

Vergaderjaar 2025–2026

29 362

## Modernisering van de overheid

AN

### VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 14 april 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> heeft schriftelijk overleg gevoerd met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over **de Stand van de Uitvoering 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 3 februari 2026.
- Een uitstelbericht van 17 maart 2026.
- De antwoordbrief van 13 april 2026.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,  
Dragstra

<sup>1</sup> Samenstelling:

Van Aelst-Den Uijl (SP), Baumgarten (JA21), Beukering (Fractie-Beukering), Croll (D66), Crone (GroenLinks-PvdA), Van Gasteren (Fractie-Van Gasteren), Van der Goot (OPNL), Hartog (Volt), Holterhues (ChristenUnie), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Jaspers (BBB), Kaljouw (VVD), Kanis (D66), Kemperman (FVD), Van Kesteren (PVV), Klip-Martin (VVD), Kluit (GroenLinks-PvdA), Van Langen-Visbeek (BBB), Lievense (BBB) (voorzitter), Van der Linden (VVD), Martens (GroenLinks-PvdA), Van Meenen (D66), Meijer (VVD), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Rietkerk (CDA) (ondervoorzitter), Van Rooijen (50PLUS), Van de Sanden (Fractie-Van de Sanden), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers), De Vries (SGP), Walenkamp (Fractie-Walenkamp), Van Wijk (BBB)

# BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 3 februari 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (I&W/VRO) heeft kennisgenomen van de brief van 6 januari 2026<sup>2</sup> van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en uzelf waarbij de Kamer de Stand van de Uitvoering 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat<sup>3</sup> wordt aangeboden. De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering naar aanleiding hiervan een aantal vragen voor te leggen.

1. Wat gaat de regering doen met de signalen uit het rapport dat nationale «koppen» op Europese regels de situatie voor organisaties als Rijkswaterstaat en de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) «alleen maar ingewikkelder»<sup>4</sup> maken?
2. Op welke wijze is de regering voornemens om te voorkomen dat Nederland letterlijk en figuurlijk vastloopt, gezien de signalen dat de conditie van onze wegen, bruggen en sluizen «ontoelaatbaar slechter»<sup>5</sup> wordt door een te laag tempo van vernieuwing? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.
3. Op welke wijze pakt de regering het signaal op inhoudende dat de enorme krapte aan technisch personeel bij Rijkswaterstaat en ProRail een «rode draad»<sup>6</sup> is die onze infrastructuur in gevaar brengt?
4. Op welke wijze gaat de regering ervoor zorgen dat de beloofde 750 extra voltijdsbanen bij Rijkswaterstaat ook echt «buiten» aan de slag gaan bij het onderhoud, in plaats van dat ze blijven steken in de bestuurslaag? Is de regering bereid om Rijkswaterstaat te vragen hierover een terugkoppeling te geven in de volgende Staat van de Uitvoering?
5. Is de regering bereid om te (laten) onderzoeken hoe de politie en uitvoeringsorganisaties in de (nabije) toekomst gemakkelijker gegevens met elkaar kunnen delen om het groeiende probleem van ondermijning in de transportsector aan te pakken?
6. Wordt er bij het maken van nieuw beleid voldoende gebruikgemaakt van uitvoeringstoetsen? Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat dit in de toekomst vaker gebeurt? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting van de regering.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,  
R. Lievense

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2025/26, 29 362, A.J.

<sup>3</sup> Zie Stand van de Uitvoering 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.

<sup>4</sup> Zie hiervoor Stand van de Uitvoering 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, p. 6.

<sup>5</sup> Zie hiervoor Stand van de Uitvoering 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, p. 51.

<sup>6</sup> Zie hiervoor Stand van de Uitvoering 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, p. 7.

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 maart 2026

Op 3 februari 2026 zijn vragen gesteld door leden van de fractie van de BBB van de Eerste Kamer over de Stand van de Uitvoering 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, uw kenmerk 179680.

Deze vragen kunnen niet binnen de gestelde termijn van vier weken worden beantwoord. De reden van de vertraging is de nog lopende afstemming met betrokken partijen.

Ik zal de Kamer de antwoorden zo spoedig mogelijk doen toekomen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.P.G. Karremans

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 april 2026

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen die zijn gesteld door de leden van de fractie van de BBB van de Eerste Kamer, naar aanleiding van het kennismaken van de Stand van de Uitvoering 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (I&W/VRO).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.P.G. Karremans

## Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

### Vraag 1:

*Wat gaat de regering doen met de signalen uit het rapport dat nationale «koppen» op Europese regels de situatie voor organisaties als Rijkswaterstaat en de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) «alleen maar ingewikkelder» maken?*

### Antwoord:

Het uitgangspunt van het kabinet is dat er geen nieuwe nationale koppen op Europees beleid komen tenzij dit noodzakelijk is voor de implementatie, zoals is opgenomen in de Aanwijzingen voor de regelgeving.<sup>7</sup> In het coalitieakkoord is aangegeven dat jaarlijks een Vereenvoudigingswet aan de Kamer wordt verstuurd met concrete voorstellen voor vereenvoudiging van bestaande wet- en regelgeving vanuit departementen, toezichthouders en uitvoeringsinstellingen. Verder helpen adequate uitvoeringstoetsen bij zorgvuldige implementatie van wet- en regelgeving.

Zo geldt specifiek voor de NIWO dat zij door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vroegtijdig wordt betrokken bij nieuwe, voor de NIWO relevante Europese wet- en regelgeving, via onder andere de bij die regelgeving behorende BNC-procedure en de HUF-toets. Daar waar de NIWO aangeeft extra bevoegdheden nodig te hebben, bijvoorbeeld voor het goed kunnen uitvoeren van Europese sanctiepakketten, probeert de opdrachtgever de wet- en regelgeving aan te passen om die bevoegdheden mogelijk te maken, ook als de wetgeving onder een andere bewindspersoon valt. Deze betrokkenheid geldt ook wanneer Europese regels omgezet worden naar Nederlandse regelgeving.

Voor Instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat werkt IenW sinds 2024 met een Basiskwaliteitsniveau (BKN) als stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau voor de Rijkswaterstaat-netwerken. Nationale «koppen» op Europese regels worden vermeden door voor instandhouding te werken vanuit een principe van basiskwaliteit. Het werken met een BKN is een afspraak om voor Rijkswaterstaat rust en reinheid te houden op instandhouding. En ook hier helpen adequate uitvoeringstoetsen bij zorgvuldige implementatie van wet- en regelgeving.

### Vraag 2:

*Op welke wijze is de regering voornemens om te voorkomen dat Nederland letterlijk en figuurlijk vastloopt, gezien de signalen dat de conditie van onze wegen, bruggen en sluizen «ontoelaatbaar slechter» wordt door een te laag tempo van vernieuwing? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.*

### Antwoord:

De infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving en economie en houdt onze data veilig. Het is belangrijk om daarin te blijven investeren. Daarom wordt sinds 2024 op een andere manier samengewerkt om de productie op instandhouding te verhogen. De productieverhoging op vernieuwing is gerealiseerd, maar voor een verdere groei is meer nodig. De rapportage Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat<sup>8</sup> en het Meerjarenplan Instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken 2025–2030<sup>9</sup> zetten de aanpak op instandhouding uiteen, maar ook de gevolgen van de verdere veroudering van het areaal. Zoals recent met de Tweede Kamer gedeeld in de Kamerbrief over de Prioritering van

<sup>7</sup> Art. 9.4 Aanwijzingen voor de regelgeving.

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2025/26, 36 800 A, nr. 9.

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29 385, nr. 143.

het Mobiliteitsfonds en Deltafonds<sup>10</sup> moet er een prioritering worden gemaakt van de instandhoudingswerkzaamheden. De inzet is om deze prioritering voor de zomer van 2026 af te ronden, zodat dit in de (ontwerp)begroting 2027 verwerkt kan worden.

**Vraag 3:**

*Op welke wijze pakt de regering het signaal op inhoudende dat de enorme krapte aan technisch personeel bij Rijkswaterstaat en ProRail een «rode draad» is die onze infrastructuur in gevaar brengt?*

**Antwoord:**

De regering erkent het signaal dat de krapte aan technisch personeel een risico vormt voor de infrastructuur. Rijkswaterstaat stuurt structureel op het verkrijgen en verwerven van de kennis die nodig is om de kerntaken uit te voeren en leidt daarnaast mensen ook intern op. Overigens kan het inzetten van capaciteit voor deze kennis alleen geborgd blijven als dit past binnen de totale capaciteit van Rijkswaterstaat. ProRail wil een aantrekkelijke partner blijven en zorgt ervoor dat het schaarse technische personeel voorspelbaar en efficiënt wordt ingezet. ProRail investeert eveneens actief in het werven van nieuw personeel en het opleiden van medewerkers om de continuïteit van kennis en uitvoering te waarborgen. Ook kijkt ProRail naar maatregelen als verdere digitalisering (bijvoorbeeld bij de Verkeersleiding) om als organisatie om te kunnen gaan met de krappere arbeidsmarkt en zo het schaarse personeel voorspelbaar en efficiënt in te zetten.

**Vraag 4:**

*Op welke wijze gaat de regering ervoor zorgen dat de beloofde 750 extra voltijdswaagen bij Rijkswaterstaat ook echt «buiten» aan de slag gaan bij het onderhoud, in plaats van dat ze blijven steken in de bestuurslaag? Is de regering bereid om Rijkswaterstaat te vragen hierover een terugkoppeling te geven in de volgende Staat van de Uitvoering?*

**Antwoord:**

Voldoende uitvoeringscapaciteit «buiten» is een essentiële voorwaarde om de noodzakelijke productieverhoging bij Rijkswaterstaat te realiseren. Rijkswaterstaat werkt daarom al geruime tijd aan het slimmer en efficiënter inrichten van de organisatie, onder andere door een brede vereenvoudiging van processen (sinds 2024) en een reorganisatie *Samenhangend Toekomstperspectief (STP)* (sinds 2025).<sup>11</sup> Beide trajecten zijn erop gericht de organisatie wendbaarder te maken, efficiënter te laten functioneren, de overhead te verminderen en de beschikbare capaciteit nadrukkelijker naar de uitvoering te brengen. Bij de start van STP was het expliciete doel om 750 fte van de beschikbare capaciteit te verschuiven naar de uitvoering. De ambitie is om het STP in 2028 af te ronden. Daarbij geldt dat extra capaciteit alleen effectief kan worden ingezet wanneer hiervoor ook voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, zodat er daadwerkelijk werk kan worden uitgevoerd.

Tegelijkertijd moet worden vastgesteld dat in het nieuwe coalitieakkoord een aanvullende Rijksbrede taakstelling en een efficiencydoelstelling zijn ingeboekt. Deze geldt ook voor uitvoeringsorganisaties. Deze apparaat-taakstellingen staan in zekere zin op gespannen voet met de ambitie om de personele inzet in het primaire proces te vergroten. Het is daarom op dit moment nog onzeker in hoeverre de volledige 750 fte daadwerkelijk richting het primaire proces kunnen worden verschoven.

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2025/26, 36 800 A, nr. 39.

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29 385, nr. 139 en Rijkswaterstaat (2025, 22 april) Rijkswaterstaat gaat reorganiseren om slagvaardiger te worden.

**Vraag 5:**

*Is de regering bereid om te (laten) onderzoeken hoe de politie en uitvoeringsorganisaties in de (nabije) toekomst gemakkelijker gegevens met elkaar kunnen delen om het groeiende probleem van ondermijning in de transportsector aan te pakken?*

**Antwoord:**

Ja, het kabinet is hiertoe bereid. Er is de komende twee jaar een Taskforce Gegevensdeling JenV. Deze Taskforce houdt zich onder andere bezig met het formuleren van oplossingsrichtingen bij problematiek rond gegevensdeling op geprioriteerde ondermijningsthema's, waaronder Mainports. Binnen deze thema's lost de Taskforce samen met partners concrete knelpunten op. In gezamenlijkheid met het Ministerie van IenW zal de Taskforce knelpunten in gegevensdeling tussen politie en uitvoeringsorganisaties in de transportsector in het kader van ondermijning onderzoeken.

**Vraag 6:**

*Wordt er bij het maken van nieuw beleid voldoende gebruikgemaakt van uitvoeringstoetsen? Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat dit in de toekomst vaker gebeurt? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting van de regering.*

**Antwoord:**

Bij het maken van wet- en regelgeving en beleid hanteert het Ministerie van IenW het Beleidskompas. Zodra het beleid of regelgevingsvoorstel in concept gereed is en er sprake is van substantiële (neven)effecten voor uitvoerende en handhavende instanties, moeten deze uitvoeringsorganisaties om een oordeel gevraagd worden over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het voorstel (uitvoeringstoets).

In de stand van de uitvoering 2025 reflecteren enkele organisaties op de toetsen. Het CBR hoopt dat het inzetten van een toets in de toekomst vaker gaat voorkomen, zodat de impact meegenomen kan worden in de uiteindelijke besluitvorming. Het KNMI heeft met het opstellen van de toets duidelijk gekregen dat de regeling op steun kan rekenen van betrokken partijen. Anderzijds geeft LVNL aan dat de uitvoeringstoetsen een groot beslag leggen op de beschikbare capaciteit van medewerkers; hierover zijn IenW en LVNL in gesprek, er wordt nu een uitgangspunt gehanteerd waarbij bij voorkeur één uitvoeringstoets tegelijk gedaan wordt. En tenslotte noemen ook Rijkswaterstaat en NIWO de toetsen. Het belang van de toetsen is duidelijk, maar er moet ook rekening worden gehouden met de werklast die dit de organisaties oplevert. IenW werkt continu aan het verbeteren van het beleidsproces. Momenteel doet de Auditdienst Rijk op verzoek van het Ministerie een onderzoek of het proces van uitvoeringstoetsen binnen IenW goed verloopt, waarbij beleid en uitvoeringsorganisaties bevraagd worden. Hiervan worden in 2026 de resultaten verwacht, zodat inzicht komt of bij nieuw beleid voldoende gebruikgemaakt wordt van uitvoeringstoetsen.