inzicht te krijgen in zakelijk watergebruik - naast de waterscans die zullen worden uitgevoerd door drinkwaterbedrijven.

Het (drink)watergebruik van zakelijke gebruikers wordt in beeld gebracht door middel van het uitvoeren van waterscans en het opstellen van waterprofielen. VEMW en VNO-NCW/MKB-Nederland zetten zakelijke gebruikers aan tot het in beeld brengen van het (drink)watergebruik in samenwerking met de afzonderlijke drinkwaterbedrijven. Daarnaast wordt bekeken of meer inzicht in drinkwatergebruik gehaald kan worden

uit de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) – European Sustainability Reporting Standards (ESRS) E3.

Tot slot is het ministerie met de ILT in gesprek om te bezien of we meer informatie over zakelijke leveringen uit de leveringsplannen van drinkwaterbedrijven kunnen gebruiken.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de mogelijkheden om meer inzicht te krijgen in de cijfers van hoe vaak drinkwaterbedrijven een nieuwe aansluiting voor zakelijke gebruikers hebben moeten weigeren.

In het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing is met de drinkwaterbedrijven hierover afgesproken dat drinkwaterbedrijven terughoudend zijn terughoudend met het leveren van drinkwater voor toepassingen die geen drinkwaterkwaliteit vragen. Het resultaat hiervan kan zijn dat aansluiting van zakelijke gebruikers niet gehonoreerd wordt. In het geval het drinkwaterbedrijf daartoe wel besluit, dan gaat het om het aangaan van een private overeenkomst tussen twee rechtspersonen. Er is nog geen verplichting om informatie hierover met het ministerie te delen, maar hierover is IenW met de drinkwaterbedrijven in gesprek omdat we dit wel wenselijk vinden. Daar zal IenW de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer bij betrekken.

De leden van de NSC-fractie vragen of er op dit moment naast het weigeren van drinkwateraanvragen van zakelijke gebruikers ook al sprake is van het weigeren van wateraanvragen van nieuwe private gebruikers, bijvoorbeeld bij nieuwbouwwoningen.

Nee, op grond van artikel 8 van de Drinkwaterwet heeft het drinkwaterbedrijf de verplichting op huishoudens die daarom verzoeken aan te sluiten op het netwerk. Een drinkwaterbedrijf mag een aanvraag voor huishoudelijk gebruik dan ook niet weigeren. Voor zakelijk watergebruik kan zij dit wel doen. Om het drinkwaterbedrijf in staat te stellen de productiecapaciteit te laten aansluiten bij de toenemende vraag is het belangrijk dat voorgenomen woningbouwplannen in een vroeg stadium gedeeld worden met de drinkwaterbedrijven.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

De rapporteurs Heutink en de Hoop vragen wat de minister doet om vertraging en onderuitputting bij projecten voor de Kaderrichtlijn Water tegen te gaan en of de minister actie onderneemt als projecten dreigen

vast te lopen door bijvoorbeeld onduidelijkheid over procedures of problemen met grondverwerving.

Er wordt stevig gestuurd op het tijdig realiseren van de KRW-maatregelen, voor de deadline op 22 december 2027, om zo aan de KRW-doelen te kunnen voldoen. Zoals aan de Kamer gemeld wordt daarbij ingezet op versoberen en versnellen (kamerstukken 27625, nr. 699). Hierbij wordt zoveel mogelijk voorkomen dat projecten vastlopen.

Om tijd te winnen wordt de aanbesteding voor de uitvoering parallel gepland aan het aanvragen van de benodigde vergunningen, en projectbesluiten en de eventuele grondverwerving. Gronden die niet kunnen worden aangekocht (minnelijke verwerving), worden in het uiterste geval onteigend. Daarnaast wordt het projectbesluit, een instrument van de Omgevingswet voor het mogelijk maken van projecten met een publiek belang, ingezet. Ongeacht deze aanpak is de druk op de planning groot, op het moment dat er een beroep (bij de Raad van State) is op projectbesluiten en/of overige vergunningen vertraagt de planning.

De leden van de GL-PvdA fractie vragen of de minister zich ervan bewust is dat falen van zijn Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN)-collega's er straks toe leidt dat met het niet halen van de KRW-doelen Nederland dubbel op slot gaat. En dat die tweede volledig voor rekening van de coördinerend minister Water van Infrastructuur en Waterstaat zal komen.

Het in 2023 gestarte impulsprogramma is erop gericht om zoveel mogelijk aan de KRW te kunnen voldoen in 2027. Het klopt dat er een risico is dat doelen niet gehaald worden. Voor doelen die niet gehaald worden door belasting door mest (nutriënten) en gewasbeschermingsmiddelen vanuit de landbouw zal naar verwachting ook kritisch gekeken worden naar de onderbouwing van een eventueel beroep op een uitzondering, waardoor dit niet zonder juridische risico's is. Het is echter waarschijnlijk niet zo dat Nederland als geheel ineens op slot gaat, want de toets aan de KRW-doelen wordt voor elk van de 750 KRW-waterlichamen per afzonderlijk doel afzonderlijk gedaan. Over de juridische risico's wordt de Kamer voor de zomer nog afzonderlijk geïnformeerd via de voortgangsbrief KRW.

Juist omdat ook de minister van LVVN een belangrijke rol heeft bij het doelbereik voor de KRW is zij deelnemer aan het Bestuurlijk Overleg KRW waarmee de overheden gezamenlijk sturing geven aan de KRW-maatregelen. Het kabinet is gezamenlijk verantwoordelijk voor de KRW,

we trekken daarom samen hierin op. Zo zijn de stroomgebiedbeheerplannen mede namens de minister van LVVN.

De leden van de GL-PvdA fractie vragen of:

- *De minister zich ervan bewust is, dat het verbeteren van de waterkwaliteit niet zoals stikstof is op te lossen met een simpele reductie van de veestapel, maar dat dit voor Nederland ingrijpende maatregelen vergt met een lange uitvoering, waarvoor inmiddels geen tijd meer is.*
- *De minister de mening deelt dat onderuitputting bij KRW-maatregelen extra pijnlijk is.*

Het verbeteren van de waterkwaliteit om aan de KRW te voldoen vergt inderdaad ook stevige maatregelen, die soms jaren duren. Daarom zijn de betrokken overheden ook al lang bezig met de uitvoering van maatregelen. Zo werken we al sinds 2009 met zesjaarlijkse stroomgebiedbeheerplannen aan het verbeteren van de waterkwaliteit. In 2023 is aanvullend een impulsprogramma KRW gestart om alles op alles te zetten om de benodigde inrichtingsmaatregelen en de maatregelen voor chemische stoffen en ecologie tijdig uit te voeren. Wanneer de maatregelen tijdig zijn uitgevoerd maar de effecten (nog) achterblijven kan een beroep gedaan worden op de uitzondering natuurlijke omstandigheden.

Onderuitputting moet inderdaad zo veel mogelijk voorkomen worden omdat de KRW-maatregelen tijdig uitgevoerd moeten worden. Daarom heeft Rijkswaterstaat afgelopen jaar de planningen voor projecten versneld en wordt de budgetspanning aangepakt.¹⁰ Bovendien werkt RWS aan een raamcontract waardoor projecten gebundeld aanbesteed kunnen worden. De verwachting is dat hierdoor de uitputting fors zal toenemen.

De leden van de GL-PvdA fractie vragen welke maatregelen worden genomen om lokale overheden te helpen bij het realiseren van hun aandeel in de KRW.

In Nederland werken alle overheden (Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten) samen aan het verbeteren van de waterkwaliteit. In 2023 is het interbestuurlijke KRW-impulsprogramma gestart om het proces te versnellen en de resterende opgaven op te pakken om in 2027 aan de KRW te kunnen voldoen.

¹⁰ Kamerstuk 27 625, nr. 699

Voorbeelden van hoe onder regie van het Rijk efficiënt wordt samengewerkt aan de uitwerking zijn onder andere de mogelijke ruimtelijke instrumenten om diffuse agrarische belasting aan te pakken, het actualiseren van de handreiking immissietoets voor de beoordeling van lozingen en handreikingen voor de onderbouwing van uitzonderingen.

De leden van de GL-PvdA fractie vragen of er alternatieve bestedingen binnen het KRW-programma zijn die naar voren gehaald kunnen worden, als elders programma's vertraging oplopen, en of het mogelijk is hier financiële ruimte door tegenvallende uitvoering elders voor te gebruiken.

Het KRW-uitvoeringsprogramma komt meer en meer in realisatie. Daarmee zijn de mogelijkheden om een andere maatregel te realiseren dan eerder voorzien steeds beperkter. Op financiële mee- en tegenvallers wordt binnen het KRW Uitvoeringsprogramma bijgestuurd om de voortgang van de maatregelen te bewaken. Hiermee wordt geborgd dat de maatregelen die naar realisatie kunnen gaan voldoende budgetruimte hebben. Door een gebundelde aanbesteding van projecten is het streven projecten snel na vaststelling in realisatie te brengen.