

**35 570 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII)  
voor het jaar 2021**

**35 570 A**

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het  
Infrastructuurfonds voor het jaar 2021**

**Nr. 63**

**Verslag van een schriftelijk overleg**  
Vastgesteld 26 november 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de begroting van 15 september 2020 over de vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021 (Kamerstuk 35 570 XII) en over de begroting van 15 september 2020 over de vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021 (Kamerstuk 35 570 A).

De vragen en opmerkingen zijn op 3 november 2020 aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 17 november 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Rijkers

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding	1
Inbreng rapporteurs	2
Inbreng fracties	4
VVD-fractie	4

PVV-fractie	5
CDA-fractie	5
D66-fractie	7
GroenLinks-fractie	8

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het begrotingsonderzoek voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het betreffende voorstel en willen de minister en staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken op de agenda. Deze leden willen verder hun bijzondere dank uitspreken aan de rapporteurs mevrouw Van Eijs en mevrouw Kröger voor hun inzet.

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

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en de antwoorden op de feitelijke vragen die op 27 oktober jl. (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 7 en Kamerstuk 35 570 A, nr. 8) zijn beantwoord.

### **Inbreng rapporteurs**

Begrotingsrapporteurs Kröger (GroenLinks) en Van Eijs (D66) hebben kennisgenomen van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Infrastructuurfonds en willen hier nog enkele vragen over stellen.

Rapporteurs Kröger en Van Eijs wijzen de commissie op de eerdere moties van de Kamer met betrekking tot de onderuitputtingsproblemen en het niet tijdig aanbesteden en uitvoeren van de door de Kamer

besloten programma's. In dit kader vragen zij hoe zeker de minister is dat het lukt om de 174 miljoen euro aan middelen die in het Infrastructuurfonds naar voren worden gehaald ook daadwerkelijk in te zetten. Welke onderhoudsprojecten worden gefinancierd uit deze naar voren geschoven middelen? Waaruit blijkt dat er zoveel meer animo is in de regio om aanspraak te maken op cofinanciering voor verkeersveiligheid? Hebben de regio's geen planningstijd nodig alvorens de middelen kunnen worden besteed? Waar bestaan de naar voren gehaalde investeringen in smart mobility (155 miljoen euro) uit? Wat is de reden van het doorschuiven van middelen (op artikel 12, 13, 15 en 17) naar latere jaren, bovenop de eerdere kasschuiven? En aan welke projecten worden de aan artikel 20 toegevoegde middelen ('actualisatie programmering artikel 20') besteed? Hoe aannemelijk is het dat deze middelen daadwerkelijk in de komende jaren worden benut?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs wijzen de commissie op een jaarlijks tekort voor beheer en onderhoud van 1 miljard tot 1,4 miljard euro. Hoe en wanneer willen de minister en staatssecretaris keuzes maken in het licht van het forse tekort voor beheer en onderhoud? Is het volgens de bewindslieden noodzakelijk of gewenst om bijvoorbeeld minder in aanlegprojecten te investeren?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs maken zich zorgen over de subsidie voor retrofit na de eerdere slechte ervaringen met de VERS-regeling (de Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen). Hoe wordt gewaarborgd dat binnenvaartschippers daadwerkelijk van de subsidie voor retrofit (63 miljoen euro) gebruik gaan maken?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs missen de nadere toelichting op hoe de bedragen voor de afrekening van de diverse belastingen vanwege de omvorming van ProRail (totaal 7,1 miljard euro) tot stand zijn gekomen. Voor welke periodes worden de belastingen afgerekend?

De rapporteurs Kröger en van Eijs wijzen de commissie erop dat de extra middelen voor het meerjarenprogramma geluidssanering (81 miljoen euro voor wegen en 81 miljoen euro voor het spoor) niet eerder worden besteed dan vanaf 2026 (wegen) of 2029 (spoor). Kan dit niet eerder?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs zien dat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-project Maasroute 2 75 miljoen euro

extra nodig is voor veiligheidsmaatregelen die niet in de huidige scope van het project zitten. Om wat voor maatregelen gaat het? Waarom zaten deze maatregelen niet in de oorspronkelijke scope?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs missen de overgeboekte 241 miljoen euro voor scheepvaartveiligheid (inzake wind op zee) van de begroting van Economische Zaken en Klimaat (EZK) in de begroting van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Klopt het dat deze nog niet in de begroting is terug te vinden? Zo ja, wanneer wordt dit in de begroting verwerkt? Kan de minister of de staatssecretaris een onderbouwing van dit bedrag geven?

Rapporteurs Kröger en Van Eijs constateren dat er door middel van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) wordt gewerkt aan inzicht in de resultaten van beleid. De ontwikkeling van de SEA heeft vertraging opgelopen door corona en heeft daarom op dit moment nog niet zijn definitieve vorm. Welke meerwaarde verwacht de minister dat de SEA kan bieden voor het ministerie en voor de Kamer? In welk opzicht wordt de SEA meer dan een overzicht van evaluaties? De SEA is nauwelijks uitgewerkt voor de mobiliteitsonderwerpen, terwijl deze het overgrote deel van de begroting beslaan. Is de minister bereid om de SEA op dit punt uit te werken? Kan de minister in de definitieve SEA de keuze (en afbakening) van onderwerpen en de timing van de evaluaties beargumenteren? Op welke manier wordt de Kamer betrokken bij het identificeren van strategische evaluatiethema's en bij het bepalen van logische evaluatiemomenten? Kan worden aangegeven welke evaluaties een interdepartementaal karakter hebben en hoe raakvlakken met andere departementen in de evaluaties worden meegenomen?

Rapporteurs Kröger en Van Eijs komen graag terug op het verantwoordingsvacuüm zoals dat eerder en vaker is besproken. Om goed inzicht te krijgen in de effecten van beleid is het belangrijk om bij nieuw en bestaand beleid vooraf vast te stellen wat de doelstelling is, indicatoren vast te stellen en hierop te monitoren. Is de minister bereid om alle indicatoren in de begroting systematisch na te lopen om de volgende verbeteringen door te voeren: (1) de indicatoren opnemen in de begroting zelf en niet verwijzen naar andere of toekomstige rapportages; en (2) alle beleidsartikelen voorzien van operationele doelen waar deze ontbreken (bijvoorbeeld circulaire economie, bodem en ondergrond, wegen) en

alle indicatoren voorzien van een doel?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs merken ten slotte op dat de voorgestelde begroting dit jaar met een aanzienlijk bedrag is verhoogd om de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (fiscaal) te realiseren. Dit heeft op zichzelf geen gevolgen voor andere begrotingsonderdelen, projecten of ambities, maar het is ook geen begrotingspost die zo maar als een technisch detail kan passeren. Zeker aangezien de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan nog steeds slechts een beleidsvoornemen is en de Kamer hier nog niet over heeft besloten. Had de begrotingstechnische kant van dit beleidsvoornemen niet eerder als zodanig met de commissie kunnen worden besproken? Wat zijn de gevolgen van deze miljardenschuif als de omvorming tot zelfstandig bestuursorgaan vertraging oploopt of een volgend kabinet en Kamer anders besluiten?

## **Inbreng fracties**

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie zijn tevreden dat bestedingen en investeringen naar voren zijn gehaald om de negatieve gevolgen van de coronacrisis voor de bouw te dempen en de bouw op deze manier aan het werk te houden om belangrijke ontbrekende schakels en/of beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren. Deze leden hopen dat het ministerie van IenW samen met Rijkswaterstaat haar best blijft doen om te bezien welke projecten eerder uitgevoerd kunnen worden. Kan de minister dit toezeggen?

De leden van de VVD-fractie vernemen graag meer over de gemiddelde tijdsduur die projecten vergen. Deze leden constateren dat het in veel gevallen minstens zeven jaar duurt voordat projecten gerealiseerd kunnen worden. Herkent de minister dit beeld? Wordt bij de herziening van de MIRT-spelregels ook een efficiëntere invulling van het traject meegenomen? Ziet de minister mogelijkheden om het tijdpad te verkorten en efficiënter in te richten?

De leden van de VVD-fractie vragen de minister of er een overzicht van overprogrammering beschikbaar is, zodat, wanneer de mogelijkheid zich voordoet, er

voldoende projecten zijn die wel uitgevoerd kunnen worden. Is de minister bereid een dergelijk overzicht op te stellen c.q. te delen met de Kamer?

De leden van de VVD-fractie wijzen ook op de successen waarbij in deze periode meer geld ter beschikking is gekomen voor nieuwe weg-, spoor- en waterwerken. Deze leden vinden het belangrijk om ook in crisis en aan het einde van een regeerperiode te blijven investeren in onze infrastructuur. Dat betekent ook het nemen van onomkeerbare stappen. Deelt de minister deze mening?

De leden van de VVD-fractie hebben berekend dat circa 10 miljard euro extra nodig is om het regeerakkoord met betrekking tot nieuwe infrastructuur uit te voeren. Herkent de minister dit?

De leden van de VVD-fractie lezen over een jaarlijks tekort van 1 miljard tot 1,4 miljard euro voor beheer en onderhoud. Hoe kan dit bedrag nauwkeuriger bepaald worden? Deze leden zien naast het belang van beheer en onderhoud ook het belang van extra investeringen in nieuwe aanlegprojecten ten tijde van crises. Ziet de minister deze belangen ook en hoe weegt zij deze? Kan het tekort voor beheer en onderhoud worden ingelopen zonder dat dit ten koste gaat van nieuwe aanlegprojecten?

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister of zij de twijfels deelt over de effectiviteit van het naar voren halen van een deel van het budget. Daarbij wordt al jaren aangegeven dat er harder werk moet worden gemaakt van overprogrammering. Deze leden vragen of de minister zich hier nog extra voor gaat inzetten. Het effectief inzetten van de mogelijkheden tot het creëren van werkgelegenheid is volgens deze leden namelijk van groot belang om de aankomende economische crisis het hoofd te bieden.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister waarom er nog steeds structureel sprake is van achterstallig onderhoud. Er is nog steeds te weinig budget om onderhoud aan te pakken, wat ertoe zal leiden dat de Nederlandse infrastructuur onveiliger wordt en de toekomstige opgave groter. Deze leden vragen daarom wederom extra budget om te voorkomen

dat de onderhoudsopgave nog groter wordt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister waarom de regering zich nog steeds richt op al die duurzaamheidsmaatregelen. Over de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van de maatregelen op het gebied van circulaire economie is en blijft tot op heden weinig bekend. Biomassa blijkt extreem vervuilend te zijn. Deze leden willen daarom zo snel mogelijk een streep door deze onzinprojecten.

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie constateren dat er nog veel dezelfde punten als voorgaande jaren open staan, zoals bijvoorbeeld de onderuitputting, het achterlopen van het beheer en onderhoud en onduidelijkheden over de verantwoording van het beleid. Concreet hebben deze leden de volgende vragen: er wordt 63 miljoen euro ingeboekt voor retrofit motoren voor de binnenvaart. Hoe waarborgt de minister dat dat de binnenvaartschippers daadwerkelijk van de subsidie voor retrofit gebruik gaan maken, gezien de eerdere slechte ervaringen met de VERS-regeling? Welke flankerende maatregelen neemt zij om dit te bewerkstelligen? Daarnaast wordt er vanuit EZK 241 miljoen euro extra ingeboekt voor scheepvaartveiligheid vanwege wind op zee, maar deze leden kunnen dit bedrag vervolgens niet goed terugvinden in de begroting. Hoe is dit bedrag ingeboekt en welke projecten worden er precies uit gefinancierd? Waaruit bestaan de naar voren gehaalde investeringen van 155 miljoen euro in smart mobility, willen de leden van de CDA-fractie weten.

De leden van de CDA-fractie hebben vorig jaar al gevraagd om een beter inzicht te krijgen in de doelen die gesteld worden ten opzichte van verkeersveiligheid en inzicht in de effecten van de beoogde maatregelen en investeringen om deze doelen te behalen. Tien jaar geleden zat er bijvoorbeeld een tabel bij de begroting waarin werd weergegeven hoe werd toegewerkt naar het doel van destijds om het aantal verkeersslachtoffers dat jaarlijks valt, te halveren in 2020 ten opzichte van 2010. Het doel is aangepast, maar de jaarlijkse tussenstappen worden niet weergegeven waardoor niet zichtbaar is of het beleid voldoende werkt en de investeringen voldoende zijn om het doel van nul verkeersslachtoffers te bereiken. Deze leden willen graag weten hoe dit beter kan worden weergegeven en vragen waarom er destijds voor is gekozen om de tabel niet meer weer geven in de

begroting. Er is veel animo in de regio's om aanspraak te maken op cofinanciering voor verkeersveiligheid. Hebben de regio's geen planningstijd nodig alvorens de middelen kunnen worden besteed? Zijn dit nieuwe of extra projecten die nu in de regio plaatsvinden om verkeersveiligheid te verbeteren? Of zijn dit projecten die anders ook uitgevoerd zouden worden, maar dan gefinancierd door de regio? Voorts zien deze leden de mogelijkheid om via het instrument van de SEA het thema verkeersveiligheid interdepartementaal beter inzichtelijk te maken. De maatschappelijke kosten van verkeersslachtoffers worden geschat op 17 miljard euro per jaar. Kan de minister een uitwerking geven van het thema verkeersveiligheid waarin de effecten van verkeersveiligheid op andere departementen wordt meegenomen? De leden van de CDA-fractie doelen hier op de inkomsten uit verkeersboetes die vallen onder Justitie en Veiligheid (JenV), maar ook het inzichtelijk maken van de kosten van verkeersslachtoffers op de begroting van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) door de ziekenhuisopnames en benodigde revalidatie en kosten van ambulancetransport. Kan de minister aangeven op welke verschillende begrotingen en welke posten deze kosten neerdalen? Zo nee, zouden de bewindspersonen dit via SEA willen uitwerken?

De leden van de CDA-fractie zijn voorts benieuwd hoe de bewindslieden verder vorm gaan geven aan de SEA. De bewindspersonen geven regelmatig aan projecten om spits te mijden belangrijk te vinden en zijn hierover in gesprek met werkgeversorganisaties en met universiteiten en (hoge)scholen. Welke beleidsdoelen verbinden de bewindslieden hieraan? Hoeveel voertuigverliesuren denken zij te kunnen besparen? Wat voor doelen stellen zij qua aantallen werkgevers en werknemers die de spits gaan mijden? Wat voor reductiedoelen hebben de bewindslieden ten opzichte van het spreiden van passagiers buiten de spits en het passagiersaantal in de (hyper)spits in het openbaar vervoer?

De leden van de CDA-fractie lezen dat eind 2019 het volume aan uitgesteld onderhoud volgens de instandhoudingsbijlage in het jaarverslag 2019 van het ministerie van IenW voor het hoofdwegennet 552 miljoen euro en voor het hoofdvaarwegennet 493 miljoen euro bedroeg. Jaarlijks lijkt er een fors tekort te zijn tussen 1 miljard tot 1,4 miljard euro. Is de planning die er nu is voldoende om dit in te lopen? Zo nee, welke keuzes maken de bewindslieden om te komen tot het



maximaal haalbare? Welke factoren worden meegewogen om de keuze te maken om bepaalde onderhoudsproject wel te doen en andere weer uit te stellen? Is hierbij voldoende aandacht voor het onderhouden van vaarwegen? Kan de minister aangeven welke keuzes zij maakt om ervoor te zorgen dat het onderhoud van de vaarwegen voldoende blijft om de beoogde modal shift richting binnenvaart in stand te houden?

De leden van de CDA-fractie hebben vragen over het meerjarenprogramma geluidssanering. De extra middelen voor geluidsanering langs de weg zijn pas voorzien vanaf 2026 (wegen) en 2029 (spoor). Kunnen deze niet eerder worden besteed? Deze leden zien verder dat er 75 miljoen euro extra wordt gereserveerd voor het MIRT-project Maasroute 2 voor veiligheidsmaatregelen. Kan de minister toelichten om wat voor maatregelen dit gaat?

### **D66-fractie**

#### *Toekomstige investeringsbeslissingen*

De leden van de D66-fractie lezen dat het ministerie voor 167 miljoen euro bijdraagt aan de concessievergoeding die zij van Nederlandse Spoorwegen (NS) ontvangt. Deze gaat niet ten koste van huidige investeringen, maar komt ten laste van toekomstige (nog niet vastgelegde) investeringsbeslissingen. Daarmee vinden deze leden de vraag over een mogelijk tekort voor het spoorvervoer onvoldoende beantwoord. Toekomstige investeringsbeslissingen moeten uiteraard ook kostendekkend worden geformuleerd. Kan de staatssecretaris aangeven op welke wijze toekomstige investeringen in het spoorvervoer door deze keuze toch doorgang kunnen vinden?

#### *Onduidelijkheid over budgetten*

De leden van de D66-fractie constateren dat in 2021 voor 174 miljoen euro voor beheer en onderhoud, verkeersveiligheid en smart mobility naar voren wordt gehaald. Dat is in lijn met de wensen van de vaste commissie voor IenW. Op welke manier wordt gewaarborgd dat de beschikbare middelen die in het Infrastructuurfonds naar voren worden gehaald ook daadwerkelijk voor deze drie doelen worden ingezet?

Kan de minister een uiteenzetting geven voor welke onderhoudsprojecten de naar voren geschoven middelen worden gebruikt? Waar bestaan de naar voren gehaalde investeringen in smart mobility (155 miljoen euro) uit? Wat is de reden van het doorschuiven van middelen (op grond van artikel 12, 13, 15 en 17) naar latere jaren, bovenop de eerdere kasschuiven? Deze leden constateren dat een jaarlijks tekort is van 1 miljard tot 1,4 miljard euro in het Infrastructuurfonds voor beheer en onderhoud. Deze leden hebben hier zorgen over en vragen of de minister keuzes gaat maken om dit tekort nog in deze kabinetsperiode in te dammen. Zo nee, wanneer denkt zij dan dat deze keuzes gemaakt kunnen worden en op welke wijze zal de Kamer bij dit keuzeprocess worden betrokken?

De leden van de D66-fractie merken op dat kasreeksen in de begroting een momentopname zijn en daarom kunnen fluctueren. Hierdoor achten deze leden dat de kasreeksen geen correct beeld geven van de geplande uitgaven. Kan dit anders worden gerapporteerd, bijvoorbeeld door deze te koppelen aan het totaal beschikbare budget van de posten? Is de minister bereid om alle indicatoren op te nemen in de begroting waardoor het verwijzen naar andere of toekomstige rapportages overbodig wordt? Is de minister tevens bereid om alle beleidsartikelen te voorzien van operationele doelen waar deze ontbreken (bijvoorbeeld circulaire economie, bodem en ondergrond en wegen)? Is de minister tevens bereid om alle indicatoren te voorzien van een doel? Zo nee, waarom niet?

### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de jaarlijkse kritiek op de begroting, met name ten aanzien van de telkens terugkerende onderuitputting en kasschuiven, nu wordt opgepakt. Deze hebben duidelijk meer aandacht gekregen, maar het probleem is in de ogen van deze leden nog allerm minst opgelost. Immers, ook dit jaar worden we weer geconfronteerd met enorme verschuivingen en zijn veel programma's en projecten waartoe eerder is besloten niet, te laat of te beperkt uitgevoerd.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het naar voren halen van een groot aantal investeringen in beheer en onderhoud die wel kunnen, een goede zaak. Aanleg gaat sowieso voor onderhoud en als de aanleg hapert en geld blijft liggen terwijl het achterstallig onderhoud zich

opstapelt, is een verschuiving van geld en aandacht naar onderhoud een logische keuze. Hier is vaak voor gepleit en deze leden zijn dan ook tevreden over deze stap. Het op deze manier omgooien van de beleidsagenda lijkt wel weer nadelig uit te pakken voor de verantwoording. De SEA vertoont grote gaten. Veel onderhoudsprojecten kunnen kennelijk op meer of eerder geld rekenen, maar niet is gespecificeerd welke, en waarop die keuze dan weer wordt gebaseerd. Ook is niet duidelijk of een project, zoals smart mobility dat voor 2026 was voorzien, nu al tot uitvoering kan komen. Dit soort projecten liggen naar deze leden aannemen niet klaar op de plank om van start te kunnen gaan zodra er geld wordt overgemaakt. Kan de minister aangeven of de nu vroeger gefinancierde projecten ook daadwerkelijk volgend jaar gerealiseerd worden? En hoe is het naar voren halen van onderhoudsprojecten een oplossing voor de structurele tekorten en de recent extra ontdekte onderhoudsbehoefte? De vraag blijft of de nieuwe aanpak en planning dan nu wel lukt, en wat hier de structurele gevolgen van zijn. Het omgooien van de begroting qua timing en prioriteit is in dit geval een verstandige, maar geen structurele oplossing. Het structurele probleem om tijdig projecten tot uitvoer te brengen is nog steeds niet opgelost. Deze leden horen graag van de minister hoe de eigen organisatie op dit punt kwalitatief wordt versterkt, zodat de wensen van de Kamer ook kunnen worden uitgevoerd.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn veel minder tevreden over de nieuwe kasschuiven. Deze worden amper toegelicht. Van een aantal projecten (zoals ZuidasDok) is duidelijk dat er om allerlei redenen vertraging is. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de begroting. Maar van andere projecten is het minder duidelijk. Ook vragen deze leden waarom een aantal projecten waarvoor eerder geen geld beschikbaar was, zoals geluidssaneringen, niet ook naar voren zijn gehaald. Immers eenzelfde geluidssanering eerder realiseren, levert jaren eerder een verhoogd woongenot op voor de omwonenden van die locaties. Is de minister het met deze leden eens dat eerder hier altijd beter is?

Ten slotte merken de leden van de GroenLinks-fractie op dat er nog veel onzekerheid is over de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer ('de ov-beschikbaarheidsvergoeding') voor 2021. Deze leden willen hier graag dit jaar nog zekerheid over

verkrijgen en vaste afspraken maken met de vervoerders. Immers, ook de vervoerders moeten in deze uiterst onzekere tijden kunnen rekenen op de overheid en moeten kunnen blijven voldoen aan de afgesproken capaciteit en kwaliteit. Deze leden willen voorkomen dat de ov- bedrijven gaan bezuinigen op mensen en materieel of op de dienstverlening aan de reiziger. Ook interen op de budgetten voor de langetermijninvesteringen is op die langere termijn duurder en daarom onwenselijk. Ons ov moet immers flink groeien, niet krimpen. Deze leden vragen daarom de minister en de staatssecretaris om toe te lichten hoe zij denken samen met het ministerie van Financiën de continuering van de beschikbaarheidsvergoeding te kunnen realiseren.

## **II Reactie van de bewindspersonen**

### **Strategische Evaluatieagenda (SEA)**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs vragen naar de toegevoegde waarde van de SEA en de beargumentering van de keuze en afbakening van de opgenomen onderwerpen en in hoeverre de Kamer hierbij betrokken wordt. Ook vragen de rapporteurs of de Minister bereid is de SEA uit te breiden voor het onderwerp mobiliteit. Tot slot vragen de rapporteurs naar de evaluaties met een interdepartementaal karakter en hoe raakvlakken met andere departementen worden meegenomen.*

Ons doel is om met de SEA te komen tot betere en meer bruikbare inzichten in de maatschappelijke toegevoegde waarde op belangrijke beleidsthema's, het meer benutten van dit inzicht en daarmee uiteindelijk hogere maatschappelijke toegevoegde waarde van beleid. Hiermee wordt beoogd relevantere inzichten te verzamelen op de juiste momenten voor verantwoord en leren op een bij het beleidsthema passende wijze. Voor IenW en de Kamer moet dit leiden tot betere en meer bruikbare inzichten die bijdragen aan de maatschappelijke toegevoegde waarde voor de beleidsthema's. Bovendien biedt de SEA meer handvaten aan het departement en de Kamer om de inzichtbehoefte in kaart te brengen en op basis hiervan prioriteiten aan te brengen in de agendering.

Uiteraard ben ik bereid de mobiliteitsonderwerpen in de SEA nader uit te werken en daar wordt ook al aan gewerkt, zeker omdat mobiliteitsonderwerpen het overgrote deel van de begroting beslaan, is een gedegen opzet en uitvoering van de SEA van belang. De organisatie hiervan kost tijd. Zoals in de ontwikkelparagraaf te lezen valt, biedt dit de kans om te leren van anderen. Dit schept ook ruimte om de beleidsevaluatiefunctie anders in te richten en beter te verankeren in de organisatie. Met de SEA zullen niet direct alle geconstateerde knelpunten worden verholpen. Ten opzichte van de beleidsdoorlichtingsystematiek verschuift de focus wel van een standaard aanpak per begrotingsartikel naar een meer logisch bij het betreffende beleidsthema passende evaluatieagendering. De wijze waarop dit vorm krijgt is nog in ontwikkeling en u wordt hierover geïnformeerd door de Minister van Financiën in de kort na de jaarwisseling te verschijnen 4e voortgangsrapportage over de operatie Inzicht in Kwaliteit.

Veel IenW-evaluaties kennen elementen waar inzichten en ervaringen van andere ministeries bij worden betrokken, dit is ook kenmerkend voor de positionering van IenW in het maatschappelijk veld. Bij issues rond milieu en veiligheid kan het bijvoorbeeld gaan om zowel VWS, EZK, LNV, als BZK. Niet in de laatste plaats kan de kwaliteit van evaluaties worden verrijkt met bevindingen van andere overheden. Dit geldt met name voor Water waar de effectiviteit van het beleid slechts geoptimaliseerd kan worden door zowel gemeenten, provincies, als waterschappen te betrekken.

### **Indicatoren begroting**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs vragen naar het doorvoeren van verbeteringen aan de indicatoren in de begroting en het opnemen van operationele doelen waar deze ontbreken.*

Zoals in april jl. bij de beantwoording van de motie van het lid Schonis c.s. (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 11) over testcases voor meetbare beleidsdoelen en indicatoren aangegeven (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 94), zet ik me in om te zorgen voor goede monitoring op doelstellingen met daarbij passende indicatoren. Op het IenW-terrein wordt al een veelheid aan indicatoren gemonitord, die onder andere ook een plek hebben gekregen in de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en in het Compendium van de Leefomgeving. Deze informatie blijf ik actief met u delen, zeker ook waar het de monitoring betreft. De belangrijke indicatoren en kengetallen neem ik op in de begroting. Waar relevant verwijs ik via hyperlinks naar relevante informatie van bijvoorbeeld wetenschappelijke instituten, EU-instellingen en planbureaus.

### **Omvorming ProRail**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs vragen naar de fiscale en financiële effecten van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan.*

De financiële gevolgen van de omvorming van ProRail hebben geen gevolgen voor andere begrotingsonderdelen, projecten of ambities. Over de voortgang van de gesprekken met de Belastingdienst en de financiële consequenties die daaruit voortvloeien, heb ik de Kamer steeds bij brief geïnformeerd. Ik verwijs hier naar mijn brieven van 30 mei 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 770), 16 juli 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 857) en 17 februari 2020 (Kamerstuk 35

596, nr. 5). In mijn brief van 17 februari over de financiële en fiscale effecten van de zbo-vorming heb ik aangegeven dat de gesprekken met de Belastinginspecteur op vrijwel alle onderwerpen tot een resultaat hebben geleid. Voor een aantal belastingsoorten zal de Belastingdienst éénmalig een aanslag opleggen. Tevens heb ik gemeld dat er over enkele complexe situaties die slechts een zeer klein financieel deel van de activiteiten van ProRail uitmaken nog gesprekken lopen. Deze gesprekken verlopen constructief en bevinden zich grotendeels in het laatste stadium. Het was vóór het afronden van de gesprekken met de Belastingdienst niet wenselijk en ook niet goed mogelijk om al eerder concrete bedragen te noemen. Doordat ProRail voor al deze fiscale effecten zal worden gecompenseerd, zullen de heffingen daarom niet ten koste gaan van vervoerders, verladers en investeringen aan het spoor.

Mocht de omvorming onverhoopt vertraging oplopen dan zullen de nu geraamde bedragen voor 2021 worden gecorrigeerd en opnieuw worden opgevoerd in een later jaar. Voor de wijze van totstandkoming van de belastingbedragen verwijs ik graag naar de Nota naar aanleiding van het Verslag bij het wetsvoorstel die ik op 26 oktober 2020 bij uw Kamer heb ingediend (Kamerstuk 35 596, nr. 10). Hierin is een speciale bijlage opgenomen waarin alle bedragen worden toegelicht. De (eenmalige) belastingen die afgerekend moeten worden, hebben betrekking op de waarde van de vermogensbestanddelen (per 30 juni 2021) die is opgebouwd over de gehele periode voorafgaand aan de omvorming. Die waarde kan eerst vastgesteld worden nadat de eindbalans van de BV ProRail is opgemaakt en goedgekeurd. Voor het inzicht van de Kamer is in deze ontwerpbegroting hiervan een zo goed mogelijke raming gemaakt.

### **Versnellingen**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs en de leden van de fracties VVD, CDA, D66 en GroenLinks vragen naar projecten die versneld worden, de haalbaarheid/maakbaarheid daarvan, de doorgevoerde kasschuiven en de animo voor cofinanciering voor verkeersveiligheid. De leden van GroenLinks vragen in dat kader ook naar de versterking van de eigen organisatie.*

Het Kabinet heeft besloten om investeringen in de bouw te versnellen waar mogelijk. De versnelling van € 1,4 miljard vindt plaats op de instandhoudingsbudgetten van spoor, wegen en vaarwegen, het strategisch plan verkeersveiligheid (zie ook onder *Verkeersveiligheid*) en Smart Mobility. De versnellingen zijn getoetst op haalbaarheid en maakbaarheid en kunnen op korte termijn gerealiseerd worden. Alles is daarop gericht. Ook komende tijd blijft gezocht worden naar mogelijkheden om werkzaamheden te versnellen.

De versnelling op instandhouding is haalbaar en maakbaar, omdat het veelal regulier onderhoud betreft, bijvoorbeeld asfaltverhardingen, het baggeren van de vaarwegen, zandsuppletie, onderhoud aan kunstwerken en oevers, engineering van perronkappen en groot onderhoud aan fietsenstallingen. Die werkzaamheden kunnen snel aan de planning worden toegevoegd. Daarnaast is na overleg met de markt voor € 44 miljoen extra werk opgedragen. Dit betreft onder meer vervangen van verlichting door LED, het uitvoeren van asfaltonderhoud, diverse maatregelen aan sluizen en vaarwegvoorzieningen (meerpalen, aanleg- en afmeerconstructies) en het aanpassen en herstellen van geleiderails.

Met de middelen voor Smart Mobility wordt in de jaren 2021-2023 versneld een impuls gegeven aan de transformatie naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem. Deze middelen zullen ingezet worden voor landelijke voorzieningen voor verkeersdata gericht op betere bruikbaarheid van multimodale mobiliteitsdata via een nationaal toegangspunt en voor (regionale) projecten op het gebied van smart mobility, onder meer gericht op versnelde digitalisering en betere ontsluiting en beter gebruik van data in het mobiliteitsdomein, realisatie van intelligente verkeerslichten en schaalvergroting op het gebied van Mobility as a Service. Een beter gebruik van data moet leiden tot een optimaal gebruik van de bestaande fysieke netwerken en tot minder hinder bij de uitvoering van de vervanging- en renovatieopgaven. Over projecten die samen met de regio zullen worden uitgevoerd worden nog afspraken gemaakt, o.a. over cofinanciering.

Ook zijn in deze begroting middelen beschikbaar gesteld voor het opbouwen van de capaciteit van RWS en het dekken van de tegenvallers van het lopende programma Beheer en Onderhoud bij RWS. De middelen komen uit de investeringsruimte op artikel 20 uit latere jaren. De middelen zijn naar voren gehaald middels een kasschuif. Aangezien de uitgavenkaders voor deze kasschuif niet worden aangepast, is een tegengestelde kasschuif nodig. Deze tegengestelde schuif is verwerkt op artikel 12, 13, 15 en 17 aanleg. Deze schuif is verwerkt op de overprogrammering. Hierdoor heeft het geen effect op de projectramingen en mijlpalen. De overprogrammering op het Infrastructuurfonds stijgt hiermee van € 2,5 miljard naar € 3 miljard, in lijn met de motie van de leden Kröger en Van Eijs om de overprogrammering te verhogen.

### **Instandhouding**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs en de leden van de fracties VVD, PVV, CDA, D66 en GroenLinks vragen naar het tekort op beheer en onderhoud en de langjarige instandhoudingsbehoefte.*

De budgetbehoefte voor instandhouding neemt toe. In onze brief van juni over de aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur (Kamerstuk 35 300 A, nr. 94) hebben wij gemeld dat bij ongewijzigd beleid sprake is van een indicatief tekort op instandhouding van de RWS-netwerken van circa € 1 tot € 1,4 miljard per jaar voor de periode 2022-2025. De cijfers worden momenteel extern getoetst door PWC en Rebel. De bandbreedte wordt verklaard door het feit dat de bevindingen van Horvat nog niet volledig zijn opgevolgd en de externe validatie nog niet is afgerond. Eind dit jaar informeren wij uw Kamer over de resultaten van de validatie. Dan zal goed inzichtelijk zijn hoeveel budget benodigd is voor de instandhouding van de netwerken. Het is inmiddels al wel duidelijk dat de potentiële tekorten aanzienlijk zijn. Vooruitlopend hierop maken we in de Ontwerpbegroting 2021 extra middelen vrij voor instandhouding. Voor de instandhouding van het spoor zijn in deze begroting middelen vrijgemaakt. De eerder getroffen risicoreserveringen zijn vrijgegeven. Daarbovenop zijn nog extra middelen vrijgemaakt. In totaal is er ca. € 1,4 miljard aan de instandhoudingsbudgetten toegevoegd. Hiervan komt de helft versneld tot besteding in de periode tot en met 2025. Voor de instandhouding van de RWS-netwerken voegen we onder andere risicoreserveringen van € 470 miljoen toe aan de onderhoudsbudgetten. Daarnaast wordt € 44 miljoen toegevoegd om extra instandhoudingswerkzaamheden uit te voeren. In totaal zijn de beheer- en onderhoudsbudgetten tot en met 2034 voor RWS toegenomen met €

950 miljoen. Op deze manier kan RWS de komende jaren de inspanningen op het gebied van instandhouding intensiveren.

Voor de periode na 2025 is het potentiële tekort aanzienlijk en zijn de onzekerheden groot. Zonder aanvullend budget kunnen we de prestaties op termijn niet op hetzelfde niveau houden. Naast het investeren in de instandhouding van het huidige areaal achten wij het noodzakelijk tevens te blijven investeren in nieuwe aanlegprojecten om de toekomstige mobiliteit te kunnen accommoderen. Hiervoor heeft dit kabinet ook extra geld vrijgemaakt waarmee een aantal belangrijke knelpunten kon worden aangepakt. Het is aan het volgende Kabinet te besluiten over de gewenste prestaties voor instandhouding en bijbehorende budgetten voor aanleg en instandhouding van infrastructuur in deze periode.

*De leden van de CDA-fractie vragen naar het inlopen van het uitgesteld onderhoud en vragen aandacht voor het onderhoud aan de vaarwegen.*

Het inlopen van het uitgesteld onderhoud heeft absoluut prioriteit. Om te bepalen welk onderhoud uitgevoerd moet worden is het areaal van RWS opgenomen in het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma. Dit betreft zes-jaarlijkse programmeringsinspecties aangevuld met toestandsinspecties en schouwingen. Op basis van de inspectieresultaten programmeert RWS de werkzaamheden. Door het combineren van werkzaamheden zorgt RWS dat het werk efficiënt wordt uitgevoerd en de hinder voor de gebruiker wordt beperkt. De extra middelen die in deze begroting zijn vrijgemaakt zijn onder meer bedoeld voor het onderhoud van de vaarwegen, om het uitgesteld onderhoud te beperken en zo de beoogde *modal shift* in beeld te houden.

### **Overprogrammering**

*De leden van de fracties VVD, PVV en GroenLinks hebben vragen gesteld over de programmering op de fondsen, de mogelijkheden tot overprogrammering en de keuze om projecten te versnellen of te vertragen.*

Het instrument overprogrammering wordt door het kabinet ingezet om te zorgen dat de beschikbare budgetten voor het investeringsprogramma zo veel mogelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Conform de reactie op de motie van de leden Kröger en Van Eijs (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 6) wordt het instrument overprogrammering zoveel mogelijk benut en is de informatievoorziening versterkt.

In hoofdstuk 2.4 van de Infrastructuurfondsbegroting wordt het gebruik van het instrument overprogrammering toegelicht. De omvang van de overprogrammering blijkt uit het verschil tussen de verwachte uitgaven in enig jaar en het budget in dat jaar dat hiertegenover staat. Een negatief bedrag staat voor *overprogrammering*; een positief bedrag staat voor *onderbesteding*. Over de looptijd van het fonds sluit de overprogrammering op nul. Tegenover alle verwachte uitgaven staat budget. De overprogrammering is verwerkt in de projectoverzichten. Er zijn geen (lijsten met) projecten beschikbaar welke direct in uitvoering kunnen worden gebracht als er in enig jaar alsnog onderbesteding is.

De commissie Elverding adviseerde in 2008 een doorlooptijd van start verkenning tot eind realisatie van 7 jaar. Echter zoals in het IBO “Flexibiliteit in de infrastructurele planning”



(2016) werd geconcludeerd is de gemiddelde doorlooptijd aanzienlijk langer en zijn er weinig mogelijkheden om projecten te versnellen. In het IBO is o.a. geconstateerd dat op basis van een inventarisatie van RWS blijkt dat de gemiddelde periode voor de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase elk op 3,5 jaar uitkomt. Ook uit het MIRT-overzicht valt op te maken dat er veel projecten zijn die een flink langere periode kennen dan de door Elverding aanbevolen 7 jaar. Hier kunnen diverse oorzaken voor zijn, zoals juridische, politieke of uitvoeringstechnische (p. 20).

Om het werk aan de wegen, waterwegen, sluizen en kust in het huidige coronatijdperk volop draaiende te houden en waar mogelijk te versnellen heb ik, in lijn met de motie van het lid van Aalst (Kamerstuk 35 300 A, nr. 99) het initiatief genomen om samen met de bouwsector maatregelen te nemen. Een speciale taskforce van Rijkswaterstaat en de bouwers heeft in kaart gebracht welke werkzaamheden direct kunnen worden opgepakt en welke maatregelen op iets langere termijn genomen kunnen worden.

De spelregels van het MIRT beschrijven de besluitvormingsvereisten en het bestuurlijk proces dat moet worden doorlopen om van verkenning naar realisatie van een project te gaan. In de MIRT-spelregels wordt verwezen naar de juridische procedures die voor projecten gelden. De huidige wettelijke procedures bevatten een balans tussen enerzijds de wens tot snelheid en anderzijds de noodzaak om tot kwalitatief goede besluiten te komen die kunnen rekenen op een breed draagvlak. Het MIRT-proces is een zorgvuldig proces van trechteren, waarin er een besluit over een vervolgstap wordt genomen als de benodigde informatie beschikbaar is. In de actualisatie blijft de verdeling in MIRT-fasen behouden, maar worden daar waar mogelijk de spelregels verduidelijkt.

Ik heb uw kamer daarnaast recent geïnformeerd over de uitvoering van de motie van het lid Van Aalst (Kamerstuk 35 300 A, nr. 92) voor een zo snel mogelijke realisatie van zeven MIRT-projecten. In deze kamerbrief (Kamerstuk 35 570 A, nr. 6) is per project een stand van zaken opgenomen over de mogelijkheden tot versnelling. Daar waar mogelijk ga ik met RWS en de regio in gesprek om projecten te versnellen. Ik laat geen kansen onbenut. De praktijk leert echter dat naast de dynamiek van de projecten zelf, de voortgang ook afhankelijk is van externe factoren. Denk hierbij aan de PAS-uitspraak maar ook aan de praktische gevolgen van COVID-19 wat leidt tot vertragingen van uitspraken over Tracébesluiten door de Raad van State.

### **Investeringsen**

*De leden van de VVD-fractie stellen vragen over het belang om in infrastructuur te blijven investeren en hebben berekend dat ca. € 10 miljard extra nodig is om het regeerakkoord met betrekking tot nieuwe infrastructuur uit te voeren.*

Door het kabinet Rutte III is € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 aanvullend beschikbaar gesteld voor een inhaalslag voor infrastructuur. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met 100 miljoen per jaar opgehoogd. Inmiddels is hiervan ongeveer € 2,3 miljard bestemd aan concrete uitgaven. In de infrastructuuragenda van de begroting is toegelicht welke projecten met de regeerakkoordmiddelen zijn opgestart. Uw Kamer wordt via het MIRT-overzicht bij de begroting geïnformeerd over de voortgang van de projecten.

Daarnaast wordt uw Kamer via de halfjaarlijkse MIRT-voortgangsbrief op de hoogte gebracht over de voortgang van de MIRT-projecten en nieuwe investeringsbeslissingen. Deze brief ontvangt u in november. Bij een startbeslissing wordt een eerste uitgavenraming van een project verstrekt die in de daaropvolgende MIRT-stappen steeds nauwkeuriger wordt. Uw Kamer wordt nauw betrokken bij deze stappen.

### **Circulaire Economie (CE)/Duurzaamheid**

*De leden van de PVV-fractie constateren dat op het gebied van circulaire economie weinig bekend is over doelmatigheid, doeltreffendheid en rechtmatigheid van de maatregelen en vragen de minister waarom de regering zich nog steeds richt op vervuilende biomassa en zoveel duurzaamheidsmaatregelen.*

Bij circulaire economie gaan duurzaamheid en economische ontwikkeling hand in hand. Een circulaire economie leidt tot een schoner milieu en een gezonde leefomgeving. Tegelijk zijn we in een circulaire economie minder afhankelijk van buitenlandse grondstoffenleveranciers en zorgen we met nieuwe en innovatieve circulaire businessmodellen voor nieuwe kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het kabinet is ervan overtuigd dat de inzet van biograndstoffen noodzakelijk is in de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie in 2030 en 2050. Hierbij geldt dat alleen duurzame biomassa een bijdrage kan leveren aan de transitie naar een CO<sub>2</sub>-arme en circulaire economie en dat duurzame biomassa uiteindelijk zo hoogwaardig mogelijk moet worden ingezet.

Juist om inzichtelijk te maken welke effecten het overheidsbeleid en de inspanningen van maatschappelijke partijen sorteren en om daarvan te kunnen leren, is het PBL in 2018 gevraagd om op te treden als rekenmeester van de transitie naar een circulaire economie. Het PBL werkt samen met andere kennisinstellingen de monitoringssystematiek uit tot een volwaardig meet- en sturingssysteem. Eens in de twee jaar brengt PBL hierover een uitgebreide monitorrapportage uit (Integrale CE-rapportage) zodat op basis van die uitkomsten kan worden bijgestuurd.

### **Retrofit**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs en de leden van het CDA vragen hoe wordt gewaarborgd dat binnenvaartschippers daadwerkelijk van de subsidie voor Retrofit (63 miljoen) gebruik gaan maken, gezien ook eerdere ervaring met de VERS-regeling.*

Bij de evaluatie van de VERS-regeling in 2009 is erop gewezen dat de VERS-regeling succesvoller had kunnen zijn met aanvullend beleid (stok achter de deur).

Voor de aankomende subsidieregeling is voorzien in aanvullend beleid op grond van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. In de Green Deal zijn diverse afspraken neergelegd met havens, verladers en financiële instellingen om verduurzaming in het eigen beleid te incorporeren. Voorbeelden zijn milieuzonering in havens, maar ook afspraken tussen verladers en vervoerders.

Ook de rijksoverheid heeft hierin taken op zich genomen, bijvoorbeeld door bij de aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden duurzaamheid als belangrijk criterium op te nemen. Duurzaamheid zal in het beleid van alle partijen bij de Green Deal een steeds belangrijker plaats krijgen, waardoor het voor schippers interessant wordt om van de subsidieregeling gebruik te maken.

## **Meerjarenprogramma geluidssanering**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs en de leden van het CDA vragen of de extra middelen voor het meerjarenprogramma geluidssanering (81 miljoen voor zowel wegen als spoor) niet eerder kunnen worden besteed dan vanaf 2026 (wegen) en 2029 (spoor).*

De uitvoering van het meerjarenprogramma geluidssanering (MJP) vindt op dit moment al plaats. De hieruit voortvloeiende maatregelen kunnen vanwege de complexe en zorgvuldige voorbereiding, afstemming met belanghebbenden en te doorlopen juridische procedures evenwel niet substantieel worden versneld. Ook een zorgvuldige en doeltreffende uitvoering vraagt hierom.

Het programma wordt uitgevoerd in regionale saneringsplannen. Zoals aangegeven in de Verzamelwet IenW 2019 is vanwege de benodigde tijd voor de zorgvuldige uitvoering de indieningstermijn van de saneringsplannen verlengd naar 31 december 2023. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na vaststelling en vervolgens onherroepelijk worden van de saneringsplannen, waarbij vanuit efficiëntie zoveel mogelijk koppeling aan geplande werkzaamheden plaatsvindt. Dit is een doorlopend proces nu en in de komende jaren.

## **MIRT-project Maasroute 2**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs en de leden van het CDA constateren dat voor het MIRT-project Maasroute 2 € 75 miljoen aan extra middelen benodigd is voor veiligheidsmaatregelen buiten de oorspronkelijke scope. Zij vragen wat voor maatregelen dit betreft en waarom deze niet in de oorspronkelijke scope zaten.*

Voortschrijdend inzicht wijst uit dat de volgende maatregelen voor met name de veiligheid nu of op termijn nodig zullen zijn:

1. Verbreding en verdieping van de passage Maastricht/Invaart Julianakanaal;
2. Aanbrengen van aanvaarbeveiliging bij de spoorbrug Venlo
3. Aanbrengen bodembescherming Julianakanaal
4. Afwerken van het baggerslibdepot Lateraalkanaal.

De eerste drie maatregelen zijn nodig om de toegankelijkheid van grotere schepen en de veiligheid daarbij te borgen. De laatste maatregel heeft te maken met de verdieping van de vaargeul, waardoor meer baggerspecie in het genoemde depot geborgen is.

## **Scheepvaartveiligheid/Wind op zee**

*Rapporteurs Kröger en Van Eijs en de leden van het CDA vragen waar in de begroting de overgeboekte € 241 miljoen voor scheepvaartveiligheid van EZK zich bevindt en of de minister of staatssecretaris dit bedrag kan onderbouwen.*

In december 2019 heb ik met de minister van EZK een afspraak gemaakt over de dekking van de kosten die moeten worden gemaakt om de risico's te mitigeren die optreden voor de scheepvaartveiligheid door de aanleg van de windmolenparken van de routekaart 2030 Wind op Zee. Die afspraak is dat EZK de no-regret kosten voor de windparken Borssele en Hollandse Kust voor de periode 2020 t/m 2029 dekt (€ 241 miljoen). De componenten

beslaan deels fysieke middelen, voorzien deels in personele uitbreiding en omvatten daarnaast onderzoek en monitoring.

Bij Voorjaarsnota 2020 zijn deze middelen toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. Deze middelen worden verantwoord onder het aanlegprogramma Vaarwegen (artikel 15.03).

### **Verkeersveiligheid**

*De leden van de CDA-fractie vragen naar de animo voor cofinanciering voor verkeersveiligheid en naar de gestelde doelen en monitoring van de resultaten.*

Met de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 kunnen medeoverheden een rijksbijdrage ontvangen voor bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. Medeoverheden kunnen alleen een rijksbijdrage aanvragen voor maatregelen waarvoor zij nog geen (volledige) financiële dekking hebben. Er zijn meer dan 200 aanvragen van medeoverheden binnengekomen. Per aanvraag kan voor meerdere maatregelen een rijksbijdrage van maximaal 50% worden aangevraagd. In totaal gaat het om meer dan 1.000 maatregelen. Ik ben verheugd dat zoveel overheden een aanvraag hebben ingediend en vind het belangrijk dat de maatregelen kunnen worden uitgevoerd. Vandaar dat ik het plafond van de regeling heb verhoogd. Ik beschouw het verbeteren van de verkeersveiligheid als een gezamenlijk opgave van het Rijk, medeoverheden en maatschappelijke partijen.

*De leden van het CDA vragen naar inzet van de SEA om het thema verkeersveiligheid interdepartementaal beter inzichtelijk te maken en naar de effecten op andere departementen.*

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft vorig jaar de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid geactualiseerd (voor het jaar 2018).<sup>1</sup> Van de € 17 miljard aan maatschappelijke kosten wordt naar schatting € 15,5 miljard gedragen door particulieren en bedrijven. Het gaat hierbij om onder andere immateriële schade voor verkeersslachtoffers, schade aan voertuigen, verzekeringskosten en filekosten. Overheden dragen met € 0,3 miljard een relatief klein deel van de kosten, voor bijvoorbeeld politie en brandweer en medische voorzieningen. Een verdere specificatie van deze kosten zal ik nader laten uitwerken. Daarbij zal ik bezien tot op welk detailniveau dit mogelijk is.

De opzet en inrichting van de SEA voor het thema Mobiliteit is sterk in ontwikkeling. Hoe het onderwerp verkeersveiligheid daarin precies zijn beslag krijgt is nu nog onbekend. Daarmee is de SEA in ieder geval op dit moment niet het juiste middel om uw vraag in uit te werken. Uw Kamer wordt daarom separaat uiterlijk in de zomer van 2021 over de nadere uitwerking van de kosten van verkeersonveiligheid geïnformeerd.

### **Beschikbaarheidsvergoeding OV**

*De leden van de GroenLinks-fractie vragen een toelichting van de minister en staatssecretaris hoe zij denken samen met het ministerie van Financiën de continuering van de beschikbaarheidsvergoeding te kunnen realiseren.*

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 297, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019). Mobiliteitsbeeld 2019

In mijn brief van 30 oktober jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 729) heb ik u geïnformeerd over de beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 en 2021. De afspraak voor de eerste helft van 2021 is dat de regeling beschikbaarheidsvergoeding wordt verlengd. Deze regeling wordt de komende weken verder uitgewerkt en het is mijn streven deze uiterlijk dit jaar vast te stellen en u daarover te informeren. Besluitvorming over verlenging voor de tweede helft van 2021 vindt plaats op basis van transitieplannen, die overheden en vervoerders vóór 1 april 2021 zullen maken. Voorwaarde voor de regeling in 2021 is dat de bereikbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van het ov (ook op lange termijn) worden geborgd. Ik trek bij de vormgeving en uitvoering van de beschikbaarheidsvergoeding voor 2020 en volgend jaar samen op met Minister van Financiën.

*De leden van de D66-fractie vragen om een toelichting in hoeverre de inzet vanuit IenW voor de beschikbaarheidsvergoeding niet ten koste gaan van investeringen in het spoor.*

In totaal is € 1,488 miljard aan artikel 16 OV en Spoor toegevoegd voor de beschikbaarheidsvergoeding 2020. Hiervan is € 1,321 miljard additioneel beschikbaar gesteld door het Kabinet. IenW draagt verder € 167 miljoen bij door de concessievergoeding die zij ontvangt van NS hiervoor in te zetten. In lijn met het doorbetalen van decentrale overheden aan de regionale vervoerders is het logisch dat IenW de bijdrage die zij ontvangt voor een verlieslatende operatie, nu inzet voor de beschikbaarheidsvergoeding. Dit gaat niet ten koste van lopende projecten. Het betekent wel een verlaging van de resterende investeringsruimte. De ruimte voor toekomstige investeringen is met het besluit € 167 miljoen lager, maar niet nul. In de begroting van het Infrastructuurfonds is op artikel 20 de investeringsruimte weergegeven. In het najaar spreek ik in de bestuurlijke overleggen met de decentrale overheden over het MIRT en de nieuwe plannen, ook ten aanzien van het spoorvervoer. Over de uitkomsten van dit overleg wordt uw Kamer via de MIRT-brief geïnformeerd.

### **Spits**

*De leden van de CDA-fractie vragen naar beleidsdoelen voor projecten om de spits te mijden, voertuigverliesuren, reductiedoelen en de relatie met het openbaar vervoer.*

Het kabinet zet al langer in op spitsmijden voor alle modaliteiten. Hierover voert het kabinet gesprekken met sociale partners en onderwijskoepels. Belangrijke instrumenten hierin zijn onder meer afspraken op regionaal niveau, met werkgeverskoepels en het onderwijs. Deze afspraken hebben extra urgentie gekregen in het kader van de huidige coronacrisis. De afgelopen periode zijn er goede afspraken gemaakt met verschillende partijen, die hebben geleid tot een afname van de druk op de spits, zowel in het OV als op de weg. Zo zijn er met onderwijsinstellingen en OV-partijen afspraken gemaakt over slimme roostering van lessen, colleges en de dienstregeling. Verder is een regionale aanpak effectief gebleken. Zo zijn er binnen de Metropoolregio Amsterdam afspraken gemaakt om spitsmijden structureel in te regelen, hierbij zijn circa 250 werkgevers betrokken. Een ander voorbeeld is het Gronings rooster, waarin onderwijsinstellingen, bedrijven en werkgevers gezamenlijk afspraken hebben gemaakt om roosters buiten de spits om te organiseren. Een beperkte verschuiving in het aantal reisbewegingen tijdens de spits heeft een grote positieve impact op de bereikbaarheid, zoals te zien is in de studentenaanpak in Nijmegen. Het effect van spreiding is ook breder terug te zien in de cijfers. Tijdens de intelligente lockdown dit voorjaar is het aantal verplaatsingen, en daarmee ook de congestie, sterk afgenomen. Sinds de intelligente

lockdown is de verkeersintensiteit weer sterk hersteld, tot 90% van het niveau van 2019 in september. Het congestieniveau bleef echter beperkt tot 35% van het niveau van 2019.