

**Tweede Kamer, Jaarverslagen, slotwetten en verantwoordingsrapporten
Infrastructuur en Waterstaat, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds 2023**

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 juni 2024 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 15 mei 2024 inzake aanbieding van het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (36560-XII, nr. 2);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 4 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie, gesteld aan de Algemene Rekenkamer, over het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36560-XII-2) (36560-XII, nr. 5);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie over het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36560-XII-2) (36560-XII, nr. 7);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2024 inzake jaarverslag ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2023 (36560-XII, nr. 1);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie over het jaarverslag ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2023 (Kamerstuk 36560-XII-1) (36560-XII, nr. 6);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2023 (36560-XII);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 15 mei 2024 inzake aanbieding van het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het Mobiliteitsfonds 2023 (36560-A, nr. 2);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 4 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie, gesteld aan de Algemene Rekenkamer, over het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het Mobiliteitsfonds 2023 (Kamerstuk 36560-A-2) (36560-A, nr. 5);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie, gesteld aan de regering, over het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het Mobiliteitsfonds 2023 (Kamerstuk 36560-A-2) (36560-A, nr. 7);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2024 inzake jaarverslag Mobiliteitsfonds 2023 (36560-A, nr. 1);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie over het jaarverslag Mobiliteitsfonds 2023 (Kamerstuk 36560-A-1) (36560-A, nr. 6);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Mobiliteitsfonds 2023 (36560-A);

- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 15 mei 2024 inzake aanbieding van het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 bij het Deltafonds (36560-J, nr. 2);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2024 inzake jaarverslag Deltafonds 2023 (36560-J, nr. 1);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie over het jaarverslag Deltafonds 2023 (Kamerstuk 36560-J-1) (36560-J, nr. 6);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Deltafonds 2023 (36560-J);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2023 inzake voornaamste budgettaire mutaties van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat sinds de tweede suppletoire begroting 2023 (36410-XII, nr. 17);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2023 inzake interim-auditrapport 2023 (36410-XII, nr. 15);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 januari 2024 inzake departementaal Financieel Overzicht ICT-kosten IenW 2024-2028 (26643, nr. 1123);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 februari 2024 inzake rapport doorlichting agentschap KNMI (36410-XII, nr. 79);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2024 inzake jaarverantwoording ProRail en NS 2023 (29984, nr. 1201);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2024 inzake jaarverslag Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 2023 (36410-XII, nr. 82);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2024 inzake het IenW duurzaamheidsverslag 2023 (30196, nr. 828);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 mei 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de evaluatie van "beleidskeuzes uitgelegd" (Kamerstuk 31865, nr. 231) (31865, nr. 251);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2024 inzake antwoorden op vragen commissie van de V-100 over het thema bereikbaarheid (36560-XII, nr. 9).

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Postma

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Pierik en Veltman,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, dames en heren. Ik open het wetgevingsoverleg over de jaarverslagen op het terrein van de commissie voor IenW. De mensen op de publieke tribune heet ik hartelijk welkom, net als de mensen die dit op afstand volgen. Een hartelijk welkom aan de minister en zijn ondersteuning, en ook aan de leden die vandaag aan dit debat deelnemen. Op de agenda staan de jaarverslagen, de slotwetten en de verantwoordingsrapporten voor het ministerie van IenW, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, en enkele daarmee samenhangende stukken.

Ik geef zo eerst het woord aan de rapporteur voor de begroting en jaarverslagen, de heer De Hoop. Zijn bijdrage namens de commissie zal ongeveer acht minuten bedragen. De minister zal hierop reageren. Vervolgens kan de heer De Hoop nog enkele vervolgvragen stellen. Daarna starten we met de fractiegewijze inbreng in de eerste termijn. De indicatieve spreektijd is vier minuten per fractie. Ik stel voor om in de eerste termijn ons tot een stuk of drie interrupties per fractie te beperken. In de tweede termijn is er gelegenheid voor het indienen van moties.

Is iedereen er klaar voor? Dat is het geval. Dan geef ik graag het woord aan de heer De Hoop als rapporteur namens deze commissie.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Het is bijzonder om rapporteur te mogen zijn namens de commissie. Voordat mijn inbreng van start gaat, wil ik even stilstaan bij alle mensen die je daarbij helpen. Het rapporteurschap is een hele stevige klus, maar die wordt enorm vergemakkelijkt door de ambtelijke staf. Ik wil drie mensen daar speciaal voor bedanken: Rob de Bakker, Jochem van der Waals en griffier Martijn Schukkink. Ik dank hen voor de heel prettige steun in het proces rondom het rapporteurschap. Dat wilde ik allereerst gezegd hebben.

Voorzitter. Ik dank ook de commissie, voor de mogelijkheid om op de valreep van deze kabinetsperiode als rapporteur namens de commissie met de minister terug te blikken op het afgelopen begrotingsjaar, met daarbij de doorwerking in het heden en de toekomst in gedachten. Ik wil vandaag vijf onderwerpen aan de orde stellen: de onderuitputting van de begroting, de instandhouding van de infrastructuur, de informatiewaarde van het jaarverslag, de bevindingen van de Algemene Rekenkamer en de evaluaties van het ministerie.

Voorzitter. Ik begin met de onderuitputting, een terugkerend probleem. Het ministerie heeft te maken met grote uitdagingen bij de instandhouding van de infrastructuur. Met middelen die wel beschikbaar zijn maar op de plank blijven liggen, worden geen problemen opgelost. In 2021 en 2022 bedroeg de onderuitputting van het Mobiliteitsfonds gemiddeld 200 miljoen per jaar. In 2023 is de onderuitputting echter verviervoudigd, tot bijna 800 miljoen. Ik ga daarbij uit van het budget dat bij de Voorjaarsnota 2023 beschikbaar was. Ook is het ministerie in 2023 ruim 3 miljard minder aan verplichtingen aangegaan dan begroot. Op het Deltafonds is het ministerie 1,1 miljard minder verplichtingen aangegaan. Deze niet aangegane verplichtingen werpen hun schaduw vooruit en zullen een negatief effect hebben op de uitgaven in de komende jaren.

Ik heb daarom de volgende vragen aan de minister. Welke gevolgen hebben de onderuitputting van de uitgaven en de verplichtingen op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds voor de bereikbaarheid en waterveiligheid? Waarom is in 2023 zo'n groot deel van de verplichtingen niet gerealiseerd? Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat de onderuitputting de komende jaren niet nog verder oploopt, en dat de staat van de infrastructuur en de waterveiligheid niet achteruitgaan? Was een deel van de omvangrijke onderuitputting die hij nu bij de slotwet meldt niet al tijdens het begrotingsjaar bekend? Hadden deze middelen bij een tijdige signalering in 2023 kunnen worden ingezet voor andere doelen? Hoe gaat hij zorgen voor een tijdelijke verwerking van nieuwe inzichten in begrotingen?

Voorzitter. Ik noemde net al dat de instandhouding van de infrastructuur een zeer omvangrijke en belangrijke opgave is. Het kabinet heeft in 2023 10 miljard extra beschikbaar gesteld voor de periode 2026-2037. Mede vanwege de stikstofproblematiek zijn enkele aanlegprojecten gepauzeerd, waardoor er meer middelen voor instandhouding beschikbaar zijn gekomen. Namens de commissie benoem ik dat dit pijnlijke keuzes zijn geweest, zowel voor de minister als voor de commissie. De Rekenkamer signaleert ondanks deze toevoegingen nog steeds een zeer groot budgettekort voor instandhouding. Tot en met 2037 gaat het bijvoorbeeld om 15 miljard voor het hoofdwegennet en 10 miljard voor het spoor. Dit alles maakt het des te zorgelijker dat het voor instandhouding beschikbare geld voor een belangrijk deel niet is uitgegeven. In 2023 is 300 miljoen voor instandhouding van de Rijkswaterstaatnetwerken niet besteed. Daardoor zien we ook uitgesteld en achterstallig onderhoud elk jaar doorstijgen. Eind 2023 was de financiële omvang hiervan 1,9 miljard. Bij het spoor is het beeld overigens stabiel.

Ook de hinder en maatschappelijke schade van gebruiksbeperkingen en ongepland onderhoud nemen toe. Dit was een belangrijk aandachtspunt dat ondernemers uit het midden- en kleinbedrijf tijdens de V-100 maakten en met voorbeelden illustreerden. De ondernemers zien een goed onderhouden infrastructuur als cruciale voorwaarde voor de economie. Uit het jaarverslag is af te leiden dat de infrastructurele plannings in de praktijk worden aangepast aan de capaciteit van Rijkswaterstaat. De grootste verschuiving in 2023, van 500 miljoen, is doorgevoerd om de uitgavenkaders op het gehele Mobiliteitsfonds in een beheersbaar ritme te krijgen. De minister heeft eerder al toegezegd dat de productiecapaciteit van Rijkswaterstaat in 2030 zou worden verhoogd van 2 miljard naar 3 miljard. Uit het jaarverslag en uit de brief over instandhouding, die u ons vorige week stuurde, blijkt echter dat deze capaciteitsverhoging van Rijkswaterstaat bij lange na niet voldoende is om de instandhoudingsopgave effectief aan te pakken.

Dat brengt mij tot de volgende vragen. Is een snellere en ingrijpendere verhoging van de capaciteit van Rijkswaterstaat dan nu is voorzien niet noodzakelijk om de grote instandhoudingsopgaven effectief te kunnen aanpakken? Zou het ook een belangrijke impuls kunnen geven aan de markt als we hierin investeren? Hoe kunnen de grote verschillen tussen budgetbehoefte en de beschikbare budgetten voor instandhouding tot en met 2037 worden opgelost? Wanneer kan de Kamer het gevraagde en toegezegde meerjarenplan instandhouding infrastructuur tegemoetzien? Kan de minister de gevolgen van de gebruiksbeperkingen van infrastructuur, zoals het afsluiten van rijstroken en sluizen, en de gewichtsbeperkingen bij bruggen, inzichtelijk maken en overnemen in de indicatoren voor beschikbaarheid van de infrastructuur? Kan de

minister hierbij onderscheid maken tussen de gevolgen van gepland, ongepland en uitgesteld onderhoud? Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. De verbetering van de informatiewaarde van de jaarverslagen en begrotingen is een zaak van lange adem. De belangrijkste inzet is een betere koppeling tussen doelen, middelen en resultaten. Bij de begroting gaat het om duidelijkere omschrijvingen van wat we willen bereiken met de begrotingsmiddelen. Bij het jaarverslag willen we weten wat de concrete resultaten zijn. Het ministerie heeft inmiddels bij drie begrotingsartikelen, artikel 11, 19 en 21, een verbeteringslag gemaakt en de operationele doelen geconcretiseerd. Ook wordt bij de toelichtingen op de financiële instrumenten nu duidelijker waaraan het geld is en wordt besteed. De grootste verbetering moet echter nog komen: beter inzicht in de resultaten die het afgelopen jaar zijn bereikt. De minister heeft aangegeven dat alle beleidsartikelen in de begroting 2025 worden voorzien van concrete, operationele doelen, zoals nu is gedaan bij de drie genoemde artikelen. Kan de Kamer er dan ook van uitgaan dat voor alle artikelen in de jaarverslagen over 2025 inzicht wordt gegeven in de bereikte resultaten? Welke verbeteringen zullen worden doorgevoerd in de jaarverslagen over 2024?

Voorzitter. Dan de Algemene Rekenkamer en de bedrijfsvoering. Hoewel de begroting op totaal niveau aan de eisen voldoet, constateert de Rekenkamer 228 miljoen aan fouten en 4,2 miljoen aan onzekerheden. De belangrijkste fouten betreffen afwijkingen van de aanbestedingsregels door Rijkswaterstaat. In de bedrijfsvoering van het ministerie en Rijkswaterstaat blijven hardnekkige onvolkomenheden bestaan bij de aanbestedingen en de prestatieverklaringen. De Algemene Rekenkamer meldt ook enkele verbeteringen. In 2023 zijn onvolkomenheden bij informatiebeveiligingen en verplichtingsbeheer opgelost. Graag nog een toelichting van de minister over de maatregelen die worden genomen om hardnekkige onvolkomenheden op te lossen.

Verder vraag ik aandacht voor een ander punt van de Rekenkamer. Er is namelijk zeer beperkt inzicht in de resultaten die zijn bereikt met het extra geld voor de coronacrisis en uit het coalitieakkoord. Kan de minister toezeggen dat het inzicht in omvangrijke extra uitgaven, zoals het nieuwe regeringsprogramma, in de komende begrotingen en jaarverslagen wordt verbeterd?

Voorzitter. Dan over de omgang met evaluaties bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met de motie-Van Vroonhoven/Vermeer over een integrale doorlichting van de rijksfinanciën wordt het belang van een dekkende strategische evaluatieagenda in de begroting onderstreept. Momenteel dekt deze SEA in ieder geval het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds niet goed af. Zo zijn evaluaties van infrastructuurprojecten schaars. Ik zal hier ook bij de begroting 2025 op terugkomen. Mag de commissie ervan uitgaan dat de minister extra aandacht zal schenken aan de dekkendheid van de Strategische Evaluatie Agenda? Worden het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds hierin ook structureler opgenomen? Kunnen ook de projecten uit het Nationaal Groeifonds die via de IenW-begroting lopen, worden opgenomen in de SEA?

Voorzitter, tot slot de vragen die ondernemers uit het midden- en kleinbedrijf op onze uitnodiging tijdens de V-100 over de jaarverslagen hebben gesteld. Ik heb die ook al eerder betrokken in mijn inbreng. De ondernemers vragen aandacht voor onderwerpen als bereikbaarheid, instandhouding, mede in het licht van economische schade, zero-emissiezones, laadinfrastructuur, verkeersveiligheid en de vergroening van het

wagenpark. Ik wil de ondernemers namens de commissie bedanken voor hun inbreng en de minister bedanken voor de beantwoording van de vragen.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop, voor uw inbreng als rapporteur van deze commissie. Dan gaan we nu luisteren naar de beantwoording door de minister. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Veel dank aan de heer De Hoop in zijn rol van rapporteur namens de commissie voor het gedegen spitwerk en onderzoek naar alles wat in het jaarverslag staat. Ik wens hem ook na vandaag veel succes bij de werkzaamheden als rapporteur.

De heer De Hoop heeft op een aantal onderwerpen vragen gesteld. Ik zal ze puntsgewijs langslopen. Het eerste onderdeel van zijn rapportage ging over de onderuitputting op het Mobiliteitsfonds en de gevolgen die dat zou kunnen hebben voor de bereikbaarheid en de waterveiligheid. Bij deze fondsen is sprake van saldowerking. Dat betekent in de praktijk dat een voordelig jaarsaldo per definitie doorloopt naar het volgende jaar. Daarmee is er ook geen directe link te leggen tussen een voordelig saldo, dat uitgelegd wordt als onderuitputting, en de bereikbaarheid en waterveiligheid. In de programmering van Rijkswaterstaat en ProRail vindt altijd prioritering plaats, waarbij ook veiligheid en bereikbaarheid afweegcriteria zijn.

De hamvraag is dan: waardoor ontstaat nou zo'n voordelig saldo? Dat zien we ieder jaar omdat zaken in een project anders kunnen lopen dan eerder gepland. Er kunnen ook vertragingen in de programmering optreden. Als je kijkt naar 2023 dan gaat het om 402 miljoen minder op het Mobiliteitsfonds en om 88 miljoen minder bij het Deltafonds. Dat kan een hele waaier aan oorzaken hebben.

Een voorbeeld betreft de woningbouwmiddelen in het afgelopen jaar. Een deel is niet meer tot besteding gekomen, simpelweg omdat enkele gemeenten hun aanvraag op de vastgestelde datum niet volledig hadden ingediend. En dan schuift het dus door naar dit jaar. Een ander voorbeeld is de vertraging bij het project ViA15. Wij weten natuurlijk niet van tevoren wanneer de rechterlijke uitspraken in dat traject komen. Er staan middelen voor gereserveerd, maar die schuiven dan ook weer door op het moment dat je nog niet kan beginnen. Het komt ook heel vaak voor dat een betaling simpelweg over de jaargrens heen schuift of dat een project net niet binnen het boekjaar afgerond is, waardoor de aannemer nog niet de laatste facturen stuurt. Dan gaat het ook over de jaargrens heen.

Dit beantwoordt denk ik ook al voor een deel de vraag waarom in 2023 zo'n groot deel van de verplichtingen niet gerealiseerd is. Er zijn in het afgelopen jaar ook bij een aantal DBFM-projecten vertragingen opgetreden. Ik noem het project A27 Houten-Hooipolder. Dat is in aanbesteding. Er is geld toegevoegd aan de verplichtingenruimte, maar dat is later in een realistischer schema gezet wanneer ook de betalingen daarvoor in de komende jaren verwacht worden. Dat is eigenlijk iets wat wij ieder jaar bij de begroting, maar ook bij de voorjaarsnota en de najaarsnota doen. Het ministerie van Financiën wil ook graag dat wij zo accuraat mogelijk in het dienstjaar ramen wat wij daadwerkelijk aan

betalingen verwachten. Dat beïnvloedt namelijk ook het EMU-saldo. Ze willen zo vroegtijdig mogelijk weten wat je precies in het juiste jaar aan verplichtingen verwacht te betalen.

Wat goed is om hierbij te vermelden, is dat ondertussen de uitgaven op beide fondsen in de afgelopen jaren wel een stijging laten zien. Op het Mobiliteitsfonds ging het in 2021 om 7,2 miljard. Het afgelopen jaar is dat doorgegroeid via 7,8 miljard in 2022 naar 8,4 miljard euro. Op het Deltafonds is de stijging van 1,1 miljard in 2021 naar 1,7 miljard in het afgelopen jaar.

Dan de vraag wat we gaan doen om ervoor te zorgen dat de onderuitputting niet verder oploopt en de staat van de infrastructuur en waterveiligheid niet achteruitgaat. Wat ik net schetste, zal zich blijven voordoen. Je kunt een weerbarstige praktijk hebben, je kunt vertraging hebben in de aanbesteding of een tegenvaller in de uitvoering van een project. Ik noem een voorbeeld. Begin dit jaar hebben we de aanbesteding van de Van Brienoordbrug moeten terugnemen. Dat betekent straks ook wel iets voor de jaren waarin het budget van die Van Brienoordbrug daadwerkelijk benodigd is. Dat zul je dus ook in het jaarverslag over 2024 terugzien.

Wat hierbij ook speelt, is de maakbaarheid. Die speelt echt een belangrijke rol. Er is simpelweg niet altijd voldoende personeel door de krapte op de arbeidsmarkt en het absorptievermogen in de markt om alle plannen te realiseren. Net als het kabinet voor ons en dit kabinet, is het straks ook aan een nieuw kabinet om ook hier weer in de dagelijkse praktijk een weg te vinden.

Tot slot in het stuk over onderuitputting. De rapporteur vroeg of een onderuitputting niet al tijdens het begrotingsjaar bekend is. Zoals ik u zojuist al aangaf, betreft het geen onderuitputting maar uitgaven die vertraagd zijn. Ze blijven ook bij doorloop naar latere jaren voor het oorspronkelijke doel behouden. Gelet op alle uitdagingen binnen bijvoorbeeld instandhouding en de aanlegprojecten doen wij ondertussen ons best om er in ieder geval voor te zorgen dat de budgetten behouden blijven voor de projecten waaraan ze gekoppeld zijn en dat ze niet alternatief aangewend worden.

Ons streven is altijd om zo tijdig mogelijk inzicht geven in de budgettaire verwachtingen. Dat doen we vaak al bij de eerste suppletoire begroting, maar we doen dat ook in de tweede suppletoire begroting. Maar sommige vertragingen doen zich pas voor na de reguliere begrotingsmomenten, bijvoorbeeld ook omdat aan het eind van het jaar wel alles op alles is gezet om het juist nog allemaal in het betrokken dienstjaar voor elkaar te krijgen. Dat gold bijvoorbeeld voor de uitkeringen voor de woningbouwmiddelen, want die deadline lag eind november, begin december. Als gemeenten die deadline missen, zit je natuurlijk per definitie over de jaargrens.

De instandhouding. De rapporteur vroeg of we de capaciteit bij Rijkswaterstaat dan niet sneller en ingrijpender kunnen verhogen. Het teleurstellende antwoord is nee. De krappe arbeidsmarkt maakt op dit moment ook dat meer geld of meer capaciteit bij Rijkswaterstaat niet per definitie meteen meer productie oplevert. Sinds 1 januari van dit jaar hebben we echter wel geregeld dat Rijkswaterstaat nu — "eindelijk" zou ik zeggen — een meerjarenopdracht instandhouding heeft, waarmee meer continuïteit in de opgave ontstaat en Rijkswaterstaat en de markt de ruimte krijgen om de instandhoudingsopgave slimmer en efficiënter te organiseren en te laten groeien. Dat

kan doordat Rijkswaterstaat nu structureel voor acht jaar vooruit in zijn opdracht gefinancierd wordt, waarmee Rijkswaterstaat veel beter pakketten van werkzaamheden kan samenstellen. Dat is ook heel hard nodig. Rijkswaterstaat heeft vanaf dit jaar dus de ruimte gekregen om vol in te zetten op een toename van het productievolume van ongeveer 2 miljard nu naar 3 miljard euro per jaar in de periode tot 2030. Dat is fors en ook al een enorme uitdaging, want het is pas een paar jaar geleden, vijf jaar terug in de tijd, dat Rijkswaterstaat voor circa 1,3 miljard realiseerde. Dus daar is de afgelopen tijd al een enorme plus op gekomen.

De grote verschillen tussen de budgetbehoefte en de beschikbare budgetten voor instandhouding tot en met 2037. Eerst maar even de spoorwegen. Voor het spoor zijn samen met ProRail maatregelen geformuleerd voor het basiskwaliteitsniveau spoor. Hiermee wordt de budgetbehoefte met het beschikbare budget voor instandhouding voor een groot deel in evenwicht gebracht. Er resteert nog een opgave, die een politieke weging vraagt, met de beschikbare middelen in de extrapolatie van het Mobiliteitsfonds. U begrijpt dat ik het, gelet op de aanstaande komst van een nieuw kabinet, niet opportuun vind dat wij die politieke weging maken. Dus dat is iets waar het komende kabinet een besluit over moet nemen.

Ik schetste in verband met de Rijkswaterstaatnetwerken al de toename van het productievolume van 2 naar 3 miljard euro per jaar. Tot het moment waarop de maakbaarheid boven het beschikbare budget komt, zal extra budget voor instandhouding geen sluitende oplossing zijn, omdat we dat gewoon niet kunnen omzetten in extra productie. Bij het hele basiskwaliteitsniveau en de grote onderhoudsbudgetten zijn ook een aantal efficiencytaakstellingen opgelegd aan Rijkswaterstaat om juist vanwege die meerjarige zekerheid ook te kunnen kijken hoe je daarmee efficiencyvoordelen kunt behalen, die ook aan een deel van die budgetbehoefte invulling kunnen geven.

Het gevraagde en toegezegde meerjarenplan instandhouding. Ik geloof dat we daarover vorige week een brief naar de Kamer hebben gestuurd. Daarin staat hoe we dat aanpakken. Dat is de brief over het verhogen van het productievermogen instandhouding, waarin we zijn ingegaan op de verschuiving van aanleg naar instandhouding en hoe we het basiskwaliteitsniveau nu stabiel en langjarig aan het inregelen zijn. We gaan daarin ook in op de meerjarenafspraken instandhouding, maar we gaan daarin vooral in op efficiënter samenwerken met de markt, zodat we een vitale infrasector hebben en ook professioneel assetmanagement, waarmee we echt meer projectoverstijgend kunnen werken in portfolio's. Daar ging overigens ook het bijgevoegde rapport over. En dat is dus allemaal nodig om die ophoging te realiseren.

Dan over de gebruiksbeperkingen bij de infrastructuur en het opnemen van indicatoren. Sinds 2021 rapporteert Rijkswaterstaat via de Staat van de Infrastructuur al over een deel van de beperkingen, namelijk op bruggen. Aanvullend zijn we op dit moment aan het kijken of deze binnen Rijkswaterstaat centraal kunnen worden geregistreerd en kunnen worden uitgebreid naar andere assets van het areaal. Dat loopt. We zijn met een omvangrijkere klus bezig — daar heb ik de Kamer diverse malen over geïnformeerd — om het hele assetmanagement van Rijkswaterstaat beter in beeld te hebben. Dat is noodzakelijk voor deze grote onderhoudsklus. Voor de spoorwegen constateert de Rekenkamer dat het inzicht in beperkingen toereikend is in de vorm van de prestatie-indicator Impactvolle Verstoringen. De jaarlijkse rapportage over impactvolle

verstoringen en geplande hinder is vervolgens verwerkt in de reisinformatie richting de gebruikers van de spoorwegen.

De heer De Hoop had een aantal vragen over de informatiewaarde van de jaarverslagen en begrotingen. Zijn eerste vraag was: als we in de begroting van 2025 meer informatie geven, zie je dat dan terug in de jaarverslagen een jaar daarna? Het korte antwoord is: ja. We willen — dat hebben we eerder met de Kamer afgesproken — de komende jaren stapsgewijs steeds meer meetbare informatie aan de artikelen toevoegen. Daar zullen we vervolgens over rapporteren. Overigens laten niet alle doelstellingen zich makkelijk meten. Waar nog geen meetbare gegevens beschikbaar zijn, werken we eraan om die wel te krijgen. Dan zal in ieder geval weergegeven worden welke beleidsinformatie over de doelstellingen rapporteert.

Dan kort over de verbeteringen in de jaarverslagen over 2024. De verbeteringen die we in de begroting hebben doorgevoerd, zullen over een jaar terugkomen in de jaarverslagen. Een voorbeeld van iets wat we dit jaar hebben doorgevoerd, is het vergroten van de informatiewaarde van artikel 14, Wegen en Verkeersveiligheid, en artikel 21, Circulaire Economie. Daarnaast zijn de rollen en verantwoordelijkheden van de minister in tabelvorm gepresenteerd. Onder de beleidsinformatie is de samenhang tussen doelstelling en meetbare gegevens beschreven. Bij de toelichting op de financiële instrumenten is een directe relatie gelegd met de tabel over budgettaire gevolgen van beleid. Over al die verbeteringen wordt vanzelfsprekend in het jaarverslag gerapporteerd.

Dan de vragen over de rapporten van de Rekenkamer en de hardnekkige onvolkomenheden. Ik hecht eraan om erop te wijzen dat er ook vooruitgang is geboekt. Twee onvolkomenheden zijn in 2023 opgelost. Bij mijn aantreden waren er nog zes onvolkomenheden, maar nu zijn dat er nog drie. Ik vind dat in ieder geval een positieve ontwikkeling. Voor de bevinding op inkoop van zowel het kerndepartement als Rijkswaterstaat zijn de plannen van aanpak uitgevoerd. De Rekenkamer heeft geconstateerd dat die maatregelen hun vruchten beginnen af te werpen. Als die vooruitgang continueert — daar zetten we vanzelfsprekend hard op in — kan deze onvolkomenheid in de nabije toekomst worden opgelost. Voor dit jaar verwachten wij verdere verbetering; dat zien we intern ook. Ook met betrekking tot de prestatieverklaringen zijn flinke stappen vooruit gezet. De maatregelen die we hebben genomen, bestaan onder andere uit aanpassing van systemen en periodieke monitoringsinformatie, zodat de organisatie er strak op kan sturen en de betreffende organisatieonderdelen daar strak op kunnen worden aangesproken. De Rekenkamer heeft ook meegegeven dat ze daarin een verdere verbetering zien. Alles is er aan onze kant op gericht om deze onvolkomenheid dit jaar op te lossen.

Dan over het inzicht in omvangrijke extra uitgaven, zoals een nieuw regeringsprogramma, in de komende begrotingen en jaarverslagen. Hierbij dienen wij ons te houden aan de rijksbegrotingsvoorschriften van het ministerie van Financiën. Die zijn leidend en schrijven voor op welke manier inzicht wordt gegeven in het verloop van de budgetten. Daarin is bijvoorbeeld ooit afgesproken dat dit voor middelen uit het Klimaatfonds of het Nationaal Groeifonds apart inzichtelijk wordt gemaakt. Datzelfde geldt voor de 7,5 miljard euro aan middelen voor het ontsluiten van nieuwe woonwijken; ook daarin wordt in de begroting inzicht gegeven. Het kan niet altijd generiek, omdat nieuwe geldstromen soms worden samengevoegd met reeds bestaande budgetten. Ook

wordt budget soms verdeeld over meerdere doelen en bijbehorend instrumentarium. Dan staat het soms ook in meerdere artikelen. Wel wordt altijd over het totaal van de middelen verantwoording afgelegd via de jaarverantwoording, maar vaak ook via additionele Kamerbrieven of voortgangsrapportages. Ik zeg daar gelijk bij dat het ook niet aan mij is om er nieuwe afspraken over te maken omdat dit in de rijksbegrotingsvoorschriften zit. Ik denk dat er eerdaags een heel goed moment komt om eens te kijken hoe die voorschriften door het nieuwe kabinet ingeregeld worden en daar dan zo nodig als Kamer wat van te vinden.

Tot slot de omgang met de evaluaties, de SEA. Kunnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds daar structureler in worden opgenomen? Sowieso zijn bij de SEA dekking en compleetheid het uitgangspunt. Het beleid dat ten grondslag ligt aan de uitgaven op de fondsen is opgenomen in de beleidsbegroting van IenW. De evaluatieonderzoeken hiernaar zijn opgenomen in de SEA. Het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zijn daarin opgenomen als er sprake is van een relatie met de bedrijfsbeleidsbegroting. Dit is ook al gevraagd door de vorige rapporteur en is toen toegezegd tijdens het WGO Jaarverslag 2022. Dit gebeurt door een koppeling te leggen in de toelichting en de tabel. Ook de volgende SEA, in de ontwerpbegroting '25, zal hiermee in lijn zijn. Ook hier geldt weer dat de kaders voor het opstellen van de begroting en het jaarverslag momenteel geen SEA kennen voor de fondsbegrotingen, alleen maar voor de beleidsbegrotingen. Dat is eerder alleen voor het Groeifonds anders afgesproken. Groeifondsprojecten die binnenkort worden afgerond, worden dan in de SEA van de ontwerpbegroting 2025 opgenomen.

Voorzitter. Het was een hele mond vol, maar hiermee hoop ik voldoende antwoord te hebben gegeven op de vragen van de heer De Hoop.

De voorzitter:

Zeker, mooi uitgebreid. Dank aan de minister. Ik kijk even of dit afdoende is voor de rapporteur, de heer De Hoop, of dat hij nog een aanvullende vraag heeft.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik dank namens de commissie de minister voor de beantwoording. Ik constateer ook dat alle vragen die ik gesteld heb aan de minister afdoende zijn beantwoord. De vervolgvragen die ik zou willen stellen, zijn politiek. Het lijkt mij dan ook verstandig om die in mijn eerste termijn te stellen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kunt u door met uw politieke werk. Ik geef u gelijk het woord voor uw inbreng namens GroenLinks-Partij van de Arbeid in de eerste termijn van de kant van de Kamer.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik wil natuurlijk de rapporteur van harte bedanken voor zijn inbreng, zeg ik met een knipoog.

Voorzitter. In mijn eigen termijn wil ik nog wat aanvullen op de onderwerpen onderuitputting en instandhouding, en ov en water. In 2018 verzocht mijn collega Suzanne Kröger in een motie om de onderuitputting op IenW en de MIRT-begrotingen aan te pakken door een betere planning van programmeringen en een analyse van de

uitvoeringsproblemen. Alle vragen van toen zijn er nog steeds. Ik zou deze motie zo nogmaals kunnen indienen. Dat is eigenlijk niet een prettige constatering, want elk jaar weer blijven er honderden miljoenen liggen die heel goed gebruikt hadden kunnen worden om de problemen van mensen aan te pakken, en elk jaar weer worden noodzakelijke werkzaamheden aan onze infrastructuur niet uitgevoerd. Tegelijkertijd kampen we met achterstanden bij onderhoud en vervanging. Deze minister heeft voor het eerst echt ingegrepen op dit punt; het geld voor asfaltplannen die vanwege stikstof zeker weten nog jaren in de ijskast zullen blijven liggen, kon elders nuttig worden ingezet. Desondanks blijft er helaas wel weer geld liggen, want het onderliggende probleem en de politieke prioriteiten zijn niet aangepast aan de realiteit. Sterker nog, de partijen in de nieuwe coalitie gaan met het hoofdlijnenakkoord eigenlijk koppig door; een herhaling van iets wat zeker niet werkt.

Voorzitter. De beperkende voorwaarden voor het uitvoeren van asfaltaanleg zijn stikstof en uitvoeringskracht aan de kant van ambtenaren en bedrijven. Niet geld. Niet politieke wensen. In het hoofdlijnenakkoord wordt het stikstofprobleem nog niet opgelost, wordt een deel van de ambtenaren ontslagen en blijft de krapte op de arbeidsmarkt bestaan. Dan vraag ik mij af: wat doen die coalitiepartijen dan? Zij trekken extra geld uit voor asfalt. Maar dat kan, net zoals in de afgelopen zeven jaar, niet worden uitgegeven om precies dezelfde reden als in die afgelopen zeven jaar. Dan vind ik toch het lerende vermogen van deze coalitie niet heel optimistisch. We hebben twee jaar geleden besloten om extra geld vrij te maken voor onderhoud, herstel en vervanging. Daar ben ik blij mee, maar we weten nu al dat het niet genoeg is. Sterker nog, als we net als bij de Prinses Margrietunnel bij nader inzien vier keer meer geld nodig hebben om fouten uit het verleden te herstellen, dan houd ik mijn hart vast. Deelt deze minister die zorg? Wat zou op dit vlak zijn bescheiden advies aan zijn opvolgers zijn?

Voorzitter. Dan de Prinses Margrietunnel. De belangrijkste fouten zijn volgens de Rekenkamer afwijkingen van aanbestedingsregels. Je zag dat bij de Prinses Margrietunnel in een acute situatie voor de zandzakken heel snel werkzaamheden nodig waren en dat die niet helemaal zijn aanbesteed zoals dat normaal gesproken gaat, maar bij de herstelwerkzaamheden was er zes maanden de tijd om dat wel via een aanbestedingsprocedure te doen. Ik zou van de minister willen weten waarom dat toch niet gebeurd is en hoe het kan dat daardoor zo veel meer geld is uitgegeven.

Voorzitter. Het is voor GroenLinks-Partij van de Arbeid natuurlijk ook belangrijk om openbaar vervoer een plek te geven, want het ov is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid voor veel mensen in steden, dorpen en wijken. We weten allemaal dat als je in goed ov investeert, dat de leefbaarheid in het hele land ten goede komt. We kunnen een heel debat voeren over specifieke maatregelen, maar daar is dit WGO niet de meest logische plek voor. Wel maak ik mij in algemene zin hierover zorgen. Als je goed ov wilt stimuleren, moet je verder vooruitkijken en nu in de spoorlijnen en busbanen van de toekomst investeren zodat woningen die over een aantal jaar opgeleverd worden goed bereikbaar zijn. En je moet er nu voor zorgen dat het ov een betaalbaar alternatief is, zodat mensen als zij de keuze maken om wel of geen auto te kopen of ergens te gaan wonen weten dat het ov ook over een aantal jaar nog het goede betaalbare vervoer is dat zij nodig hebben. Elk jaar dreigt het trein- en buskaartje weer duurder te worden en over cruciale verbindingen, zoals de Lelylijn, blijft nog altijd onzekerheid bestaan. Dat is slecht voor het vertrouwen in goed openbaar vervoer. Ook hierover de vraag of de minister deze zorg deelt. Zou het niet goed zijn dat naast

structurele middelen voor regionaal vervoer die ook voor het landelijke ov worden geregeld?

Tot slot water. We zien twee grote problemen: een dreigend tekort aan schoon drinkwater en het behalen van de doelen uit de Kaderrichtlijn Water. Uit het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbescherming blijkt dat we zuiniger met het steeds schaarsere drinkwater om moeten gaan, omdat het steeds moeilijker wordt om voldoende schone drinkwaterbronnen te vinden. Als we kijken naar ...

Ik ben één pagina van mijn bijdrage kwijt. Dat is wel heel erg ingewikkeld. Even kijken, voorzitter.

De voorzitter:

Zoekt u rustig even uw spullen. U hebt zo veel papieren bij u, ook als rapporteur natuurlijk.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank. Dank ook aan collega Veltman van de VVD.

De voorzitter:

Kijk, aan. Gaat u verder.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Hulp van rechts aan mijn linkerzijde. Heel veel dank.

Als we kijken naar de stand van zaken met betrekking de KRW, moeten we constateren dat de waterkwaliteitsdoelen voor 2027 op maar heel weinig plekken op koers liggen. Afgelopen vrijdag tijdens de hoorzitting met de nieuwe bewindspersonen leek de opvolger van de minister deze grote zorgen die er zijn op zijn zachtst gezegd nog niet volledig te onderkennen. Daarom aan de minister de vraag hoe we nu precies ervoor staan op het gebied van schoon drinkwater. Deelt de minister de mening dat we de KRW-doelen gewoon moeten halen en dat naar Brussel gaan om de doelen af te zwakken geen zin heeft?

Ten slotte zou ik namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid de minister willen bedanken, want dit is het laatste debat dat wij met hem voeren. De afgelopen jaren heeft de minister denk ik heel belangrijke stappen gezet op het gebied van instandhouding van de infrastructuur en op het gebied van de luchtvaart en de waterkwaliteit. Ik dank hem daarvoor. Ondanks onze politieke verschillen af en toe, ben ik erg blij met zijn betrokkenheid op al die dossiers. Daar willen wij hem hartelijk voor danken.

De voorzitter:

Dank, meneer De Hoop. Mooie woorden. En u ziet maar, dat politieke hulp heel dichtbij is als het nodig is in deze Kamer. Laat ik dat maar even gezegd hebben vandaag. Ik zou graag het woord willen geven aan mevrouw Veltman van de VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik realiseer me ook dat dit het laatste debat is waar minister Harbers bij aanwezig is. Het is een beetje vreemd om nu met hem terug te kijken terwijl

volgende week een nieuwe bewindspersoon op het bordes staat, maar die terugblik hoort natuurlijk bij onze controlerende taak als Kamerlid en we gaan dat doen. Ik hoop wel dat die nieuwe bewindspersonen vandaag met pen en papier klaar zitten om aantekeningen te maken, want alles waarover we vandaag praten is relevant voor de toekomst.

Wat de VVD betreft moet je vlot en veilig op je eindbestemming kunnen komen en hoe je dat doet is wat de VVD betreft een eigen keuze. Maar die bereikbaarheid staat onder druk. We staan in de file en het ov wordt duurder en zit in de spitsuren propvol. Daar hebben mensen, individuele mensen, in ons land last van, maar ook de bedrijven hebben daar nadrukkelijk bij ons over aan de bel getrokken. Er is onvoldoende geld om alle knelpunten op te lossen. In 2023 is er extra geld gegaan naar het Mobiliteitsfonds. Rijkswaterstaat en ProRail geven ondertussen aan respectievelijk 15 en 10 miljard extra nodig te hebben voor de onderhoudsopgaven. Dat is net ook door de rapporteur gemeld.

Tegelijkertijd is er geld over. Dat baart ook de VVD zorgen. De minister heeft hier zojuist een en ander over toegelicht, waaronder het gegeven dat dit met de krappe arbeidsmarkt lastig is en dat hij een actie heeft opgezet door te werken met meerjarenopdrachten en grotere, betere pakketten. Dat is hartstikke mooi, maar het is een forse uitdaging. In hoeverre denkt de minister dat het daadwerkelijk gaat lukken? Wat is er eventueel nog meer nodig om dat te realiseren, ook vanuit de Kamer?

We hebben in ieder geval gezien dat er door de grote omvang van projecten vaak met dezelfde consortia van aannemers gewerkt moet worden. Dat is niet bevorderlijk voor gezonde concurrentie tussen aannemers. We zien ook dat het gebrek aan een goede risicospreiding tussen Rijk en aannemers leidt tot mislukte aanbestedingen, zoals bij de Van Brienoordbrug. De minister gaf net aan dat men projectoverstijgend gaat werken en dat men ook met andere portfolio's te werk gaat. Maar hoe gaat RWS daar daadwerkelijk in slagen? Gaat dat ook lukken in de praktijk?

Er blijkt onvoldoende informatie beschikbaar te zijn over het onderhoud aan weginfrastructuur om keuzes te maken in de besteding van de schaarse middelen. De keuzes worden wel gemaakt op basis van directe hinder maar onvoldoende op basis van de beperkingen, zoals wegafsluitingen en snelheidsbeperkingen, die daar vaak aan ten grondslag liggen. De minister zei al dat hij werkt met assetmanagement en dat hij alles beter in beeld wil brengen. Als de minister daarover één heel belangrijke tip aan zijn opvolger zou mogen geven, welke zou dat dan zijn?

Dan de spoorwegen. Vorig jaar zijn de prestaties van de NS onder de maat gebleken. Het ministerie controleert de prestaties van de NS op basis van gemiddelde prestaties. Sturen op prestaties per traject zou leiden tot een tegenstrijdige prikkel en tot lagere landelijke prestaties. Dit uitgangspunt verbaast mij. Ik vind dat je ook moet kunnen sturen op prestaties bij specifieke trajecten zonder dat dat de landelijke prestatie hoeft te beïnvloeden. Dit moet toch geautomatiseerd mogelijk zijn? Wat vindt de minister hiervan?

Goederenvervoerders hebben aangegeven zeer ontevreden te zijn over de beschikbaarheid van de infra. Spoorgoederenvervoer staat hierdoor onder druk. Gezien de bijdrage van het spoorgoederenvervoer aan het verdienvermogen en de verduurzaming van Nederland vraag ik de minister hoe, behalve door het uitdelen van

een boete aan ProRail, de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer juist kan worden versterkt.

Voorzitter. Over de aankondiging van de NS om de prijs van treinkaartjes met 10% te verhogen, komen wij nog te spreken met de nieuwe staatssecretaris. In dit kader is de VVD blij dat de meerderheid van de Kamer het voorstel van de VVD heeft gesteund om de Algemene Rekenkamer in aanloop naar de tussentijdse evaluatie van de concessie te laten onderzoeken hoe het spoor het beste benut kan worden om de beste dienstverlening te bieden aan de reizigers.

De staatssecretaris blijkt onvoldoende zicht te hebben gehad op het achterblijven van schadelijke stoffen in gerecyclede bouwstoffen. De bodemas uit verbrandingsovens leidt tot maatschappelijke zorgen over bodemas in het algemeen, waardoor de afzet van álle bodemas stagneert, ook de schone variant, met als gevolg dat schaarse primaire grondstoffen onnodig worden gebruikt en dat innovatieve bedrijven failliet gaan. En er is inmiddels een aanzienlijk risico ontstaan op stagnatie in de afvalketen, wat uiteindelijk kan leiden tot Italiaanse huisafvaltoestanden. Vorig jaar zijn hier vragen over gesteld. Ook recent hebben we gevraagd om een brief hierover. De urgentie werd niet gevoeld en concrete stappen zijn uitgebleven. Ik vraag de minister wat er in gang is gezet om dit met prioriteit aan te pakken.

Voorzitter. Ik wil afsluiten door minister Harbers te bedanken voor zijn inzet voor de infrastructuur en waterstaat in Nederland. Hoewel ik zelf als Kamerlid slechts het staartje van deze inzet heb meegemaakt, is mij altijd duidelijk geweest dat minister Harbers alles wat rijdt, rolt, vliegt en vaart door zijn aderen heeft stromen. Dank voor de inzet en de samenwerking, ook namens mijn voorgangers, en heel veel succes met wat er nu op uw pad komt.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. De heer Heutink namens de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. We krijgen het geld niet uitgegeven. Dat is de trieste conclusie uit het jaarverslag van vorig jaar. En het geld dat het ministerie wel uitgeeft, is voor ons nauwelijks te controleren. De behaalde resultaten worden te beknopt en te vaag opgeschreven, waardoor het niet mogelijk is om ze goed te kunnen controleren. Bovendien heeft deze minister meerdere keren geld toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Hoe kan dat? Heeft hij geen enkel zicht gehad op het gegeven dat er zo veel geld zou overblijven? Wat gaat de minister met deze onderuitputting doen? Het blijft natuurlijk een raar beeld. Het is een beeld van een ministerie dat steeds meer geld nodig heeft, maar dat dit geld vervolgens niet kan uitgeven. Een nog gekker beeld is dat deze minister vorig jaar belangrijke wegaanlegprojecten heeft beroofd van hun financiering, alles in het kader van de herprioritering van aanleg naar onderhoud. De vraag is of dat nog wel proportioneel te noemen is als we leven in de wetenschap dat het ministerie het geld gewoonweg niet uitgegeven krijgt. In de afgelopen jaren hadden we als PVV kritiek op het aantal kilometers aan nieuwe rijbaan dat aan ons land is toegevoegd. Steevast was dat aantal nul. Het was totale stilstand op onze wegaanlegprojecten. We zien nu een beeld waarin we langzaam een beetje weg beginnen te rollen, namelijk van 0

kilometer nieuwe rijbaan naar maar liefst 5 hele kilometers aan nieuwe rijbaan afgelopen jaar. Wat ons betreft was het niet 5 kilometer, maar 500 kilometer geweest. Het is dus veel en veel te weinig.

Voorzitter. Dan even een uitstapje naar het jaarverslag van ProRail. Uit dat verslag blijkt dat de prestaties van ProRail volledig door het ijs zakken. Hoe kan dat, vragen we aan de minister. Wat gaat de minister hieraan doen? Kan de minister uitleggen waarom het ministerie klakkeloos de beheerconcessie van ProRail wil verlengen, terwijl de prestaties dus ver onder de maat zijn?

Voorzitter. Dan over naar het volgende rapport. Dat is het rapport van de Algemene Rekenkamer. Die concludeert dat de minister omtrent het hoofdwegennet informatie tekortkomt. Als je als minister niet weet wat er speelt en in de toekomst gaat spelen, is het ook niet heel erg gek dat je het geld niet efficiënt kunt gebruiken. Als je dan denkt dat dit alles is, kan de Rekenkamer ook nog eens geen onderscheid maken tussen de middelen uit het coalitieakkoord en de middelen uit de reguliere begroting. Ook valt er geen onderscheid te maken tussen het oorspronkelijke en het extra budget. Vindt de minister dat niet raar, vragen we aan hem. Hoe kunnen we dan beoordelen of het verzoek om extra geld rechtvaardig is geweest? Hoe kunnen wij dat dan als Kamer controleren? Het wordt zo dus wel heel erg lastig.

Voorzitter. Ik zal afronden. We willen meer inzage. We willen weten welke doelen zijn behaald, hoeveel geld dat heeft gekost en of dat geld efficiënt is uitgegeven, of het nou gaat om het achterstallig onderhoud, de proportionaliteit van begrotingswijzigingen of de wijze waarop zuurverdiend belastinggeld wordt uitgegeven. Maar het wordt er niet duidelijker op in het jaarverslag. Zo kunnen wij ons werk als controleur van de regering niet goed uitvoeren. We zullen het kabinet weliswaar dit jaar decharge verlenen, maar we hopen echt dat het volgend jaar beter gaat.

Tot slot. Ik heb de minister al bedankt afgelopen week in de plenaire zaal. Ik ga het niet nog een keer doen, maar daar verwijs ik naar.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, meneer Heutink. U heeft nog een interruptie van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

De heer Heutink van de PVV had kritiek op het feit dat de asfaltplannen die er waren niet gerealiseerd zijn. Die kritiek kan ik voor een deel begrijpen, want ja, als je plannen maakt als Kamer, wil je uiteindelijk ook dat die uitgevoerd worden in de regio's waar men dat voor die bereikbaarheid nodig heeft, los van hoe je daar politiek over denkt. Maar als ik naar het regeerakkoord kijk, dan zie ik niet echt heel veel dingen die anders ingestoken worden dan de heer Harbers en het kabinet-Rutte IV hebben gedaan. Dus wat doet de heer Heutink geloven dat dit de komende periode anders wordt en dat er niet 5 kilometer, maar daadwerkelijk 500 kilometer extra asfalt wordt aangelegd?

De heer Heutink (PVV):

Meneer De Hoop stelt een vraag waarop hij in zijn eigen bijdrage eigenlijk al het

antwoord heeft gegeven. We hebben namelijk gewoon de komende vijf jaar 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouw. Dat heeft te maken met infrastructuur. Dat heeft te maken met asfalt. Dat heeft te maken met spoor. Dus meneer De Hoop verwijst eigenlijk naar zijn eigen bijdrage. Dat waardeer ik zeer. Daar komt nog bij dat wij ook die zeventien gepauzeerde aanlegprojecten prioriteit willen laten zijn. Zodra het kan — wat ons betreft gebeurt dat zo snel mogelijk — gaan we die hervatten, komt daar ook geld voor vrij en gaan we daarin meters maken. Dan komen we hopelijk wel tot die 500 kilometer. Ook richting meneer De Hoop zeg ik: als het 100 kilometer is, ben ik ook blij. Ik zie natuurlijk het liefst nog veel meer, maar goed, we weten allemaal dat het de afgelopen jaren wel heel erg teleurstellend was. Het is nu iets beter, maar het is nog steeds minimaal.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dan een vervolgvraag. Wij hebben als commissie geconstateerd — de Algemene Rekenkamer doet dat ook — dat het geld niet het probleem is. Het probleem is dat het niet uitgegeven wordt, omdat de stikstofproblematiek niet wordt aangepakt. De afweging van minister Harbers met betrekking tot instandhouding wordt niet opgelost met 2,5 miljard euro extra. Ik verwacht dan ook van de PVV als grootste partij dat er oplossingen worden geboden op het gebied van stikstof. Dat zie ik niet. De heer Heutink doet dus een hele hoop constateringen en doet eigenlijk de belofte om naar 100 of misschien naar 500 miljoen te gaan. Die staat heel leuk op papier in het regeerakkoord, maar hoe kom je daar? Ik krijg daar geen antwoord op van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

In het regeerakkoord staan ook specifieke zaken ten aanzien van stikstof, dus wij verwachten dat daar wel ruimte wordt gecreëerd. Als het gaat over de herprioritering, zien we dat het geld weliswaar is vrijgemaakt, maar op basis van het jaarverslag moeten we ook allemaal constateren dat het onderhoud ook nog niet echt van de grond wil komen. Sterker nog, we weten niet eens waar nu precies het geld voor onderhoud naartoe gaat. We kunnen het niet kwantificeren en we kunnen het niet concreet in het jaarverslag zien. Het geld blijft dus op de plank liggen, ondanks de herprioritering. Daar hebben wij dus vraagtekens bij gezet. Wij vragen naar de proportionaliteit daarvan. Is die wel rechtvaardig geweest? Dat heeft niets te maken met het doen van beloftes of met het nemen van maatregelen. Dat betekent dat je gewoon je taak als controleur van de regering om terug te kijken naar afgelopen jaar serieus neemt, zo van: hoe zijn de resultaten geweest? Als we dat niet weten, is het ook het goed recht van ons, maar ook van de heer De Hoop, om daar vragen over te stellen aan het kabinet.

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ten slotte. Ik zie op dit moment niet echt dat de PVV een andere route heeft gekozen dan wat het kabinet eerder heeft gekozen, behalve dat die 2,5 miljard euro extra wordt uitgetrokken. Als we nou doelmatig geld willen besteden, laten we dat dan doen op plekken waarvan je weet dat het hard nodig is: het onderhoud van bruggen, tunnels en het openbaar vervoer. Daar heb je echt die noodzakelijke problemen. Er staan letterlijk bruggen in Nederland op instorten. Ga dan niet die 100 of vijf keer 100 kilometer extra proberen aan te leggen, want we weten dat het in de praktijk niet gaat lukken. We gaan het aan het einde zien, maar ik ben bang dat dit een belofte is die de PVV bij lange na

niet gaat nakomen.

De **voorzitter**:

Wilt u daar nog op reageren, meneer Heutink?

De heer **Heutink** (PVV):

Gelukkig staan ook het onderhoud van onze infrastructuur, het regionaal ov en "elke regio telt" goed en mooi in het hoofdlijnenakkoord. Dat zijn dus mooie ambities, mooie ideeën. Voor stikstof hopen we straks naar de 1 mol drempelwaarde te kunnen. Dat gaat als het aan ons ligt heel veel problemen oplossen. Dat biedt dus volgens mij ook een uitweg en zo hoeven we niet vast te houden aan het slot waar Nederland nu in zit. We kunnen dan daadwerkelijk onze mooie plannen realiseren. Ik vraag aan meneer De Hoop om het regeerprogramma straks goed door te nemen, met interesse te lezen. Misschien dat hij dan wat minder bang gaat zijn, want ik gun het natuurlijk niemand in deze zaal dat hij bang is.

De **voorzitter**:

Nou ken ik de heer De Hoop niet echt als een bang iemand, maar dat terzijde. We gaan door naar de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract. Gaat uw gang.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. In de eerste plaats heel veel dank aan de heer De Hoop als rapporteur en voor zijn inbreng alsook voor de reactie van de minister. Vanuit Nieuw Sociaal Contract vinden we het proces van verantwoording heel belangrijk. Wat ons betreft is het ook goed om dat te doen met de minister die verantwoordelijk was voor het jaar 2023. We zijn blij met de reactie van de minister, want het is ook echt nodig dat er continu verbetering plaatsvindt ten aanzien van de begrotingsstukken als het om de doelen gaat. Ook moet er een heldere relatie zijn met welke resultaten we met deze doelen bereiken. Ik ben blij dat de minister dat in zijn antwoord van zonet ook erkent. Wij verwachten ook dat de nieuwe bewindspersonen daar werk van maken en verder mee zullen gaan, want de belastingbetaler heeft simpelweg het recht om te weten wat er met zijn euro's gebeurt.

Voorzitter. Een van de andere punten uit het Rekenkameronderzoek gaat over het gebrek aan zicht op hinder die veroorzaakt wordt door werkzaamheden als onderdeel van de instandhoudingsopgave. Hiermee wordt bedoeld op de maatschappelijke effecten die ontstaan als gevolg van beperkingen door werkzaamheden. Eerder heb ik aandacht gevraagd voor de effecten van de werkzaamheden bij de A7, de brug bij Purmerend. Dat is ook veel in het nieuws geweest. Daarbij heb ik de toch concrete vraag hoe het nu gaat met dit voorbeeld, dat veel impact heeft gehad op die maatschappelijke effecten. Daar is ook veel aan gedaan door Rijkswaterstaat, en het is aardig om dat nu ook terug te horen. Langdurige werkzaamheden in het kader van die instandhoudingsopgave zullen het nieuwe normaal worden in de komende jaren, en dan op veel plekken tegelijkertijd in het vervoersnetwerk. Mijn vraag aan de minister voor de toekomst is of hij nog het volgende in gang kan zetten of mee kan geven aan zijn opvolger. Ik vraag hem om bredere maatschappelijke impactanalyses te maken van langdurige onderhoudswerkzaamheden, ook meer op dat niveau van het vervoerssysteem, en dan ook als onderdeel van het eerder toegezegde meerjarenplan voor de instandhouding van de infrastructuur als follow-up van de motie-Stoffer uit 2021. Wanneer kan de Kamer dat plan ontvangen?

Voorzitter. In het kader van hinder wil ik ook graag wijzen op een signaal dat bij mij kwam over Nederlandse tunnels die worden afgesloten. 10.000 keer per jaar zou dat zijn, vanwege te hoge vrachtwagens. Dat kan komen door onoplettendheid van een chauffeur, door uitstekende lading, maar ook simpelweg door chauffeurs die het gewoon maar proberen, met enorme vertragingen tot gevolg. Sinds 2019 mogen wegingsinspecteurs met een boa-status boetes uitdelen, maar dat gebeurt maar mondjesmaat. Ik zou de minister willen vragen of hij die problematiek herkent en of hij dit op enigerlei wijze op de valreep zou willen adressen, hetzij iets zou willen meegeven aan zijn opvolger. Zou de handhaving beter kunnen?

Voorzitter. Ik kom op een ander punt over de jaarverslagen: het risico van het gebruik van staalslakken.

De voorzitter:

Een moment. U gaat naar het volgende onderwerp. Dat betekent dat de heer Heutink nu een interruptie kan plegen.

De heer Heutink (PVV):

De signalen over de tunnels zijn ook ons ter ore gekomen. Nu weten we dat een onderdeel daarvan is dat het komt door de kennis van de Nederlandse verkeersregels. Het gaat vaak en veelal toch om buitenlandse chauffeurs. Nu zien we eigenlijk hetzelfde gebeuren met de rijbewijsregeling omtrent expats. We zien ook daar dat de verkeersongevallen toenemen en dat ze de regels niet goed naleven. Moeten we niet wat doen aan onze verkeersregels? Is er iets van een manier waarop we buitenlandse chauffeurs die in Nederland mogen rijden of die in Nederland een rijbewijs toegewezen krijgen, enige vorm van toetsing laten ondergaan die laat zien dat ze de Nederlandse verkeersregels beheersen? Zo voorkomen we dit soort problemen.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank aan collega Heutink voor de vraag. Ik zou eerst naar een goede analyse willen. Ik denk dat taalbarrières wel degelijk een rol kunnen spelen, ook van chauffeurs van buitenlandse origine die op het Nederlandse wegennet rijden. Maar ik hoor ook graag van de minister of daar cijfers over bekend zijn: hoe groot is dat probleem? Vervolgens moet er nagedacht worden over hoe we die groep kunnen bereiken. Wat mij betreft zou dat kunnen met allerlei informatiecampagnes of anderszins. Er moet gekeken worden hoe je dat op een goede manier kan doen. Maar ik ben het met de heer Heutink eens dat we goed moeten kijken wat dit probleem veroorzaakt en dat we vervolgens moeten kijken of we dat kunnen verbeteren of oplossen.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik kwam bij de staalslakken. Het Rekenkameronderzoek is daar ook op ingegaan. De Rekenkamer stelt dat concrete acties tegen verontreinigingen en maatregelen eerder in de keten ontbreken. Kan de minister op deze conclusie reageren? Na de eerdere meldplicht voor gebruik van staalslakken vernamen we vorige week dat het ministerie van IenW afziet van het gebruik van staalslakken bij het project bij Ossensisse in de Westerschelde. Kan de minister uitleggen waarom dat alleen voor dat project is

besloten? Betekent dit dat staalslakken nog wel kunnen worden benut voor andere projecten van kustverdediging?

Voorzitter. Ik kom bij de resultaten op het spoor. Die hebben we meegestuurd gekregen na ons eerdere verzoek over de eerste maanden van dit jaar. Dan blijkt dat het niet alleen bij de hsl, maar ook qua algemene reizigerspunctualiteit niet meevalt. Sterker nog, de bodemwaarde wordt al niet meer gehaald. Kan de minister bevestigen dat dit voor het eerst in de geschiedenis van de concessie is en ook een teken aan de wand? Verwacht hij snel beterschap? Welke maatregelen worden nu genomen in het kader van mijn eerder aangenomen motie over verscherpt toezicht op ProRail en NS? Hoe staat het nu met het gevraagde verbeterprogramma onder de concessie? Kan dat zo spoedig mogelijk met de Kamer worden gedeeld?

Voorzitter, tot slot. Ook ik wil dit debat niet voorbij laten gaan zonder de minister te bedanken. We gaan ervan uit dat dit het laatste debat van deze commissie met deze minister is; zo dadelijk is er ook gelegenheid om afscheid te nemen. Graag wil ik dit moment dan ook gebruiken om de minister heel hartelijk te bedanken voor zijn inzet de afgelopen jaren. Ook ik heb daar maar een staartje van meegekregen. Ik wil hem bedanken voor zijn deskundigheid, maar ook voor, zo mag ik wel zeggen, zijn lef in het luchtvaartdossier. Wat mijn fractie betreft is er meer dan genoeg om trots op te zijn. Mij rest vooral om deze minister heel veel hoop voor de toekomst te wensen. Het allerbeste.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. De heer Pierik, namens de BBB-fractie, voor zijn termijn.

De heer Pierik (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de heer De Hoop als rapporteur hartelijk danken voor zijn inzet, evenals al zijn medewerkers. Ik wil ook de minister al bedanken voor de antwoorden die hij in eerste aanleg heeft gegeven op de vragen van de heer De Hoop. Dat helpt in ieder geval: het kan mijn inbreng een beetje beperken. Niettemin heb ik nog een paar vragen en opmerkingen over de jaarverslagen. Als ik de jaarverslagen bekijk, valt mij op dat daarin vaak sprake is van onderuitputting. Zowel bij het Mobiliteitsfonds als bij het Deltafonds is die onderuitputting gestegen ten opzichte van 2021 en 2022. Voor de schatkist is dit wellicht niet verkeerd, maar voor de staat van onze wegen, dijken, bruggen en viaducten is dit geen goed nieuws. Onderhoud is al vele jaren een probleem. Dit probleem wordt alleen maar groter. We lopen hiermee het risico dat er gevaarlijke situaties ontstaan. We moeten er toch niet aan denken dat een viaduct het begeeft of dat een brug op instorten staat? Mijn vraag aan de minister is: ligt er een prioriteitenlijst klaar met projecten die een relatief groot gevaarlijkheidsrisico kennen en, zo ja, is het budgettair mogelijk om deze projecten zo snel mogelijk op te pakken?

Voorzitter. Ik wil het ook graag hebben over het belang van de doelmatigheidsafwegingen, specifiek in relatie tot de dijkversterking. De opgave voor dijkversterking blijkt hoger te liggen dan aanvankelijk gedacht en de kosten per kilometer vallen ook veel hoger uit. Hierdoor staat de doelstelling om alle keringen in 2050 aan de huidige normen te laten voldoen onder druk. De kosten zijn eerder geraamd op 13,1 miljard euro en lopen inmiddels op tot 25 miljard euro. De Algemene Rekenkamer wijst erop dat er onvoldoende afwegingen van de kosten en baten worden gemaakt van dijkversterking en alternatieve maatregelen voor bescherming tegen overstromingen, zoals rivierverruiming, waterberging of crisisbeheersing. Hoe kijkt de minister aan

tegen deze bevindingen van de Algemene Rekenkamer en welke mogelijkheden ziet hij voor alternatieve maatregelen?

Voorzitter. Er ligt ook een probleem bij de aanbestedingen en de prestatieverklaringen. Met name die aanbestedingen vind ik zeer zorgelijk. De overheid dient het goede voorbeeld te geven en zich op z'n minst te houden aan de eigen regels. Waarom is er jaar in, jaar uit sprake van onvolkomenheden bij die aanbestedingen? Zijn er ook mogelijkheden om bij die aanbestedingen lokale partijen voorrang te geven bij vergelijkbare aanbiedingen?

Voorzitter. Ik heb nog een vraag over de doelmatigheid van de bestedingen in het kader van de Kaderrichtlijn Water. De BBB-fractie wil graag meer inzage in het effect van de maatregelen: doen ze ook wat ze beogen en zetten we het geld dan wel efficiënt in? Ziet de minister mogelijkheden om dit beter in beeld te brengen?

Voorzitter. Ten slotte wil ik de minister van harte danken voor zijn inzet. Het was een korte periode; ik heb de minister ruim zes maanden mogen meemaken, maar ik was altijd onder de indruk van zijn deskundigheid en zijn inzet. Die heb ik altijd zeer gewaardeerd. Het waren wat mij betreft in ieder geval zes mooie maanden.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. We gaan even schorsen. Ik kijk even hoelang de schorsing moet duren. Ik schors tot 14.15 uur.

De vergadering wordt van 13.57 uur tot 14.17 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn toegekomen aan de beantwoording in eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik wil graag de minister van Infrastructuur en Waterstaat het woord geven voor een korte en krachtige beantwoording van de vragen uit de eerste termijn van de kant van de Kamer. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Dat moet lukken, voorzitter. Er zijn veel vragen gesteld over instandhouding en over het achterblijven van de uitgaven, zoals ik het maar noem. Ik gebruik namelijk niet het o-woord, onderuitputting. Ik zal dat ook uitleggen. Ik zie het niet als onderuitputting. Al die gelden zijn en blijven gekoppeld aan de projecten waarvoor ze bedoeld zijn. We brengen ieder jaar gewoon het verwachte uitgaveritme weer in overeenstemming, maar het enige waarbij geld is weggehaald, zijn de zeventien gepauzeerde projecten. Alle andere staan gewoon in de boeken met dat budget. Door alle redenen die ik al heb gegeven naar aanleiding van het rapport van de rapporteur kunnen betalingen weer over jaargrenzen heen gaan en kunnen er valide redenen zijn waarom ze pas later in de tijd tot uitgaven komen.

Als je vervolgens kijkt wat er gebeurd is, zie je dat er in het begin van deze coalitieperiode extra gelden voor onderhoud zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Dat ging, uit mijn hoofd, om een ophoging van 1,8 miljard naar 2,1 of 2,2 miljard. Dat is toen technisch gelijk toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Daar is later, vorig jaar, ook de opgave naast gelegd en toen is het passend gemaakt in de tijd. In die zin kun je dus stellen dat het doorschuiven van dat bedrag een eenmalige exercitie is geweest om het

in overeenstemming te brengen met de verwachte kasritmes rond de opgehoogde onderhoudsopgaven.

De komende tijd laten we bij Rijkswaterstaat dat bedrag stapsgewijs doorgroeien met geld van de gepauzeerde projecten, naar een opgave van 3 miljard. Het grootste gedeelte van de gelden die de afgelopen jaren zijn doorgeschoven zit op aanlegprojecten waarop budgetten zijn toebedeeld en die om bij de Kamer bekende redenen nog steeds bij de rechter liggen. Dat zijn bijvoorbeeld twee grote aanlegprojecten waarvan we een aantal jaar geleden dachten dat ze toch onderhand wel gestart zouden zijn, de ViA15 en de A27. Het zijn redenen die buiten mijn invloedssfeer liggen, maar om mij moverende redenen heb ik de budgetten wel gehandhaafd. Als de rechter namelijk van oordeel is dat die projecten doorgezet kunnen worden, kan ik me zomaar voorstellen dat er de volgende dag ook een minister is die er graag mee aan de slag gaat.

We gaan het geld van die gepauzeerde projecten nu inzetten voor groot onderhoud. Daar vroeg de heer Heutink naar. Hij vroeg of dat wel nodig was. Zijn stellingname was: want dat geld blijft maar versloffen. Nou, het lag te versloffen vanwege het vooralsnog niet kunnen doorgaan van die aanleg. Dat was zeker zo bij die zeventien gepauzeerde projecten waarbij ik vorig jaar de Kamer ook een uiteenzetting heb gegeven van hoe er bij elk van die projecten toch forse stikstofproblemen te verwachten zijn, waardoor het echt nog wel een aantal jaar duurt voordat je daarmee aan de slag kunt. Daar kwam het geld dus ook niet tot besteding. Wat we nu gedaan hebben, is het volgende. Door het naar de grote onderhoudsbeurt van Nederland te brengen, gaan we het geld de komende jaren juist wel uitgeven.

Vele Kamerleden hebben gevraagd of dat ook gaat lukken. Rijkswaterstaat is inmiddels volop aan de gang. Ik wijs er wel op dat de schuif is ingegaan in de begroting 2024. We hebben daar hier in de Kamer natuurlijk al meer dan een jaar debatten over. Dat is een begroting die in april door de Eerste Kamer is vastgesteld, dus twee maanden geleden. Daarmee is eigenlijk in formele zin ook pas die hele operatie begonnen. Rijkswaterstaat is nu volop bezig om dat in te regelen. Anders dan bij mijn aantreden, toen Rijkswaterstaat telkens voor twee jaar vooruit gefinancierd was op zijn capaciteit en op zijn budgetten voor beheer en onderhoud, hebben we er bij deze schuif acht jaar van gemaakt. Rijkswaterstaat heeft nu dus voor acht jaar vooruit zekerheid. Dat zijn hele belangrijke voorwaarden om te zorgen dat ze nu ook gewoon structureel die programmering voor acht jaar vooruit kunnen gaan maken, daar ook de efficiencywinsten in kunnen meerekenen en tot pakketten kunnen komen. Ik heb het volgende voorbeeld eerder genoemd. Als je een aantal bruggen in onderhoud geeft die allemaal ongeveer gelijkvormig zijn en die niet allemaal op hetzelfde moment geverfd of geasfalteerd hoeven te worden, kun je daar natuurlijk hele mooie portfolio's van maken, waardoor ook de aannemers het interessant vinden om erop in te schrijven, omdat ze dan langjarig verzekerd zijn van werk en de opgedane ervaringen bij de ene brug kunnen gebruiken bij de volgende brug en daardoor scherper kunnen offeren. Dat is allemaal dit jaar van start gegaan. De enorm grote opgave moet de komende jaren stapsgewijs zichtbaar worden, doordat je ziet dat er aan de weg gewerkt wordt. Dat doen we vanzelfsprekend, zeg ik richting de heer Pierik, aan de hand van prioriteitenlijsten. De prioriteit wordt voortdurend afgestemd op veiligheid, op de staat van een kunstwerk of infrastructureel object en op de gevolgen voor de bereikbaarheid. We werken ook met een stukje overprogrammering om ervoor te zorgen dat je nog

voldoende op de plank hebt liggen om mee aan de slag te gaan als ergens een vertraging ontstaat. Dus dat moet leiden tot een klus die lukt.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer De Hoop, namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Juist om deze reden vind ik die 300 miljoen van Rijkswaterstaat die niet besteed is voor instandhouding echt een probleem. Het is namelijk specifiek hierin gezet voor de problemen die de minister schetst. Het is juist zo noodzakelijk. Dat daarvan dan 300 miljoen niet besteed wordt, zorgt er ook voor dat de financiële omvang van de bedragen die daarvoor nodig zijn stijgt. Ik zou van de minister toch iets meer willen horen over hoe hij daartegen aankijkt en of hij ziet dat 300 miljoen dat daar niet aan besteed wordt echt heel erg veel is.

Minister Harbers:

De emotie van de heer De Hoop daarbij deel ik. Tegelijkertijd zag ik ook geen andere manier waarop dit kon en dat heeft allemaal redenen. Als je terugblijkt, zie je dat er tien, vijftien jaar geleden een grote begrotingscrisis was en toen ging er onvoldoende geld naar Rijkswaterstaat. Er kwam in deze coalitieperiode extra geld beschikbaar, maar dat heb je niet de volgende dag uitgegeven. Dit zijn sowieso grote projecten die een voorbereidingstijd kennen van twee, drie jaar of langer. Dit geldt ook voor de grote beheer-, onderhouds-, vervangings- en renovatieklussen. In 2022, na het aantreden van het kabinet, kwam er geld beschikbaar, maar dan heb je niet de volgende dag de mensen bij Rijkswaterstaat en de dag daarna de aanbesteding gedaan. Dit heb ik in die tijd ook aan de Kamer gemeld. Het extra geld voor Rijkswaterstaat is toen in de begroting gezet, maar het moest nog passend gemaakt worden in de jaren daarna. Feitelijk hebben we de capaciteit ook nu pas vrijgespeeld met de gepauzeerde projecten, en dat in een krappe arbeidsmarkt. Dit hebben we gedaan om daarmee de mensen binnen Rijkswaterstaat te houden en te voorkomen dat men elders in de markt een baan gaat zoeken en wij dan weer zonder capaciteit zitten.

Rijkswaterstaat en de hele infrabouw, het hele beheer en onderhoud, voeren mammoetklussen uit in een mammoetorganisatie die net als een mammoettanker functioneert. Als die van koers moet veranderen, kost het echt even tijd om het goed, structureel op poten te krijgen.

De voorzitter:

Dan is er nog een interruptie van de heer Heutink namens de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Ik wil het even hebben over dat aanbesteden. Wat ons betreft moet dat groter, slimmer en grootschaliger, omdat je dan uiteindelijk goedkoper kunt offreren. Dat ben ik met de minister eens. Nu hebben we gelezen dat ook de Algemene Rekenkamer vragen stelt over het aanbestedingsproces. Doet deze nieuwe werkwijze dan ook recht aan de aanbeveling die de Algemene Rekenkamer daarover heeft gedaan? Of is er nog meer werk nodig om daaraan tegemoet te komen?

Minister Harbers:

Bij aanbestedingen lopen er een aantal kwesties. De Rekenkamer wijst op

onvolkomenheden in de algehele vastlegging en het navolgen van de procedures. Zoals ik eerder uiteengezet heb: daar werken we heel hard aan. Ik hoop eigenlijk dat dat zo goed gaat dat we na dit jaar die onvolkomenheid kunnen afsluiten. Verder moet je bij aanbestedingen altijd goed kijken of de gekozen aanbestedingsvorm matcht met wat de markt op dat moment aankan. Er komt nog een rapportage over de in eerste instantie mislukte aanbesteding van de Van Brienoordbrug. Daarbij zag je dat de omvang van het werk in combinatie met een krappe markt en een contractvorm waarin veel risico's bij de aannemer gelegd werden, een prijsopdrijvend effect heeft gehad. Wat we daaruit leren, is dat je toch moet overwegen om dit soort werken in delen op te knippen, zodat je stukje voor stukje aanbesteedt. Daardoor trek je mogelijk meer marktpartijen die allemaal gespecialiseerd zijn in dat stuk dat aanbesteed wordt. Bij grotere projecten kan het ook zijn dat aannemerscombinaties inschrijven. Mevrouw Veltman refereerde daar volgens mij al aan. Dat is ook een beproefde methode. Dan stellen ze als het ware zelf een conglomeraat van bedrijven samen waarbij iedereen gespecialiseerd is in het stuk dat ze voor hun rekening nemen. Maar daar zitten ook weer coördinatiekosten aan, die er dan weer bovenop komen.

Dan is er nog een derde aspect, waar de heer Pierik op wees. Hij vroeg of je bij aanbestedingen kunt kijken of lokale aannemers voorrang kunnen krijgen. In de eerste plaats moeten we ons aan de EU-wetgeving houden. Die stelt strikte eisen aan aanbestedingen. Voor dit soort dingen is het dan zaak om, als je dit wilt, helder aan de voorkant criteria mee te geven, bijvoorbeeld door duidelijk te maken dat je bij gelijke geschiktheid kiest voor een regionale aannemer. Maar wat nog veel belangrijker is, is wat ik net al noemde als les naar aanleiding van de Van Brienoordbrug. Bij Rijkswaterstaat moeten we ook kijken hoe we aanbestedingen misschien beter in delen kunnen opknippen, want daarmee wordt de projectomvang per klus kleiner en worden klussen per definitie ook interessanter voor bijvoorbeeld het mkb om op in te schrijven. Dat zijn allemaal parallelle ontwikkelingen. De onvolkomenheden die door de Algemene Rekenkamer zijn geconstateerd, moeten als eerste de wereld uit. Dat hele interne proces moet op orde zijn. Daar is alle inzet op gericht.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Minister Harbers:

Ik heb al heel veel gezegd over instandhouding en aanbestedingen. De heer De Hoop gebruikte in zijn betoog over instandhouding het voorbeeld van de Prinses Margrietunnel. Eerst even over die tunnel en dan een paar tips voor de toekomst. Omdat het hier ging om herstel van een calamiteit is niet een reguliere aanbestedingsprocedure doorlopen. We zijn gebaat bij snelheid. Om die reden is gekozen voor wat heet een gunning uit de hand. Maar die vindt ook zijn grondslag in een specifiek artikel uit de Aanbestedingswet. De aanbesteding is ook gepubliceerd op TenderNed. Er zijn heel veel aannames — die werden ook door de heer De Hoop in het debat gebracht — over hoeveel duurder het zou zijn geworden. Maar dat zijn voor een groot deel aannames waar we ons bij Rijkswaterstaat niet in herkennen. Ik heb hier een bladzijde vol met een technisch betoog over hoe volgens ons dat verhaal in elkaar zit. Het is vrij technisch, dus het is misschien beter om de Kamer een brief toe te zeggen, waarin wij reageren op dat verhaal en onze visie daarop geven. Dan kunnen we schetsen waar wel en waar vooral ook geen parallellen te trekken zijn met de Vlaketunnel, die in 2010 ook problemen had met de trekankers. Die brief kunnen wij

voor het einde van het zomerreces naar de Kamer sturen.

De **voorzitter**:

We zullen die toezegging noteren. De heer De Hoop heeft daar nog een vraag over.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik waardeer die toezegging zeer. Ik durf die bedragen ook niet hard te maken, maar Follow the Money ging er in een stuk op in. Die neem ik natuurlijk zeer serieus. Dan wil ik toch nog een vraag stellen over deze kwestie. Ik begrijp heel goed dat dit een calamiteit was en dat die zandzakken bijvoorbeeld direct gelegd moesten worden. Maar er zaten een aantal maanden tussen die herstelwerkzaamheden. Daar is wel echt kritiek op. Waarom is er toen geen aanbestedingsprocedure gestart? Ik zou dus onderscheid willen maken tussen het oplossen van de calamiteit en de maanden die daartussen zaten. Ik begrijp gewoon niet helemaal waarom er geen ruimte was voor een aanbestedingsprocedure.

Minister **Harbers**:

Ik zal daar in de brief ook op ingaan. Maar ook dit betreft nog steeds de snelheid. Als je niet wil dat die tunnel jarenlang dicht is en vol met zandzakken staat, moet je tempo maken. Ik begrijp dat dit op de buitenwereld soms raar overkomt. Men denkt: hè, er staan eerst zandzakken en na een maand of acht of zo beginnen de werkzaamheden pas. Die tijd had de aannemer nodig om de werkzaamheden voor te bereiden. Maar de aannemer was wel al eerder gecontracteerd om dat te gaan doen. Het is natuurlijk een heel ingewikkelde situatie. Je kunt op een gegeven moment vergelijkingen maken rondom wat herstel kost en wat een nieuwe tunnel kost en allemaal van dat soort dingen. Maar die tunnel ligt er; je wil eigenlijk gewoon dat die zo snel mogelijk en zo volledig mogelijk weer in gebruik is, zeker in het kwetsbare stuk Nederland dat qua waterkruisingen niet heel rijkelijk bedeed is.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank voor dit antwoord van de minister. Ik begrijp dit ook. Ik kan mij dit bij calamiteiten heel erg goed voorstellen. Maar de minister voorziet met mij dat wij de komende jaren meer van dit soort situaties zouden kunnen krijgen, omdat er zo veel problemen zijn met het onderhoud. Ik zou het dus ook fijn vinden als de minister ingaat op de vraag hoe er binnen dat soort calamiteiten goed kan worden omgegaan met die aanbesteding. Dan heb ik het misschien niet specifiek over deze, maar hoe zou je daar in het vervolg misschien goed of beter mee kunnen omgaan? Ik weet niet of "beter" het goede woord is. Maar hoe gaan we daarmee om?

Minister **Harbers**:

Vanzelfsprekend zullen we daar ook op ingaan. Maar het moet sowieso wel passen binnen de wet. Dat geldt ook voor ons. Als je dus iets als calamiteit bestempelt wat geen calamiteit is, kun je het betreffende artikel in de Aanbestedingswet niet gebruiken. Daarin zit dus al de eerste waarborg. Als je het namelijk onterecht gebruikt, krijg je naderhand terecht weer het verwijt van de Rekenkamer dat de aanbestedingen niet op orde zijn. Er is ons nu juist alles aan gelegen om dat wel op orde te hebben. Je moet dus wel echt goed kunnen onderbouwen waarom iets een calamiteit is. Maar we zullen bij de vormgeving van het beleid, ook bij die verdere instandhoudingsklus, ingaan op hoe we dat waarborgen.

Daarnaast is dit misschien ook nog wel goed om te zeggen: ik kan nooit uitsluiten dat dit soort incidenten of calamiteiten zich nog ergens voordoen. We weten ook dat er in het geval van de Prinses Margrietunnel geen aanleiding was om te veronderstellen dat dit zou gebeuren. Er waren geen eerdere tekenen dat die tunnel omhoogkwam. Maar het was ook niet mogelijk om op een — zo heet het in vaktermen — non-destructieve manier onderzoek te doen naar de vraag of dit zou kunnen dreigen. Met andere woorden: je moet altijd aan de slag. Je moet onder meer gaan boren in die constructie om erachter te komen of iets kan. In principe probeer je zo lang mogelijk te vermijden dat je daar op een destructieve manier achter komt. U kunt zich daar mogelijk van alles bij voorstellen.

Mevrouw Veltman vroeg ook nog wat er nou nodig is. Ook anderen, zoals de heer Heutink, hebben gevraagd of ik voldoende inzicht heb in al die kunstwerken, die infrastructurele werken. Ik heb eerder aan de Kamer aangegeven dat dit inzicht een paar jaar geleden niet bepaald overhield. Dat is de reden geweest waarom Rijkswaterstaat vanaf 2020 à 2021 begonnen is met een heel groot programma rondom assetmanagement. Dat wil zeggen dat we per infrastructureel werk, per kunstwerk, gewoon helemaal in beeld brengen wat de historie ervan is en wat we ervan weten. Het is soms echt monnikenwerk. Soms gaat het namelijk tot aan het papieren tijdperk terug en moet je archiveren in voor de oude bouwtekeningen. Aan de hand daarvan kun je een goede prognose maken wat betreft het tempo waarop het in de toekomst achteruit zal gaan en het moment waarop het vervangen moet worden. Op dat moment heb je alle noodzakelijke informatie bij elkaar gebundeld, bijvoorbeeld voor een aannemer die op zo'n klus inschrijft. Tot een aantal jaar geleden was dit niet op zo'n gestructureerde manier bij Rijkswaterstaat in beeld. De klus waar we nu mee bezig zijn, is ervoor zorgen dat dit binnen een paar jaar gewoon voor alle kunstwerken in beeld is. Dat helpt ook weer bij het meer tempo maken in de onderhoudsbeurt.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik vind het opvallend dat het bij ProRail wel allemaal in beeld is, maar bij de netwerken van Rijkswaterstaat niet. Is dat dan niet ook direct de grootste kwetsbaarheid van Rijkswaterstaat? Je ziet nu eigenlijk dat allemaal verschillende organen informatie moeten gaan verzamelen. Heeft de minister daar nog een beeld bij? Hoe kan dat wellicht anders? Ik snap dat er nu een programma wordt opgetuigd. Het zal vast klauwen met geld kosten om dat te realiseren. Is de wijze waarop Rijkswaterstaat nu georganiseerd is, wel de juiste? Dit is zomaar even een idee en ook een vraag aan de minister.

Minister **Harbers**:

Ik zou vooral niet aan de organisatie van Rijkswaterstaat gaan peuteren, zeker als je ook al dit soort grote klussen hebt. Voor een deel is het historisch zo gegroeid. Een paar jaar geleden is in ieder geval wel onderkend dat we dit veel gestructureerder bij elkaar moesten brengen. Ik heb eerlijk gezegd hier niet het beeld bij de hand waaruit blijkt waarom dat bij ProRail anders is. Dat zal voor een groot deel historische redenen hebben. Daar komt bij dat je bij Rijkswaterstaat natuurlijk nog van een veel grotere variëteit aan kunstwerken spreekt. Het gaat over vaarwegen, wegen, bruggen, tunnels, viaducten en van alles. In dat opzicht is het spoorwegnet van een heel mooie en eenvoudige schoonheid.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan is het misschien wel het overwegen waard om eens te laten uitzoeken waarom het bij ProRail wel zo goed inzichtelijk is en bij de Rijkswaterstaatnetwerken niet. Ik denk dat het ontzettend zinvol is, niet alleen voor een nieuwe minister, maar ook voor ons als Kamer om te weten waar dat precies aan ligt en hoe dat komt. Misschien wil de minister toezeggen om in beeld te gaan brengen waar dat dan precies aan ligt.

Minister Harbers:

Voordat we dat helemaal gaan onderzoeken, kan ik wel toezeggen dat we gewoon terugkomen op deze vraag en kijken wat we er nu al over weten. Dat zullen we de Kamer voor het eind van het zomerreces doen toekomen.

De voorzitter:

Wij zullen de toezegging noteren.

Minister Harbers:

Dan is er nog de categorie tips voor de opvolger. Mevrouw Veltman stelde vragen in dit kader en ook de heer De Hoop. Het is eigenlijk heel eenvoudig. De hele mammoettanker is net aan het keren, dus zorg vooral dat hij de draai afrondt, om in die termen te blijven. Blijf prioriteit geven aan het Ontwikkelplan Assetmanagement, want dat kost nu even wat, maar het gaat echt wat opleveren, zeg ik richting de heer Heutink, op het moment dat je het beeld veel completer hebt en aannemers daarmee ook niet voor verrassingen stelt. Want zij schrijven zich ergens op in, maken het werk open en op een gegeven moment blijkt dat het toch anders zit dan op de laatste versie van de bouwtekeningen die ze ooit hebben gehad. Dat gaat dus ook wat opleveren. Dat is een.

Twee. Zorg dat je goed blijft programmeren op de maakbaarheid. Wat kan de markt aan? Waar heeft de markt capaciteit en mensen voor? Waar hebben Rijkswaterstaat en ProRail capaciteit en mensen voor? Zorg dat je dat vooral heel goed bij elkaar brengt, want daarmee heb je aan de voorkant — en dat moet echt binnen een paar jaar kunnen — gewoon veel meer transparant in beeld in welk tempo de hele klus zich kan gaan voltrekken.

Bij instandhouding hoort ook dat we weten wat de gevolgen zijn, als er hinder ontstaat. Daar vroeg de heer Van Dijk naar. Hij vroeg naar maatschappelijke impactanalyses, ook een beetje op regionaal niveau. Die maken we, want we weten natuurlijk dat er als gevolg van een grote onderhoudsbeurt meer overlast zal zijn. Om de maatschappelijke impact voor de gebruikers en de omgeving zo veel als mogelijk te beperken, worden al tal van maatregelen genomen. Wij hebben nu in ieder geval ingeregeld dat de landelijke infrabeheerders ProRail en Rijkswaterstaat hun planningen twee jaar vooruit helemaal op elkaar afstemmen, zodat een samenloop van grote werkzaamheden wordt voorkomen waar dat kan. Dan heb je de landelijke planning rond.

Daarachter worden ook regionale planningen gemaakt. Een goed voorbeeld daarvan is de meerjarenplanninganalyse die Zuid-Holland Bereikbaar samen met de infrabeheerders in Zuid-Holland maakt. Op die manier bekijk je wat de raakvlakken zijn met het onderliggende wegennet en het stads- en streekvervoer. We hebben daar ook criteria voor. Rijkswaterstaat heeft daarvoor de hinderaanpak. Dat alles bij elkaar is volgens mij wat de heer Van Dijk bedoelt met de maatschappelijke impactanalyse. We hebben de afgelopen jaren, ook de afgelopen twee jaar waarin mevrouw Heijnen en ik op dit departement zaten, echt nog wel grote sprongen gemaakt om ervoor te zorgen dat

je iedere vorm van samenloop van werkzaamheden heel tijdig in beeld hebt. Het gaat daarbij ook om de grotere cirkel rond een werk. Want als je op zo veel plekken aan het werk bent, kan het zomaar zijn dat je denkt dat je alles in beeld hebt en dan blijkt dat een cruciale brug 40 kilometer verderop eigenlijk toch nodig was voor de omleiding van het werk dat je aan het doen bent. Dat proberen we dus ook op een grotere schaal in beeld te hebben.

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Van Dijk. Gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank aan de minister voor dit antwoord. Goed dat daarvoor zo veel aandacht is. Misschien komt hij er zo nog op, maar ik had het ook in het bredere kader van het meerjarenplan instandhouding geplaatst.

Minister Harbers:

We hebben de eerste aanzet van het meerjarenplan instandhouding weergegeven in de brief van vorige week over het productievermogen. Dat moet zijn weg vinden in een heel concreet meerjarenplan instandhouding, dat met al deze criteria opgesteld kan gaan worden. Rijkswaterstaat is daar ook mee bezig. Ik durf er eerlijk gezegd niet goed een termijn aan te hangen. Het is straks ook aan de nieuwe bewindslieden om daar nog wat van te vinden. Ik heb daar nog geen termijn voor. Aan het eind van mijn eerste termijn zal ik even aangeven welke termijn ik daar richting de Kamer aan kan hangen.

Dan het openbaar vervoer. Ik begin met de vraag van de heer De Hoop of ik de zorgen over het openbaar vervoer deel als het gaat om ticketprijzen en de Lelylijn. Betaalbaar openbaar vervoer is belangrijk. Daarbij is het een normale beweging dat ticketprijzen meebewegen met de inflatie, want ook alle andere producten worden ieder jaar duurder. Vorig jaar was de inflatie wel heel hoog en werd verwacht dat de prijzen dit jaar heel hard zouden stijgen. Daarom is op verzoek van de Kamer vorig jaar geld vrijgemaakt om die stijging te dempen. Besluiten over eventuele vervolgingrepen in de kosten van trein- en buskaartjes zijn aan een volgend kabinet, want dat gaat ook over de financiële ruimte in de komende jaren.

Naar de Lelylijn loopt een MIRT-onderzoek. Dat heb je toch echt eerst nodig voordat je volgende stappen kunt zetten. Onzekerheid over de exacte uitkomst is, precies gezien het stadium waarin het onderzoek nu zit, wel logisch, want op dit moment wordt er nog heel veel in beeld gebracht. Ik kan die onzekerheid hier dus niet wegnemen. Ik kan u wel verzekeren dat er heel hard gewerkt wordt aan het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn.

Mevrouw Veltman, de heer Van Dijk en de heer Heutink vroegen naar de prestaties van de spoorwegen.

De voorzitter:

Sorry, minister. U heeft nog een interruptie op het vorige punt, meneer Heutink?

De heer Heutink (PVV):

Ja, over de prijsstijging bij NS. De Kamer heeft een toezegging gehad van staatssecretaris Heijnen over het uitwerken van scenario's om mogelijkheden te zoeken om bij NS structureel 120 miljoen op te halen. We zouden dat voor de zomer krijgen.

Deze minister heeft nog tot aanstaande dinsdag. Hij is hier inmiddels ook verantwoordelijk voor. Ik ben dus heel erg benieuwd hoe het daarmee staat.

De **voorzitter**:
Een strikvraag.

Minister **Harbers**:
Volgens mij zijn die scenario's zo goed als klaar. Ik denk niet dat het nog voor dinsdag gaat lukken. Als je dat in beeld brengt, kom je vrij snel ook op de vraag over de financiële dekking. Naar zijn aard moet het volgende kabinet daar een uitspraak over doen. Ik verwacht dus dat het volgende kabinet daar op afzienbare termijn mee bij de Kamer kan komen, maar ik mis de politieke ruimte om daar nu zelf nog wat van te vinden. Los daarvan: de Kamer kan geen ongedekte moties aannemen, maar ik kan als minister al helemaal geen ongedekte brieven naar de Kamer sturen. Dat verbiedt het ministerie van Financiën mij.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

Minister **Harbers**:
De prestaties van ProRail zijn inderdaad nog niet op het niveau dat de reiziger mag verwachten. Daarom wordt er een verbeterprogramma ingesteld dat ervoor moet zorgen dat die prestaties verbeteren. Ook aan dat plan wordt heel hard gewerkt. De heer Van Dijk wees daar ook op, ook naar aanleiding van zijn aangenomen motie. De onderwerpen uit die motie nemen we mee in het verbeterplan, zoals ik bij de appreciatie van de motie ook al had aangegeven. Ik weet de termijn niet precies, maar volgens mij is dat verbeterplan op korte termijn, nog deze zomer, gereed. Dat is heel hard nodig om ervoor te zorgen dat de prestaties op een hoger peil komen.

De beheerconcessie wordt verlengd in afwachting van de behandeling van een wetsvoorstel dat bij uw Kamer ligt, te weten de Wet sturing en verantwoording ProRail B.V. De concessie moet wel verlengd worden om ervoor te zorgen dat we überhaupt vanaf 1 januari 2025 nog een beheerder van het spoorweganet hebben. Het is vervolgens aan de Kamer, ook met het volgend kabinet, om te kijken wat zij doet met dat wetsvoorstel. Als de Kamer zou besluiten om het wetsvoorstel te behandelen en vervolgens in zou stemmen met het wetsvoorstel, dan zou een nieuwe concessie niet langer nodig zijn. Maar als er niks gebeurt met dat wetsvoorstel, dan is een nieuwe concessie nodig om daarmee ProRail opnieuw als beheerder van het spoorweganet aan te wijzen.

Het andere deel van de prestaties van de spoorwegen, waar mevrouw Veltman het over had, gaat ook over de prestaties van de NS als uitvoerder van de hoofdrailnetconcessie. Mevrouw Veltman vroeg ook of het mogelijk is om niet alleen gemiddelde prestaties in kaart te brengen, maar ook per traject te kunnen kijken. Er is in de nieuwe hoofdrailnetconcessie niet afgesproken dat NS beoordeeld wordt op trajectniveau. Het kan ook weer een perverse prikkel hebben dat je alle inzet op het traject concentreert, maar je bij de overstap op andere trajecten als reiziger alsnog de mist ingaat. Er is heel veel afgesproken waarvan ik zelf het vermoeden kreeg dat dit heel dicht in de buurt komt van wat mevrouw Veltman wil. Er zijn namelijk nieuwe informatie- en rapportageverplichtingen in de concessie vanaf komend jaar. Dan kan gestuurd worden

op basis van de tien slechtst presterende verbindingen op het gebied van de zitplaatskans en reizigerspunctualiteit. Er wordt ook een dashboard ontwikkeld waarin NS gaat rapporteren over de twintig meest voorkomende verbindingen naar elk aankomststation en hoe de kwaliteit daarvan zich ontwikkelt. Via dat dashboard komt er dan ook detailinformatie, bijvoorbeeld over aankomstpunctualiteit per station en per treindienst van het hoofdrailnet. Dat is niet één traject, want op één traject kunnen meerdere treindiensten rijden. Maar per treindienst is straks inzichtelijk hoe de punctualiteit daarvan is. Volgens mij heb je dan alles bij elkaar precies wat mevrouw Veltman bedoelt en verbeteren we ook onze eigen informatievoorziening in het kader van de beoordeling van de prestaties van NS met sprongen.

De goederenvervoerders ...

De voorzitter:

Eén moment. U heeft een tweetal interrupties over ProRail of NS, denk ik.

De heer Olger van Dijk (NSC):

We hebben in de Kamer, overigens vooral met de staatssecretaris, veel gesproken over de treinen en de prestaties die achteruithollen. We moeten eerlijk zijn over hoe urgent het is om daar verbeteringen in aan te brengen. De cijfers zijn echt zorgwekkend. Daar verwees ik in mijn bijdrage ook naar. We zijn echt onder de bodemwaarde gezakt. Zover ik heb kunnen nagaan, is dat voor het eerst. Dat geeft aan hoe urgent deze problematiek is. De toezegging was om het verbeterprogramma voor de zomer op te leveren. Ik hoor de minister nu "deze zomer" zeggen. We hebben op 12 september een debat met de nieuwe verantwoordelijke bewindspersoon staan. Ik hoop dat hij kan toezeggen dat we het verbeterprogramma in ieder geval zeker voor het einde van het zomerreces ontvangen, zodat we dat kunnen betrekken bij ons eerste gesprek met de nieuwe bewindspersoon.

Minister Harbers:

Het is zo goed als klaar, zie ik. Het gaat mij waarschijnlijk niet meer lukken, want ik heb het nog niet gezien en zo veel dagen heb ik niet meer. Maar de verwachting is dat het heel binnenkort naar de Kamer kan worden gestuurd. Dan is het er in ieder geval ruim voor het commissiedebat van 12 september.

De voorzitter:

Dat is mooi.

De heer Heutink (PVV):

Over de beheerconcessie. Ik lees in de internetconsultatie dat de reden dat de beheerconcessie nu met vier jaar wordt verlengd, is dat we wachten op de besluitvorming over de omvorming van ProRail tot een zbo. Ik hoorde de minister net een hele andere wet aanhalen. Ik begrijp niet zo goed wat nu de aanleiding is voor het beleidsarm verlengen van de concessie met vier jaar. In die concessie staan namelijk ook hele andere prestatie-indicatoren voor ProRail dan voor NS, terwijl die in de basis gelijk zouden moeten zijn. Inhoudelijk is er dus van alles mis met de huidige beheerconcessie. De KPI's worden niet aangepast. Tegelijkertijd ben ik even aan het kijken naar het argument om dit te doen. We weten namelijk allemaal dat het zbo politiek gezien niet heel aantrekkelijk is. Volgens mij is er nog steeds geen meerderheid voor.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

De heer **Heutink** (PVV):
Dus nogmaals, welke wet bedoelt de minister? Waarom gebeurt dit?

Minister **Harbers**:
Die wet over de zbo-vorming heet Wet sturing en verantwoording ProRail B.V. Dat is dus die wet. Als die wet zou worden aangenomen, hoeft de concessie niet meer, want dan verandert gewoon de hele ophanging van ProRail. Als de situatie blijft zoals nu, dus dat die wet er niet is, moet je de beheerconcessie wel verlengen, want anders heb je per 1 januari geen concessiehouder. Het voornemen is om die helemaal ongewijzigd te verlengen. Dat is nu in internetconsultatie. Dat geeft ook de tijd, want je hebt ook echt wel een paar jaar nodig als je een concessie op allerlei onderdelen wilt veranderen. Dat geeft het nieuwe kabinet ook de tijd om daar een oordeel over te vormen en te kijken wat het op termijn met de concessie zou willen doen. Dat de prestatiecriteria anders zijn, heeft ook te maken met de andere aard van de werkzaamheden. ProRail beheert het rail- en spoorwegnet en stelt dat beschikbaar aan vervoerders. NS is de uitvoerder van de concessie en heeft dan weer een directe relatie met de klant; je komt dan dus ook met criteria die iets te maken met de reizigersbeleving.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

Minister **Harbers**:
De volgende categorie gaat over de spoorgoederenvervoerders, die ook ontevreden zijn. Dat is ook een van de redenen waarom ProRail die boete heeft gekregen. Mevrouw Veltman vraagt of de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer kan worden versterkt. We hadden het net al over de prestaties. Ook hiervoor geldt: ProRail presteert onvoldoende richting de spoorgoederenvervoerders. Met name de goederenvervoerders in het Rotterdamse havengebied hebben veel last van ongepland, uitgesteld en achterstallig onderhoud. Het doel is om dat weg te werken. Dat is ook onderdeel van het basiskwaliteitsniveau spoor. ProRail werkt daarvoor nu aan het vervolg van het verbeterprogramma Zee-Zevenaar. Dat is dus het spoor van de Betuwelijn plus het stuk door de haven van Rotterdam naar de Maasvlakte. Ook in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer wordt veel aandacht besteed aan het op orde krijgen van de infrastructuur. Dat is daarin een belangrijk thema.

Ik ga door naar het drinkwater. De heer De Hoop vroeg: hoe staan we ervoor en moeten we de doelen van de Kaderrichtlijn Water halen? Op dit moment hebben we nog voldoende drinkwater, maar om ervoor te zorgen dat dat straks ook zo is, werken de drinkwaterbedrijven samen met provincies aan een actieprogramma. Ik verwacht dat dat in het Bestuurlijk Overleg Water van het najaar zal kunnen worden vastgesteld. Daarnaast weten we ook: vooruitkijkend naar de toekomst blijft het van belang om drinkwater te besparen en om ons water schoon te houden, zodat we daar drinkwater van kunnen blijven maken. Ik wijs er ook nogmaals op dat we het behouden van schoon water niet voor Brussel doen, maar voor onszelf, omdat we het willen drinken, erin willen zwemmen en de gewassen ermee willen bewateren. Het heeft daarom in ieder geval van dit kabinet een topprioriteit gekregen. Als we dat goed doen, halen we de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Naar Brussel gaan red ik niet meer de komende vijf dagen,

dus dat is aan een volgend kabinet. Ik kom deze week nog wel even met een stand van zaken rond de Kaderrichtlijn Water. Recent heeft de Raad in Europa bijvoorbeeld wel vastgesteld dat die een aantal aanpassingen doet aan de Kaderrichtlijn Water. We hebben het "one out, all out"-principe. Dat is natuurlijk ook een klein beetje een moedeloos principe, want zolang het laatste van je 100.000 doelen nog niet gehaald is, ben je nog niet geslaagd. De voortgang die er wel is, kun je daardoor onvoldoende inzichtelijk maken. Dat "one out, all out"-principe gaat niet weg, maar in Europa hebben de lidstaten en de Raad nu wel de positie ingenomen dat er daarnaast nog wel iets moet komen wat de voortgang van de verbetering van de waterkwaliteit door de jaren heen inzichtelijk maakt, zodat je ook een veel beter beeld krijgt van wat er nu eigenlijk aan de hand is. Daardoor wordt het ook bestuurlijk gezien wat minder moedeloos en kun je echt zien dat we voortgang aan het boeken zijn. Ik kom binnenkort nog met een brief over al dat soort dingen naar de Kamer.

De voorzitter:

U heeft daarover een vraag van de heer Pierik van BBB.

De heer Pierik (BBB):

Vooraf over dat laatste nog even. Dat "one out, all out"-principe krijgt dus een zusje, zeg maar. Daar wordt iets naast gezet. Maar wat betekent dat nou concreet voor het halen van de KRW-doelen? Dat is me nog niet helemaal duidelijk geworden.

Minister Harbers:

Dat moeten we ook nog zien. Dit is de positie van de Raad, dus dat komt ook nog aan bod in de trilog met het Parlement. Dat is er dus nog niet. De vragen over het behalen van de KRW-doelen heb ik verderop liggen. Anders kom ik daar zo meteen even op terug, want u had daar nog aandacht voor gevraagd.

De heer Heutink (PVV):

Ik vond dat leuk bedacht, het zusje. Maar als we weten hoever een land is, kunnen we dan ook ... Nu krijgen we straks een stempel "afgewezen" als we het doel voor één stof niet halen in een waterlichaam. Kunnen we dat zusje dan gebruiken om aan te tonen dat we op de goede weg zijn, zodat we niet het predicaat "afgewezen" op zo'n waterlichaam geplakt krijgen en we als land niet op slot geraken?

Minister Harbers:

Dat gaat allemaal weer drie stappen verder. Het is een voorlopige tussenstand in de besprekingen in Brussel. Als dat verder uitgewerkt wordt, zal er ongetwijfeld in de Kamerbrief verder op ingegaan worden hoe dit in de praktijk gaat werken. "One out, all out" is niet weg, zeg ik er meteen bij, maar je wilt daarnaast eigenlijk gewoon een veel beter beeld hebben, niet alleen van Nederland, maar ook van andere lidstaten. Daarom is het zo goed dat dit in Europa wordt afgesproken. Als iedereen dat zusje ernaast legt, heb je een gelijkvormig beeld van hoe het in alle lidstaten is.

Ik kom op een aantal diverse vragen. De heer Van Dijk vroeg naar de staalslakken. Er zouden eerder in de keten concrete maatregelen tegen verontreiniging moeten komen. Daar wordt aan gewerkt, want er is ook echt meer nodig. Er wordt gewerkt aan strengere voorwaarden voor veilige toepassingen van secundaire materialen als bouwstoffen. Die voorwaarden worden opgenomen in het Circulair Materialenplan, zodat ze via dat plan kunnen doorwerken in de vergunningverlening. Het ontwerp van dat plan

is dit najaar klaar, zodat het naar de Kamer kan. Dat is verder vanzelfsprekend aan het volgende kabinet.

Bij het project Ossenisse in de Westerschelde is besloten om geen staalslakken te gebruiken, omdat het vanwege risico's voor de stabiliteit van de vaargeulwand en de doorvaarbaarheid van de Westerschelde belangrijk is dat er geen vertraging op het project ontstaat. Omdat de grond bij dat project voor ongeveer de helft in eigendom is van Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer, en zij geen staalslakken willen toepassen, hebben we hier gewoon pragmatisch gezegd: dan kiezen we ervoor om in dit specifieke geval geen staalslakken toe te passen, want dan zou je weer het risico krijgen op vertraging van het project. Het is dus geen generieke wijziging in het beleid van Rijkswaterstaat. De Kamer had gevraagd om een afschrift van de brief aan Zeeland daarover. Dat heb ik deze week aan uw Kamer gestuurd.

De voorzitter:

Dat noopt tot een vraag van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik begrijp deze toelichting wel, maar tegelijkertijd blijven er zorgen over de toepassing van staalslakken in bewegend water, ook in dit geval. Ik denk met name aan de vraag naar de kustverdediging. Loopt er nou nog wel een breder onderzoek naar een veilige toepassing op andere plekken?

Minister Harbers:

Dit zijn van die vraagstukken die er, als je nadenkt over circulaire economie, in toenemende mate bij komen kijken. We moeten dat gewoon goed in beeld hebben. Daar loopt nog onderzoek naar.

Dan de dijkversterkingen, waar de heer Pierik naar vroeg. Het is nu echt nog te vroeg om een prijskaartje te hangen aan wat er tot 2050 nodig is. Ik heb het afgelopen jaar de Kamer de onderzoeksresultaten van de hele doorlichting van alle dijken gestuurd. Er komt een hele brede bandbreedte uit, van 12 miljard tot 25 miljard, wat er extra bij zou moeten, maar daar kun je nog niks mee. Het moet veel preciezer in beeld worden gebracht. Dat vervolgonderzoek loopt op dit moment. Voor de eerste jaren kun je gewoon door met de opgave. Het is voor een deel een opgave die zich ook pas later, in de jaren dertig en veertig, gaat manifesteren. Dat geeft nog wel even de ruimte om ons te bezinnen op hoe we daarmee omgaan. Tegelijkertijd wil je niet alleen dat die forse bandbreedte in de inschatting kleiner en concreter wordt, maar zul je ook moeten bezien hoe je de hele opgave nog wat efficiënter vorm kunt geven. Rijkswaterstaat en de waterschappen kijken daar ook naar. Op een gegeven moment moet een soort dijkversterkingstrein gaan rijden die behoorlijk wat tempo maakt. Dat zal wellicht ook betekenen dat je wat meer standaardisatie in dat werk moet brengen. Ook daar wordt op dit moment naar gekeken.

Het inzicht in het doelbereik van de Kaderrichtlijn Water komt later dit jaar. De huidige maatregelen van de stroomgebiedbeheerplannen zijn in 2021 voor zes jaar afgesproken op basis van het verwachte doelbereik. De tussenevaluatie die dit najaar gemaakt wordt, halverwege die zesjaarsperiode, gaat precies over deze vraag: hoever komen we met de huidige maatregelen en wat is er eventueel nog meer nodig? De Rekenkamer heeft over dijkversterking gezegd dat je misschien ook naar andere maatregelen moet kijken

om tot het gewenste beschermingsniveau te komen. Dat klopt. Ik kijk ook heel vaak naar aanpalende maatregelen, maar we weten nu eenmaal dat dijkversterking verreweg de meest kosteneffectieve maatregel is voor de bescherming van Nederland tegen grote overstromingen. Dat staat overigens ook in de kabinetsreactie op het rekenkamerrapport. Er zijn nog geen maatregelen bekend met een grotere kosteneffectiviteit dan de aloude dijkversterking.

Tot slot de tunnels. Dat probleem is meer dan bekend, want stremmingen in tunnels verschijnen natuurlijk gelijk op de monitoren bij Rijkswaterstaat. Er zijn diverse maatregelen genomen om te voorkomen dat te hoge vrachtwagens in een tunnel terechtkomen. U moet dan denken aan extra aandacht voor dit probleem, samen met partners als de politie, Transport en Logistiek Nederland en evofenedex. Er zijn campagnes gevoerd in het Engels, Pools, Duits en uiteraard het Nederlands om de bewustwording bij chauffeurs over toegestane hoogtes te vergroten.

Het bord voor de hoogtemelding is op zich ook niet heel ingewikkeld. Er staat gewoon een hoogte in meters op en dat is dus vier meter. De Europese richtlijn is al dat vrachtauto's niet hoger mogen zijn dan vier meter. Wij bieden ze zelfs nog wat speling. Op een gegeven moment zijn de mogelijkheden om nog meer te doen wel op. Boetes zijn mogelijk en die kunnen ook gewoon uitgedeeld worden, maar bij calamiteiten heeft het altijd de allerhoogste prioriteit dat de doorstroom zo snel mogelijk hervat kan worden.

De voorzitter:

Dit leidt tot een vraag van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Goed, hoor, dat het probleem bekend is en dat er ook al wat aan is gedaan. Tegelijkertijd is 10.000 overtredingen in 2023 nogal wat. Het leidde namelijk tot enorme vertragingen. Ik begrijp dat er specifieke wegininspecteurs zijn die daarop mogen handhaven, maar dat zij dat nauwelijks, mondjesmaat, doen. Het gaat om tientallen. Mijn vraag is daarom vooral: is het niet verstandig om de handhaving via die specifieke wegininspecteurs te intensiveren? Zou dat wellicht nog in gang kunnen worden gezet? En zo niet, kan het dan als een signaal worden meegegeven?

Minister Harbers:

Ik ben hier echt voorzichtig. Als zich zo'n incident voordoet, is er namelijk in de meeste gevallen niet altijd direct een boa-wegininspecteur ter plaatse. En als die wel ter plaatse is of als er andere hulpdiensten zijn, is het echt de primaire taak om het incident te verhelpen en zo snel mogelijk het wegverkeer weer doorgang te laten vinden. Als die werkzaamheden gereed zijn, is er niet altijd tijd om ook nog een boete uit te schrijven. Ik begrijp dat het een wat teleurstellend antwoord is, maar ik begrijp op zichzelf wel welke afweging we hier hebben gemaakt, namelijk zorgen dat de file zo snel mogelijk weg is en er weer zo snel mogelijk door kan worden gereden.

We hebben ook nog andere manieren om hier wat aan te doen. We maken bijvoorbeeld foto's en bij sommige tunnels werken we zelfs met fotoborden. Daarop is ter plekke een foto te zien van het te hoge voertuig dat in aantocht is. Dat schrikt ook nog af, maar ik vind de doorstroming toch echt prioriteit nummer één, zeker omdat het zo vaak voorkomt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

We weten dat het voor een deel gewoon onbenulligheid is van mensen die het bijvoorbeeld vergeten zijn. Maar voor een ander deel is het opzet van mensen die het gewoon proberen. We weten natuurlijk ook dat een hogere pakkans helpt om dat terug te dringen. Dus daadwerkelijke handhaving kan wel degelijk iets toevoegen en daarom vraag ik of we die kunnen intensiveren. Mijn vraag aan de minister is dus opnieuw: is de minister bereid om daar nog een keer, al was het maar een signaal, aandacht voor te vragen? Ik denk namelijk dat dat wel degelijk iets kan doen.

Minister **Harbers**:

We zagen dit soort problemen ook op de A7, want bij Purmerend negeerden bijvoorbeeld meer dan 500 vrachtwagenchauffeurs gewoon het vrachtwagenverbod. We hebben daar ook gezien dat zelfs boetes niet heel erg hielpen. We zijn nu overigens wel een beetje op het punt aanbeland dat sommige bedrijven tot inkeer komen. Het bedrag is niet al te hoog, maar als je er heel veel van hebt, dan wordt de schade voor het bedrijf vanzelf hoog. Het is dus altijd een combinatie van. Het is niet zo dat er nooit boetes worden uitgedeeld. Maar laten we even begrip hebben voor de omstandigheden. Het duurt even voordat de wegininspecteur er is. Dan is er een veelheid aan werkzaamheden om ervoor te zorgen dat de boel opgelost wordt. Daarbinnen zijn boetes altijd mogelijk. Het is ook niet zo dat die nooit worden uitgedeeld.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor deze toelichting. Het is verbazingwekkend hoezeer die incidenten tot vertraging leiden. Het is heel goed dat die doorstroming prioriteit krijgt. Ik ben het met de heer Van Dijk eens dat het echt en-en moet zijn; de minister zegt dat ook. Ik vraag mij af of er niet toch meer met technologie gedaan kan worden, zodat je echt kunt zorgen voor en-en, dus dat je zowel de doorstroom meteen op gang krijgt en ervoor zorgt dat een bedrijf zulke boetes krijgt. Wat is er verder voor nodig om dat te kunnen bereiken, om die en-enbenadering gestalte te geven?

Minister **Harbers**:

Dat laatste doen we al. Via signalering langs de snelweg worden bestuurders al gewaarschuwd. Bij sommige tonen we de vrachtwagens zelfs op foto's. Rijdt een te hoge vrachtauto voorbij het tweede detectiepunt, dan wordt de snelheid om de matrixborden verlaagd en kunnen verkeerslichten bij tunnels op rood springen. Er is dus een heel pakket aan technologie. Desalniettemin karren sommigen gewoon vrolijk door. Ik begrijp dat niet.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het is hartstikke goed dat die technologie er is. Dat kun je preventief noemen. Maar mij gaat het ook om technologie om die boete uit te kunnen schrijven in plaats van alleen via de boa.

Minister **Harbers**:

Dat zou ook kunnen, ja. Ik kan er nog weleens een toezegging aan wagen, om te kijken of dat nog mogelijk is.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Hartelijk dank.

De **voorzitter**:

Nou, u bent er nog niet van af met deze toezegging, zie ik! Ik zie zo'n vrachtwagen in slow motion richting een slagboom rijden.

De heer **Heutink** (PVV):

Sorry, maar hier valt echt geen touw aan vast te knopen. Volgens mij is de pakkans van een vrachtwagen die te hoog is, een tunnel in rijdt en zich vastrijdt, 100%. Die staat namelijk stil voor zo'n tunnel. Dus volgens mij kan de politie of een weginspecteur ... iemand moet die weg vrijmaken, dus ze hebben hem. Hij staat stil. We weten dat hij een tunnel in is gereden en dat hij dat niet mocht doen. Toch worden er maar tientallen boetes uitgedeeld. De minister zei: dat gebeurt regelmatig. Nee, er worden echt heel erg weinig boetes uitgekeerd.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Heutink** (PVV):

De vraag is: de minister snapt toch ook dat de pakkans van die mensen 100% is en dat we die dus moeten bekeuren?

Minister **Harbers**:

Volgens mij doe ik de Kamer een plezier als ik daarover nog een brief stuur. We gaan ook op dit aspect in. Maar de wereld zit soms niet zo eenvoudig in elkaar. Het is niet zo dat iedere vrachtwagen hartstikke klem komt te zitten. Detectieapparatuur geeft aan: je mag er niet doorheen. Soms is het een risico en gaat het nog net, maar dan is de vrachtwagen alweer gevlogen. Maar ik zal de wereld hierachter nog eens in een brief aan de Kamer uiteenzetten.

De **voorzitter**:

Dat is een toezegging. Vervolgt u uw betoog.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, daarmee ben ik aan het eind van mijn beantwoording.

De **voorzitter**:

U zou nog terugkomen op een termijn, zeg ik op basis van mijn goede registratie.

Minister **Harbers**:

Ik kom er in de tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Het kan weleens zijn dat die er niet is. Ik kijk even naar de leden. Mevrouw Veltman heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik bemerk dat een vraag van mij niet is beantwoord. De minister heeft even stilgestaan bij staalslakken, maar ik heb een vraag gesteld over bodemas. Het antwoord daarop ligt misschien net onder een ander blaadje. Daar ben ik even benieuwd naar.

Minister **Harbers**:

Ik heb er iets over gezien.

De **voorzitter**:

We nemen even de tijd.

Minister **Harbers**:

Het is bekend dat de afzet van secundaire bouwstoffen stagneert als gevolg van afnemend maatschappelijk draagvlak. Daarin wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten bouwstoffen. Dat vinden we, gezien de circulaire doelstellingen, een onwenselijke ontwikkeling. Ook de opties voor bodemas nemen we nu mee in het kader van het Circulair Materialenplan, wat ik straks noemde in antwoord op de vraag van de heer Van Dijk over staalslakken. Daarin wordt ook de ketenaanpak van secundaire bouwstoffen opgezet, met als doel om alle reststromen op een zo hoogwaardige en verantwoord mogelijke manier te verwerken en toe te passen.

De **voorzitter**:

Nog een vraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat is heel goed. Tegelijkertijd is de urgentie van het probleem wel groot. Ik zie ook dat Rijkswaterstaat misschien wel juist de grootste afnemer kan zijn van die schone bodemas. Om te voorkomen dat die keten stilvalt en ook de circulaire bedrijven failliet gaan, zou ik willen vragen of het mogelijk is om eens goed te kijken of Rijkswaterstaat zelf ook een actieve rol kan spelen in het afnemen van de schone bodemas.

Minister **Harbers**:

Dat zullen we ook meenemen. We zijn ook in overleg met medeoverheden om te bekijken wat zij nodig hebben voor een verantwoorde toepassing van die secundaire bouwstoffen. Maar we zullen ook de rol van Rijkswaterstaat daarin meenemen. Ik stel voor dat we de Kamer daarover informeren bij dat Circulair Materialenplan.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat is op zich heel fijn. Maar als ik het goed heb begrepen, komt dat Circulair Materialenplan pas over een aantal maanden. Gezien de urgentie van het probleem denk ik dat het goed is om al eerder antwoord te krijgen op deze vragen. Ik houd anders echt mijn hart vast.

De **voorzitter**:

Wat kan de minister daarop toezeggen?

Minister **Harbers**:

Tja, daar ga ik echt niet meer over. Ik kan wel wat toezeggen, maar dat vind ik niet chic naar mijn opvolgers toe. Laten zij zich daar even in verdiepen en dan de Kamer beantwoorden. Ik zal meegeven dat men het zo mogelijk eerder doet.

De **voorzitter**:

Hartstikke mooi. Dank u wel. Dan zijn we aan het eind gekomen van de beantwoording door de minister in eerste termijn. Ik heb zojuist even een informatierondje gedaan. Als ik het goed heb begrepen, is er geen behoefte meer aan een inbreng in tweede termijn van de kant van de Kamer.

Minister **Harbers**:

Mag ik dan nog even ingaan op die ene vraag? Rijkswaterstaat werkt nog volop aan dat grote, dikke meerjarenplan met een nietje erdoor; dat is er niet zo een-twee-drie. Maar bij de begroting kan wel iets opgeleverd worden met daarin wat het huidige inzicht daarover is voor het komende jaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we langzamerhand richting de afronding van het debat. Om dat op een goede en ordentelijke manier te doen, loop ik de toezeggingen natuurlijk even langs. Het zijn er volgens mij vijf, plus die ene die er zonet nog bij is gekomen. Ik lees ze even op, dan kunnen we kijken of het klopt met datgene wat hier vandaag gewisseld is.

- De minister zegt het lid De Hoop toe de Kamer voor het einde van het zomerreces een brief te sturen naar aanleiding van de publicatie van Follow the Money over de handelwijze bij de herstelwerkzaamheden aan de Prinses Margrietunnel. De minister zal hierbij ook ingaan op de te voeren procedure bij calamiteiten in algemene zin, een uiteenzetting dus.
- De minister zegt het lid Heutink een brief toe over de mate van inzicht bij Rijkswaterstaat in de gevolgen van uitstel van onderhoud en de mogelijkheden voor verbetering.

De heer **Heutink** (PVV):

Met name waarom ProRail het wel heeft en RWS niet.

De **voorzitter**:

Helder. ProRail en Rijkswaterstaat. Ja.

- De minister zegt het lid Olger van Dijk toe om de reeds toegezegde brief over het verbeterprogramma inzake de prestaties op het spoor voorafgaand aan het commissiedebat Spoor in september 2024 aan de Kamer te doen toekomen.
- De minister zegt het lid Veltman toe de Kamer een brief te doen toekomen over de mogelijkheden om overtredingen door vrachtwagens geautomatiseerd te beboeten.

Welke termijn kunnen we koppelen aan die laatste toezegging?

Minister **Harbers**:

Mag dat voor de begrotingsbehandeling?

De **voorzitter**:

Voor de begrotingsbehandeling.

- De minister zegt het lid Veltman toe om in de reeds aangekondigde brief inzake het Circulair Materialenplan terug te komen op de mogelijkheden tot het verwerken van bodemas en op de rol van Rijkswaterstaat daarbij.

En dan hebben we nog een zesde toezegging, die aan de heer Olger Van Dijk over het instandhoudingsplan ...

Minister Harbers:

De stand van zaken van het meerjarenplan instandhouding. Dat zal in eerste instantie niet over heel veel meer jaren zijn, maar wel vooruitblikken op het komende jaar.

De voorzitter:

Ja, en dat wordt opgeleverd bij de begroting. Daarmee hebben we de toezeggingen gehad.

Dan moet ik nog iets voorlezen over dit wetgevingsoverleg. Dat zal ik ook netjes doen in mijn rol als voorzitter. Ik stel vast dat er in dit wetgevingsoverleg, met inachtneming van de toezeggingen van de minister, geen moties zijn ingediend met de bedoeling dechargeverlening aan voorwaarden te verbinden of op te schorten. De Kamer stemt over de slotwetten en neemt een besluit over decharge op de laatste vergaderdag voor het zomerreces.

Dan zijn we aan het einde gekomen van dit debat. Ik wil in ieder geval de minister en zijn ondersteuning bedanken voor de beantwoording. Ook namens mij als voorzitter van dit debat hartelijk dank voor de inzet van de afgelopen tweeënhalf jaar. Ik wens de minister ook nog veel plezier vandaag. Dat kan ik vanuit deze rol wel even zeggen namens de commissie. Ook dank voor de ondersteuning van vandaag. Ik wil ook de leden danken voor hun inbreng, en de mensen die dit debat op de publieke tribune hebben gevolgd en op afstand. Ik dank ook de bodes en de griffier voor de ondersteuning. Dank u wel.

Sluiting 15.15 uur.