

Vergaderjaar 2019–2020

35 470 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019

Nr. 7

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 mei 2020 over het Rapport van de Algemene Rekenkamer inzake resultaten van het verantwoordingsonderzoek 2019 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 35 470 XII, nr. 2). De Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

1

Vraag:

Hoeveel geld had het Rijk kunnen besparen wanneer dit geld niet onnodig was besteed aan deze, door de Algemene Rekenkamer betiteld als onnodig overgefinancierde, fietspaden?

Antwoord:

De rijksbijdrage heeft veelal tot versnelling van de aanleg geleid van snelfietsroutes door het hele land. Uiteindelijk heeft door cofinanciering het budget van het Rijk (€ 26 miljoen) tot een investering van ongeveer 180 miljoen euro aan snelfietsroutes geleid. Door het budget voor snelfietsroutes op deze manier in te zetten, worden over het hele land snelfietsroutes gerealiseerd en staan snelfietsroutes overal in het land op de agenda. Dit bevordert ook de onderlinge samenwerking en kennisuitwisseling tussen de provincies en de vervoersregio's. Het draagt daarmee bij aan het verbeteren van het fietsklimaat in heel Nederland. Voor de toekomst wil ik samen met decentrale overheden kijken hoe we eventuele middelen voor snelfietsroutes meer in competitie kunnen verdelen.

2

Vraag:

Waaruit blijkt dat u succesvol beleid heeft gevoerd als het gaat om elektrisch vervoer als de Algemene Rekenkamer stelt dat er nog geen enkele reden is om het overheidsbeleid als succesvol te bestempelen?

Antwoord:

Mij is niet bekend dat de Algemene Rekenkamer deze stelling doet. In de resultaten van het verantwoordingsonderzoek 2019 waarin de Rekenkamer een onderzoek heeft gedaan naar de laadinfrastructuur voor elektrisch rijden concludeert de Rekenkamer juist dat Nederland vergeleken met andere Europese landen voorop loopt: «Vergeleken met andere landen doet Nederland het goed, geen enkel Europees land heeft zo veel publieke laadpunten als Nederland. Ook zijn de doelstellingen van de green deal elektrisch vervoer gehaald.»

3

Vraag:

Hoeveel extra oponthoud en hoeveel gevaarlijke situaties hebben zich extra voorgedaan in 2019 vanwege de toename van het volume aan uitgesteld onderhoud dat duidelijk harder is gestegen dan de middelen die beschikbaar zijn om dit onderhoud (alsnog) uit te voeren? En wat is de economische schade geweest door het uitvallen van de infrastructuur?

Antwoord:

Concessies aan veiligheid doen we niet, daarom intensiveren we daar waar nodig op de inspecties en grijpen we direct in als dat nodig is.

Ongeveer 1% (318.963 VVU) van de totale voertuigverliesuren op het hoofdwegennet wordt veroorzaakt door ongepland onderhoud. Dit kan twee oorzaken hebben, namelijk:

- Onderhoud dat nodig is als gevolg van externe omstandigheden (veelal ongevallen, met beschadiging van het areaal tot gevolg, en dus reparatie en files)
- onderhoud dat nodig is als gevolg van (plotseling) falen van het areaal, dit heeft dus een relatie met de manier van uitvoeren van onderhoud in het verleden (bijv. de keuzen tussen preventief of correctief)

Op dit moment is niet exact aan te geven wat de verdeling tussen de twee oorzaken is.

Wat de economische schade is van het uitvallen van de infrastructuur is afhankelijk van het moment van optreden (tijdstip, dag, deel van het jaar) en welke omleidingsroutes beschikbaar zijn.

4

Vraag:

Wat zijn uw beweegredenen om deze aanbevelingen niet over te nemen, als de Algemene Rekenkamer constateert dat u in 2019 wel stappen heeft gezet om te verbeteren, maar dat de opvolging van aanbevelingen in de praktijk (nog) niet is gerealiseerd en gewaarborgd?

Antwoord:

Er zijn geen beweegredenen, het ministerie is bezig opvolging te geven aan de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer, maar het realiseren en waarborgen van de aanbevelingen moet zorgvuldig en vergt tijd. Zo is er inmiddels een centraal incident management proces vastgesteld, is er centraal inzicht in de kritieke systemen van IenW wat wordt uitgebreid met beter inzicht in de onderliggende risicoanalyses.

5

Vraag:

Welke risico's heeft het voor de veiligheid in Nederland als de Algemene Rekenkamer de eerder aangegeven onvolkomenheid bij de informatiebeveiliging handhaaft? Bent u bereid haar ambtenaren uit hun slaap te laten ontwaken?

Antwoord:

De scope van dit onderzoek van de Rekenkamer en daarmee ook de reikwijdte van de onvolkomenheid betrof de centrale sturing vanuit het ministerie. Conform het Voorschrift informatiebeveiliging Rijksdienst ligt de verantwoordelijkheid van de beveiliging van kritieke processen en systemen bij IenW bij de (decentrale) eigenaren bij de dienstonderdelen. Hiertoe behoort ook het afhandelen van incidenten. Inmiddels is er centraal zicht op het incidentmanagement van de dienstonderdelen. Naar aanleiding van de centrale incidentrapportage zijn de diensten met kritieke systemen onderzocht en is geconstateerd dat zij hun incidentmanagement op orde hebben.

6

Vraag:

Bent u bereid, gezien de geconstateerde fraude, om opnieuw kritisch te kijken naar het vereenvoudigd proces voor inkopen met een gering financieel belang om fraude te voorkomen?

Antwoord:

Er is in 2019 door een extern bureau onderzoek gedaan naar het inkoop- en betaalproces, met een specifieke focus op de kleine inkopen. Dit onderzoek heeft diverse aanbevelingen opgeleverd om het inkoopproces voor de kleine inkopen verdergaand te borgen om onverschuldigde betalingen in geval van een integriteitsincident of anders te kunnen voorkomen. Ik heb deze aanbevelingen ter harte genomen en de verbetermaatregelen zijn inmiddels uitgevoerd. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Een integrale controle van alle crediteurengegevens met de gegevens van de Kamer van Koophandel;
- Een eenmalige naam (crediteur) – (bankrekening)nummer controle van alle bestaande crediteuren. Deze controle is inmiddels ook structureel ingeregeld voor alle nieuwe crediteuren;
- Er zijn nadere afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat en het Ministerie van I&W over de rollen en verantwoordelijkheden bij het

- aanleveren, vastleggen, wijzigen en controleren van de crediteurengegevens;
- De rol en verantwoordelijkheid van alle betrokkenen zijn verduidelijkt – zoals opgenomen in een herijkt kader light inkopen – en ook beter ondersteund om deze verantwoordelijkheid te kunnen waarmaken;
 - De monitoring op het light inkoopproces is versterkt, onder meer door periodieke analyses op het gebruik van het light inkoopproces. Deze monitoring is vastgelegd in een monitoring- en controlplan light inkopen.

Op basis van de periodieke analyses is tevens bezien op welke wijze de light inkopen verdergaand onder bestaande raamcontracten kunnen plaatsvinden, dan wel onder nieuwe (raam)contracten of andere inkoopkanalen kunnen worden gebracht. Hierdoor wordt de omvang van de light inkopen teruggebracht en de risico's verkleind door deze inkopen onder de condities van (raam)contracten te brengen. Hieraan wordt op dit moment uitvoering gegeven.

Uit de controle van de crediteurengegevens zijn geen feiten of omstandigheden naar voren gekomen dat in het verleden (vergelijkbare) gevallen van dubieuze facturen hebben voorgedaan.

De effectiviteit van de genomen maatregelen wordt op basis van de monitoringsuitkomsten van 2020 geëvalueerd. U wordt daarna geïnformeerd over de uitkomsten daarvan.

7

Vraag:

Welke concrete en meetbare tussendoelen worden er vastgesteld om de doelstelling van 50% minder grondstoffengebruik in 2030 te halen? Op welke termijn? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de doelen toch worden gehaald? Hoe wordt het resultaat gemonitord en beoordeeld?

Antwoord:

Om de halveringsdoelstelling te halen zal op rijksniveau en binnen Rijkswaterstaat nog een vertaling plaatsvinden naar een samenhangende set van concreet meetbare (tussen)doelstellingen. Daaraan wordt nu gewerkt. De experimenten en toekomstige ervaringen van Rijkswaterstaat moeten daarbij helpen.

Het Planbureau Leefomgeving (PBL) is gevraagd om rijksbreed de monitoring van de circulaire economie te verzorgen. Het PBL heeft een policy brief opgesteld om de halveringsdoelstelling voor 2030 nader te concretiseren. Op dit moment wordt deze nader uitgewerkt.

8

Vraag:

Waarom wordt er niet meer ingezet op duurzame materialen?

Antwoord:

Rijkswaterstaat zet in op duurzaam materiaal gebruik door middel van de standaard werkwijze duurzaam inkopen. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar het antwoord op vraag 27.

Daarnaast brengt Rijkswaterstaat voor de belangrijkste materialen in kaart hoe deze circulair te gebruiken zijn. Daarvoor zijn transitiepaden per materiaalketen opgezet. Thema's die daarbij spelen zijn schaarste, milieu-impact, circulaire risico's, waardebehoud, primaire/ secundaire/ hernieuwbare materialen en beschikbaarheid van voorraden.

9

Vraag:

Hoe worden belemmeringen die aannemers ervaren weggenomen?

Antwoord:

Ik streef naar een marktsituatie waarin ruimte is voor innovatie om maximaal bij te kunnen dragen aan de huidige maatschappelijke opgaven. Daarvoor heb ik op 3 maart 2020 een brief met het plan van aanpak «Op weg naar een vitale infrasector» naar de Tweede Kamer gestuurd. Een van de maatregelen in dit plan is gericht op het verbeteren van het innovatie proces tussen Rijkswaterstaat en de markt en daarbij het wegnemen van belemmeringen.

10

Vraag:

Op welke termijn komt er structurele financiering en hoe wordt dit begroot?

Antwoord:

Ik werk eraan om klimaatneutraal en circulair werken op een doelmatige manier onderdeel te maken van de infrastructuurprojecten en de bijbehorende sturingslijnen. Eventuele structurele budgettaire gevolgen zijn onderdeel van de afweging bij de begrotingsprocessen.

11

Vraag:

Op welke wijze wordt inzichtelijk gemaakt hoe de geldstromen precies lopen?

Antwoord:

Ik verwijs u hiervoor naar het reguliere proces voor begroting en verantwoording.

12

Vraag:

Hoe wordt verder uitvoering gegeven aan de adviezen van de ARK?

Antwoord:

Om volledig circulair te werken heb ik vorig jaar de strategie «naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur» uitgewerkt. Samen met ProRail, decentrale overheden en marktpartijen zal door RWS worden gewerkt aan Roadmaps waarin tussendoelstellingen op het gebied van klimaatneutrale en circulaire GWW worden opgenomen die leiden tot het gewenste resultaat in 2030. De aanbevelingen van de ARK worden in deze aanpak meegenomen.

13

Vraag:

Bent u bereid de kosten in beeld te brengen van (lekker) circulair zijn, als blijkt dat bij alle contracten waarin circulariteit wel een rol speelt, het niet te achterhalen is hoeveel geld dit kost?

Antwoord:

Monitoring is een belangrijk onderdeel van de aanpak «Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur». Daarbij wordt ook gekeken naar kosteneffectiviteit van maatregelen (euro per ton CO₂ reductie). Zodra de indicatoren voor circulair werken scherper worden, kan ook steeds beter in beeld worden gebracht hoeveel geld dit kost.

14

Vraag:

Bent u bereid geen enkele laadpaal meer te laten plaatsen totdat het enorme veiligheidsrisico beheerst is, aangezien er als eenmaal een laadstation is geplaatst, de rijksoverheid geen toezicht houdt op de

naleving van de veiligheidseisen, het niet bekend is wie toeziet op de veiligheid van laadpalen langs rijkswegen en Rijkswaterstaat enkel toeziet op de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling?

Antwoord:

Nee, hiertoe ben ik niet bereid. Daarnaast herken ik het beeld van enorme veiligheidsrisico's bij het opladen van elektrische auto's niet. Net als voor elektrische auto's gelden voor oplaadpunten internationale veiligheidsnormen voor onder meer een veilig laadproces, voor veilige contactdozen, voor de beschermingsgraden van omhulsels en voor bescherming tegen externe impact, waarmee de fysieke veiligheid van publieke laadinfrastructuur geborgd wordt. Daarnaast worden alle typen laadpunten door ElaadNL (kennis- en innovatiecentrum voor laadinfrastructuur van de netbeheerders) gecheckt op veilige interactie met het elektriciteitsnet, voordat deze in de openbare ruimte aangesloten worden.

De kennis over veiligheid bij opladen is wereldwijd in ontwikkeling. Zo wordt bijvoorbeeld in een recent onderzoeksrapport van het Zweedse onderzoeksbureau RISE op basis van statistische analyse van data en literatuuronderzoek geconcludeerd dat het opladen van een elektrisch aangedreven personenauto (in een parkeergarage) niet leidt tot een grotere kans op brand (Are W. Brandt and Karin Glansberg, *Charging of electric cars in parking garages*, RISE-report 2020:30). Ik vind het belangrijk dat de kennis over veiligheid van elektrische voertuigen en laadpunten wordt vergroot en dat bestaande kennis wordt gewogen en verspreid. Daarom komen op mijn verzoek (in lijn met aanbevelingen van de ARK) de laatste inzichten over van de veiligheid van elektrisch vervoer en oplaadpunten in de loop van 2020 beschikbaar met een update van de «Factsheet veiligheid elektrisch vervoer». Deze inventarisatie is van belang om te kunnen bepalen of er überhaupt aanvullende maatregelen, veiligheidseisen en of toezicht nodig zijn.

15

Vraag:

Hoe gaat u voorkomen dat de kosten van het uitgesteld onderhoud in 2020 verder blijven stijgen, als wordt geconcludeerd dat het uitgesteld onderhoud bij de 3 netwerken die Rijkswaterstaat is gestegen van € 873 miljoen eind 2018 tot € 1.151 miljoen eind 2019?

Antwoord:

In de begroting 2020 heb ik reeds concrete maatregelen opgenomen die zijn gericht op het beperken van de groei van het uitgesteld onderhoud. Over de netwerken heen is:

- Met een intensivering 100 mln Euro extra beschikbaar gesteld om uitgestelde werkzaamheden uit te kunnen voeren. Dit betreft met name werkzaamheden op het hoofdvaarwegennet
- Voor 165 mln Euro budget naar voren gehaald om onderhoudswerkzaamheden versneld uit te voeren
- 80 mln Euro toegevoegd om de druk op de RWS budgetten voor beheer en onderhoud te verminderen.

Ten behoeve van de langjarige instandhoudingsbehoefte wordt het beeld verscherpt door externe audits die momenteel worden uitgevoerd bij de verschillende netwerken. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer, zoals reeds eerder toegezegd, medio 2020 geïnformeerd. In deze audits wordt ook gekeken naar de omvang en de risico's van het uitgesteld en eventueel achterstallig onderhoud zoals door RWS geïdentificeerd.