

Vergaderjaar 2019–2020

35 470 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019

Nr. 8

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 juni 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 beleidsmatige mutaties na Najaarsnota 2019 (Kamerstukken 35 300 XII, 35 300 A en 35 300 J, nr. 85), de reactie op de gewijzigde motie van het lid Schonis c.s. over testcases voor meetbare beleidsdoelen en indicatoren (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 94), het plan voor overprogrammering (Kamerstuk 35 300 A, nr. 72), de antwoorden op vragen van de commissie over het plan voor overprogrammering (Kamerstuk 35 300 A, nr. 82), het duurzaamheidsverslag 2019 van het Ministerie van IenW (Kamerstuk 30 196, nr. 712), de slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019 (Kamerstuk 35 470 XII), het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019 (Kamerstuk 35 470 XII, nr. 1), de aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2019 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 35 470 XII, nr. 2), de slotwet Infrastructuurfonds 2019 (Kamerstuk 35 470 A), het jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2019 (Kamerstuk 35 470 A, nr. 1), de aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2019 bij het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 35 470 A, nr. 2), de slotwet Deltafonds 2019 (Kamerstuk 35 470 J), het jaarverslag van het Deltafonds 2019 (Kamerstuk 35 470 J, nr. 1), de aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2019 bij het Deltafonds (Kamerstuk 35 470 J, nr. 2).

De vragen en opmerkingen zijn op 3 juni 2020 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 19 juni 2020 zijn deze beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
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 kennisgenomen van de Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat en hebben hierover nog enkele vragen.

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

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken. Deze leden hebben de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat 2019. Deze leden constateren dat met de uitbraak van de coronacrisis aan het begin van dit jaar, de in de jaarverslagen beschreven resultaten over 2019 in een ander daglicht komen te staan. Deze leden hebben naar aanleiding hiervan nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier vragen en opmerkingen bij. Deze leden willen daarnaast de Algemene Rekenkamer bedanken voor de verantwoordingsonderzoeken.

Inbreng rapporteurs

Het lid Kröger (GroenLinks), in haar functie van begrotingsrapporteur, zal enkele punten toelichten die betrekking hebben op het onderwerp van de onderuitputting. Begrotingsrapporteur Van Eijs (D66) zal verder ingaan op achterstallig onderhoud en het verantwoordingsvacuüm.

Rapporteur Kröger wijst 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. Deze problemen zijn niet opgelost en blijven voorlopig een probleem. In 2019 bedraagt de onderuitputting op het Infrafonds 1,6 miljard euro, een enorm bedrag. De Kamer verzocht de Minister om meer programma's in opdracht te geven en door deze overprogrammering ervoor te zorgen dat er altijd een werkvoorraad is, mocht er ergens vertraging ontstaan. Rapporteur Kröger constateert dat dit niet is gebeurd. De Minister heeft de investeringsbudgetten sterk verlaagd waardoor veel projecten nu geen of minder dekking hebben en er op papier sprake is van overprogrammering. Er is immers meer in opdracht gegeven dan er geld beschikbaar is. Maar de voorraad aan uitvoerbare projecten, die kunnen worden aanbesteed of uitgevoerd, is niet toegenomen. Het uiteindelijke doel, dat

de door de Kamer besloten projecten tijdig worden uitgevoerd, is hier niet mee geholpen. Kan de Minister uitleggen welk doel wordt bereikt met het op deze manier op papier verminderen van de onderuitputting? Kan de Minister toelichten of zij van mening is dat hiermee recht wordt gedaan aan de eerdere moties over dit onderwerp? Wordt hiermee meer capaciteit op de weg en het spoor gerealiseerd?

Rapporteur Kröger constateert verder dat het plan van aanpak voor de overprogrammering en onderuitputting wel beheersmaatregelen bevat, zoals actualisaties van projectramingen, maar geen extra projecten, maatregelen die leiden tot versnelling van doorlooptijden, meer medewerkers of een herschikking van projecten waardoor projecten die snel ter hand genomen zouden kunnen worden, omhoog schuiven op de lijst. Waarom constateert de Minister dat er medewerkers genoeg zijn, maar lukt het toch niet om meer projecten sneller ten uitvoer te brengen? En waarom wordt niet een deel van het budget, dat nu naar de toekomst wordt geschoven, onmiddellijk ingezet om meer achterstallig onderhoud ter hand te nemen?

Rapporteur Kröger vraagt ten slotte aan de Minister om toe te lichten hoe een toenemend aantal Design, Build, Finance and Maintain-contracten (DBFM) effect heeft op de verdere begrotingsstructuur en de uitgavenplanning. Was niet één van de doelen van DBFM-contracten om juist financiële ruimte te creëren voor de korte termijn? En maakt dat het probleem van de onderbesteding niet juist groter? Is het boeken van de kosten van DBFM-conversies niet een geschikte manier om de begroting realistischer te maken, ruimte voor nieuwe projecten te creëren én onderuitputting tegen te gaan?

Rapporteur Van Eijs merkt op dat de situatie met betrekking tot het onderhoud van de rijksinfrastructuur al enkele jaren zorgelijk kan worden genoemd. De commissie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft hier dan ook afgelopen jaren structureel aandacht aan besteed. Ook de Algemene Rekenkamer doet dit in haar verantwoordingsonderzoek over 2019 en concludeert dat het volume aan uitgesteld onderhoud fors harder is gestegen dan de beschikbare middelen. Het volume achterstallig onderhoud is gelukkig wel gedaald van 46 miljoen euro naar 18 miljoen euro.

Rapporteur Van Eijs vraagt waarom het volume van uitgesteld en achterstallig onderhoud in 2019 wederom is gegroeid, terwijl het duidelijk is dat we de komende jaren voor een grote opgave staan. Welke maatregelen gaat de Minister treffen – naast het pakket uit het najaar van 2010 – om er snel voor te zorgen dat de voorraad uitgesteld en achterstallig onderhoud niet nog verder oploopt? Hoe gaat zij voorkomen dat de zogenaamde boeg golf aan onderhoud niet steeds hoger en daardoor steeds moeilijker uitvoerbaar wordt? Wordt bij het overwegen van uitstel ook meegewogen dat uitstel vanuit één project bezien wellicht logisch kan zijn, maar de optelsom van veel uitgesteld onderhoud problematisch kan worden? Heeft de Minister inmiddels zicht op de behoefte aan onderhoud op de langere termijn, de zogenaamde langjarige instandhoudingsbehoefte? En zo ja, heeft zij dan daarvoor ook een plan van aanpak ontwikkeld?

Rapporteur Van Eijs merkt op dat het voor de Kamer lastig sturen blijft met de beperkte informatie waarover zij beschikt met betrekking tot de te behalen doelen en indicatoren. Doordat bij de begroting meetbare doelstellingen, prestatie-indicatoren en monitoring ontbreken, zijn deze ook niet terug te vinden in de jaarrekening. Monitoring vindt nu vooral plaats via beleidsdoorlichtingen. In de komende beleidsdoorlichting

artikel 21: Duurzaamheid wordt naast de gebruikelijke Regeling periodiek evaluatieonderzoek (RPE) nu met de pilot publieke waarde scan (PWS) gewerkt met andere, aanvullende indicatoren. De commissie voor IenW heeft de Staatssecretaris verzocht om de reguliere RPE voort te zetten, naast de PWS.

Rapporteur Van Eijs constateert dat de Kamer zelf het initiatief genomen heeft de Minister twee onderwerpen mee te geven voor testcases – verkeersveiligheid en waterkwaliteit – waarvoor betere doelstellingen en indicatoren geformuleerd moeten worden. Deze zullen worden verwerkt in de ontwerpbegroting 2021. In de ontwerpbegroting 2021 zal tevens een eerste kwaliteitsslag worden gemaakt met een strategische evaluatie agenda (SEA). Maar tegelijkertijd zegt de Minister naar aanpassing van de indicatoren op slechts twee beleidsartikelen van de Hoofdstuk XII begroting te kijken; artikel 16 (Openbaar vervoer en Spoor) en artikel 17 (Luchtvaart). De Algemene Rekenkamer gaat in haar verantwoordingsonderzoek van afgelopen jaar in op punten als circulaire ambities van Rijkswaterstaat (RWS), de laadinfrastructuur voor elektrische auto's en (snel)fietspaden. Bij deze punten constateert de Algemene Rekenkamer ook dat er een gebrek aan duidelijke doelstellingen is, waaraan het succes van het beleid getoetst kan worden. Het gebrek aan (tussen)doelen maakt het lastig (tussentijds) te bepalen of de grotere doelstellingen behaald kunnen worden bij dit aspect en of bijsturing nodig is. Rapporteur Van Eijs vraagt de Minister dan ook of zij in de SEA een belangrijke plaats kan inruimen voor evaluatie van en verantwoording over doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Waarom is de Minister niet bereid om veel breder dan twee beleidsartikelen te kijken naar het ontwikkelen van betere indicatoren? Zouden ook niet bij nieuw geformuleerd beleid of nieuwe plannen meetbare indicatoren en doelstellingen vanaf het begin geformuleerd moeten worden? In hoeverre zullen de Mobiliteitsfondsbegrotingen voldoen aan de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer om concrete indicatoren en kengetallen te ontwikkelen voorafgaand aan het uitvoeren van het beleid?

Inbreng fracties

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie geven aan dat de reden voor het indienen van de (gewijzigde) motie van de leden Remco Dijkstra en Kröger over een plan tegen onderuitputting van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 17) in 2018, met betrekking tot overprogrammering, de noodzaak was te investeren in infrastructuur door toenemende filedruk en drukte op het spoor en ervoor te zorgen dat er voldoende projecten gereed zijn op het moment dat er extra geld beschikbaar komt. Er wordt geconstateerd dat in plaats van het programmeren van extra projecten, er juist voor wordt gekozen om meerjarig budgetten te verlagen. Wat is de keuze van de Minister geweest af te wijken van hetgeen in de brief van 19 december 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 72) toegezegd werd, namelijk dat er juist extra projecten in de eerste vijf jaren aan de programmering worden toegevoegd?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de huidige coronacrisis grote gevolgen heeft voor veel zaken in Nederland. Hoe verhoudt het principe van overprogrammering zich tot de ontwikkelingen naar aanleiding van de coronacrisis?

De leden van de VVD-fractie constateren dat recente voorvallen hebben plaatsgevonden waarbij gevaar dreigde bij viaducten, sluizen of bruggen en deze tijdelijk niet gebruikt konden worden. Ook is door de Algemene

Rekenkamer geconstateerd dat het volume uitgesteld en achterstallig onderhoud in 2019 wederom gegroeid is. Is de verwachting dat er extra middelen naar beheer en onderhoud gaan en hoe wordt ervoor gezorgd dat er voldoende middelen overblijven voor nieuwe investeringen en uitvoering van de infraprojecten uit het regeerakkoord? Hoeveel geld is benodigd om alle projecten uit het regeerakkoord uit te voeren? En hoeveel is beschikbaar? Is dat voldoende om voor 2030 alles gereed of in uitvoering te hebben? Indien er onvoldoende middelen beschikbaar zijn, wanneer is een logisch moment om nieuwe financiële middelen te verwachten of te vragen? Indien er wel voldoende middelen zijn, waarom is er dan sprake van onderuitputting van het budget en waarom blijkt het niet mogelijk budgetten tijdig te besteden? Wat wordt daaraan gedaan? Wat betekent corona voor de projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-boek?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister het te verantwoorden vindt dat er een gerede kans op overschrijding op artikel 21 van circa 0,4 miljoen euro bestaat en of dit duurzaamheidsgeneuzel al niet meer dan genoeg geld heeft gekost.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er in vredesnaam een apart onderzoek loopt naar de verbrande drinkbekertjes van ambtenaren en waarom er een plan moet worden opgesteld met afvalverwerkers. Heeft de Staatssecretaris geen belangrijkere zaken te onderzoeken?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de Minister bedoelt met het begrip «duurzaamheid» op pagina 3 van de memorie van toelichting Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019 (Kamerstuk 35 470 XII, nr. 1).

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er hogere uitgaven zijn gerealiseerd dan gepland in het kader van circulaire economie. Is het, gezien de verwachte miljardentekorten op de rijksbegroting door de coronacrisis, niet eens tijd te kappen met deze nutteloze kostenpost?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de gevolgen van de genoemde vertraging voor het project «European Rail Traffic Management System» (ERTMS) en vrachtwagenheffing zijn. Zal het budget dat daarvoor blijft gereserveerd, ook in de toekomst nog voldoende zijn of brengen verwachte kostenstijgingen daar verandering in?

De leden van de PVV-fractie vragen of het voordelig saldo van 44 miljoen euro in de slotwet 2019 (Kamerstuk 35 470 XII) volledig gaat worden besteed aan veilige dijken, of dat dit geld gaat worden stukgeslagen op allerlei natuurprojecten.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister goed doordrongen is van de enorme gevolgen die de groei van het volume aan uitgesteld onderhoud heeft en of zij aanvullende middelen gaat inzetten om deze trend nu echt een keer te keren.

CDA-fractie

Uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Algemene Rekenkamer constateert dat ook in 2019 het volume aan uitgesteld onderhoud duidelijk harder is gestegen dan de middelen die beschikbaar zijn om dit

onderhoud (alsnog) uit te voeren. De afgelopen jaren was dit ook het geval. Deze leden vinden dit een risico voor de instandhouding van de kwaliteit van de netwerken. Kan de Minister aangeven wat hier de oorzaak van is? En kan de Minister aangeven wat zij gaat doen om dit risico tot een minimum te beperken?

Intensivering snelfietspaden

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kabinet-Rutte III eenmalig geld heeft uitgetrokken voor cofinanciering van gemeentelijke en provinciale investeringen in fietsinfrastructuur en fietsenstallingen bij openbaar vervoerknooppunten (ov). Eén van de voorwaarden bij voorstellen voor snelfietspaden was dat het moest gaan om concrete plannen waarvoor regionale financiering beschikbaar is. Het Ministerie van IenW had daarbij een voorkeur voor realisatie van (delen van) de route vóór 2021. De Algemene Rekenkamer constateert dat provincies daardoor snelfietspaden hebben voorgedragen die al in de planfase zaten of zelfs al bijna in de uitvoeringsfase. Dit betekent dat deze paden zonder Rijksbijdrage veelal ook wel zouden zijn gerealiseerd. Kan de Minister aangeven of zij kritisch terugkijkt op deze keuze? De Minister geeft aan dat zij in de toekomst, samen met de provincies, wil bezien hoe zij middelen meer competitief kan inzetten. Kan de Minister aangeven of dit zou betekenen dat het geld dan vooral terecht zou komen in de dichtbevolkte regio's, omdat daar het verwachte percentage overstappers mogelijk hoger zal zijn?

Naleving aanbestedingsregels

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Algemene Rekenkamer constateert dat de naleving van de wet- en regelgeving voor aanbestedingen als onvolkomenheid is aangemerkt. Dit was in 2018 ook al het geval. Deze leden constateren dat nog steeds veel fouten in de naleving worden gemaakt en dat de sturingsinformatie kwalitatief onvoldoende is. Kan de Minister aangeven hoe dit komt? Op welke wijze wil zij ervoor zorgen dat dit zo spoedig mogelijk verbetert? En hoe komt het dat ook dit jaar de inkoopmonitor van RWS op onderdelen onvolledig is en de inkoopdossiers niet volledig waren? Wat gaat de Minister hieraan doen?

Kleine inkopen van Rijkswaterstaat

De leden van de CDA-fractie constateren dat het Ministerie van IenW een vereenvoudigd proces kent voor inkopen met een gering financieel belang. Deze leden merken op dat het proces kwetsbaar is voor fouten en fraude. Dit blijkt uit het integriteitsincident dat de Minister op 12 maart 2019 heeft gemeld aan de Tweede Kamer. Een medewerker van Rijkswaterstaat had valse facturen ingediend die zijn uitbetaald. Naar aanleiding van dit incident heeft de Minister een aantal maatregelen aangekondigd. Kan de Minister schetsen of deze werkelijk allemaal zijn ingevoerd en waarom de invoering daarvan pas laat in het jaar op gang is gekomen? Kan de Minister verder schetsen wat de resultaten van de maatregelen zijn? Hoe wil de Minister voorkomen dat het vereenvoudigde proces voor kleine inkopen ook wordt gebruikt voor inkopen waarvoor dit niet is bedoeld?

De ontwikkeling van een nieuw ICT-systeem bij LVNL

De leden van de CDA-fractie constateren dat Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in 2012 is begonnen met een traject om het bestaande luchtverkeersleidingssysteem AAA te vervangen voor het nieuwe «iTEC based Centre Automation System» (iCAS). De invoering van iCAS stond

gepland voor de winter van 2021–2022, maar in september 2019 werd bekend dat dit met één jaar is vertraagd. Redenen voor de vertraging waren de hoge complexiteit van het systeem en een gebrek aan inzicht in de kwaliteit bij de softwareontwikkelaar. Daarnaast zorgt de samenwerking van LVNL met de Deutsche Flugsicherung (DFS) voor vertraging: DFS wilde meer mogelijkheden dan LVNL. Deze leden zijn benieuwd hoe de Minister wil voorkomen dat de hoge complexiteit en een gebrek aan inzicht in de kwaliteit bij de softwareontwikkelaar tot fouten gaan leiden. En hoe wil de Minister extra vertraging voorkomen? In 2018 heeft het Bureau ICT-toetsing (BIT) al een aantal adviezen gegeven om verdere vertraging te voorkomen. Zijn deze allemaal opgevolgd? Het oude AAA-systeem moet langer worden gebruikt; dat is niet zonder risico's. Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat deze risico's worden beperkt? Een ander risico is dat de Europese Commissie (EC) stelt dat alle landen van de Europese Unie (EU) voor 2025 aan de nieuwe richtlijnen van de EU moeten voldoen. Als iCAS dan niet operationeel is, kan dit leiden tot sancties van de EC aan lidstaten en volgt een infractieprocedure. Hoe wil de Minister dit gaan voorkomen?

Quickscan nieuwe vorm van een supersnelle trein

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris hoe het staat met de uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Schonis over een supersnelle trein als alternatief voor een kortereafstandsvlucht (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 27) waarin wordt verzocht een quickscan op te laten stellen die de innovatieve mogelijkheden en de potentiële maatschappelijke kosten en baten in kaart brengt die een nieuwe vorm van een supersnelle trein zeer aantrekkelijk zou kunnen maken als alternatief voor een kortereafstandsvlucht. Kan de Staatssecretaris schetsen wanneer deze quickscan naar de Kamer komt?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het lastig sturen is doordat bij de begroting meetbare doelstellingen, prestatie-indicatoren en monitoring ontbreken. Hierdoor is hier ook niet op gerapporteerd in de jaarrekening. De Algemene Rekenkamer constateert terecht dat op punten als de circulaire ambities van RWS en de laadinfrastructuur voor elektrische auto's en (snel)fietspaden, de doelstellingen waaraan het succes van beleid getoetst kan worden ontbreken. Deze leden vragen daarom de Minister of breder dan de reeds beloofd testcases – verkeersveiligheid en waterkwaliteit – gekeken kan worden naar het opstellen van betere indicatoren.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat, in het licht van de coronacrisis en de naderende economische crisis die hiervan het gevolg is, het voor de overheid belangrijk is om anticyclisch te investeren. Wat deze leden betreft zijn overheidsinvesteringen in grote infrastructurele projecten bij uitstek geschikt om de economie op gang te houden. Bovendien wordt, door te investeren in infrastructuur, ook voor de langere termijn geïnvesteerd in de economie van ons land. De bereikbaarheid van de landsdelen wordt zo immers structureel verbeterd. Deze leden zijn van mening dat nieuwe kansen om te investeren daarom hoog op de agenda moeten staan. Kan de Minister toelichten of zij het ermee eens is dat juist nu investeringen in infrastructuur moeten worden gestimuleerd?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het ov en de toegankelijkheid daarvan van groot belang zijn. Zo lezen deze leden dat straks mogelijk tot een kwart minder reizigers met het ov durft te reizen als gevolg van de coronacrisis. De vervoerders vrezen hierdoor grote

financiële klappen te moeten incasseren. Is de Staatssecretaris bereid om juist nu extra te investeren in het ov, zodat reizigers ook na de coronacrisis gestimuleerd worden om op een zo duurzame mogelijke wijze te reizen? Ziet de Staatssecretaris kans om juist daarom nu te investeren in de aanleg van nieuwe spoorverbindingen, zoals in de Lelylijn of in andere projecten voor het ov, zoals het doortrekken van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam naar Schiphol?

De leden van de D66-fractie hebben zorgen over het achterstallig onderhoud aan Nederlandse wegen. Deze leden vragen de Minister om te reflecteren op het achterstallig onderhoud aan Nederlandse wegen, bruggen en kunstwerken. Hoe verklaart de Minister het ontstaan van dit achterstallig onderhoud en het onvoldoende inlopen van deze achterstand? Denkt de Minister daarbij ook aan het wegwerken van achterstallig onderhoud aan bijvoorbeeld wegen, bruggen en spoorlijnen? Zo ja, welke stappen gaat de Minister zetten om het achterstallig onderhoud versneld weg te werken? Hoeveel is de Minister bereid om dit jaar extra te investeren en in welke infrastructurele projecten ziet zij daarvoor kansen?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd met de intenties van RWS op het gebied van circulaire economie. Wel constateren zij dat de Algemene Rekenkamer op dit gebied nog vrij fundamentele kritiek uit op de werkwijze van RWS in dezen. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe zij uitvoering gaat geven aan de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer, in het bijzonder ten aanzien van het stellen van tussendoelen in 2030.

De leden van D66-fractie vragen ook of en hoe de Staatssecretaris structureel meer middelen vrij gaat maken voor circulaire innovaties, zoals het programma Launching Customer. Gaat het verbeterde inzicht in de langdurige instandhouding van de rijksinfrastructuur ook hand in hand met het bieden van perspectief voor bedrijven om te kunnen investeren in innovaties? Hoe gaat de Staatssecretaris om met wet- en regelgeving die belemmerend werkt voor het behalen van de doelen voor circulair bouwen door RWS?

De leden van D66-fractie maken zich zorgen om de vertraging die is opgelopen in de uitvoering van subsidies voor chemische recycling van kunststoffen en circulair ontwerp. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe deze achterstand komend jaar wordt ingehaald.

De leden van de D66-fractie zien op beleidsartikel 22 verschillende vertragingen. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe zij borgt dat ondanks deze vertragingen op het gebied van omgevingsveiligheid en milieurisico's, toch de veiligheid van installaties met chemische stoffen verbeterd wordt.

De leden van de D66-fractie zijn tot slot ontstemd over het ongekend grote bedrag van 1,6 miljard euro aan onderuitputting. Deze leden vragen de Minister hoe zij de gehanteerde overprogrammering aan infrastructurele projecten nu echt in de praktijk met concrete projecten gestalte gaat geven.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Minister het probleem van onderuitputting niet effectief heeft aangepakt. Er is na vele debatten en moties, die zeer duidelijk en met unanieme steun van de Kamer zijn aangenomen, geen verbetering opgetreden. De beloofde stappen en het plan van aanpak beloven weinig daadkracht en lijken

voorbij te gaan aan de eerste wens van de Kamer om vooral snel meer projecten te realiseren. Deze leden constateren dat miljarden aan belastinggeld, opgehaald om infrastructuur te onderhouden en aan te leggen, niet worden gebruikt. Dat is ernstig, want deze projecten hadden problemen moeten oplossen of voorkomen. Deze leden willen geen instortende bruggen en er is veel extra capaciteit op het spoor nodig. Ook de asfaltplannen waar deze leden vaak kritisch op zijn moeten tijdig worden uitgevoerd als dit is besloten door een meerderheid van de Kamer.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben zich verbaasd over de opmerkelijke verlaging van budgetten en bijbehorende kasschuif naar toekomstige jaren. Het probleem van de onderuitputting is niet dat er geld over is, maar dat projecten niet worden uitgevoerd. Vanwaar deze cosmetische operatie? Welk doel dient dit? En hoe is dit te verenigen met de eerdere Kamerdebatten en moties? En hoe verhoudt zich dit met het plan van aanpak van januari 2020 waar juist werd aangegeven projecten naar voren te halen in plaats van geld naar achteren te schuiven.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben reeds jaren geleden gevraagd of de oorzaak van de problemen een gebrek aan capaciteit bij het ministerie of RWS was. Dat was volgens de Minister niet het geval. Wederom stelt zij dat er voldoende mensen zijn, maar wederom lopen projecten vertraging op en lukt het niet een voldoende grote boeg golf te realiseren, zodat de aanleg kan blijven doorgaan. Deze leden hebben er alle begrip voor dat een project soms vertraging kan oplopen, maar dit is een structureel probleem en het wordt niet met structurele maatregelen opgelost. De Minister belooft een visie, maar deze leden willen graag een plan.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen over de DBFM-conversies. Deze leden zouden heel graag zien dat deze realistisch worden opgenomen in de begroting. Dat geeft de Kamer een beter overzicht, maakt een en ander beter planbaar en er komt op korte termijn budget vrij waardoor wederom projecten naar voren kunnen worden gehaald. Kan de Minister dit toezeggen?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich, net als de Algemene Rekenkamer, grote zorgen over het achterstallig onderhoud van onze infrastructuur. Geen instortende bruggen in Nederland, is ons beloofd. Maar hoe voorkomen we dat? Door regelmatige en planmatige inspectie en onderhoudsprogramma's. De programma's zijn er, maar worden niet uitgevoerd. Als bij een inspectie blijkt dat een onderhoudsbeurt van een kunstwerk of ander stuk infra nog niet nodig is, dan is het uiteraard geen bezwaar om dat later in te plannen. Maar bij achterstallig onderhoud is uitstel schadelijk. Het is een teken van verminderde kwaliteit en leidt tot verdere schade aan het werk. Wat eerst slechte verf is, is een jaar later een roestige lasnaad en weer een jaar later een veiligheidsrisico. De prijs loopt navenant op en dan gaat het niet meer over geld alleen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben eerder gepleit voor onderhoud boven aanleg. Dat vertaalt zich in voldoende onderhoudsreserveringen voor nog aan te leggen projecten, maar ook in voldoende geld en capaciteit voor de aanleg van infra die we reeds hebben. Er is extra budget vrijgemaakt voor onderhoud. Gezien de onderbestedingen en kasschuiven is geld het probleem niet. We moeten het kennelijk zoeken in de planning en capaciteit bij de uitvoerders. Klopt dit? Hoe verhoudt dit zich dan tot de eerdere uitspraken van de Minister, dat er genoeg mensen zijn? Er wordt een boeg golf verwacht aan noodzakelijk onderhoud aan met name naoorlogse werken. Zijn er langjarig voldoende mensen en

middelen hiervoor? Is er een realistisch programma voor onderhoud, vervanging en renovatie? Ook krijgen we de komende jaren vermeerderd te maken met tegenvallers waarbij grote werken niet meer te renoveren zijn en moeten worden vervangen. Worden capaciteitsopbouw voor het bestaande achterstallig onderhoud en de genoemde boeggolf op elkaar afgestemd?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ten slotte vragen en opmerkingen bij de beleidsdoorlichtingen. Deze vormen voor deze leden altijd een belangrijke analyse voor wat goed gaat en wat beter kan. Dat gaat dan over het beleid, maar ook over de kwaliteit van het bestuur. Werkt de aanpak? Wordt het geld goed besteed en de doelen gehaald? Er valt altijd wat te leren. Maar wat het ministerie betreft is een beleidsdoorlichting geen toets van het beleid. Het verantwoordingsvacuüm tussen de verschillende instrumenten – begroting enerzijds en beleidsdoorlichting anderzijds – is groot en belemmert de Kamer in haar controlerende taak. De eerdere toezegging over een testcase waarbij doelstellingen meer controleerbaar en afrekenbaar geformuleerd zouden worden, is nog niet nagekomen. De motie is niet uitgevoerd. Pas voor de ontwerpbegroting 2021 wordt dit verwacht. Deze leden verwachten dan wel een sterke opzet, die op termijn ook op andere onderwerpen overdraagbaar is. Kan de Minister toelichten hoe in de strategische evaluatieagenda de verantwoording over doelmatigheid en doeltreffendheid terugkomen? Gelden deze criteria dan ook voor het Infrafonds en straks het Mobiliteitsfonds? Worden de doelen dan ook getoetst aan de criteria van het breed welvaartbegrip?

II Reactie van de bewindspersonen

Instandhouding

De rapporteurs – Van Eijs en de leden van de fracties PVV, CDA en D66 vragen naar het uitgesteld en achterstallig onderhoud en de langjarige instandhoudingsbehoefte.

In onze brief Instandhouding Rijksinfrastructuur (*Kamerstuk 35 300 A, nr. 5 en Kamerstuk 35 000 A, nr. 98*) hebben wij uiteengezet dat uitgesteld onderhoud om diverse redenen ontstaat. Dit onder meer als gevolg van:

- Onvoorziene gebeurtenissen die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt.
- Het moeten inpassen van maatregelen die niet waren voorzien
- Wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan geraamd. Dit leidt tot aanbestedingstegenvallers.
- Verschuiven van onderhoud om onacceptabele hinder voor de gebruiker van de netwerken te voorkomen.

Naar schatting een kwart van het uitgesteld onderhoud bij RWS is gepland, vanwege de mogelijkheid om dit te combineren met andere werkzaamheden. Het grootste deel van het uitgesteld onderhoud is echter ongepland.

Bij de afweging welke maatregelen moeten worden uitgesteld houdt RWS rekening met onder meer de veiligheid op de netwerken. We willen niet het risico lopen dat met de groei van het uitgestelde onderhoud ook de omvang van het achterstallig onderhoud gaat toenemen; voor de veiligheid en prestaties van de netwerken is met name dit achterstallig onderhoud van belang. Concessies aan veiligheid doen we niet, daarom monitoren we intensief en grijpen we direct in als dat nodig is.

In 2019 heb ik maatregelen getroffen om de druk op de budgetten voor het onderhoud te verminderen (*Kamerstuk 35 300 A, nr. 5* en *Kamerstuk 29 385, nr. 106*). De maatregelen uit de impuls en het versnellingspakket zullen in 2020 en vooral 2021 worden afgerond, waardoor deze nog geen effect hebben op het volume uitgesteld onderhoud ultimo 2019.

Zoals ook aangegeven in deze brieven dragen de maatregelen bij aan het beperken van de groei van het uitgesteld onderhoud. Daarnaast kondigden wij aan een externe audit te laten uitvoeren op de Object beheerregimes en het VenR-prognoserapport van RWS en op de BOV-reeksen van ProRail. U wordt met een separate brief geïnformeerd over dit proces en de vervolgaanpak.

De leden van de GroenLinks fractie vragen naar de capaciteit voor onderhoud, vervanging en renovatie.

Met de brief van 28 mei 2019 (*Kamerstuk 35 000 A, nr. 98*) heb ik u geïnformeerd over de ontwikkelingen in de instandhouding van onze infrastructuur. Daarbij heb ik aangegeven, dat als gevolg van deze ontwikkelingen in ons beeld een steeds groter deel van de ruimte in het Infrastructuurfonds en Deltafonds zal moeten worden besteed aan instandhouding. Dat heeft te maken met veroudering van het areaal, intensiever gebruik, aandacht voor duurzaamheid en klimaatadaptatie, toenemende eisen aan ICT, wijzigingen in wet- en regelgeving en veranderende marktomstandigheden. Daarnaast zien we dat de vervanging- en renovatieopgave voor alle netwerken fors groeit.

Waar het de inzet van mensen betreft heb ik u eerder geïnformeerd over de Human Capital Agenda RWS (*Kamerstuk 35 300 A, nr. 5*). Aan de hand daarvan zet RWS erop in dat de juiste mensen beschikbaar zijn om plannen te maken en ook uit te kunnen voeren. In de werving van personeel ervaart RWS momenteel geen knelpunten. In de ontwerpbegroting kunt u de meerjarige capaciteit zien die beschikbaar is. In de ontwerpbegroting 2021 wordt u nader geïnformeerd over de capaciteit voor 2021.

Investeren in infrastructuur

De leden van de VVD-fractie stellen vragen over de uitvoering van de regeerakkoord projecten.

Door het kabinet-Rutte III is bij de Voorjaarsnota 2018 € 2 miljard toegevoegd aan de begroting van het Infrastructuurfonds voor een inhaalslag voor infrastructuur (*Kamerstuk 34 960 A, nr. 2*). Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Over de bestemming van deze middelen bent u in de MIRT-brief november 2019 (*Kamerstuk 35 300 A, nr. 57*) en bij de eerste suppletoire begroting 2020 (*Kamerstuk 35 450 A, nr. 2*) geïnformeerd. Nog niet alle ambities uit het regeerakkoord zijn opgenomen in het MIRT, omdat het voorbereiden van een startbeslissing tijd vraagt. Bij een startbeslissing wordt een eerste uitgavenraming van een project verstrekt. Bij een voorkeursbeslissing is er meer zekerheid over de raming. Uw Kamer wordt nauw betrokken bij deze stappen. Het is op dit moment nog niet mogelijk aan te geven welke exacte bedragen nodig zijn, maar de verwachting is dat de regeerakkoordmiddelen onvoldoende zijn om alle resterende regeerakkoordambities te realiseren.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe ervoor wordt gezorgd dat er voldoende middelen beschikbaar blijven voor nieuwe investeringen.

Met de jaarlijkse verlenging van het Infrastructuurfonds komt er financiële ruimte beschikbaar. Deze middelen worden met voorrang ingezet voor het dekken van doorlopende verplichtingen, onder andere ten behoeve van de instandhouding van het huidige areaal. Zoals aangegeven in de brief van 28 mei 2019 (*Kamerstuk 35 000 A*, nr. 98) is de verwachting dat een steeds groter deel van de ruimte in het Infrastructuurfonds en Deltafonds zal moeten worden besteed aan instandhouding. Na aftrek van de doorlopende verplichtingen blijft budget over voor nieuwe infrastructuurinvesteringen. Dit budget wordt toegevoegd aan de investeringsruimte op artikel 20 van het Infrastructuurfonds.

De leden van de fracties VVD en D66 vragen naar investeringen in infrastructuur in relatie tot de coronacrisis.

Het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur in Nederland is essentieel voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland, nu en in de toekomst. Daarbij komt dat een goed functionerende Grond-, weg- en waterbouw (GWW) sector zorgt voor veel werkgelegenheid en belangrijk is voor de economie. De verminderde mobiliteit biedt de mogelijkheid om projecten met minder hinder uit te voeren. Daarom heb ik in overleg met de sector besproken hoe, de maatregelen tegen Corona in acht nemend, aanleg, vervanging en renovatie en beheer en onderhoud van onze infrastructuur zoveel mogelijk kan doorgaan en indien mogelijk projecten kunnen worden versneld. Zo is het onderhoud aan de A8 reeds uitgevoerd, en ook een deel van het werk op de A10 Noord. En is er gewerkt aan het spooronderhoud aan de Schipholtunnel en de Willemspoortunnel. In de Kamerbrief d.d. 22 april (*Kamerstukken 35 300 A* en 25 295, nr. 86) ga ik nader in op de aanpak infrasector tijdens Coronacrisis.

De leden van de D66-fractie vragen naar de bereidheid en de kansen om nu te investeren in het Openbaar Vervoer en de aanleg van nieuwe spoorverbindingen in relatie tot de gevolgen van de coronacrisis.

Sinds het begin van de crisis – in maart – is het openbaar vervoer blijven rijden, bijvoorbeeld om mensen in een vitaal beroep van en naar hun werk te brengen. Bij de vraag die vanuit het Kabinet is gesteld past een specifieke vergoeding. Op 5 juni heb ik uw Kamer geïnformeerd over de beschikbaarheidsvergoeding (*Kamerstuk 23 645*, nr. 723). Voor de langere termijn blijft investeren in het OV een speerpunt, naast investeringen in de fiets en het wegennet. De investeringen in het openbaar vervoer lopen via het MIRT-programma. Over de voortgang van het MIRT wordt uw Kamer voorafgaand aan het AO MIRT 2020 geïnformeerd.

De leden van de D66-fractie vragen of juist nu de kans wordt gezien om te investeren in de aanleg van nieuwe spoorverbindingen, zoals in de Lelylijn of in andere projecten voor het ov, zoals het doortrekken van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam naar Schiphol.

Extra investeringen in de genoemde projecten zoals de genoemde Lelylijn en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn worden onderzocht in trajecten zoals het Toekomstbeeld OV. Zoals in het Algemeen Overleg Spoor van 4 maart 2020 (*Kamerstuk 29 984*, nr. 892) is aangegeven worden dergelijke investeringen onder andere beoordeeld op kosteneffectiviteit, baten voor de reiziger, en bredere economische impact. Voor het Toekomstbeeld OV streven we ernaar om in het najaar van 2020 een ontwikkelagenda op te leveren.

DBFM-contracten

Rapporteur Kröger vraagt naar het effect van toenemend aantal Design, Build, Finance and Maintain-contracten (DBFM) op de verdere begrotingsstructuur en de uitgavenplanning. Ook vragen rapporteur Kröger en de leden van de Groenlinks-fractie of er door DBFM-contracten op korte termijn financiële ruimte wordt gecreëerd, of dat de onderbesteding niet groter maakt en of het boeken van DBFM-conversies in de begroting een geschikte manier is om ruimte te creëren voor nieuwe projecten en onderuitputting tegen te gaan.

In de begroting heeft een toenemend aantal DBFM-contracten tot gevolg dat een groter aandeel van de begroting juridisch wordt vastgelegd in financiële beschikbaarheidsvergoedingen. Voor (de flexibiliteit van) het infrastructuurfonds geldt daarom dat de toegestane uitgavenruimte voor beschikbaarheids-vergoedingen maximaal 20 procent is.

DBFM-contracten worden niet ingezet met als doel om op korte termijn financiële ruimte te creëren, maar om meer kwaliteit voor minder geld te realiseren. Het moet, met andere woorden, een meerwaarde opleveren voor de belastingbetaler ten opzichte van traditionele contracten.

Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met het afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten. Net als voor andere MIRT-projecten wordt het volledige bedrag voor aanleg geraamd op het artikel voor verkenning- en planuitwerking en wordt een reservering voor het onderhoud gemaakt binnen de onderhoudsbudgetten. Mocht in een later stadium een aanbesteding in DBFM-vorm toch niet mogelijk of opportuun blijken, blijft op die manier een meer klassieke aanbesteding via deze werkwijze altijd mogelijk.

Wanneer wel besloten wordt een DBFM-contract te sluiten vindt een budgettaire conversie van de aanleg- en onderhoudsreeksen naar een DBFM-reeks plaats. Deze wordt gefaciliteerd via het uitgavenkader van het Ministerie van Financiën. De omzetting verloopt daarmee budgettair neutraal, waardoor er geen kasruimte op het IF ontstaat voor nieuwe projecten. Het uitgavenplafond van het fonds wordt hier immers voor aangepast.

Overprogrammering

De Rapporteurs en de leden van de fracties VVD, D66 en GroenLinks hebben vragen gesteld over de programmering op de fondsen in relatie tot de onderuitputting en doorgevoerde kasschuif in 2019.

Het instrument overprogrammering is door het kabinet ingezet om te zorgen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook daadwerkelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Het is van belang om vast te stellen dat het instrument overprogrammering niet berekend was op de regeerakkoord impuls van € 2 miljard in de jaren 2018, 2019 en 2020. In deze periode is het alleen mogelijk gebleken om voldoende overprogrammering te creëren door budget naar latere jaren te verplaatsen. Dit laat onverlet dat er meer projecten in voorbereiding en uitvoering zijn genomen, maar dit leidt nog niet tot (grote) kasuitgaven in de kabinetsperiode. Daar waar reguliere projecten versneld konden worden en Beheer en Onderhoud naar voren gehaald kon worden is dit in de programmering opgenomen.

Na het vaststellen van de middelen door uw Kamer bij de voorjaarsnota 2018 zijn de regeerakkoord middelen direct bestemd. Zoals ook eerder aan uw Kamer gemeld (*Kamerstuk 35 000 A*, nr. 23 en *Kamerstuk 35 300 A*, nr. 57) was het van belang deze middelen zo snel mogelijk toe te voegen aan het Infrastructuurfonds om zicht op financiering te krijgen. Zonder zicht op financiering zijn startbeslissingen niet mogelijk. Tijdens het Wetgevingsoverleg van 9 oktober 2019 is toegelicht dat in de begroting 2019 en 2020 kasschuiven zijn doorgevoerd. Hiermee zijn de kasramingen in lijn gebracht met de projectramingen in de tijd. Deze kasschuiven zorgen niet voor meevallers binnen het aanlegprogramma die elders kunnen worden ingezet. Deze middelen blijven immers ook geoormerkt voor de aanlegprojecten. Wel blijf ik mijn projectramingen actualiseren. Hiermee kunnen zich ook kansen voordoen. Dit betekent dat ik, waar mogelijk, investeringen versnel als dergelijke kansen zich aandienen. Dit kan enkel indien er voldoende capaciteit voorhanden is en wanneer dit doel- en rechtmatig uitgevoerd kan worden. Met dergelijke versnellingen kan ik vertragingen in de programmering ondervangen. Een voorbeeld hiervan is versnelling van werkzaamheden beheer en onderhoud zoals aan uw Kamer gemeld (*Kamerstuk 29 385*, nr. 106).

Met de regeerakkoord middelen wordt een forse impuls gegeven aan de capaciteit van het spoor en hoofdwegennet. De doorlooptijd van infrastructurele projecten is echter gemiddeld 7–10 jaar. Daarom leidt toevoeging van extra middelen zelfs in het meest optimistische scenario niet onmiddellijk tot capaciteitstoename op het spoor en hoofdwegennet. Om ook op korte termijn meer capaciteit te realiseren op de weg en het spoor zet ik naast aanleg ook in op een mix van korte termijn maatregelen om de belangrijkste knelpunten aan te pakken zoals extra wegininspecteurs, slimme stoplichten en het verbeteren van aansluitingen op diverse wegen, etc.

Het voorbereiden en uitvoeren van investeringen vergt capaciteit van de daaraan werkende organisaties, met name de uitvoeringsorganisaties. Ik heb u eerder geïnformeerd over Human Capital Agenda RWS (*Kamerstuk 35 300 A*, nr. 5). Aan de hand daarvan zet RWS erop in dat de juiste mensen beschikbaar zijn om plannen te maken en ook uit te voeren. Ieder jaar worden productieopgave en de benodigde capaciteit opnieuw met elkaar gematcht. In de ontwerpbegroting kunt u de meerjarige capaciteit zien die beschikbaar is. In de ontwerpbegroting 2021 wordt u nader geïnformeerd over de capaciteit voor 2021.

Dan nog specifiek over de huidige situatie gelet op de coronacrisis. Het instrument overprogrammering heeft enkel werking op reguliere ramingsonzekerheden zoals onvoorziene omstandigheden binnen de invloedssfeer van het project. De coronacrisis valt niet onder een dergelijke omstandigheid. Overprogrammering zal daarom ook slechts een beperkt dempende werking hebben op eventuele vertragingen binnen de lenW begroting die als gevolg van de coronacrisis kunnen ontstaan.

Bij ontwerpbegroting 2021 informeer ik u nader over de hoogte en onderbouwing van de overprogrammering voor de periode 2021–2025.

Beleidsvaluaties

Rapporteur Van Eijs en de fractieleden van Groenlinks vragen of de verantwoording over doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid kan worden betrokken bij de strategische evaluatieagenda en naar meetbare indicatoren en doelstellingen bij nieuw beleid.

Ons ministerie is, in lijn met de uitgangspunten van de operatie Inzicht in Kwaliteit, van start gegaan met een beleidsevaluatiecommissie, die sturing geeft aan de strategische evaluatieagenda. Hierbij zijn ook kennisinstituten (als KIM, PBL en SWOV) betrokken.

Doorlichtingen en evaluaties hebben daarin een prominente plek. Zowel over de programmering als de uitkomsten wordt u geïnformeerd via de strategische evaluatieagenda, voor het eerst bij de begroting 2021.

Bij het formuleren van nieuw beleid wordt, waar mogelijk, nagestreefd meetbare indicatoren en doelstellingen te formuleren. Hier volg ik ook de uitgangspunten van de Operatie Inzicht in Kwaliteit en de toepassing van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016 (CW 3.1) en het Integraal Afwegingskader (IAK). Recente voorbeelden van nieuw beleid waarbij is nagestreefd om meetbare indicatoren en doelstellingen te formuleren zijn single use plastics, de wetwijziging drinkwater en windturbines bij risicobedrijven.

Ook worden waar mogelijk de doelen getoetst aan de criteria van het bredewelvaartsbegrip. Hierbij wijs ik op het instrument van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Een MKBA helpt bij het afwegen en onderbouwen van beleidskeuzes en kan ook ex-post ingezet worden om terug te blikken op uitgevoerd beleid. In een MKBA wordt voor een beleidsvoorstel in beeld gebracht wat de positieve en negatieve effecten zijn voor de hele (Nederlandse) maatschappij. De motie van het lid Sneller c.s. (*Kamerstuk 35 300*, nr. 54) heeft de regering verzocht om de Algemene leidraad voor MKBA's te evalueren vanuit het concept brede welvaart. De resultaten daarvan zullen in de zomer met de Kamer worden gedeeld, zoals mijn collega Wiebes in zijn brief van 6 december jl. aan u heeft gemeld.

Net als bij het Infrastructuurfonds worden MKBA's ook gebruikt bij het Mobiliteitsfonds. In de praktijk zijn doelmatige en doeltreffende oplossingen steeds vaker een mix van het beter benutten van bestaande infrastructuur, verbetering van de aansluitingen tussen modaliteiten en aanleg van nieuwe infrastructuur. Het verbreden van de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds formaliseert en stimuleert deze praktijk. Bij het vormgeven van concrete indicatoren en kengetallen neem ik de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer in acht. Hierbij geldt dat de producten zoals opgenomen in de fondsbegrotingen zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en -instrumenten zoals beschreven in de beleidsbegroting van lenW (HXII).

De rapporteur Van Eijs en de leden van de D66-fractie vragen of er breder kan worden gekeken naar het opstellen van nieuwe indicatoren dan de huidige testcases.

Bij het begrotingsonderzoek van oktober jl. is in de gewijzigde motie van het lid Schonis cs. (*Kamerstuk 35 300 XII*, nr. 11) over testcases voor meetbare beleidsdoelen en indicatoren op verzoek van uw Kamer in het bijzonder gekeken naar de onderwerpen waterkwaliteit en verkeersveiligheid. Voor andere beleidsterreinen zijn ook trajecten gestart voor het opstellen van nieuwe indicatoren. Voorbeelden hiervan zijn de bereikbaarheidsindicator voor OV/Spoor waar ook het KIM bij betrokken is en met betrekking tot circulaire economie een indicator waarmee zowel het transitieproces als de bereikte effecten zijn te meten.

Duurzaamheid

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister het te verantwoorden vindt dat er een gereede kans op overschrijding op artikel 21 van circa € 0,4 miljoen bestaat en vragen zich af of aanvullende uitgaven nog benodigd zijn.

In de Kamerbrief van december 2019 (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 85) is melding gemaakt van verwachte overschrijding van circa € 0,4 miljoen op artikel 21. Deze overschrijding heeft zich uiteindelijk niet voorgedaan.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er een apart onderzoek loopt naar de verbrande drinkbekertjes van ambtenaren en waarom er een plan moet worden opgesteld met afvalverwerkers.

Het Ministerie van EZK en de afvalverwerker voor alle Rijksafvalcontracten onderzoeken waarom de papieren bekers zijn verbrand in plaats van gerecycled zoals in het contract was opgenomen. Dit onderzoek gebruiken we om te leren hoe de rijksoverheid samen met industrie en afvalbedrijven afval kan verminderen. Als we grondstoffen langer in de keten weten te houden, leidt dat tot behoud van waarde en vermindering van afhankelijkheid van grondstoffen. Met ruim € 10 miljard aan inkoop wil het Rijk een voorbeeldrol vervullen op duurzaamheid.

De leden van de PVV-fractie hebben voorts gevraagd waaraan het begrip «duurzaamheid» op pagina 3 van de memorie van toelichting van het Jaarverslag en de Slotwet 2019 van het Ministerie van IenW refereert.

In dit geval wordt gerefereerd aan de budgetten op artikel 21 «Duurzaamheid» van de begroting van IenW. De beleidsinstrumenten binnen dit artikel dragen bij aan het bevorderen van de circulaire economie door hergebruik van grondstoffen en een langere levensduur van producten te stimuleren. Daarmee levert de circulaire economie een belangrijke bijdrage aan het klimaatbeleid.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er hogere uitgaven zijn gerealiseerd dan gepland in het kader van circulaire economie.

De realisatie van de verplichtingen is € 24 miljoen hoger dan de stand van de vastgestelde begroting. Dit wordt veroorzaakt door de middelen die in de loop van het jaar aanvullend, kabinetsbreed beschikbaar zijn gesteld vanuit de Klimaatenvolp voor een impuls voor recycling en ketensluiting van kunststoffen en consumptiegoederen en voor stimulering van klimaatneutraal en circulair inkopen. De uitgaven zijn noodzakelijk vanwege de ambitie van het kabinet om in 2050 in Nederland volledig circulair te zijn. Het Circulaire economie beleid is een gezamenlijke inspanning van bedrijfsleven, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke partijen.

Circulair bouwen RWS

De leden van de D66-fractie vragen naar de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer over circulair werken, middelen hiervoor en belemmeringen in wet- en regelgeving voor circulair bouwen.

Om volledig circulair te werken is vorig jaar de strategie «naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur» uitgewerkt. Samen met ProRail, decentrale overheden en marktpartijen zal worden gewerkt aan Roadmaps waarin tussendoelstellingen op het gebied van klimaatneutrale en circulaire GWW worden opgenomen die leiden tot het gewenste resultaat

in 2030. De aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer worden in deze aanpak meegenomen.

Eventuele budgettaire gevolgen van de strategie «naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur» zijn onderdeel van de afweging in het begrotingsproces. Het doel is dat klimaatneutraal en circulair werken op een doelmatige manier onderdeel is van de infrastructuurprojecten. Circulair bouwen staat nog aan het begin. In de praktijk blijkt dat bestaande wet- en regelgeving belemmerend kan werken bij het realiseren van de circulaire ambities van IenW en Rijkswaterstaat. Ook tegenstrijdigheden met bestaande onderliggende technische regelgeving of het ontbreken van passende nieuwe wet- en regelgeving kan hierbij tegenwerken. Samen met mede-opdrachtgevers en marktpartijen (bijvoorbeeld in het gezamenlijke platform CB»23 met IenW en BZK) signaleren wij deze belemmeringen en zoeken wij naar mogelijke oplossingen.

Aanpassing van wet en regelgeving en goede afstemming op bestaande technische kaders, vraagt om een zorgvuldig proces samen met het Normalisatie-instituut (NEN), kennisinstellingen en met het Ministerie van BZK dat verantwoordelijk is voor de bouwregelgeving.

De leden van de fractie van D66 vragen of het verbeterde inzicht in de langdurige instandhouding van de rijksinfrastructuur ook hand in hand gaat met het bieden van perspectief voor bedrijven om te kunnen investeren in innovaties

Wij streven naar een marktsituatie waarin ruimte is voor innovatie om maximaal bij te kunnen dragen aan de huidige maatschappelijke opgaven. De aanpak «naar een vitale infrasector» is hierop gericht. Zowel bij projecten in het vast onderhoud als bij vervanging en renovatie wordt ervaring opgedaan met contractvormen die meer ruimte geven aan innovatie en die marktpartijen meer perspectief bieden om investering in innovatie over meerdere projecten terug te verdienen (portfoliocontracten).

Inkoop

De leden van de CDA-fractie vragen naar de naleving van de wet- en regelgeving voor aanbestedingen waaronder volledigheid van inkoopdossiers en inkoopmonitor van RWS.

De fouten in de naleving die door de Algemene Rekenkamer zijn geconstateerd betreffen voornamelijk de kleinere geldstromen (beneden de EU-aanbestedingsgrenzen). Rijkswaterstaat en de Auditdienst Rijk zijn nader in overleg over de betreffende casuïstiek (onder andere inhuuropdrachten) in relatie tot de interpretatie van de betreffende wet- en regelgeving om dit op te lossen.

Het kwalitatief op orde brengen van de stuurinformatie is een groeiproces. Onder andere door middel van de inkoopmonitor wordt hier vorm en inhoud aan gegeven. Naar aanleiding van de constatering van afgelopen jaren is de inkoopmonitor van Rijkswaterstaat uitgebreid met informatie over wijzigings- en verlengingscontracten en nadere overeenkomsten onder raamcontracten. M.b.t. de inhuur is een afzonderlijke monitor ontwikkeld, waarvan een eerste concept versie beschikbaar is gekomen. Deze wordt in 2020 doorontwikkeld waarmee wordt beoogd dat kwalitatief betere sturingsinformatie beschikbaar komt. Naar de oorzaak van het niet volledig zijn van het inkoopdossier wordt nader onderzoek gedaan. Er is afgesproken om in 2020 in gezamenlijkheid met de ADR een «root cause»

analyse uit te voeren naar de aspecten die hierin mogelijk een rol spelen (waaronder het autorisatiebeleid en vertrouwelijkheid).

De leden van CDA-fractie vragen daarnaast de kleine inkopen van Rijkswaterstaat.

In 2019 is door een extern bureau uitgebreid onderzoek gedaan naar het inkoop- en betaalproces, met een specifieke focus op de kleine inkopen. Dit onderzoek heeft enige tijd gevraagd. Dit onderzoek heeft diverse aanbevelingen opgeleverd om het inkoopproces voor de kleine inkopen verdergaand te borgen om onverschuldigde betalingen zoals in het aan u gemelde integriteitsincident te kunnen voorkomen. Na zorgvuldige analyse en voorbereiding zijn alle verbetermaatregelen inmiddels uitgevoerd. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Een integrale controle van alle crediteurengegevens met de gegevens van de Kamer van Koophandel;
- Een eenmalige naam (crediteur) – (bankrekening)nummer controle van alle bestaande crediteuren. Deze controle is inmiddels ook structureel ingeregeld voor alle nieuwe crediteuren;
- Er zijn nadere afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat en het Ministerie van I&W over de rollen en verantwoordelijkheden bij het aanleveren, vastleggen, wijzigen en controleren van de crediteurengegevens;
- De rol en verantwoordelijkheid van alle betrokkenen zijn verduidelijkt – zoals opgenomen in een herijkt kader light inkopen – en ook beter ondersteund om deze verantwoordelijkheid te kunnen waarmaken;
- De monitoring op het light inkoopproces is versterkt, onder meer door periodieke analyses op het gebruik van het light inkoopproces. Deze monitoring is vastgelegd in een monitoring- en controlplan light inkopen.

Verder wordt de omvang van de light inkopen teruggebracht en worden de risico's verkleind door deze inkopen onder de condities van (raam)contracten te brengen. Uit de controle van de crediteurengegevens zijn geen feiten of omstandigheden naar voren gekomen die aangaven dat in het verleden (vergelijkbare) gevallen van dubieuze facturen zich hebben voorgedaan. De resultaten van de genomen maatregelen worden in 2020 geëvalueerd. U wordt daarna geïnformeerd over de uitkomsten daarvan.

ICT-systeem bij LVNL

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Minister wil voorkomen dat de hoge complexiteit van het systeem en een gebrek aan inzicht in de kwaliteit bij de softwareontwikkelaar tot fouten leidt. Verder vragen zij hoe de Minister verdere vertraging wil voorkomen en of alle vertraging gerelateerde adviezen van het BIT zijn opgevolgd. Ook vraagt de CDA-fractie hoe de risico's bij het gebruik van AAA worden beperkt. Ten slotte wordt de vraag gesteld hoe de Minister sancties van de Europese Commissie wil voorkomen mocht iCAS niet tijdig operationeel zijn.

In mijn reactie op het BIT- advies in 2018 heb ik u gemeld dat LVNL de adviezen van het BIT ter harte heeft genomen. LVNL heeft, bovenop de reeds bestaande beheersmaatregelen in lijn met de adviezen in het BIT -rapport, aanvullende afspraken gemaakt in de vorm van onder meer:

- Beter inzicht in voortgang en kwaliteit van de softwareontwikkeling bij de leverancier;
- Verbetering van inzicht in voldoende overeenstemming tussen functionele eisen en technische specificaties;
- Extra audits met de ondersteuning van externe partijen, op basis waarvan meerdere verbeterpunten zijn vastgesteld en uitgevoerd.

Op het vlak van het huidige en toekomstig gebruik van het AAA-systeem heeft LVNL mede in reactie op het BIT-advies extra maatregelen genomen. De bezetting van het AAA-team is uitgebreid en er is geborgd dat deze tot aan de implementatie van iCAS op voldoende niveau is. Mede vanwege de verhoogde benodigde verandercapaciteit in het huidige AAA-systeem voor continuïteit, veiligheid en milieu is naast de verhoging van de bezetting ook een nieuwe software-ontwikkelmethode geïmplementeerd die een verhoging van het aantal mogelijke software releases mogelijk maakt. Hiermee is naast de recente vervanging van alle computer hardware de continuïteit van het AAA-systeem voor de aankomende jaren geborgd.

Met mijn brief van 5 september 2019 (*Kamerstuk* 31 936, nr. 658) heb ik u geïnformeerd over de vertraging bij het programma iCAS bij LVNL. In reactie op deze vertraging zijn nieuwe afspraken gemaakt tussen LVNL, de Duitse luchtverkeersleiding en de leverancier Indra. Er is een nieuwe, robuustere planning vastgesteld met extra sturingsinstrumenten om de kwaliteit van de softwareontwikkeling te valideren. De belangrijkste maatregelen hierbij zijn:

- Ontkoppeling van de softwareontwikkeling voor DFS en LVNL vanaf juli 2020. Hiermee is tot ingebruikname van iCAS bij LVNL de afhankelijkheid van de voortgang bij DFS geminimaliseerd;
- Inzet prototyping om DFS te helpen met het vaststellen van de eisen die zij stellen aan iCAS. Inmiddels zijn hiermee de beoogde resultaten behaald;
- Inzet van meer tussentijdse testen;
- Oprichting van een eigen managementteam binnen Indra per april 2020, specifiek voor LVNL in plaats van een gecombineerd managementteam voor DFS en LVNL;
- Aanzienlijke verhoging van de software ontwikkelcapaciteit voor LVNL t.b.v. eventueel benodigde aanvullende requirements;
- Aanzienlijke vergroting van de buffer in de planning van drie naar acht maanden zodat tegenvallers beter kunnen worden opgevangen zonder directe impact op de ingebruikname datum.

Op Europees niveau wordt momenteel het gesprek gevoerd over een mogelijke actualisering van de richtlijnen waar de CDA-fractie op doelt. Dit kan invloed hebben de bestaande eisen en deadlines.

Snelfietspaden

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd naar de intensiveringen op snelfietspaden.

De rijksbijdrage heeft veelal tot versnelling van de aanleg geleid van snelfietsroutes door het hele land. Uiteindelijk heeft door cofinanciering het budget van het Rijk (€ 26 miljoen) tot een investering van ongeveer € 180 miljoen aan snelfietsroutes geleid. Door het budget voor snelfietsroutes op deze manier in te zetten, worden over het hele land snelfietsroutes gerealiseerd en staan snelfietsroutes overal in het land op de agenda. Het draagt daarmee bij aan het verbeteren van het fietsklimaat in heel Nederland.

In de toekomst zal samen met de provincies gezien worden hoe de middelen meer competitief ingezet kunnen worden. Het klopt dat dit betekent dat het geld dan vooral terecht zal komen in de dichtbevolkte regio's vanwege het verwachte hoge percentage overstappers.

Feitelijke vragen – algemeen

Tot slot zijn er nog een aantal vragen gesteld buiten de eerder aan de orde gekomen thema's. Hieronder geef ik per vraag een reactie hierop.

De leden van de PVV-fractie vragen wat de gevolgen van de genoemde vertraging voor het project «European Rail Traffic Management System» (ERTMS) en vrachtwagenheffing zijn. Zal het budget dat daarvoor gereserveerd blijft, ook in de toekomst nog voldoende zijn of brengen verwachte kostenstijgingen daar verandering in?

Op de Rijksbegroting is voor de uitrol van ERTMS € 2,4 miljard beschikbaar tot aan 2030. Daarbij heeft het kabinet in 2019 besloten om voor de landelijke uitrol van ERTMS in de periode 2030–2050 structureel € 100 miljoen per jaar te reserveren bovenop de middelen die beschikbaar zijn. Bij de programmabeslissing heb ik aangegeven dat de precieze omvang die benodigd is, mede zal afhangen van de snelheid waarmee het beveiligingssysteem wordt uitgerold, technologische mogelijkheden (bijvoorbeeld de overschakeling naar ERTMS level 3) en hoe de prijs van het systeem zich ontwikkelt. En dat ik hierbij stuur op het incasseren van mogelijke besparingen door synergievoordelen of verwachte innovaties (*Kamerstuk 33 652*, nr. 65) Van eventuele ontwikkelingen hierin heb ik u recent op de hoogte gebracht door middel van de voortgangsrapportages ERTMS.

Het budget voor de realisatie van de vrachtwagenheffing wordt voorgeschoten vanuit het Infrastructuurfonds. De voorgeschoten programma-uitgaven vloeien, na start exploitatie, in de eerste vijf jaren van uitvoering in gelijke delen terug naar het Infrastructuurfonds. Hiermee worden de gemaakte programma-uitgaven gedekt uit de toekomstige heffingsinkomsten van de vrachtwagenheffing.

De leden van de PVV-fractie vragen of het voordelig saldo van € 44 miljoen in de slotwet 2019 (Kamerstuk 35 470 XII) volledig gaat worden besteed aan veilige dijken, of dat dit geld gaat worden stukgeslagen op allerlei natuurprojecten.

Het voordelig saldo 2019 betreft het saldo, van op projectniveau, hogere en lagere realisaties. De hogere en lagere realisaties worden bij de 1e suppletoire begroting in 2020 op projectniveau weer toegevoegd aan het Deltafonds. Dit heeft als effect dat het beschikbare projectbudget per project op totaalniveau meerjarig gelijk blijft. Een voordelig saldo wordt door deze werkwijze niet aan andere zaken besteed dan waar de gelden oorspronkelijk voor waren bedoeld.

De leden van de CDA-fractie vragen naar wanneer de quickscan naar een nieuwe vorm van een super snelle trein naar de Kamer verzonden wordt.

De quickscan zit in de afrondende fase en zal deze maand (met de MIRT-brief) aan uw kamer worden verzonden.

De leden van D66-fractie hebben aangegeven zich zorgen te maken om de vertraging die is opgelopen in de uitvoering van subsidies voor chemische recycling van kunststoffen en circulair ontwerp.

Deze vertraging is een gevolg van de noodzakelijke tijd voor de voorbereiding van de regeling en de goedkeuring van afzonderlijke aanvragen. Om indiening van aanvragen te bevorderen, heb ik eind 2019 en begin 2020 afspraken gemaakt om de communicatie gericht op de doelgroepen van de subsidieregelingen te intensiveren.

De leden van de D66-fractie vragen hoe wordt geborgd dat, ondanks vertragingen op het gebied van omgevingsveiligheid en milieurisico's, de veiligheid van installaties met chemische stoffen wordt verbeterd.

De activiteiten binnen dit artikel gericht op permanente verbetering van de omgevingsveiligheid en tegengaan van milieurisico's zijn in 2019 grotendeels uitgevoerd. Het gaat veelal om activiteiten die verbetering van de veiligheid stimuleren naast de verplichtingen aan bedrijven die volgen uit wet- en regelgeving. De genoemde vertragingen bij het aangaan van verplichtingen (opdrachten en subsidies) hebben op de uitkomsten geen grote gevolgen gehad. In voorkomende gevallen was er sprake dat een verplichting niet aangegaan of geheel betaald kon worden in 2019; bijvoorbeeld Safetydeals die in 2019 werden aangemeld, maar niet tot afronding konden komen in 2019. In veel gevallen lopen de betreffende verplichtingen door in 2020 of worden deze alsnog aangegaan en wordt het doel van de activiteit wel behaald. De veiligheid van installaties met gevaarlijke stoffen wordt geborgd door wet- en regelgeving. In veel gevallen hebben deze bedrijven een vergunningsplicht en moeten bedrijven volgens de vergunning investeren in verbetering van de veiligheid doordat er strengere normen gaan gelden voor emissies van stoffen of doordat er betere technische mogelijkheden beschikbaar zijn.