

36 100 XII	Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021
36 100 A	Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2021
36 100 J	Jaarverslag en slotwet Deltafonds 2021
Nr. 6	<b>VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG</b> Vastgesteld 5 juli 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 23 juni 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- het wetsvoorstel **Jaarverslag en slotwet van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021 (Kamerstuk 36 100-XII)**;
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake **beantwoording vragen commissie over de slotwet ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021 (Kamerstuk 36 100-XII) (2022Z12085)**;
- het wetsvoorstel **Jaarverslag en slotwet van het Infrastructuurfonds 2021 (Kamerstuk 36 100-A)**;
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake **beantwoording vragen commissie over de slotwet Infrastructuurfonds 2021 (Kamerstuk 36 100-A) (2022Z12086)**;
- het wetsvoorstel **Jaarverslag en slotwet van het Deltafonds 2021 (Kamerstuk 36 100-J)**;
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake **beantwoording vragen commissie over het Deltafonds 2021 (Kamerstuk 36 100-J) (2022Z12088)**;
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake **jaarverslag ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021 (Kamerstuk 36 100-XII, nr. 1)**;
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake **beantwoording vragen commissie over het jaarverslag ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021 (Kamerstuk 36 100-XII-1) (2022Z12094)**;

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake jaarverslag Infrastructuurfonds 2021 (Kamerstuk 36 100-A, nr. 1);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake beantwoording vragen commissie over het jaarverslag Infrastructuurfonds 2021 (Kamerstuk 36 100-A, nr. 1) (2022Z12093);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake jaarverslag Deltafonds 2021 (Kamerstuk 36100-J, nr. 1);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake beantwoording vragen commissie over het jaarverslag Deltafonds 2021 (Kamerstuk 36100-J-1) (2022Z12092);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 18 mei 2022 inzake aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2021 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 100-XII, nr. 2);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake beantwoording vragen commissie over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2021 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 100-XII, nr. 2) (2022Z12091);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 18 mei 2022 inzake aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2021 Infrastructuurfonds (Kamerstuk 36 100-A, nr. 2);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 18 mei 2022 inzake aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2021 Deltafonds (Kamerstuk 36 100-J, nr. 2);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 7 juni 2022 inzake beantwoording vraag commissie, gesteld aan de Algemene Rekenkamer, over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2021 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 100-XII, nr. 2) (Kamerstuk 36 100-XII, nr. 5);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2021 inzake budgettaire mutaties van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Infrastructuurfonds (A) en het Deltafonds (J) sinds de tweede suppletoire begroting 2021 (Kamerstuk 35 925-XII, nr. 71);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2022 inzake toelichting op budgettaire mutaties IenW in decemberbrief 2021 (Kamerstuk 35 925-XII, nr. 75);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake Duurzaamheidsverslag 2021 van het ministerie van IenW (Kamerstuk 30 196, nr. 789);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2022 inzake antwoorden op vragen commissie van de V-100 bij het jaarverslag ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021 (over thema Financiering uitvoeringsorganisaties IenW) (2022Z12097).

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

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,  
Rijkers

**Voorzitter: Minhas**

**Griffier: Rijkers**

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Hagen, Koerhuis, Madlener en Minhas, en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.02 uur.

**De voorzitter:**

Goedemorgen allemaal. Welkom bij de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Dit is het wetgevingsoverleg over de jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet de gasten in de zaal van harte welkom en uiteraard de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Met de aanbidding van de jaarverslagen vragen de bewindspersonen de Kamer om dechargeverlening over het in 2021 gevoerde financieel beheer. Indien leden van deze commissie bij de dechargeverlening bepaalde aandachtspunten hebben die dechargeverlening in de weg staan, zou het goed zijn om dit tijdens dit overleg kenbaar te maken. De bewindspersonen kunnen dan daarop reageren en deze punten kunnen dan tijdig bij de commissie voor de Rijksuitgaven worden gemeld.

We beginnen in dit wetsoverleg met een termijn voor de begrotingsrapporteur, de heer Koerhuis. De bewindspersonen zullen daar vervolgens meteen op reageren, waarna ik de begrotingsrapporteur zal vragen of hij nog nadere vragen heeft. Daarna wordt het overleg vervolgd met de eerste termijn van de Kamer. Daarbij hanteren we uiteraard de volgorde die we bij de begrotingen hanteren. De grootste oppositiepartij mag dan als eerste spreken.

U heeft een overzicht gehad van de spreektijden. Die zijn per fractie anders voor dit wetgevingsoverleg. Dat gezegd hebbende beginnen we met het woord te geven aan de heer Koerhuis als begrotingsadviseur.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Vandaag behandelen we de jaarverslagen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ikzelf nu eerst als rapporteur namens de commissie. Dit is een belangrijk debat, omdat we als commissie goedkeuring moeten geven voor de uitgaven van bijna 12 miljard van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil stilstaan bij vier punten. Eén: de informatiewaarde van het jaarverslag. Twee: de incidentele suppletoire begrotingen van 2021. Drie: de beheersing van de infrastructuurprojecten. Vier: de instandhouding van infrastructuur.

Voorzitter. Ten eerste de informatiewaarde van het jaarverslag. Ik kan voortbouwen op een lange traditie van rapporteurs die de afgelopen jaren hebben gepleit voor verbetering van de informatiewaarde van de jaarverslagen en de begrotingen. Het is voor de Kamer belangrijk dat in deze stukken inzichtelijk is wat de doelen zijn, wat de middelen zijn en welke resultaten met deze middelen moeten worden bereikt. Hier schort het weleens aan. Zie ook de eerste en meest recente suppletoire begroting van dit jaar. Hiermee vraagt het ministerie de Kamer toestemming om 14 miljard toe te voegen aan het Mobiliteitsfonds, waaronder de 7,5 miljard voor infrastructuur van nieuwe woonwijken. Het is niet heel inzichtelijk wat de doelen zijn en welke resultaten met deze middelen moeten worden bereikt in de aankomende begrotingsjaren. Kan de minister hier uitgebreid op ingaan?

Formeel staat deze suppletoire begroting hier niet op de agenda, maar dit illustreert wel mijn punten over de informatiewaarde van de jaarverslagen en de begrotingen. Ik ben met het ministerie in gesprek om heel precies te kijken hoe we de informatiewaarde kunnen verbeteren. Ik heb veel waardering voor de constructieve manier waarop het ministerie dit oppakt. In dit jaarverslag zien we dit punt nog niet terug. Ik begrijp dat het hiervoor nog te vroeg is, maar wat is de ambitie van de bewindspersonen op dit punt? Wanneer verwachten de bewindspersonen dat de informatiewaarde kan worden verbeterd?

Voorzitter. Ten tweede de incidentele suppletoire begrotingen van 2021. Op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn vijf incidentele suppletoire begrotingen ingediend: voor Winair, twee voor de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov, voor de tegemoetkoming voor de vuurwerkbranche en voor de coronatesten van reizigers. Bij alle vijf de begrotingen is vermeld dat het ministerie verplichtingen zal aangaan, ook als de formele toestemming van de Kamer nog niet is afgerond. Daarvoor is artikel 2.27 van de Comptabiliteitswet gebruikt. Ik wil de minister namens de commissie oproepen om hiermee terughoudend

te zijn en dit alleen in uitzonderlijke gevallen te doen. Misschien kan de minister incidentele begrotingen eerder naar de Kamer sturen. Als Kamer doen wij dan op onze beurt ons best om incidentele suppletoire begrotingen snel te behandelen.

De middelen voor de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov zijn niet allemaal uitgegeven. 270 miljoen is van 2021 doorgeschoven naar 2022. En 200 miljoen voor het tweede voorschot dan wel de afrekening van 2020 is doorgeschoven. Wanneer betaalt de staatssecretaris die 200 miljoen euro uit? Welke negatieve gevolgen heeft het doorschuiven van die 200 miljoen euro voor reizigers en ov-bedrijven?

Ten derde, voorzitter. Ik heb me samen met mijn collega's goed laten informeren over de conclusies van de Rekenkamer. Die kan ik niet allemaal herhalen. Ik verwacht dat de minister die conclusies gaat uitvoeren. Eén punt wil ik wel eruit halen: de beheersing van infrastructuurprojecten in kosten en in tijd. Wij hebben allemaal de kosten- en tijdoverschrijdingen van de Afsluitdijk gezien. Als je weet dat dit risico er is, moet je alle mogelijkheden om het aan de voorkant goed te doen ook echt gebruiken. De Rekenkamer constateert dat soms projecten worden gestart terwijl er te weinig budget is. Dat is in afwijking van de spelregels die we hebben afgesproken. De Kamer kan hierover beter worden geïnformeerd, maar eigenlijk moeten we dit natuurlijk niet willen. Is de minister dit met mij eens? En ziet de minister het starten van projecten terwijl er te weinig budget is als iets uit het verleden? Verder doet de Rekenkamer aanbevelingen om de kwaliteit van kostenramingen te verbeteren, zoals het uitvoeren van nacalculaties aan de achterkant om te leren van projecten. Neemt de minister die aanbevelingen over?

Tot slot, voorzitter. Nog één punt waar ik samen met mijn collega's goed naar kijk, is de instandhouding van de infrastructuur. In het coalitieakkoord zijn hiervoor extra middelen beschikbaar gesteld. Een groot deel hiervan wordt door de eerste en meest suppletoire begroting van dit jaar toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. In 2021 is het uitgeven van de beschikbaar gestelde middelen uitgesteld en is het achterstallig onderhoud van de infrastructuur gestegen. Het uitgestelde en achterstallige onderhoud van de infrastructuur is hiermee tussen 2017 en 2021 verdubbeld. Kan de minister deze stijgende trend met de extra beschikbaar gestelde middelen in 2022 al ombuigen?

Het meerjarenprogramma voor de instandhouding van de infrastructuur, waar de Kamer vorig jaar en dit jaar om heeft gevraagd, zal pas vanaf 2026 klaar zijn. Waarom doet de minister hier zo lang over? Op welke basis geeft de minister de extra beschikbaar

gestelde middelen voor de instandhouding van de infrastructuur in de tussenliggende jaren uit?

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Meneer Koerhuis, hartelijk dank voor uw rol als rapporteur in eerste termijn. Ik geef het woord aan de minister om daarop te reageren.

**Minister Harbers:**

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de rapporteur voor het delen van zijn bevindingen over het jaarverslag. Ik zal daarop ingaan. Na mij heeft ook de staatssecretaris nog een reactie op twee genoemde punten.

In de eerste plaats vraagt de rapporteur aandacht voor het verbeteren van de informatiewaarde van de jaarverslagen en de begroting. Hij vraagt naar onze ambitie op dit punt. Ik wil starten bij de vaststelling dat onze ambitie op dit terrein groot is. Vandaar dat we ook vanuit het ministerie het initiatief hebben genomen om daarover met de rapporteur constructief het gesprek te voeren. De door u benoemde concrete verbetering van de begroting en verantwoordingsdocumenten zal allereerst, zoals besproken, zichtbaar zijn in de begroting die we komende Prinsjesdag presenteren.

**De voorzitter:**

Minister, misschien is het goed om even kort te onderbreken vanwege de lange bel die nu luidt. Daarna kunt u uw beantwoording vervolgen.

**Minister Harbers:**

Zoals aangegeven zullen de eerste tekenen zichtbaar zijn in de begroting die we komende Prinsjesdag presenteren. Het gaat dan om het begrotingsartikel Wegen en Verkeersveiligheid, waarachter overigens via het Mobiliteitsfonds de meeste uitgaven van ons ministerie weggkomen. Aanpassingen in de volle breedte van de begroting zijn voorzien voor de ontwerpbegroting 2024. Daarbij speelt ook dat normaliter het jaarverslag de begroting van dat jaar weerspiegelt, maar voor de verantwoording over het lopende jaar 2022 zal ik de verantwoording voor het begrotingsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid al zo veel als mogelijk vormgeven zoals met u namens de Kamer is

besproken. Voor de jaren tot 2024 zal ik proberen dit zo veel als mogelijk uit te breiden naar de totale breedte van de begroting en de daarbij behorende verantwoording. Op het genoemde voorbeeld van de 14 miljard euro die bij eerste suppletoire begroting aan het Mobiliteitsfonds is toegevoegd geef ik de korte reactie dat wij als kabinet vaart willen maken met woningbouw en dat dit mede mogelijk wordt gemaakt met investeringen in infra. Daartoe is begin dit jaar via het coalitieakkoord 7,5 miljard euro vrijgemaakt voor deze kabinetsperiode. Dat zijn de middelen die bij de eerste suppletoire begroting opgevraagd zijn vanuit de aanvullende post van het ministerie van Financiën, maar daarbij moet middels een bestedingsplan worden ingegaan op zaken als doelbereik, doelmatigheid en doeltreffendheid van de besteding en evaluatie voordat deze middelen worden vrijgegeven.

IenW is nu in afstemming met het ministerie voor VRO bezig om dit te verwerken tot concrete resultaten, in samenwerking met de bestuurlijke partners in de regio. Dan moet u denken aan concrete pakketten om de woningbouw in Nederland te versnellen, inclusief de ontsluiting van deze woningen. De ambitie is om voor het zomerreces tot afspraken te komen met de bestuurlijke partners. Het beeld is dat een fors deel van deze middelen ook daadwerkelijk in deze kabinetsperiode kan worden besteed. Het op korte termijn realiseren van woningen is een van de criteria waarop de voorstellen uit de regio momenteel worden beoordeeld. Ten behoeve van het MIRT-overleg, dat we volgende week voeren, zal ik de Kamer informeren over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen over de leefomgeving, zodat wij daar in het commissiedebat nader op in kunnen gaan.

De heer Koerhuis roept ons op om terughoudend te zijn met incidentele suppletoire begrotingen, om daar alleen in uitzonderlijke gevallen aan te doen en om ze eerder naar de Kamer te sturen. Dat kan ik toezeggen. Ik zeg u toe om terughoudend te zijn in het beroep op artikel 2.27 van de Comptabiliteitswet. We zullen daar alleen in uitzonderlijke en spoedeisende gevallen een beroep op doen. Ik wijs er ook op dat de procedure in dat kader door de minister van Financiën is verduidelijkt in de Kamerbrief van 2 november van het afgelopen jaar. De verduidelijking van de procedure bevordert ook de snelheid waarmee een beroep op artikel 2.27 bij IenW tot stand komt, net als het eerder en tijdig aanbieden hiervan aan uw Kamer.

De rapporteur, de heer Koerhuis, constateert ook dat er projecten starten met te weinig budget of in afwijking van de spelregels. Hij vraagt of wij dat zien als iets uit het verleden. Mijn inzet is dat de MIRT-spelregels altijd worden toegepast, waarbij geldt:



comply or explain. Soms wordt er van de spelregels afgeweken, bijvoorbeeld vanwege doelmatigheid. De Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat de Kamer niet in alle gevallen waarin sprake was van het afwijken van de spelregels, is geïnformeerd. Ik zeg u toe dat ik de Kamer in voorkomende gevallen transparant en onderbouwd informeer via de MIRT-brief of de MIRT-afsprakenlijst. Ik zal daarbij ook aangeven op welke wijze daarvan is afgeweken. Daarnaast geeft het ministerie opdrachten en bijbehorend budget aan de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat.

Op dit moment wordt in het kader van de actualisatie van de MIRT-spelregels gesproken over de te maken bestuurlijke afspraken inzake projectbeheersing bij de faseovergangen in het MIRT. De 75% zicht op financiering voor de start van een verkenning maakt hier onderdeel van uit. Die 75% heeft op zichzelf een goede reden, namelijk dat die in theorie of in ieder geval in de spelregels moet leiden tot een formeel "go/no go"-moment. Op die manier kun je het nog afwegen, in de zin van: er is niet voldoende geld, doen we het project wel of niet? Daarnaast leg je het verzoek om cofinanciering neer bij medeoverheden. Ook wij zien dat het starten met een verkenning in de praktijk te vaak door iedereen wordt gepercipieerd als: oké, we gaan dit project doen, ongeacht dat er pas 75% van de financiering is. In voorkomende gevallen willen we daar aan de voorkant veel helderder afspraken over maken met medeoverheden. Dat zullen we vanzelfsprekend aan de Kamer melden. Voor planstudies en realisaties geldt dat pas tot start wordt besloten als onderbouwd is welke middelen noodzakelijk en beschikbaar zijn. Ik verwacht de technische aanpassingen van de MIRT-spelregels rond Prinsjesdag aan de Kamer aan te kunnen bieden.

Dan het uitgesteld onderhoud. De rapporteur vroeg of wij deze stijgende trend met de extra beschikbaar gestelde middelen al in 2022 kunnen ombuigen. Het jaar 2022 is nog te vroeg om de trend om te buigen. Een trend is helaas meestal langjarig, en ook langjarig opgebouwd, dus dat vergt meer tijd. Stabilisatie is wel een doel op korte termijn. We werken toe naar een stabilisatie van het uitgestelde onderhoud conform de ambitie uit het coalitieakkoord. Dat betekent dat het uitgestelde onderhoud van de Rijkswaterstaatnetwerken naar verwachting nog niet kan worden ingelopen in de eerste jaren, ondanks de grotere financiële ruimte. We kunnen wel voorkomen dat het verder oploopt. Dat is onderdeel van de verdere stabilisatie en van het doel om het langjarig onder controle te krijgen.

Tot slot het meerjarenprogramma van Rijkswaterstaat. Daar had de heer Koerhuis twee vragen over. Hij vroeg allereerst waarom het zo lang duurt. De ambitie is om vanaf 2026

te starten met de uitvoering van het meerjarenplan. Als voorbereiding hierop wordt in de komende periode in kaart gebracht welke keuzes en welke prioriteringen er worden gemaakt binnen het beschikbare budget. Hiervoor worden verschillende scenario's gemaakt. Dat levert een basisscenario op voor een aangepast prestatie- en gebruiksniveau, en inzicht in wat er nodig is om dat niveau structureel in stand houden. Bij het in kaart brengen van die keuzes en prioriteringen wordt lenW ondersteund door een externe audit. Ook wordt het nieuwe prognoserapport vervanging en renovatie, dat medio dit jaar wordt opgeleverd, hierbij betrokken. Daarnaast werken we natuurlijk samen, niet alleen met de Kamer, maar ook met decentrale overheden en externe partners. Die stappen kosten tijd; dat kan ik niet wegnemen. Mijn streven is om dit najaar bij de begrotingsbehandeling in ieder geval het aangepaste basiskwaliteitsniveau op hoofdlijnen gereed te hebben.

Wat doen we dan in de tussenliggende jaren? Voor de korte termijn, de periode tot en met 2025, worden de middelen ingezet om de programmering van beheer en onderhoud van Rijkswaterstaat en ProRail op te hogen. De voorgaande externe audits door PwC/Rebel, waarover de Kamer vorig jaar oktober is geïnformeerd, zijn hiervoor de onderbouwing. Bij dit alles geldt dat Rijkswaterstaat en ProRail werken met meerjarige contracten, waarbij het heel moeilijk is om de knop in één keer om te zetten. Dat aangepaste prestatieniveau zal de komende tijd via een ingroeimodel zichtbaar worden. Voorzitter, dat wat mij betreft in reactie op het rapport van de begrotingsrapporteur.

**De voorzitter:**

Dank u wel, minister. Dan geef ik nog het woord aan de staatssecretaris voor het tweede deel van de beantwoording.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Dank u wel, voorzitter. Ik had nog twee vragen. Eén vraag ging over de beschikbaarheidsvergoeding en het moment waarop die wordt uitbetaald, die 200 miljoen. Dat heeft betrekking op de afrekening van de BVOV 2020 met NS voor het hoofdrailnet. De verwachting is dat de verantwoording van de BVOV 2020 door NS zeer binnenkort wordt afgerond, zodat de afrekening in juli 2022 kan plaatsvinden. Dan was er nog een vraag over mogelijke negatieve gevolgen die het doorschuiven kan hebben voor de reizigers en voor ov-bedrijven. Die zal het niet hebben. Het

doorschuiven van de afrekening heeft geen negatieve gevolgen voor de reizigers. Dit gebeurt allemaal in goed overleg met decentrale overheden en met de ov-bedrijven.

**De voorzitter:**

Dank u wel, ook aan de staatssecretaris. Ik kijk naar de rapporteur of hij behoefte heeft aan een reactie of een vraag. Dat mag natuurlijk. Heeft u daar behoefte aan, meneer Koerhuis?

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik heb nog wel één vervolgvraag, als dat mag, over het feit dat het achterstallig onderhoud tussen 2017 en 2021 verdubbeld is. De minister geeft aan dat hij het stabiel gaat houden. Dank voor dat streven, maar ik heb ook gevraagd op welke basis we de extra beschikbaar gestelde middelen voor de instandhouding van de infrastructuur in de tussenliggende jaren tot 2026 gaan uitgeven. We gaan het achterstallig onderhoud stabiel houden. Dat betekent dat wij de komende jaren meer onderhoud gaan doen, hopelijk vanaf dit jaar al. Kan dat op zo'n manier dat we geen last hebben van stikstof? En kan de minister een rij projecten noemen -- als dat niet nu kan, kan het misschien in een brief aan de Kamer -- waarmee hij dit jaar gaat starten? En welke projecten gaat hij uitvoeren tot 2026?

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Koerhuis. Dan kijk ik even naar de minister.

**Minister Harbers:**

Ik wil de verwachtingen op dat gebied wel even temperen, want de begroting voor dit jaar lag natuurlijk al vast toen het nieuwe kabinet aantrad. Er zijn ook voor dit jaar extra middelen beschikbaar; nog niet overvloedig, want het is een ingroeimodel.

Vanzelfsprekend geldt ook hier dat we kijken naar de bestaande programmering van beheer en onderhoud. Ik kan wel toezeggen dat we binnenkort inzichtelijk maken wat we voor dit jaar doen. Ik moet even kijken of we dat nu doen of in de begroting verwerken. Uiterlijk met Prinsjesdag kan ik dat inzichtelijk maken.

**De voorzitter:**

Dank u wel voor uw reactie. Dat was de termijn van de rapporteur. Vanuit mijn rol als vicevoorzitter van de vaste Kamercommissie voor I&W wil ik de rapporteur hartelijk danken voor zijn inzet. Uiteraard dank ik ook alle ondersteuning vanuit de griffie voor dit belangrijke werk.

Dan gaan we nu over naar de eerste termijn van de Kamer. Ik geef de heer Madlener van de PVV-fractie als eerste het woord. Hij heeft een spreektijd van drie minuten. Gaat uw gang.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter, en dank aan de rapporteur. Er zullen wat dubbelingen zijn, ben ik bang, maar ja, we praten dan ook over dezelfde begroting.

Voorzitter. Het jaar 2021 gaat de boeken in als het jaar dat de regering nul kilometer nieuw asfalt heeft aangelegd. Nul kilometer! Dat is niet best. Terwijl de regering wel druk was met het invoeren van statiegeld op flesjes of een helmplicht voor snorscooters, waren de vooruitzichten dat de fileproblematiek weer haar intrede zou gaan doen, volop aanwezig. Zowel het KiM als de IMA hebben het ministerie hiervoor gewaarschuwd. Wij zijn allemaal gewaarschuwd. Mensen gaan die auto niet uit. Dit is dus echt een soort antiautokabinet, lijkt het wel. Niet alleen in 2022, maar ook in de toekomst gaan mensen de auto niet uit. Sterker nog, de Nederlandse bevolking groeit. Dit kabinet wil steeds meer mensen naar Nederland halen. Open grenzen: u kent het wel. Straks gaan we naar 18 miljoen Nederlanders. Die mensen willen allemaal een auto hebben en erin rijden. Maar het kabinet sluit zijn ogen en legt zeer weinig nieuwe wegen aan. In 2021 is nul kilometer nieuwe weg aangelegd. Het kabinet heeft een totaal verkeerde prioriteit. Ik vraag de minister hoe hij dit ziet.

Dan hebben we natuurlijk het probleem met stikstof. Het kabinet heeft zichzelf natuurlijk helemaal vastgemanoeuvreerd in het hele stikstofdossier. Dit kabinet is natuurlijk een kabinet dat bestaat uit partijen die al jaren aan de macht zijn. Nu zitten we met de gebakken peren. Dat ziet er niet best uit voor de toekomst.

Dan het achterstallig onderhoud. Daar heeft de heer Koerhuis ook al uitgebreid over gesproken. Daarover deel ik uiteraard de zorgen van de rapporteur.

Dan nog iets absurds: de overschrijdingen. Het ministerie van Infrastructuur is natuurlijk het ministerie dat de meeste aanbestedingen doet van alle ministeries. Zij hebben een portemonnee in handen met miljarden aan belastinggeld. Dat ministerie moet dat uitgeven. Daarom verwacht je, zeker gezien alle schandalen van de afgelopen jaren, dat

de allerbeste aanbestedingsmensen werken voor dat ministerie, die hun werk zo goed doen dat het eindelijk eens ophoudt met die overschrijdingen. Want we horen de minister net zeggen "geen geld, geen geld; geen geld voor onderhoud, geen geld voor nieuwe wegen", maar er is wel een overschrijding van bijna een miljard op de Afsluitdijk. Hoe kan dat nu? Zo lang ik hier in deze Kamer zit, praten we over overschrijdingen. Het houdt maar niet op. Nu is er weer sprake van bijna een miljard aan overschrijding op de Afsluitdijk. Dat is gigantisch veel geld. Wat hadden we allemaal wel niet kunnen doen voor dat geld? ERTMS: nog zo'n eindeloos project, weer overschrijdingen. Ik word gewoon helemaal moedeloos hiervan. Al die jaren overschrijding na overschrijding en aanbestedingen die mislopen: wat moet ik daar nog van zeggen? We hebben rapporten gehad over wat er mis is. Nog steeds gaat het niet goed. Ik vraag de minister om daarop te reageren. Zou de minister bereid zijn om toch weer een extern onderzoek te laten doen naar wat er mis is gegaan bij de Afsluitdijk? Want dat gaat om zo veel geld. Het lijkt hier toch gigantisch geblunder van het ministerie te zijn. Ik heb daar de onderste steen nog niet van boven gezien.

Als laatste een vertraging bij de vuurwerkcompensatie. Dit zijn allemaal ondernemers die afhankelijk zijn. Het zijn vaak leuke winkels. Die zijn al door het kabinet in de problemen gebracht met dat vuurwerkverbod. Dan hebben ze op z'n minst snel recht op een fatsoenlijke vergoeding. Nu is dat ook weer vertraagd. Hoe kan dat nu? Dat was het, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Madlener. De volgende spreker is de heer Koerhuis. U heeft het woord.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Voorzitter. Vandaag behandelen we de jaarverslagen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ikzelf nu als woordvoerder namens de VVD. Laat ik eerst nog een keer benoemen dat ik blij ben dat er structureel 1,25 miljard wordt uitgetrokken via het Mobiliteitsfonds voor onderhoud, renovatie en vervanging van de infrastructuur, zoals wegen, sporen, viaducten, bruggen en vaarwegen. Ik ben ook blij dat er de aankomende jaren 7,5 miljard wordt uitgetrokken via het Mobiliteitsfonds voor de infrastructuur van nieuwe woonwijken. Het is belangrijk dat het geen "geld zoekt plan"-verhaal wordt, dat we kijken hoe we het geld wegzetten, hoeveel vervoersbewegingen

we maken voor iedere ingezette euro en hoeveel woningen we bouwen voor iedere ingezette euro. Hoe maakt de minister deze afwegingen?

Ik wil in dit debat stilstaan bij een aantal uitvoerders: Rijkswaterstaat, de NS en het CBR. Het ministerie moet het beleid zo uitwerken dat de uitvoerders het kunnen uitvoeren. De Rekenkamer constateert echter dat de uitvoerders tegen problemen aanlopen. Ten eerste Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat voert onderhoud, renovatie en vervanging uit van infrastructuur, zoals wegen, viaducten en vaarwegen. De Rekenkamer constateert echter dat Rijkswaterstaat soms aan projecten begint waarvoor niet genoeg geld beschikbaar is gesteld. Er moet dan later vaak toch meer geld worden uitgetrokken, of er wordt minder geld uitgetrokken voor onderhoud. Het gevolg hiervan is ook dat Rijkswaterstaat en het ministerie de Kamer niet altijd informeren als er meer geld moet worden uitgetrokken. De Afsluitdijk is hier een goed voorbeeld van. Ik heb begrepen dat het probleem onder andere het verlies van experts binnen Rijkswaterstaat is. Ziet de minister dit probleem ook?

De Rekenkamer doet de volgende drie aanbevelingen aan het ministerie: standaardiseer de informatiestromen binnen Rijkswaterstaat, informeer de Kamer altijd als er meer geld moet worden uitgetrokken en leer van projecten. Ik ben het hiermee eens en ik wil hieraan toevoegen: dat Rijkswaterstaat het verlies aan experts oplost. Hoe gaat de minister die aanbevelingen uitvoeren en vertalen richting de Kamer?  
Ten tweede de NS.

De **voorzitter**:

Er is een vraag aan u van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

We delen de zorgen over de Afsluitdijk en wat daar mis is gegaan met de aanbesteding. De heer Koerhuis noemt nu het verlies aan experts bij Rijkswaterstaat als oorzaak. Ik heb dat zelf niet kunnen vinden. Ik ben gaan zoeken naar wat er nu weer aan de hand is. Het is de zoveelste aanbesteding die mis is gelopen en die de belastingbetaler gigantisch veel extra kost. Waar haalt de heer Koerhuis die wijsheid vandaan? Steunt de heer Koerhuis mij als ik vraag om een wat uitgebreider onafhankelijk onderzoek naar deze zaak?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb zelf natuurlijk goede contacten in de infrastructuursector. Ik ben ambtenaar geweest, niet bij Rijkswaterstaat overigens. Het verlies aan experts is al jarenlang een probleem. Ik heb begrepen dat dat hier een van de problemen is. Ik twijfel nog een beetje over het steunen van een onafhankelijk onderzoek. De heer Van der Molen heeft ook een apart debat over de Afsluitdijk aangevraagd. Misschien is het beter om dat debat af te wachten. Maar, zoals gezegd, ik twijfel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Madlener tot slot.

**De heer Madlener (PVV):**

De reden dat het verlies aan experts de oorzaak is, vind ik hetzelfde als: ik ga naar het ziekenhuis, ik word geopereerd, er is geen gekwalificeerde arts, dus dan laten we de koffiejuffrouw maar de operatie uitvoeren. Kijk, je doet het goed of je doet het niet. Je gaat niet 1 miljard euro belastinggeld uitgeven als je niet zeker bent dat die aanbesteding goed is. Dus ik vind de reden van het tekort aan experts een drogreden. Dat kan gewoon niet.

**De voorzitter:**

Heeft u nog een vraag aan de heer Koerhuis hierover?

**De heer Madlener (PVV):**

Wat vindt de heer Koerhuis daar nou van?

**De voorzitter:**

Meneer Koerhuis, eigenlijk dezelfde vraag.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik denk dat het niet zo simpel is. Ik denk dat je een beweging ziet binnen de ambtenarij dat er meer generalisten komen en minder specialisten. In heel veel gevallen kunnen generalisten dit goed uitvoeren, maar voor specialistische onderdelen -- en zoiets als de Afsluitdijk is nogal specialistisch natuurlijk -- kun je dan bepaalde dingen missen. Maar, zoals gezegd, er komt een apart debat hierover en ... ja, ik trap alvast af.

**De voorzitter:**

U heeft nog niet uitgesproken dat er steun is voor het onderzoek, concludeer ik. Gaat u verder met uw betoog.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ten tweede de NS. De NS voert de dienstregeling van treinen uit. Ook de NS heeft te maken met een uitval van treinen door personeelstekort. De NS geeft de risico's voor de continuïteit door aan het ministerie. De Rekenkamer constateert echter dat het ministerie die risico's niet goed bekijkt om alle risico's voor de continuïteit te voorkomen. De Rekenkamer doet de aanbeveling aan het ministerie om de risico's integraal te bekijken en de Kamer hierover te informeren. Dat moet dus de risico's voor de continuïteit voorkomen. Hoe gaat de staatssecretaris die aanbeveling uitvoeren en vertalen richting de Kamer?

Tot slot het CBR. Ondanks dat het CBR een bijdrage heeft gekregen van 27,6 miljoen euro is het CBR er niet in geslaagd om de corona-achterstanden te voorkomen. De corona-achterstanden zijn opgelopen tot 300.000 rijexamens. Hier bovenop komt dat de Rekenkamer constateert dat het ministerie een deel van die bijdrage had toegezegd aan het CBR zonder toestemming van de Kamer. Ik wil van de minister graag een toelichting op hoe het CBR die bijdrage heeft gebruikt en ik wil graag de toezegging dat het ministerie niet weer een bijdrage toezegt aan het CBR zonder toestemming van de Kamer.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Koerhuis. Keurig binnen de tijd. De laatste spreker van de kant van de Kamer is mevrouw Hagen. U heeft drieënhalve minuut spreektijd.

**Mevrouw Hagen (D66):**

Dank, voorzitter. Namens mij ook veel dank aan de heer Koerhuis voor zijn rapporteurschap.

Voorzitter. Als we de grootste uitdagingen het hoofd willen bieden, is het belangrijk dat we 2021 gebruiken om te leren voor de toekomst en dat het lerend vermogen van de overheid in rap tempo toeneemt. Dit ministerie heeft de sleutel in handen. Of, zoals het zelf stelt, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een mooier



Nederland. Ik durf te stellen: het borgt de basis voor een gezond bestaan. Dus ik ben benieuwd: welke lessen trekken deze bewindspersonen uit 2021?

Voorzitter. Samen zorgen we voor een bereikbaar land met sterke dijken waarin je veilig van A naar B komt. Bereikbaarheid. Ook 2021 bracht ons corona, maar waar we doorreden tijdens corona, staan we nu toch weer in de file. Welke les brengt dit voor de minister? Uit het jaarverslag en het commentaar van de Rekenkamer blijkt dat investeringen in infrastructuur gedaan worden zonder aan de start te beschikken over het totaal geraamde bedrag. Bovendien zijn grote tekorten ontstaan door te investeren in nieuwe asfaltprojecten ten opzichte van uitgesteld onderhoud. Is de minister voornemens dit niet meer te laten passeren? Kan de minister ons garanderen dat bij tegenvallende projecten dit niet ten koste gaat van het reguliere onderhoudsbudget?

Voorzitter. Het ministerie is ook voor een land met schone lucht, een schone bodem en schoon water. Vorig jaar werd duidelijk dat milieucriminaliteit onze samenleving 5,2 miljard kost: drugsafval, stroperij, illegale houtkap en lozingen van bedrijven. Bovendien stellen wetenschappers dat een cocktail van chemische vervuiling de stabiliteit van biodiversiteit en ecosystemen bedreigt. Voor de goede orde: dat wat de basis vormt voor schone lucht, water en voedsel. Daar waar de mensheid van afhankelijk is. Het is vervuiling die ons bestaan aantast. Je zou denken: reden tot paniek en een koerswijziging. Maar dertien jaar en elf maanden na het eerste rapport van Mans en ruim een jaar na de commissie-Van Aartsen, met aanbevelingen die een koerswijziging behelzen in vergunningverlening, toezicht en handhaving, wachten we nog steeds op antwoord, ondanks het duidelijke pad dat voor de staatssecretaris was achtergelaten in december 2021. Voor de zomer zouden we het programmaplan van het interbestuurlijke programma moeten ontvangen, hét vervolg op alle adviezen van de commissie-Van Aartsen. Als ik terugblik op 2021, vraag ik de staatssecretaris: hoe kan het dat we dat nog steeds niet ontvangen hebben? Nu is de Kamer alle mogelijkheid ontnomen om nog voor het reces te reageren. Hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar?

Tot slot, voorzitter. Het ministerie staat voor een land waarin we zuinig zijn op grondstoffen en materialen zo veel mogelijk opnieuw gebruiken. Als overheid kopen we voor 10 miljard in. Uitgangspunt hierbij is de ontwikkeling naar een circulaire, duurzame economie versnellen. Hoe ziet de staatssecretaris dit voor 2021? Zou een wijziging kunnen zijn dat inkopen circulair zijn tenzij?

Voorzitter. De volgende generatie verdient een aarde met schone lucht, een gezonde grond, schoon water en een levendige natuur. De incidenten regeren in de dikgedrukte

letters in de krant, maar juist de structurele oplossing verdient onze aandacht. Dit ministerie heeft de sleutel in handen. Ik ben benieuwd naar de beschouwing van de bewindspersonen.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Hagen. We zijn aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de commissie. Het is 10.35 uur. Ik stel voor dat we een kwartier schorsen, tot 10.50 uur. Ik zie u allen zo dadelijk terug.

De vergadering wordt van 10.35 uur tot 10.49 uur geschorst.

**De voorzitter:**

We hervatten het wetgevingsoverleg van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We zijn toegekomen aan de eerste termijn van de zijde van de minister en de staatssecretaris, de beantwoording van de door de commissie gestelde vragen. Daarvoor geef ik als eerste het woord aan de minister.

**Minister Harbers:**

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de leden van de Kamer voor hun vragen en ook hun zorgen als ze terugkijken naar 2021 en het jaarverslag. Het aantal vragen op mijn terrein is overzichtelijk. Ik stel voor dat ik ze gewoon even langsloop in de volgorde waarin de vragen door de leden zijn gesteld.

Ik begin bij de cri de coeur van de heer Madlener over nul kilometer nieuw asfalt aangelegd in 2021. Er is wel heel veel gebouwd in 2021, maar het klopt. Zo af en toe heb je een jaar waarin er niks geopend wordt, maar waarin wel ondertussen doorgebouwd wordt. Als ik alleen al kijk naar de regio waar de heer Madlener en ik wonen: daar wordt natuurlijk ijverig gebouwd aan de Blankenburgverbinding en aan De Groene Boog, de verbinding tussen de A13 en de A16. Zo zijn er ook op tal van andere plekken in het land projecten in uitvoering dan wel in voorbereiding, bijvoorbeeld de aanbesteding van de A27 Houten-Hooipolder. Zo wordt er op tal van andere plekken gewerkt aan nieuwe projecten. Ik durf dus de stelling wel te weerleggen dat dit een anti-autokabinet zou zijn. Wij zijn voor alle modaliteiten en realiseren ons dat mensen zelf de vrije keuze maken welke vervoersvorm ze op welk moment kiezen. Daar hoort ook de auto bij en ook daarop hebben we tal van initiatieven voor de komende kabinetsperiode.

Ik deel wel zijn zorgen over het achterstallig onderhoud. Dat is een zorg die ook de coalitie onderkend heeft, bijvoorbeeld door daar extra middelen voor vrij te maken. Daar ben ik net in de reactie op de begrotingsrapporteur ook op ingegaan. Ik verwacht dat het komende decennium het zwaartepunt zo links en rechts ook nog wel wat zal verschuiven van aanleg van nieuwe infrastructuur naar de instandhouding van de bestaande infrastructuur, al is het maar omdat veel van de infrastructuur die in Nederland -- ik kijk dan even naar mijn terrein, het hoofdwegennet en het vaarwegennet -- tot stand is gekomen in de periode 1965-1985. Die is gemiddeld 50 jaar oud en daarmee ook toe aan grootschaligere ingrepen om die voor de rest van de eeuw weer op orde te krijgen. Ik verwijs naar wat ik straks in de reactie op de begrotingsrapporteur zei, maar ook in het hoofdlijnen debat dat we in februari hadden. We moeten de mammoettanker die het hele onderhoudsverhaal is keren, zorgen dat we geen verdere achterstanden oplopen en de achterstanden netjes van onderhoud gaan voorzien. Het beeld van hoe we met die middelen om zullen gaan, komt, zoals eerder gezegd, bij Prinsjesdag.

De heer Madlener ging ook in op het vraagstuk van de overschrijdingen van het belastinggeld. Het klopt dat er een aantal projecten zijn met overschrijdingen. Ik wijs er daarbij wel op dat de overschrijdingen bij sommige projecten een externe oorzaak hebben, bijvoorbeeld de afgelopen jaren als projecten ingewikkelder werden of een nieuwe berekening vroegen op het gebied van stikstof. Op dit moment zien we het risico van overschrijdingen van bouwkosten, bijvoorbeeld door de gestegen inflatie en vanwege de door de oorlog in Oekraïne verstoorde aanleverlijnen van grondstoffen dan wel gebrek aan grondstoffen en daarmee weer prijsverhogingen. Wij gaan daar prudent mee om. Ik zeg u toe dat de Kamer daar vanzelfsprekend over wordt geïnformeerd als dat aan de orde is.

Specifiek over de Afsluitdijk. Er is om een debat en een brief daarover gevraagd. Die brief komt er binnenkort aan. De Afsluitdijk heeft, denk ik, wel een aantal bijzondere kenmerken. Daar is het niet goed gegaan met de specificaties en dat is eigenlijk het startpunt geweest, durf ik te zeggen, om daar intern veel van te leren en te kijken hoe we die expertise beter kunnen opbouwen. Ik ga daar zo meteen in reactie op de heer Koerhuis nog even wat verder op in. De overschrijdingen in hun algemeenheid hebben mijn volle aandacht. Ik heb dat ook geconstateerd bij mijn aantreden. Geen enkele bewindspersoon wil dit in deze mate. Dat betekent dat we versterkt inzetten op de beheersing van de infrastructuurprojecten.

De heer Koerhuis vroeg naar de 7,5 miljard en zei dat dat niet een verhaal moet worden van geld zoekt plan. Daar ben ik ook absoluut niet voor. De afweging wordt gemaakt langs een aantal criteria, bijvoorbeeld wat de vervoerswaarde is in combinatie met de woningwaarde. Ik heb daar bij gelegenheid van het vorige MIRT-debat in april ook op hoofdlijnen de Kamer over geïnformeerd. Dat is verder uitgewerkt. In de komende MIRT-brief, die eerdaags verschijnt ter voorbereiding op het debat volgende week, gaan we ook verder in op de criteria. Dit betekent straks heel concreet dat waar wij geld uit die 7,5 miljard uitgeven aan infraprojecten die woningbouw mogelijk maken, je precies kunt zien hoeveel woningen voor dat infrastructuurproject gerealiseerd kunnen gaan worden, zodat we zorgen dat die 7,5 miljard doet wat die moet gaan doen. We moeten daar ook kritisch in zijn, omdat we zo veel mogelijk woningen voor de infra-euro willen hebben. Dat is straks allemaal navolgbaar in de besluiten die we nemen. Voor dit moment zou ik het hierbij willen laten. Het komt allemaal binnenkort. Nog deze week verschijnt de brief voor het MIRT-debat, waarin we duidelijk maken hoe we tot die selectie zijn gekomen, waar we al geselecteerd hebben, en wat de criteria zijn voor de besteding naar de toekomst toe.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Een paar dingen om het even scherp te krijgen. Die woonwijken waren er misschien sowieso gekomen zonder rijksinfrastructuur. Enerzijds is de vraag hoeveel extra woningen er in de woonwijken kunnen komen als we die rijksinfrastructuur bouwen. De minister heeft het over, laten we dat veronderstellen, extra nieuwe woningen, maar wordt er ook gekeken naar de vervoersbewegingen? Dat is eigenlijk de systematiek onder het MIRT. Welke afwegingen worden er gemaakt tussen de vervoersbewegingen en het aantal extra woningen?

Minister **Harbers**:

Er spelen twee dingen. Conform wat we in april aan de Kamer hebben gemeld en waarover we gedebatteerd hebben, hebben we in eerste instantie gekeken naar versnellingsafspraken. Dat zijn die plannen die gewoon hard zijn en klaarliggen, maar nog niet gerealiseerd kunnen worden bij een gebrek aan een essentieel onderdeel van de ontsluiting. Dat kan een weg zijn, een rotonde, een brug, een viaduct, een fietspad of een openbaarvervoerverbinding. Het oogmerk is om die projecten binnen drie tot vijf jaar gestart en in aanbouw te krijgen. Voor het overgrote gedeelte van de 7,5 miljard

betekent het precies wat de heer Koerhuis zegt, namelijk het opvangen van extra vervoersbewegingen. Dat kan. Het zal in veel gevallen zo zijn dat als je ergens een woonwijk langs een snelweg of een spoorlijn bouwt, je op de rijksinfrastructuur gaat kijken of dat net de druppel kan zijn waardoor die snelweg of spoorlijn aan de limiet zit of over de limiet gaat van wat die aankan. Dan is dat een reden om op dat moment dat stuk rijksinfrastructuur te verbreden, de capaciteit ervan te vergroten of dat stuk rijksinfrastructuur van een extra afslag te voorzien -- dat soort dingen. Onze inzet is dus om het vervoer naar die nieuwe woonwijken ongestoord te laten doorgaan. Als het daardoor vastloopt, houden we het ook tegen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb goed geluisterd. Er lijkt bijna een split te komen in die 7,5 miljard. Ik hoorde dat met het eerste deel van die 7,5 miljard -- dat is wel het kleinste deel, begrijp ik -- bijvoorbeeld ook rotondes kunnen worden gebouwd. Dan vraag ik me toch af of dat niet juist iets meer is wat gemeentes zouden moeten doen en of wij ons niet zouden moeten focussen op snelwegen en spoorlijnen. Rechts van mij hoor ik mevrouw Hagen fietspaden zeggen. Rijksfietspaden, denk ik dan. Maar dat even terzijde.

Minister **Harbers**:

Dat klopt. Die split zit erin. Voor een klein deel beginnen we met die versnellingsafspraken en het overgrote deel moet ook naar de rijksinfrastructuur. Dat is geen geheim, want dat hebben we in april gemeld. We hebben het daar ook over gehad in het vorige commissiedebat MIRT. We hebben twee oogmerken. De woningbouw moet vooruit, en dat moet ook sneller dan tot nu toe. Omdat de regio's staan te trappelen zijn we op zoek gegaan naar de projecten die we kunnen versnellen. Dat zal in een aantal gevallen inderdaad gaan om infrastructuur die traditioneel louter door de medeoverheden wordt betaald. Er moet dus ook wel sprake zijn van cofinanciering. Maar waar wij dat zetje kunnen geven door nu ook buiten het domein van de rijksinfrastructuur te kijken, kunnen we dat zetje geven voor de versnelling. We kunnen daar overigens ook in voorkomend geval mee voorkomen dat bij gebrek aan onderliggende infrastructuur het weer te belastend wordt voor de hoofdinfrastructuur. Maar inderdaad, voor de versnellingsafspraken wordt een wat andere methodiek gebruikt dan wat te doen gebruikelijk is, namelijk alleen focussen op de rijksinfrastructuur.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw beantwoording.

**Minister Harbers:**

De heer Koerhuis behandelde drie uitvoeringsorganisaties, waarvan er twee op mijn terrein liggen. Hij ging uitgebreid in op Rijkswaterstaat. Ik zie en erken het probleem van verlies van expertise bij Rijkswaterstaat, althans zoals dat in de afgelopen decennia is opgebouwd. Ik wil ook dat als onderdeel van de aanpak markeren, want Rijkswaterstaat staat voor een grote, complexe opgave op het gebied van verduurzaming, klimaat, digitalisering en die hele grote klus van vervanging en renovatie van infrastructuur. Om die complexe opgave te kunnen aanpakken is simpelweg voldoende kennis nodig. Ik heb de Kamer vorige week een brief gestuurd over de transitie die we aan het maken zijn, Op weg naar een vitale infrasector. Daarin heb ik u geïnformeerd over de strategie met betrekking tot de expertise bij Rijkswaterstaat. Die strategie is al een paar jaar geleden ingezet, ook wijs geworden door projecten waarbij overschrijdingen waren. Met die strategie proberen we wel de opbouw van expertise bij Rijkswaterstaat vorm te geven. Uiteindelijk is waar Rijkswaterstaat voor staat, terug te voeren op de beleidskeuzes die vanaf ongeveer de eeuwwisseling zijn gemaakt. Veel verantwoordelijkheden voor de uitvoering zijn destijds bij marktpartijen gelegd. Als gevolg van die destijds gehanteerde marktstrategie -- het principe was "markt, tenzij" -- is technische kennis verloren gegaan. Ik vind het van groot belang dat het kennisniveau bij Rijkswaterstaat weer verder wordt vergroot en dat competenties breder in de sector worden ontwikkeld.

Rijkswaterstaat heeft daartoe de eigen kennisopgaven in beeld gebracht. In de in 2020 aan de Kamer gestuurde Human Capital Agenda is bovendien uiteengezet welke maatregelen genomen worden om te zorgen dat Rijkswaterstaat beschikt over de juiste mensen met de juiste kennis en vaardigheden. Daarnaast is een basisopleiding ontwikkeld voor startende medewerkers en stimuleert Rijkswaterstaat marktpartijen om hetzelfde te doen. Daarbij erkennen we dat de schaarste die in de komende jaren op de arbeidsmarkt te verwachten is, vraagt om een gezamenlijke aanpak met de markt. Daarbij hebben ook de kennispartijen een rol. Rijkswaterstaat draagt daaraan bij door het vormgeven van academisch beleid en door de uitvragen voor kennisontwikkeling en validerend onderzoek. Dat alles gebeurt binnen de bredere aanpak, waarbij we ook naar

nieuwe marktverhoudingen willen en naar nieuwe vormen van aanbesteding, waarbij ook Rijkswaterstaat aan de voorkant meer kennis meebrengt en in die zin een professioneel aanbestedende partij wil zijn. Rijkswaterstaat wil vervolgens een aanbesteding in fases uiteenrafelen om over en weer elkaar minder voor verrassingen -- in dit geval gaat dat meestal om een budgetoverschrijding -- te stellen. De effecten van die aanpak worden ook volgend jaar zichtbaar gemaakt en aan uw Kamer gerapporteerd.

Specifiek vroeg de heer Koerhuis nog naar het standaardiseren van informatie.

**De voorzitter:**

Op het vorige punt heeft mevrouw Hagen nog een vraag aan u.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Als ik het goed heb begrepen, is een van de redenen waarom er zo'n hoge uitstroom bij Rijkswaterstaat was -- ik geloof dat het in '26 uiteindelijk om 1.000 fte gaat; dat zijn enorme aantallen -- dat er niet structureel geïnvesteerd werd in de projecten. Daardoor kwam het dat heel veel mensen wegliepen. Besteedt u ook specifiek aandacht hieraan in de plannen die u rond Prinsjesdag presenteert?

**De voorzitter:**

Een concrete vraag.

**Minister Harbers:**

Het concrete antwoord is ja. Ik zag ook dat gat vanaf 2026, maar juist door de financiering meerjarig structureel weer op te hogen, kunnen we dat gat voor zijn.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw beantwoording.

**Minister Harbers:**

Het is niet de bedoeling dat als we kennis aantrekken, die vervolgens weer verloren gaat.

Dan specifiek op het punt van standaardisering van de informatie. Ook met betrekking tot de staat van de infrastructuur loopt een grote aanpak, namelijk het project

Assetmanagement. Het doel daarvan is om van alle assets, dus alle onderdelen van de infrastructuur die Rijkswaterstaat beheert, op een gestandaardiseerde manier de staat en de onderhoudstoestand bij elkaar te brengen.

Onderdeel van de vragen van de heer Koerhuis over Rijkswaterstaat waren ook de drie aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Ik herhaal een beetje wat ik net al aangaf, ook in reactie op de vragen van de heer Koerhuis als rapporteur, maar ook wat ik in de bestuurlijke reactie aan de Rekenkamer heb aangegeven. Die drie aanbevelingen pak ik op en neem ik mee bij het traject van verbetering van de beheersing op zowel project- als programmaniveau. Over dat traject is de Kamer oktober vorig jaar geïnformeerd. De uitwerking van de aanbevelingen zal als onderdeel daarvan ook de komende periode plaatsvinden. Ik verwijs ook naar wat ik eerder al zei over de MIRT-spelregels, waarin we dit ook een plek geven. Punt. Daar heb ik immers net al wat over gezegd.

Dan het CBR.

**De voorzitter:**

De heer Koerhuis nog even over het vorige punt.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik heb goed geluisterd naar de minister. Het is interessant wat hij zei. Zijn duiding is dat het verlies van expertise rond de eeuwwisseling is begonnen. Ik ben zelf ambtenaar geweest van 2004 tot 2010 bij het ministerie van Financiën en heb dat daar ook zien gebeuren. Ik noem het altijd een beetje "de generalisering van de ambtenaar". Kan de minister wat specifiek ingaan op de maatregelen die hij neemt of gaat nemen bij Rijkswaterstaat? Ik doe er een paar in het zakje. Je kunt bijvoorbeeld minder nadruk leggen op verplichte roulering bij ambtenaren, maar ook bij managers van ambtenaren. Je ziet dat bij uitvoerders de schalen vaak lager zijn dan bij het ministerie. Zo trek je als ministerie uitvoerders leeg. Kijkt de minister naar dat soort dingen om de balans bij Rijkswaterstaat een beetje te herstellen?

**Minister Harbers:**

Ik moet het verhaal even in de context plaatsen. De verplichte roulering waar de heer Koerhuis over spreekt, geldt alleen in het topmanagement, bij de Algemene Bestuursdienst. Ik zie soms berichten dat Rijkswaterstaat geen ingenieurs meer heeft.



Dat is niet waar; uit mijn hoofd gezegd werken er zo'n 2.000 ingenieurs bij Rijkswaterstaat. Maar feit is wel dat een van de dingen die we willen is, zoals ik zojuist aangaf, nog meer ingenieurs bij Rijkswaterstaat. Als je professionele aanbesteder wil zijn ... Kijk, de beweging die zo rond de eeuwwisseling begon, heette "markt, tenzij". Dat hield in dat alles wat de markt ook kan, ook aan de markt werd gevraagd, inclusief het ontwerp van infrastructuur. De weg die we wel willen maken is dat Rijkswaterstaat af en toe ook zelf weer wat ontwerpt, om ook langs die weg de kennis op peil te houden. Dat wil niet zeggen dat je alles zelf moet ontwerpen. Maar als je zelf ontwerpt, weet je ook wat je aan een ander vraagt als je daar om een ontwerp vraagt. Dat is onderdeel van deze agenda. Conform het voornemen in het coalitieakkoord kijkt het hele kabinet natuurlijk breder naar wat de uitvoering nodig heeft. Een van de dingen die daar enorm behulpzaam in is, is het feit dat we met deze coalitie extra middelen hebben uitgetrokken voor Rijkswaterstaat. Dat is een van de dingen waardoor je langjariger kunt programmeren en veel stabielere organisatie kunt opbouwen. Dit helpt daarbij. Dit is onderdeel van die aanpak.

De **voorzitter**:

Tot slot de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De verplichte roulering is inderdaad meer aan de top. Zeker bij zo'n specialistische uitvoerder als Rijkswaterstaat zou je dat misschien wat minder willen hebben. Op de werkvloer is er niet een verplichte roulering, maar wordt er wel druk gevoeld. Kan die ook minder? Als je specialistische kennis opbouwt bij Rijkswaterstaat, is het heel gek om formeel of informeel verplichte roulering te hebben, bijvoorbeeld met agentschappen die met totaal andere dingen bezig zijn. Kan dat wat minder? De minister noemt het voorbeeld van ingenieurs, maar laten we niet vergeten dat goede juristen, met name bij de uitvoering, de contractjuristen, ook belangrijk zijn. Het gaat mij erom dat we in de breedte inzetten op wat meer gespecialiseerde ambtenaren.

De **voorzitter**:

U vraagt of de minister het daarmee eens is.

Minister **Harbers**:

De heer Koerhuis schetst heel veel rake dingen. Grosso modo klopt die beweging, maar ik wil er wel een paar dingen bij zeggen. Juist Rijkswaterstaat is een organisatie die zich kenmerkt, meer dan bij andere overheidsorganisaties, door heel veel mensen die er een langdurige carrière hebben. Tegelijkertijd kun je niet iedere tendens op de arbeidsmarkt keren, waarbij mensen zelf na vijf of tien jaar denken: goh, ik vind het weleens leuk om ergens anders te werken. Dat is expertise waarmee je ook bij marktpartijen terechtkunt. De expertise geldt overigens breder. Het geldt niet alleen voor ingenieurs. Tegenwoordig is het zijn van een goede stikstofjurist ook zeer bruikbaar bij Rijkswaterstaat, want ook daar hebben we een tekort aan. Er is volgens mij veel common understanding dat we hier echt wel weer een slag aan het maken zijn met Rijkswaterstaat, in het belang ook van de hele grote opgave die er de komende tien, vijftien jaar wacht.

**De voorzitter:**

Gaat u verder met de beantwoording, minister.

**Minister Harbers:**

Dan was ik gekomen bij de vragen over het CBR. De 27,6 miljoen is aan het CBR verstrekt voor de gevolgen van de coronacrisis bij het CBR. Aan de ene kant had het CBR lagere inkomsten doordat een deel van de dienstverlening noodgedwongen moest worden stilgelegd. Anderzijds zijn aanvullende kosten gemaakt in de bedrijfsvoering, ook met het oog op de coronapandemie. Ter compensatie daarvoor is door IenW in totaal 27,6 miljoen beschikbaar gesteld: 18,8 miljoen voor 2020 en 8,8 miljoen voor 2021. Over beide jaren heeft het CBR in zijn jaarverslag een uitgebreide toelichting opgenomen.

De heer Koerhuis vraagt ook om een toezegging dat we niet weer een bijdrage toezeggen zonder toestemming van de Kamer. In de bedrijfsvoeringsparagraaf van het jaarverslag van 2021 is aangegeven dat de aangegane garantieverplichtingen in 2020 betreffende het ministerie van Financiën het CBR en de RDW in staat stellen om leningen aan te gaan. Deze garantieverplichtingen waren abusievelijk niet meegenomen in de verantwoording over 2020. In de eerste suppletoire begroting voor 2021 is alsnog melding gemaakt van deze garantie.

Inmiddels is, zoals ik in de inleiding aan het begin van deze vergadering aangaf, de procedure in het kader van artikel 2.25 en artikel 2.27 van de Comptabiliteitswet verduidelijkt door de minister van Financiën. IenW is zich er zeer van bewust dat deze

procedure ook van toepassing is voor garantieverlening aan zbo's. Ik zal dus ook dienovereenkomstig handelen indien dat in de toekomst nog aan de orde zal zijn.

**De voorzitter:**

Er is nog een vraag op dit punt van de heer Madlener.

**De heer Madlener (PVV):**

Het CBR is eerlijk gezegd een doorn in mijn oog, omdat het al zo veel jaren speelt. De heer Pechtold is daar nu aangesteld om orde op zaken te stellen omdat het helemaal misging, maar dat heeft nog te weinig resultaat. Slecht gedrag moet natuurlijk niet tot meer geld leiden. Ik wil dus wel aan de minister vragen om er keiharde voorwaarden aan te verbinden als er extra geld voor het CBR of extra leencapaciteit aan het CBR wordt gegeven, bijvoorbeeld dat die wachlijsten teruglopen. Het moet geen blanco cheque zijn, een soort beloning voor slecht gedrag.

**Minister Harbers:**

Laat ik drie dingen ontrafelen. Ten eerste ga ik niet mee in dat beeld van een beloning voor slecht gedrag. Deze middelen zijn verstrekt om rechtstreeks de gevolgen van de coronapandemie te compenseren. Er waren minder inkomsten, want er konden minder examens worden afgenomen vanwege het afstand houden en de tijd daartussen. Daarnaast moest men extra medewerkers hebben voor deurbeleid, de verstrekking van mondklappers en alles wat daarbij kwam. Een deel van de dienstverlening was ook gewoon afgeschaald. Theorie-examens hebben gedurende een jaar maar plaats kunnen vinden met een zaalbezetting van 50% vanwege het verplichte afstand houden. Daarnaast is de bijdrage ingezet ter dekking van aanvullende kosten voor het werven en opleiden van extra examinatoren en voor het inhalen van de praktijkexamens, die tijdens corona noodgedwongen niet door konden gaan. Bij het CBR hebben veel examinatoren -- dat moeten we ons soms ook bedenken -- wel in de auto gezeten om nog een examen af te nemen, terwijl ze ondertussen hun kinderen of kleinkinderen vanwege de beperkingen qua bezoek niet konden zien. Dat mag ook weleens een keer gezegd worden. Daar mag ook weleens een pluim voor worden uitgedeeld. Het tweede is het probleem dat een paar jaar geleden speelde bij de medische herkeuringen van senioren. Dat is inmiddels opgelost. Het probleem waar we nu voor staan, is in essentie nog altijd een postcovidprobleem, namelijk dat een stuwmeer aan

examens die tijdens de coronaperiode niet door konden gaan, ingehaald moet worden. Het CBR zet daarvoor veel maatregelen in, inclusief zo af en toe wat meer onorthodoxe maatregelen. Men werkt toch wel heel hard om dat uiteindelijk weer in het normale vaarwater te krijgen. Maar zoals in veel sectoren gaat dat postcorona niet van de ene dag op de andere. Ik ben het eens met de heer Madlener dat we dat zeer nauwlettend moeten volgen en dat we vanuit de kant van het ministerie ook moeten bewerkstelligen dat ze er alles aan doen om dat zo snel mogelijk op orde te krijgen.

**De voorzitter:**

Meneer Madlener, tot slot.

**De heer Madlener (PVV):**

Ik wil niet een kapitein zijn die aan de wal staat te roepen hoe het beter moet. Ik kan namelijk maar beperkt zien wat het CBR allemaal uitspookt. De coronacrisis is natuurlijk prachtig voor al die niet goed functionerende organisaties. Zij zeggen nu: "Ja, die coronacrisis, we kunnen er allemaal niks aan doen! We konden de zalen maar voor de helft bezetten." Dan moet je meer zalen huren! Het is toch niet moeilijk om voor een theorie-examen in coronatijd wat meer capaciteit te huren? Er stonden allemaal zalen leeg. Dat is allemaal niet gebeurd. Ik vind dus dat we toch wat strenger moeten zijn voor het CBR, want al die mensen die nu zitten te wachten op een examen, zijn mensen die geen auto kunnen kopen, geen rijbewijs hebben en niet naar hun werk kunnen. Die mensen willen dat dolgraag. Ik weet dat dit een anti-autokabinet is, maar dit moet er toch niet toe gaan leiden dat mensen jarenlang moeten wachten om een rijbewijs te kunnen halen? Het enige wat dit kabinet doet -- dat verwijt ik de minister -- is zeggen: ja, dan moeten de slagingspercentages maar omhoog. Ik vind dat zo makkelijk. Kijk eens naar jezelf. Kijk naar wat het CBR doet. Hebben ze met man en macht gewerkt? Ik twijfel daaraan. Ik zie niet dat er extra zalen zijn gehuurd. Ik ben er niet van overtuigd.

**De voorzitter:**

Uw punt is duidelijk. Dank.

**Minister Harbers:**

Even voor het beeld. De heer Madlener en ik hebben dezelfde leeftijd en ik weet dus ongeveer in welke omstandigheden wij theorie-examen hebben afgelegd. Dat was in

een volle zaal met een diavoorstelling. Een theorie-examen ziet er nu volstrekt anders uit. Dat is volledig geautomatiseerd en er wordt moderne fraudebestendige apparatuur bij gebruikt. Die apparatuur is volledig in zo'n zaal ingebouwd en je huurt dus niet zomaar een tweede zaal, want je bent tijden bezig om dat allemaal in te bouwen. Er zijn ook gewoon fysieke beperkingen geweest aan het aantal examens. Soms zat je eerder nog weleens met twee mensen in een auto en dat kon allemaal niet meer. Er moest tijd tussen zitten, omdat de auto gereinigd moest worden et cetera. Dus ik neem echt afstand van dat beeld. Er wordt met man en macht aan gewerkt om de achterstanden in te lopen.

Ik vind het eerlijk gezegd ook een heel goed streven en een heel goede inzet om te zorgen dat het slagingspercentage omhooggaat. Veel van het stuwmeer aan wachtrijen komt doordat het slagingspercentage in veel gevallen niet hoger is dan 50%. En aan de opleidingskant moet dan ook misschien wel een wat betere inschatting gemaakt worden van wanneer iemand rijp is om z'n roze papiertje te halen. Als er een school zou zijn met een slagingspercentage van 50% voor het vmbo, de havo of het vwo, dan zou er waarschijnlijk gelijk een uitvoerig debat in de Kamer zijn over wat er mis is met die school. Als we er bij het CBR in slagen om met hulp van de rijsscholen het slagingspercentage van 50% naar 60% te brengen, dan zijn we de meeste wachtrijen kwijt.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Nee, we gaan nu niet meer op dit punt interrumperen. Dat roze papiertje is inmiddels een roze pasje geworden, maar dat weet u ongetwijfeld ook wel. Gaat u verder met uw beantwoording, minister.

**Minister Harbers:**

Ik heb nog een paar vragen van mevrouw Hagen. Zij vraagt in algemene zin welke lessen we uit de coronatijd halen. We zien inderdaad dat na de coronatijd het gebruik van in ieder geval de weg in fors tempo is toegenomen. Het zit weer bijna op het oude niveau. Dat ligt wat anders bij het openbaar vervoer. We werken daar specifiek op twee manieren aan. Over de eerste manier ben ik al begonnen in antwoord op de heer Madlener. We hebben natuurlijk ook aandacht voor extra aanleg van wegen. Maar aan de andere kant zijn er ook de inspanningen die we toch al leverden op spreiden en

mijden en op het blijvend stimuleren van hybride werken, dus deels thuis en deels op de zaak.

Ik verwijs verder korthedshalve naar de brief die de minister van Sociale Zaken afgelopen week heeft verstuurd in reactie op het SER-advies, waarin ook een aantal zaken staan waarop het kabinet inzet. Maar dat heeft dus in die zin ook onze grote aandacht. Het zou bijvoorbeeld heel fijn zijn als mensen in ieder geval de ochtendspits mijden of een paar dagen in de week de ochtendspits mijden door eerst een uur thuis te werken en daarna naar kantoor te gaan. We brengen dat ook voortdurend bij werkgevers onder de aandacht.

Er is gevraagd naar asfaltinvesteringen om een eind te maken aan de tekorten bij onderhoud. Hier helpt ook weer wat ik al eerder in reactie op anderen heb gezegd, namelijk dat er door het coalitieakkoord fors meer middelen beschikbaar zijn voor de instandhouding. Daarmee zetten we in op het stabiliseren en vervolgens inlopen van uitgesteld onderhoud. Bij de inzet van middelen uit het Mobiliteitsfonds is instandhouding een prioriteit voor mij, gelet ook op de noodzaak om daar de komende tien jaar veel aan te doen om het weer voor de rest van de eeuw stabiel functioneel te houden. Ik zei het in het begin al.

De criteria van het Mobiliteitsfonds schrijven nu ook voor dat we eerst middelen aan instandhouding toekennen. Daarna worden middelen ingezet voor aanleg en nieuwe investeringen. Ik denk dat ik hiermee tegemoetkom aan de zorg en de vraag van mevrouw Hagen.

**De voorzitter:**

Mevrouw Hagen, wil daar toch nog iets over zeggen.

**Mevrouw Hagen (D66):**

Ik vraag hier met name naar omdat er in het verleden natuurlijk heel veel geleend is van toekomstige generaties. We weten ook dat er aan beide zijden melding is gedaan van de enorme overschrijding die eraan gaat komen. De perverse prikkel was in het verleden dat we gingen lenen uit de toekomst. Ik vraag me daarom vooral af hoe de minister hier echt sturing aan geeft, zodat dat niet meer op die manier gebeurt. Het gaat nu al om en nabij om een miljard.

**Minister Harbers:**

Door wat ik net zeg. Ook het Mobiliteitsfonds schrijft voor dat instandhouding voorrang heeft. Vanzelfsprekend maak ik de keuzes voor de Kamer inzichtelijk. Het beeld van het lenen uit de toekomst, houdt in dat we nu geld uitgeven van de toekomst. Maar we zijn wel met plannen bezig die vaak pas na deze kabinetsperiode afgerond worden of soms zelfs pas dan in uitvoering worden genomen. Dat is op zichzelf een normaal verschijnsel. Het belangrijkste is dat de programmering voortdurend inzichtelijk is, ook langjarig, en dat ik u kan laten zien wat we aan instandhouding doen. Maar daar helpen de geormerkte middelen voor beheer en instandhouding uit het coalitieakkoord gewoon bij.

**De voorzitter:**

Gaat u verder.

**Minister Harbers:**

Daarmee ben ik aan het eind van de vragen die aan mij gesteld zijn.

**De voorzitter:**

Dank. Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris voor haar beantwoording.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Dank u wel, voorzitter. Ik had een vraag van de heer Madlener over de vertraging in de vuurwerkcompensatie. De tegemoetkoming voor de jaarwisseling 2020-2021 bestaat uit twee subsidieregelingen, eentje voor de detailhandel en eentje voor opslag en vervoer. De detailhandel heeft die subsidie ook al meteen ontvangen als voorschot van 100%. Met de regeling voor opslag en vervoer waren grotere bedragen gemoeid, waardoor er ook extra regels en procedures gelden. In november 2021 is de subsidie voor opslag en vervoer verleend. Daar is toen ook een voorschot van 80% bij uitbetaald. Het laatste staartje heeft in de eerste helft van 2022 plaatsgevonden. Dat was de definitieve vaststelling en slotuitbetaling. Het is op die manier ook gecommuniceerd met de branche en ook al besproken en zo gecommuniceerd met de Kamer.

Dan was er nog een vraag van de heer Koerhuis over de risico's op het gebied van de continuïteit bij de NS. Hoe wordt de Kamer daarbij betrokken? Het ging ook over de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet. Er is afgesproken dat de NS de concessie uitvoert voor eigen rekening en risico. NS is daardoor dus ook zelf in beginsel

verantwoordelijk voor de beheersing van de operationele en financiële risico's. Het ministerie van Financiën ziet als aandeelhouder onder andere toe op de financiële gezondheid en de continuïteit van de NS. Het ministerie van IenW ziet als concessieverlener toe op de naleving van de concessieafspraken van de NS en beoordeelt de NS dus jaarlijks op de operationele prestaties. De financiële en operationele risico's die de uitvoering van de concessie raken, bespreken IenW en NS dus in de gezamenlijke periodieke overleggen. Naar aanleiding van het Rekenkamerrapport ben ik voornemens om in de Kamerbrief waarmee ik de volgende jaarverantwoording aan de Kamer stuur aandacht te besteden aan eventuele risico's die naar inschatting van de NS of mijzelf mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de naleving van de concessieverplichtingen. Daarbij zal ook worden ingegaan op de bijbehorende beheersmaatregelen.

Mevrouw Hagen vraagt hoe het kan dat het interbestuurlijk programma over de VTH-taken nog niet is ontvangen. Ik heb tijdens het commissiedebat over toezicht en handhaving op 12 april toegezegd om het programmaplan voor het interbestuurlijk programma vóór het zomerreces aan de Kamer toe te sturen. We hebben in twee maanden tijd met een heleboel partners een programmaplan opgesteld. Dat wordt komende week nog aan de Kamer toegezonden. Ik hoop dat we tijdens het commissiedebat over toezicht en handhaving van 13 september daarover met elkaar in gesprek gaan. Ik snap dat mevrouw Hagen wellicht niet altijd snel genoeg gaat, maar er zijn een heleboel partners bij betrokken. Die moeten ook meedoen en meegaan in de aanpak die we vaststellen. Daarom hebben we die twee maanden wel gebruikt om tot een mooi gezamenlijk plan te komen.

Dan werd er nog gevraagd hoe ik aankijk tegen circulaire inkoop. Bij de inkoop van diensten, goederen en werken wordt in alle fasen van het inkoopproces rekening gehouden met maatschappelijke waardecreatie als doel. Het rijksinkoopstelsel is de verantwoordelijkheid van BZK. Circulaire inkoop is een prioritair thema om bij te dragen aan de sociale, ecologische en economisch dimensies van de duurzaamheidsdoelen van het Rijk. Met circulaire inkoop wordt bijgedragen aan het verbeteren van biodiversiteit en het verminderen van de grondstoffenschaarste. Zo kiest het Rijk dus ook voor de inzet van circulaire asfaltmengsels. Ook kopen we het kantoormeubilair circulair in. IenW past het Ambitieweb toe conform de rijksinkoopstrategie. Die heet Inkopen met impact. Daarom wordt de afweging gemaakt op welke doelen bij de aanbesteding wordt ingezet en met welke ambitie. De voorziene impact kan per inkoop



verschillend zijn. Daarmee kan ervoor gekozen worden om in te zetten op andere mvi-thema's. Ik werk momenteel aan de circulaire-economieambitie. Die komt binnenkort. Ik vind het op zich een interessante gedachte om te kijken in hoeverre circulair nog meer een plek kan krijgen in de inkoopstrategie, omdat wij weten dat daar een belangrijk deel van de oplossing ligt in tijden van schaarste van grondstoffen. Het is belangrijk om ook als overheid niet lineair, maar vooral circulair in te kopen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat was de beantwoording van het kabinet in de eerste termijn. We zijn toegekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk als eerste naar de heer Madlener. Meneer Madlener, u had in de eerste termijn drie minuten. Dan heeft u nu één minuut.

**De heer Madlener (PVV):**

Eén minuut? "Anderhalf" hoor ik hier in mijn oor. Nou, de helft is al weg, dus er is één minuut over.

Laat ik beginnen met het CBR. Ik hoor dat de minister zegt: het is niet meer zoals in onze tijd met een zaaltje met dia's; het is nu allemaal geautomatiseerd met ingewikkelde apparatuur. Dan vraag ik mij toch het volgende af. Als dat allemaal zo geautomatiseerd is, waarom hou je niet drie sessies per dag in dat hoogtechnologische zaaltje? Dat is allemaal niet gebeurd. Je kan natuurlijk met man en macht meer examens afnemen als er minder mensen kunnen zijn. Ik zie een heleboel kansen die zijn blijven liggen. Ik vind dat we te makkelijk kijken naar de rijschoolhouders. Die zeggen: een slagingspercentage van maar 50% zou op het havo of vwo ook niet acceptabel zijn. 50% slagen betekent dat je gemiddeld in twee keer slaagt. Ik vind dat knap. Ik heb er zelf drie keer over gedaan volgens mij, dus mijn slagingspercentage bij mijn rijschoolhouder was kennelijk al zwaar onder de maat. Het is zo makkelijk om naar anderen te wijzen. Ik deel de kritiek van de minister dus niet en ik hoop dat hij echt de vinger aan de pols houdt bij het CBR.

Een antiautokabinet, ik blijf dat volhouden. Al jarenlang wordt er geld geschoven van wegen naar openbaar vervoer. Er moeten ook nog fietspaden bij van D66. Ik zie dat D66 dit kabinet heeft gekaapt en heel succesvol een soort antiautolobby in het kabinet heeft gebracht. Ik zie dat op tal van plekken als het gaat om geld en ook als het gaat om aandacht. Er is heel veel aandacht voor statiegeld op blikjes en flesjes. Maar als het

gaat om onze trots van Nederland, onze infrastructuur en Nederland transportland, dan zie ik dat daar gigantisch de klad in is gekomen. Dat betreur ik.

Deze minister is wethouder geweest in Rotterdam. Hij weet hoe het moet. Ik hoop dat hij ook wethouder is in zijn ministerie en op die manier dicht op de uitvoering zit. Daar wil ik hem toe aanmoedigen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat was ruim boven uw spreektijd, maar goed. Dan geef ik het woord aan de heer Koerhuis voor zijn tweede termijn, maar hij heeft daar geen behoefte aan. Dat kan ook. Mevrouw Hagen, heeft u behoefte aan een tweede termijn?

Mevrouw **Hagen** (D66):

Voorzitter. Ik heb nog even een vervolgvraag. Er werd gezegd dat vooral mevrouw Hagen het niet snel genoeg vindt gaan met Van Aartsen. Ik breng graag nogmaals in herinnering dat we sinds de commissie-Mans al dertien jaar aan het wachten zijn op een versterking van ons stelsel. Ik ben dus echt niet de enige die hier lang op wacht.

Volgens mij ligt de bevoegdheid juist bij deze staatssecretaris als stelselverantwoordelijke om mensen ook te laten doen wat nodig is om milieuschade verder tegen te gaan.

Dat gezegd hebbende heb ik nog één vraag. Ik ben heel benieuwd of we in het plan zoals geschetst in ieder geval wel antwoord krijgen op alle aanbevelingen van de commissie-Van Aartsen, want dat is nog steeds niet helemaal helder.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan kijk ik naar de minister en de staatssecretaris. Zij kunnen direct overgaan tot de beantwoording, de minister als eerste.

**Minister Harbers:**

Voorzitter. Ik constateer dat de heer Madlener en ik het nog steeds niet helemaal eens zijn op het gebied van het CBR. Hij doet een aantal suggesties die niet allemaal mogelijk waren in de praktijk, bijvoorbeeld meer examens als er minder mensen zijn. Er zijn zelfs mensen teruggehaald die met pensioen zijn, maar op een gegeven moment zit je gewoon tegen de beperkingen van in dit geval de coronaperiode aan te werken. Hij vroeg mij om de vinger aan de pols te houden. Vanzelfsprekend, dat doe ik volop.

Ik bestrijd nog steeds de stelling dat dit een antiautokabinet zou zijn. Ook daar wordt in geïnvesteerd. Hij zegt dat we dat van de auto naar de fiets zouden doen. Daar zoek ik de verbinding. Als iets verbindt in Nederland met 17 miljoen mensen, is het wel de liefde voor het fietsen. Volgens mij is dat een van de weinige dingen die niet partijpolitiek gekleurd zijn.

De aanmoediging die hij tot slot deed, aanvaard ik in dank.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De staatssecretaris tot slot.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Dank u wel, voorzitter. Ik weet uiteraard dat de noodzaak om stappen te zetten in het VTH-stelsel breder gedragen wordt. Ik deel ook dat er stappen gezet moeten worden. Daarom zijn we zo voortvarend aan de slag gegaan om binnen die twee maanden een bestuursakkoord of een stuk klaar te hebben liggen waarbij alle partners die in de keten zitten echt goed betrokken en aangehaakt zijn. Dan wordt het een realistisch en uitvoerbaar geheel. Tenminste, dat is echt de ambitie die we hebben, want wij gaan niet over alles. We hebben die partners heel hard nodig om het uiteindelijk samen te doen. Vandaar dat ik hoop op enig begrip dat dat proces toch wat tijd in beslag neemt. Ik kom specifiek terug op de vraag van mevrouw Hagen of er echt op alle aanbevelingen van Van Aartsen wordt ingegaan. Ja, dat is zo. Ik heb ook specifiek gevraagd om het op die manier aan te vliegen, zodat inzichtelijk is hoe wij omgaan met die tien aanbevelingen.

Dat was mijn beantwoording.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan zijn we aan het eind gekomen van dit wetgevingsoverleg, maar niet voordat ik even de toezeggingen doorloop.

- De Kamer ontvangt voor Prinsjesdag 2022 een brief met daarin inzicht in welke projecten als eerste worden aangepakt als het gaat om onderhoud.
- Voor Prinsjesdag komt er een brief richting de Kamer waarin informatie staat over hoe wordt voorkomen dat er een groot personeelstekort ontstaat in 2026, in dit geval bij Rijkswaterstaat denk ik. Daarbij is ook nog oog voor het verlies van expertise.

- Het interbestuurlijk programma voor het VTH-stelsel komt de komende week naar de Kamer.
- In de eerstvolgende jaarverantwoording van NS zal de staatssecretaris meer aandacht besteden aan beheersmaatregelen en financiële risico's binnen het kader van de naleving van de HRN-concessie.

Dat waren de toezeggingen. Ik merk op dat met betrekking tot de dechargeverlening geen bijzondere aandachtspunten zijn gemeld die dechargeverlening voor de jaarverslagen in de weg staan. Er zijn geen moties ingediend, dus daar wordt dinsdag ook niet over gestemd. Over de slotwetten die behoren bij de jaarverslagen wordt donderdag 7 juli gestemd.

Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit wetgevingsoverleg. Ik dank iedereen voor het efficiënt vergaderen en sluit daarmee dit wetgevingsoverleg. Een fijne dag allemaal.

Sluiting 11.33 uur.