

Vergaderjaar 2024-2025

36 740-XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2024

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op ... 2025

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat, Mobiliteitsfonds en Deltafonds (Kamerstuk 36740-XII, nr. 1, Kamerstuk 36740-A, nr. 1 en Kamerstuk 36740-F, nr. 1), alsmede enkele daarmee samenhangende stukken.

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

Voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Griffier van de commissie,
Schukking

Inhoudsopgave

Vragen en opmerkingen van de rapporteurs namens de commissie	1
Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	8
- Inleiding	8
- GL-PvdA	8
- VVD	11
- NSC	12
- D66	13

I a Vragen en opmerkingen van de rapporteurs namens de commissie

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

- onderuitputting;
- instandhouding infrastructuur;
- informatiewaarde van het jaarverslag;
- resultaten Verantwoordingsonderzoek Algemene

- Rekenkamer;
- evaluaties van het ministerie.

De rapporteurs constateren dat de **onderuitputting** op het Mobiliteitsfonds in 2024 lager was dan in 2023, maar wel hoger dan in de twee jaren daarvoor. Er is vorig jaar € 508 miljoen minder uitgegeven dan maximaal (dus op enig moment) beschikbaar was. Er is ook € 2,4 miljard minder aan verplichtingen aangegaan dan waarvoor maximaal ruimte was. De mutaties worden overwegend (zeer) summier en globaal toegelicht, waarbij de gevolgen voor het halen van doelstellingen voor bijvoorbeeld bereikbaarheid niet worden belicht. Bovendien is niet duidelijk waarom de grote mutaties niet eerder zijn voorzien en aan de Kamer zijn gemeld, zodat de Kamer zo min mogelijk voor voldongen feiten wordt gesteld en niet-uitgegeven middelen nog zouden kunnen worden ingezet voor andere projecten.

Op het Deltafonds is € 200 miljoen minder uitgegeven dan het maximaal beschikbare budget. Er werd voor € 760 miljoen (28%) minder verplichtingen aangegaan dan waarvoor maximaal begrotingsruimte beschikbaar was (na de Miljoenennota 2025). De grootste mutaties bij de verplichtingen vonden plaats op artikel 1 (investeren in waterveiligheid) en artikel 7 (investeren in waterkwaliteit). De vertragingen in projecten voor de Kaderrichtlijn Water (op artikel 7) zijn zorgelijk vanwege de KRW-doelen die in 2027 gehaald moeten zijn.

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

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

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

- Welke gevolgen heeft de aanzienlijk lagere realisatie van verplichtingen op het Mobiliteitsfonds van circa € 2,4 miljard in de praktijk, bijvoorbeeld voor bereikbaarheid? Waarom kon in 2024 zo'n groot deel van de verplichtingen niet worden aangegaan?
- Waarom zijn de onderuitputting van - € 177 miljoen en de lagere verplichtingen van - € 1,2 miljard in de Slotwet van het Mobiliteitsfonds niet al eerder en tijdens het

begrotingsjaar verwerkt in één van de suppletoire begrotingen?

- Kan de minister onderuitputting voortaan eerder in het begrotingsjaar in de suppletoire begrotingen verwerken, zodat de schaarse beschikbare middelen nog kunnen worden ingezet voor andere projecten? Kan dit een vast aandachtspunt van de eerste suppletoire begrotingen bij de Voorjaarsnota worden?
- Wat doet de minister om vertraging en onderuitputting bij projecten voor de Kaderrichtlijn Water tegen te gaan? Onderneemt de minister actie als projecten dreigen vast te lopen door bijvoorbeeld onduidelijkheid over procedures of problemen met grondverwerving?
- Kan de minister in toekomstige jaarverslagen de onderuitputting op de fondsbegrotingen voortaan afzetten tegen de maximaal beschikbare budgetten gedurende het jaar, zodat de Kamer een completer beeld krijgt van de onderuitputting die gedurende het jaar is opgetreden?
- Kan de minister in de jaarverslagen voortaan in aansluiting op het Financieel Jaarverslag van het Rijk in samenhang rapporteren over onderuitputting en kasschuiven?
- Hoe gaat de minister zorgen voor betere ramingen en realistische begrotingen, zodat de Kamer haar budgetrecht goed kan uitoefenen en de begrotingsmiddelen zo goed mogelijk kunnen worden benut?

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

- Het uitgesteld en achterstallig onderhoud bij de netwerken van Rijkswaterstaat (RWS) is verder toegenomen van € 1,88 miljard in 2023 naar € 2,16 miljard in 2024. Dit komt door onder meer wijzigende marktomstandigheden en gebrek aan capaciteit bij Rijkswaterstaat en in de markt.
- Voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de RWS-netwerken is € 75 miljoen minder uitgegeven dan begroot. Dit verschil is kleiner dan vorig jaar. Niet duidelijk is hoe dit zich verhoudt tot de groei van het uitgesteld en achterstallig onderhoud en in hoeverre prijsstijgingen hierbij een rol spelen.
- Het budgettekort voor instandhouding van het hoofdwegennet tot 2038 is volgens de Algemene Rekenkamer gegroeid naar - € 20,5 miljard. Ook berekent de Rekenkamer tot en met 2038 grote budgettekorten voor de instandhouding van hoofdvaarwegen (- € 10,6 miljard) en het hoofdwatersysteem (- € 3,3 miljard). Met het oplopen van de achterstanden ontstaat ook een risico op (nog) meer overlast door storingen. In juni 2024 liet

de minister in een brief al weten dat een trend is ingezet om de productie richting 2030 structureel te laten groeien, maar dat het achterstallig en uitgesteld onderhoud niet wordt ingelopen. Bij de behandeling van de begroting 2025 stelde de minister dat extra budget voor instandhouding geen oplossing is, omdat de maakbaarheid beperkter is dan de opgave.

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

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

De rapporteurs hebben ook enkele opmerkingen en vragen over de wijze waarop Rijkswaterstaat de infrastructuur beheert.

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

Ten tweede is het meerjarenplan instandhouding voor de Rijkswaterstaat-netwerken, waarom de Kamer in 2021 met de motie-Stoffer (Kamerstuk 35 750 A, nr. 63) heeft verzocht,

nog niet opgeleverd. Dit plan zou een stabiele en voorspelbare programmering en bijbehorend budget moeten bevatten, waarmee het uitgesteld onderhoud tot een werkbaar minimum beperkt wordt en blijft. Het blijft onduidelijk of het meerjarenplan er daadwerkelijk komt. In het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 2 april 2025 zegde de minister toe dat de Kamer voor de zomer 'geïnformeerd wordt over een meerjarige programmering'.

Dit brengt de rapporteurs tot de volgende vragen:

- Waarom is het assetmanagement van Rijkswaterstaat na jaren ontwikkeling nog steeds niet op orde? Wanneer zal dit wel het geval zijn en kan de instandhoudingsopgave voor de netwerken van Rijkswaterstaat op een efficiënte manier worden aangepakt?
- Wanneer gaan Rijkswaterstaat en de minister de ontwikkelde indicatoren over de technische staat van het hoofdwegennet daadwerkelijk gebruiken om de instandhoudingsopgave zo efficiënt mogelijk uit te kunnen voeren, met zo min mogelijk hinder door uitvallende infrastructuur?
- Wanneer kan de Kamer het gevraagde en toegezegde meerjarenplan instandhouding infrastructuur tegemoet zien? Wanneer zal dit plan in werking treden?

Voor de **instandhouding van de spoorwegen** is het verschil tussen beschikbaar budget en budgetbehoefte sterk gedaald: van - € 9,9 miljard naar - € 1,8 miljard tot en met 2038.

Volgens de begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds (p.155/156) is de budgetbehoefte voor instandhouding van het spoor echter gedekt. Dit roept de vraag op hoe dit zich verhoudt tot het tekort dat de Rekenkamer berekent. Een mogelijke verklaring is dat bij de begroting 2025 gerekend werd met de budgetbehoefte tot en met 2037 in plaats van 2038.

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

Dit brengt de rapporteurs op de volgende vragen:

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

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

Andere verbeterpunten zijn:

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

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

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

Uit het **verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer** blijkt dat de uitgaven en verplichtingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2024 rechtmatig waren, met uitzondering van de verplichtingen op het Mobiliteitsfonds. Daarbij gaat het om twee grote aanbestedingen: Julianakanaal (€ 165 miljoen) en Tilburg 3 (€ 218 miljoen). Over de aanbesteding van het Julianakanaal heeft de minister de Kamer eerder geïnformeerd; de Kamer heeft deze ook expliciet behandeld.

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

De rapporteurs hebben dan ook de volgende vragen:

- Wat gaat de minister doen om nieuwe onrechtmatigheden bij de aanbestedingen door Rijkswaterstaat te

voorkomen?

- Welke maatregelen neemt de minister om de hardnekkige onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat bij aanbestedingen op te lossen?

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

Deze bevindingen brengen de rapporteurs tot de volgende vragen:

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

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

met de bewindspersonen het debat te voeren over verbetering van beleid.

Bij de recente aanbieding van de beleidsdoorlichting over wegen en verkeersveiligheid (artikel 14) kondigde de minister aan dat de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) voor dit artikel kritisch tegen het licht wordt gehouden, met name wat betreft de wijze waarop doelmatigheid wordt meegenomen in evaluaties. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat bovendien onderzoeken hoe ex-post evaluaties van infrastructuurprojecten verder ontwikkeld kunnen worden. In antwoorden op vragen over de periodieke rapportage over luchtvaart zegde de minister toe om met de SEA witte vlekken in toekomstige periodieke rapportages zoveel mogelijk te voorkomen.

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

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

I b Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

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

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

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

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

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

De leden van de GroenLinks/PvdA-fractie maken zich zorgen om de aanhoudende problematiek rond de onderuitputting. Al

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

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wijzen erop dat het niet-realiseren van de door de Kamer besloten projecten niet alleen vervelend is voor mensen die last hebben van de congestie, maar dat onze waterveiligheid en waterkwaliteit niet meer aan de normen voldoet, met grote risico's voor Nederland. Is de minister zich ervan bewust dat falen van zijn Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN)-collega's er straks toe leidt dat met het niet halen van de KRW-doelen Nederland dubbel op slot gaat? En dat die tweede volledig voor rekening van de coördinerend minister Water van Infrastructuur en Waterstaat zal komen? Is de minister zich ervan bewust, dat het verbeteren van de waterkwaliteit niet zoals stikstof is op te lossen met een simpele reductie van de veestapel, maar dat dit voor Nederland ingrijpende maatregelen vergt met een lange uitvoering, waarvoor inmiddels geen tijd meer is? In het licht daarvan is onderuitputting bij KRW-maatregelen extra pijnlijk. Deelt de minister die mening van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie? Welke maatregelen neemt de minister om lokale overheden te helpen bij het realiseren van hun aandeel in de KRW? Zijn er alternatieve bestedingen binnen het KRW-programma die naar voren gehaald kunnen worden, als elders programma's vertraging oplopen? Is het mogelijk hier financiële ruimte door tegenvallende uitvoering elders voor te gebruiken?

De Rekenkamer rapporteerde ook over de doelen op het gebied van (drink)waterbesparing en de zeer twijfelachtige kansen dat deze doelen worden behaald. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn benieuwd of de minister uitvoering zal geven aan de aanbevelingen van de Rekenkamer. Worden de aanbevolen technische maatregelen zoals de opvang van regenwater toegevoegd aan het bouwbesluit? Wat is hierover besproken met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening? Deelt de minister de mening van de Algemene Rekenkamer dat de projecten en budgetten te optimistisch zijn aangegaan? Betekent dit dat het falen altijd al reeds was ingebakken in het beleid? De jaarverslagen geven, wat de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie betreft, onvoldoende duidelijk weer wat het complete beeld is rond de begrotingen en onderuitputtingen. De rapporteurs wijzen erop dat het

ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een eigen definitie heeft bedacht van wat onderuitputting is en dat deze definitie niet overeenkomt met de definitie uit het Financieel Jaarverslag Rijk. Kan de minister een gecorrigeerde versie nazenden die wel voldoet aan de afgesproken definitie en hierin de verschillen specificeren en toelichten?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich grote zorgen over het uitgesteld en achterstallig onderhoud aan onze infrastructuur. Zoals elk jaar wijzen deze leden erop dat goed onderhoud weliswaar geld kost, maar altijd goedkoper is dan vervanging en altijd beter is dan de ellende die bijvoorbeeld het met spoed sluiten van een gevaarlijke weg of brug oplevert. Ook andere fracties hebben hier herhaaldelijk op gewezen en toch lopen de achterstanden verder op. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het totaal onverantwoord dat de ruim € 30 miljard aan achterstallig onderhoud geen serieus plan en geen dekking hebben, maar er wel in enkele dagen een miljard aan investeringsruimte wordt vrij gespeeld voor een overbodige nieuwe snelweg naar Duitsland. Kan de minister voortaan vertragingen die grote gevolgen hebben voor de begroting eerder melden aan de Kamer? En kan de Kamer het beloofde meerjarenplan instandhouding infrastructuur ontvangen voor het MIRT dit najaar?

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

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen al geruime tijd aandacht voor het verbeteren van het internationale openbaar vervoer. Wat heeft het kabinet hier in 2024 concreet voor gedaan? Welke resultaten zijn hierbij behaald? En verder zouden deze leden graag van de regering vernemen wat de stand van zaken is met betrekking tot het uitvoeren van motie-De Hoop c.s. (Kamerstuk 29984, nr. 1167). Wat heeft het kabinet in dit verband concreet gedaan het afgelopen jaar en wat zijn de resultaten hiervan? En wat gaat het kabinet de komende tijd concreet doen om deze motie verder uit te voeren?

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

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Onderhoudsopgave

De leden van de VVD-fractie zien dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met RWS en ProRail, poogt de instandhoudingsopgave bij te benen, maar dat dit niet lukt. Er is een groot budgettekort om het minimale te kunnen doen, het achterstallig onderhoud is opgelopen in 2024 en de risico's op nog meer achterstallig onderhoud zijn groot, waardoor meer wegafsluitingen en beperkingen op de loer liggen. De hinder in het verkeer zal nóg groter worden, de infrastructuur staat onder hoogspanning. Hoewel beter zicht is op waar snelheids- of gewichtsbepkeringen zijn en beter zicht is op de technische staat van het hoofdwegennet (door informatie over inspectieresultaten, de constructieve veiligheid en de technische levensduur van bijvoorbeeld bruggen en tunnels), is er nog steeds geen volledig beeld van de staat van de infrastructuur. En de informatie over het areaal vertaalt zich nog niet naar de aansturing van RWS. De leden van de VVD-fractie vragen de minister wanneer deze vertaling gemaakt gaat worden. Ook willen de leden weten wanneer de ISO (International Organization for Standardization)-norm die eisen stelt aan assetmanagement wordt gehaald, want dat is nodig om in overleg met marktpartijen werkzaamheden voor instandhouding van de infrastructuur te kunnen plannen en uitvoeren. Ook vragen de leden van de VVD-fractie welke stappen zijn gezet naar een betere risicoverdeling met aannemers en aanbesteding in bundels zodat innovaties kunnen worden toegepast en personeelstekorten minder problematisch worden. En kunnen de bundels ook samengesteld worden met andere overheden, omdat zij strijden om dezelfde uitvoerders? Ook vragen de leden van de VVD-fractie of de verschillende ministers die allen met dezelfde aanbestedingsproblematiek kampen, vanwege personeelskrapte, stijgende prijzen en onwerkbare risicoverdelingen, een gezamenlijke analyse zouden kunnen maken van de marktontwikkelingen en onderzoek kunnen doen naar mogelijke oplossingen.

Gevolgen onderuitputting

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

bereikbaarheid niet in kaart worden gebracht.

Verschil beschikbaar en benodigd budget RWS

Uit het verantwoordingsonderzoek in 2024 bleek dat het verschil tussen het beschikbare en benodigde budget voor de komende 15 jaar bij ProRail € 9,9 miljard en bij RWS € 15 miljard was. In het verantwoordingsonderzoek in 2025 blijkt dit verschil bij spoor € 1,8 miljard te zijn en bij RWS € 20,5 miljard. De leden van de VVD-fractie willen weten hoe deze budgetspanning bij RWS zich verhoudt tot de opschaling die in 2024 is aangekondigd bij RWS: het onderhoudsbudget groeit naar 2030 toe van €2 naar €3 miljard. En heeft de minister beeld bij hoe deze opschaling verloopt en of deze opschaling ook echt in de praktijk gaat werken?

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

Drinkwater

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

Vragen en opmerkingen van de leden van de NSC-fractie

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

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

Het valt de leden van de NSC-fractie op dat het zakelijke waterverbruik in tegenstelling tot het huishoudelijk gebruik is toegenomen, maar dat er gebrekkig inzicht in het zakelijke verbruik is. Deze leden vragen of, en zo ja, op welke manier(en) de minister voornemens is om beter inzicht te krijgen in zakelijk watergebruik - naast de waterscans die zullen worden uitgevoerd door drinkwaterbedrijven. De leden van de NSC-fractie merken tevens op dat de minister in reactie op het rapport aangeeft de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer te betrekken bij de beleidsuitvoering. Hoe is de minister specifiek van plan om de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer te betrekken bij de beleidsuitvoering met betrekking tot het zakelijk gebruik van drinkwater? Zullen er ook gesprekken worden gevoerd met verschillende sectoren over wat zij nodig hebben en welke oplossingen zij zien? Is de minister voornemens om tussendoelen te stellen in aanloop naar 2035 voor zakelijke en huishoudelijke waterbesparing?

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

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie *Onderuitputting*

In het jaar 2024 is € 508 miljoen minder uitgegeven dan er beschikbaar was. Daarnaast is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2,4 miljard minder verplichtingen aangegaan. De Algemene Rekenkamer spreekt van een toenemende onderuitputting. De leden van de D66-fractie vragen de minister daarop te reflecteren.

De Algemene Rekenkamer concludeert daarnaast dat deze onderuitputting voornamelijk het resultaat is van te optimistisch ramen. Het geld dat gereserveerd is voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maar daar dus niet voor is gebruikt had ook voor andere investeringen en projecten gebruikt kunnen worden. De leden van de D66-fractie onderstrepen dat realistisch ramen van groot belang is. Zij vragen de minister waarom er minder verplichtingen zijn aangegaan en hoe hij er in de toekomst voor kan zorgen dat de ramingen realistischer zijn.

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

Technische staat/onderhoud (achterstallig onderhoud)

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

Budgettaire behoeften

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

II Reactie van de minister