

**INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake het Plan voor overprogramming (Kamerstuk 35 300 A, nr. 72)

De vragen en opmerkingen zijn op 21 februari 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Witzke

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

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het plan voor overprogrammering en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben een aantal vragen bij het plan voor overprogrammering.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister en hebben nog enkele vragen.

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie waarderen het dat de Minister er werk van maakt om onderuitputting te voorkomen, toch zou het deze leden betreuren als het onvoldoende lukt om extra rijksgeld voor infrastructuurprojecten daadwerkelijk snel en efficiënt uit te geven. Wat kan de Minister doen om dit te voorkomen?

De leden van de VVD-fractie vinden het jammer dat reizigers in het openbaar vervoer en automobilisten hierdoor beperkt worden in hun mobiliteit. Deze leden vragen zich af hoeveel de files echt zouden kunnen verminderen als beschikbaar en/of gealloceerd geld zou worden ingezet om de belangrijkste knelpunten eerder aan te pakken. Wat kan de Tweede Kamer doen of bijdragen zodat de Minister extra middelen ook daadwerkelijk kan uitgeven ten behoeve van de mobiliteit?

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom de omvang van de overprogrammering ongewijzigd blijft. Kan de Minister aangeven in hoeverre deze omvang van overprogrammering een structurele vorm aanneemt? Waarom wil de Minister de huidige omvang van de overprogrammering handhaven? Hoe is de circa 1,5 miljard euro overprogrammering verdeeld over de verschillende fases (planuitwerking en realisatie)? Kan de Minister een indicatie geven van de omvang van de capaciteitsbehoefte bij de uitvoeringsorganisaties om de overprogrammering daadwerkelijk te benutten en ook de instandhoudingsopgave te realiseren? De Minister geeft in haar brief aan dat een gevolg van de ambitieuze planning is dat, over het hele investeringsprogramma bezien, de kans dat de plannings niet worden gehaald groter is dan dat de plannings versneld worden gerealiseerd. Kan de Minister aangeven of er nu sprake is van een te ambitieuze planning? Zo ja, is het dan niet verstandig om meer realistischere plannings te maken? De leden van de CDA-fractie constateren dat de Minister in het kader van de spelregels voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) aangeeft dat zij voornemens is om in de ontwerpbegroting 2021 te bezien onder welke randvoorwaarden er in het vervolg sneller opgeschaald kan worden naar een hogere programmering. Kan de Minister nader ingaan op hoe zij dit precies voor zich ziet?

## GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich grote zorgen over het gebrek aan balans in de begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat<sup>1</sup> en met name de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds<sup>2</sup>. De Tweede Kamer reserveert geld en besluit tot aanleg en onderhoud van infrastructuur, maar in de praktijk wordt het geld niet besteed en de plannen voor aanleg en onderhoud niet uitgevoerd. Het gereserveerde geld blijft liggen en wordt met kasschuiven naar de toekomst verplaatst, terwijl de achterstand in het nodige onderhoud van onze infrastructuur steeds groter wordt en de omslag naar duurzame bereikbaarheid niet wordt gemaakt.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben hier de afgelopen jaren bij elke begrotingsbehandeling op gewezen. Er zijn diverse moties aangenomen en beterschap is beloofd. Het is in de ogen van deze leden niet zozeer een boekhoudkundig probleem, maar een uitvoeringsprobleem. Het geld dat wordt bestemd voor aanleg en onderhoud hoort te worden uitgegeven aan aanleg en onderhoud en hoort niet te worden doorgeschoven. Deze leden constateren dat de Minister hier vrijwel volledig aan voorbijgaat. Deze leden zijn goed op de hoogte over hoe een kasschuif werkt. Dat was de vraag niet. Deze leden constateren dat een oplossing nodig is voor het gebrek aan balans met het niet, of met grote vertraging, uitvoeren van projecten aan de ene kant en het toevoegen van onbestemde fondsen aan de andere kant, zonder een helder plan hoe de uitvoering meer vaart kan krijgen. Deze leden moeten constateren dat die oplossing nog niet is geboden.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de brief van de Minister dat de uitvoeringscapaciteit wordt gemonitord. Deze leden hadden gehoopt op een flinke versterking van die uitvoeringsorganisatie omdat zij de afgelopen jaren sterk de indruk hebben gekregen dat na de bezuinigingen op de organisatie door de vorige kabinetten de nieuwe ambities en opgaven niet hebben geleid tot een versterking van de organisatie. Deze leden willen de Minister nogmaals verzoeken duidelijk aan te geven waar het schort aan capaciteit. Kan de Minister een inventarisatie maken waar de uitvoering bij zowel het ministerie als Rijkswaterstaat, ProRail en de weg- en waterbouw onvoldoende capaciteit heeft om al het werk te verzetten dat de Tweede Kamer heeft begroot? Kan er een plan komen om de uitvoeringscapaciteit bij het ministerie, Rijkswaterstaat en ProRail in overeenstemming te brengen met de opdracht?

De leden van de GroenLinks-fractie zouden ook graag een analyse zien van de marktcapaciteit en van mogelijke knelpunten hierin omdat een deel van de (praktische) uitvoering ligt bij marktpartijen. Schrijven bedrijven zich in op opdrachten? Zijn er genoeg mensen en materieel om tijdig opdrachten aan te nemen en uit te voeren? Wat doen de knelpunten op stikstof en PFAS met de uitvoering van nieuwe of bestaande projecten? Hoe staat de overheid als opdrachtgever aangeschreven? Is er een verschil in het vinden van aannemers voor spoor-, weg- of waterbouwprojecten? En is er verschil in het vinden van aannemers voor aanleg of onderhoud? Moet de rijksoverheid een aantrekkelijkere opdrachtgever worden?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat in het nieuwe plan van de Minister de overprogrammering blijft staan op 1,5 miljard euro. De onderuitputting zal naar verwachting ook niet wijzigen. Deze leden

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 300-XII, nr. 1.

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 300-A, nr. 1.

verwachten ook niet dat dit bedrag zal afnemen zonder maatregelen. Maar de motie Kröger/Dijkstra over een plan tegen onderuitputting van het Infrastructuurfonds<sup>3</sup> vroeg wel om extra overprogrammering, zodat tijdig kan worden bijgestuurd. In de motie Kröger/Van Eijs<sup>4</sup> is gevraagd om een plan hiervoor, maar deze leden constateren dat in het voorliggende plan de overprogrammering ongewijzigd blijft en dat daarmee geen uitvoering is gegeven aan de motie van de Tweede Kamer.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat de Minister schrijft over de differentiatie van het instrument van overprogrammering in planfase en realisatiefase en willen graag weten hoe het huidige bedrag aan overprogrammering over deze twee fases is verdeeld. Kan de Minister hier inzicht in geven? En hoe is overprogrammering in de realisatiefase van projecten ingebouwd? Wat zijn de mogelijkheden om onderbestedingen te compenseren met versnelling van uitvoering van realisatieprojecten? Hoe flexibel kunnen de gereserveerde middelen schuiven tussen projecten die vertraging oplopen en projecten die versneld kunnen worden uitgevoerd?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ten slotte nog vragen over de twee miljard euro die bij het regeerakkoord zijn toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. De Minister verklaarde bij het begrotingsonderzoek dat «iedereen weet dat er bij een beetje infrastructureel project al gauw heel veel jaren overheen gaan». Deze leden weten dit uiteraard ook en vragen zich af waarom het onbestemde toegevoegde geld dan niet besteed kan worden aan de versnelde uitvoering van reeds eerder geplande projecten. Dat leidt dan immers tot een kleinere voorraad en alsnog eerdere realisatie. Ook hadden de extra middelen gebruikt kunnen worden voor het wegwerken van achterstallig onderhoud of had gezocht kunnen worden naar projecten die een korte plannings- en realisatiefase hebben. Dit omdat er geen uitgebreide MIRT-verkenningen of milieueffect-rapportage (m.e.r.)-procedures aan vooraf hoeven te gaan, zoals de aanleg van fietsinfrastructuur of geluidssanering van wegen. Is dit onderzocht? En als de Minister kennelijk niet van plan was om die twee miljard euro zelf te besteden maar door te schuiven naar een volgende kabinetsperiode, waarom is het bedrag dan in vier delen verdeeld over deze periode aan de begroting van het Infrastructuurfonds toegevoegd? Heeft de Minister daarmee de Tweede Kamer verzocht uitgaven te accorderen waarvan zij wist dat deze niet zullen plaatsvinden?

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 000-XII, nr. 17.

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 000-XII, nr. 6.