

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de beleidsmatige mutaties na Najaarsnota 2019 (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 85), de reactie op de gewijzigde motie van het lid Schonis c.s. over testcases voor meetbare beleidsdoelen en indicatoren (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 11) (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 94), het plan voor overprogrammering (Kamerstuk 35 300 A, nr. 72), de antwoorden op vragen van de commissie over het plan voor overprogrammering (Kamerstuk 35 300 A, nr. 72) (Kamerstuk 35 300 A, nr. 82), het duurzaamheidsverslag 2019 van het Ministerie van IenW (Kamerstuk 30 196, nr. 712), de slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019 (Kamerstuk 35 470 XII), het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019 (Kamerstuk 35 470 XII, nr. 1), de aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2019 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 35 470 XII, nr. 2), de slotwet Infrastructuurfonds 2019 (Kamerstuk 35 470 A), het jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2019 (Kamerstuk 35 470 A, nr. 1), de aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2019 bij het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 35 470 A, nr. 2), de slotwet Deltafonds 2019 (Kamerstuk 35 470 J), het jaarverslag van het Deltafonds 2019 (Kamerstuk 35 470 J, nr. 1), de aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2019 bij het Deltafonds (Kamerstuk 35 470 J, nr. 2).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Inbreng rapporteurs	2
Inbreng fracties	4
VVD-fractie	4
PVV-fractie	5
CDA-fractie	5
D66-fractie	7
GroenLinks-fractie	8

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat en hebben hierover nog enkele vragen.

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

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

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

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

Inbreng rapporteurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inbreng fracties

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie geven aan dat de reden voor het indienen van de (gewijzigde) motie van de leden Remco Dijkstra en Kröger over een plan tegen onderuitputting van het Infrastructuurfonds (t.v.v. Kamerstuk 35 000 XII, nr. 12) (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 17) in 2018, met betrekking tot overprogrammering, de noodzaak was te investeren in infrastructuur door toenemende filedruk en drukte op het spoor en ervoor te zorgen dat er voldoende projecten gereed zijn op het moment dat er extra geld beschikbaar komt. Er wordt geconstateerd dat in plaats van het programmeren van extra projecten, er juist voor wordt gekozen om meerjarig budgetten te verlagen. Wat is de keuze van de Minister geweest af te wijken van hetgeen in de brief van 19 december 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 72) toegezegd werd, namelijk dat er juist extra projecten in de eerste vijf jaren aan de programmering worden toegevoegd?

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

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

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

PVV-fractie

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

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

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

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

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

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

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

CDA-fractie

Uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat

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

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

Intensivering snelfietspaden

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

Naleving aanbestedingsregels

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

Kleine inkopen van Rijkswaterstaat

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

De ontwikkeling van een nieuw ICT-systeem bij LVNL

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

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

Quickscan nieuwe vorm van een supersnelle trein

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

D66-fractie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GroenLinks-fractie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II Reactie van de bewindspersoon