

Vergaderjaar 2022–2023

36 360 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 14 juli 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 juni 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2023 inzake jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022 (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 1);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2023 inzake beantwoording vragen commissie over het jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022 (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 1) (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 8);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2023 inzake jaarverslag Deltafonds 2022 (Kamerstuk 36 360 J, nr. 1);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2023 inzake jaarverslag Mobiliteitsfonds 2022 (Kamerstuk 36 360 A, nr. 1);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2023 inzake beantwoording vragen commissie over het jaarverslag Mobiliteitsfonds 2022 (Kamerstuk 36 360 A, nr. 1) (Kamerstuk 36 360 A, nr. 6);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022 (Kamerstuk 36 360 XII);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Deltafonds 2022 (Kamerstuk 36 360 J);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Mobiliteitsfonds 2022 (Kamerstuk 36 360 A);
- de brief van de waarnemend president van de Algemene Rekenkamer d.d. 17 mei 2023 inzake aanbieding van het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2022 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 2);
- de brief van de waarnemend president van de Algemene Rekenkamer d.d. 6 juni 2023 inzake antwoorden op vragen

- commissie over het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2022 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 2) (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 6);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2023 inzake beantwoording vragen commissie over het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2022 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 2) (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 9);**
 - de brief van de waarnemend president van de Algemene Rekenkamer d.d. 17 mei 2023 inzake aanbidding van het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2022 bij het Deltafonds (Kamerstuk 36 360 J, nr. 2);**
 - de brief van de waarnemend president van de Algemene Rekenkamer d.d. 17 mei 2023 inzake aanbidding van het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2022 bij het Mobiliteitsfonds 2022 (Kamerstuk 36 360 A, nr. 2);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2022 inzake voornaamste budgettaire mutaties van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat sinds de tweede suppletoire begroting 2022 (Kamerstukken 36 250 XII, 36 250 A en 36 250 J, nr. 4);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2023 inzake tussenbalans IenW-project Omgang met burgers en bedrijven (inclusief hardvochtige wetgeving) (Kamerstuk 35 510, nr. 119);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2023 inzake Duurzaamheidsverslag IenW 2022 (Kamerstuk 30 196, nr. 811);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2023 inzake jaarverslag 2022 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 115);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juni 2023 inzake aanvulling budgettaire tabellen jaarverslag 2022 (XII) (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 7);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2023 inzake antwoorden op vragen commissie van de V-100 over het thema ov (Kamerstuk 23 645, nr. 805);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2023 inzake advies van het Adviescollege ICT-toetsing over het programma CHARM (Kamerstuk 36 200 A, nr. 72).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn drie leden der Kamer, te weten: Van Ginneken, Tjeerd de Groot en Koerhuis,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.33 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik open deze vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We zijn aangekomen bij het wetgevingsoverleg Jaarverslagen op hetzelfde terrein. Ik heet de beide bewindspersonen van IenW hartelijk welkom, de collega's die de moeite hebben genomen om dit inhoudelijke werk te doen en natuurlijk de mensen die dit anderszins volgen.

De orde der dingen is als volgt. De heer Koerhuis van de VVD zal eerst als rapporteur namens de commissie een achttal minuten het woord nemen. Vervolgens is er aan de zijde van het kabinet de mogelijkheid tot reactie daarop. Vervolgens krijgt de heer Koerhuis als eerste spreker het woord voor zijn eigen inbreng namens de VVD en daarna mevrouw Van Ginneken namens D66. Zo gaan we het doen.

Dan geef ik nu het woord aan de heer Koerhuis als rapporteur namens de commissie. Gaat uw gang.

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. Het is een belangrijk debat, omdat we als commissie goedkeuring moeten geven voor de uitgaven van 12 miljard van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil stilstaan bij vier punten: 1. de informatiewaarde van het jaarverslag, 2. de conclusies van de Rekenkamer, 3. de begrotingsmutaties en 4. de instandhouding van infrastructuur.

Voorzitter. Eerst 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 dat er een betere koppeling in de tekst is aan de doelen en de middelen: wat hebben we bereikt, wat willen we bereiken en welk middel hoort bij welk doel? De nieuwe indicatoren voor waterveiligheid in het jaarverslag vind ik al een goed voorbeeld. We zien in grafieken wat we de afgelopen jaren hebben bereikt, afgezet tegen de doelstellingen. Als rapporteur ben ik met het ministerie aan het kijken hoe dit verder kan worden verbeterd.

Als commissie gaan we de eerste verbeteringen al zien voor verkeersveiligheid en duurzaam vervoer in de begroting dit jaar. Ik heb hierbij nog een vraag. Ik zie in het jaarverslag dat bijvoorbeeld het aantal verkeersslachtoffers in 2022 nog ontbreekt. Kan het ministerie de volgende keer de cijfers opnemen door bijvoorbeeld het CBS te vragen om de cijfers eerder aan te leveren?

Ik ga met het ministerie kijken naar de doeluitkeringen voor het ov. Ik heb hierbij al een vraag. Ik zie in het jaarverslag hoeveel brede doeluitkeringen naar de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gaan: bijna 1 miljard. Als commissie hebben we het debat over het ov in de regio. Kan het ministerie voor de behandeling van de begroting dit jaar een overzicht sturen van welke doeluitkeringen voor het ov naar welke regio gaan?

Voorzitter. Ten tweede de conclusies van de Rekenkamer. De begroting als geheel voldoet aan de eisen, maar de Rekenkamer constateert problemen bij zeven artikelen. Enkele problemen zijn structureel, bijvoorbeeld bij de informatiebeveiliging. Ik ga ervan uit dat het ministerie de volgende keer de problemen heeft opgelost. Ik wil graag drie punten van de conclusies van de Rekenkamer er uitlichten.

Het mobiliteitsbeleid. De Rekenkamer constateert dat de verbreding van het mobiliteitsbeleid niet genoeg is uitgewerkt in een afwegingskader. Het Mobiliteitsfonds is verbreed ten opzichte van het Infrastructuurfonds en hoeft niet alleen te investeren in harde infrastructuur om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren, maar kan ook investeren in slimme maatregelen. We weten dat het ministerie hieraan werkt. Begrijp ik de toezegging van de Minister in het commissiedebat Strategische bereikbaarheid goed dat we voor de zomer het afwegingskader gaan krijgen? De beheersing van infrastructuurprojecten. Als rapporteur heb ik dit punt vorig jaar ook er uitgelicht. We hebben allemaal de kosten- en tijdsoverschrijding van de renovatie van de Afsluitdijk gezien. De Rekenkamer constateert dat Rijkswaterstaat soms projecten start 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 ons eens? Ziet de Minister het starten van projecten terwijl er te weinig budget is als iets uit het verleden? Er was budget beschikbaar gesteld door de renovatie van de Afsluitdijk, maar tijdens de aanbesteding bleek al dat er te weinig budget was. De renovatie van de spuisluizen is nu eruit gehaald en krijgt een aparte aanbesteding. Wanneer start Rijkswaterstaat de aanbesteding van de spuisluizen? En is er genoeg budget?

Verder doet de Rekenkamer weer 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 van de Rekenkamer nu eindelijk over?

Het verlies van experts. De Rekenkamer constateert dat het ministerie en Rijkswaterstaat 16,6% externe experts inhuren, terwijl de norm 10% is. Wat gaat het ministerie doen om ervoor te zorgen dat de inhuur van externe experts binnen de norm gaat vallen? We zien dat het verlies van experts problemen geeft bij ICT-projecten. Het ICT-project CHARM is een goed voorbeeld. CHARM staat voor Common Highways Agency Rijkswaterstaat Model. Het Adviescollege ICT-toetsing is hier kritisch op. Dit moet het nieuwe verkeersmanagementmodel van Rijkswaterstaat worden. De oplevering van CHARM zal waarschijnlijk nog jaren duren. Wat gaat het ministerie doen om de levensduur van het huidige verkeersmanagementmodel van Rijkswaterstaat te verlengen? En hoe gaat het ministerie leren van het ICT-project CHARM?

Voorzitter. Ten derde de begrotingsmutaties. We zien grote verschillen tussen de begroting voor 2022, die het kabinet op Prinsjesdag heeft gepresenteerd, de begrotingsmutaties tijdens het jaar en het jaarverslag dat we vandaag behandelen. Tijdens het jaar 2022 is het budget voor de verplichtingen van het Mobiliteitsfonds verhoogd van 7,2 miljard naar 10,4 miljard. Dat blijkt in het jaarverslag weer lager te zijn, namelijk 8,5 miljard. We zien hetzelfde bij het Deltafonds. Kan de Minister dit toelichten? Kan de Minister dit de volgende keer voorkomen?

Voorzitter. Dit brengt ons bij het vierde en laatste punt, de instandhouding van de infrastructuur. Als commissie hebben we hier grote zorgen over. We zien dat vorig jaar weer niet al het budget van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds is uitgegeven en dat het achterstallig onderhoud weer verder is opgelopen, van 1,3 miljard naar 1,8 miljard. De Minister heeft vorig jaar toegezegd het achterstallig onderhoud niet verder te laten oplopen. Ik begrijp dat de capaciteit van de infrasector niet het probleem is, maar dat Rijkswaterstaat te weinig inzet op onderhoudsprojecten. Wanneer gaan we het budget voor onderhoudsprojecten eindelijk

uitgeven? Wanneer gaan we eindelijk inlopen op het achterstallig onderhoud? Ik begrijp dat de Minister extra budget wil maken door te schuiven van aanleg- naar onderhoudsprojecten. Kan de Minister vóór de behandeling van de begroting dit jaar een overzicht sturen van wanneer Rijkswaterstaat welke aanbestedingen eindelijk gaat starten?

Ik heb hierbij nog een vraag. De indicatoren voor de doorstroming van vaarwegen zitten onder de geplande doelen. Dit gaat bijvoorbeeld om de passeertijden van sluizen en de afsluitingen door ongepland onderhoud. Dit gaat mij niet zozeer om deze voorbeelden, maar om de systematiek. Gaan we door de extra inzet op onderhoudsprojecten een verbetering van de indicatoren zien? En hoe verhouden de indicatoren zich tot het basiskwaliteitsniveau van het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegen-netwerk, waarover we enkele maanden geleden een brief van de Minister hebben ontvangen?

De Staatssecretaris schrijft dat ProRail enig uitgesteld onderhoud heeft. Als commissie willen we graag de cijfers zien. Kan de Staatssecretaris vóór de behandeling van de begroting dit jaar een overzicht sturen van het uitgesteld onderhoud? Het jaarverslag is niet helemaal duidelijk. Aan de ene kant staat er dat de risico's beperkt lijken, maar aan de andere kant staat er dat er een toename van het aantal veiligheidsincidenten is en dat er overschrijdingen zijn van de meest kritische normwaarde voor onderhoud. Kan de Staatssecretaris dit toelichten? Omdat er relatief weinig aanlegprojecten zijn voor spoor, kan er ook weinig worden geschoven. Ik ben er dus niet van overtuigd dat de risico's beperkt zijn. Wat doet de Staatssecretaris om de risico's te beperken? Kan de Staatssecretaris vóór de behandeling van de begroting dit jaar de risico's in beeld brengen en naar de Kamer sturen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis, als rapporteur namens de commissie. Gisteren tijdens de procedurevergadering heeft u uw presentatie al gehouden en heeft u daarbij de instemming van de commissie gekregen. Dank voor uw activiteiten. Dan geef ik nu het woord aan de Minister voor een eerste reactie.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de heer Koerhuis in zijn hoedanigheid van rapporteur voor zijn uitvoerige verslag en zijn gedegen werkzaamheden om alle aspecten van het jaarverslag en het jaarverslag van de Algemene Rekenkamer tot zich te nemen en om te zetten in de aanbevelingen en vragen richting de Staatssecretaris en mij.

Ik zal op de meeste vragen reageren. Aan het eind zal de Staatssecretaris ook nog ingaan op een enkele vraag die haar portefeuille betreft.

Met de heer Koerhuis ben ik van mening dat de informatiewaarde van de hele begrotingscyclus, zowel het jaarverslag als de begroting, zo hoog mogelijk moet zijn om daarover het goede gesprek met de Kamer te kunnen voeren. Dat heb ik ook vorig jaar aangegeven en daar probeer ik in deze ambtsperiode op te sturen. In dat verband vraagt de heer Koerhuis om te kijken of een aantal cijfers die iets zeggen over de realisatie, zoals het voorbeeld dat hij noemde van de CBS-cijfers over verkeersslachtoffers, ook in het jaarverslag opgenomen kunnen worden. Daarbij zal ik natuurlijk verkennen of het CBS deze cijfers en andere cijfers eerder kan aanleveren, maar ik zeg erbij dat ik wil waken voor te hoge verwachtingen, omdat het CBS zelf weer afhankelijk is van de aanlevering van brongegevens door derden. De begrotingsvoorschriften stellen ook strakke deadlines aan ons om het jaarverslag op te stellen. Die gegevens moeten dan al half maart beschikbaar zijn voor controle door de Auditdienst Rijk. Daarom lukt het heel vaak echt niet om het op tijd in het jaarverslag op te nemen. In de eerstvolgende begroting, in dit geval de

ontwerpbegroting 2024, die op Prinsjesdag wordt gepresenteerd, nemen we deze gegevens vervolgens wel op, zodat zo veel mogelijk van deze informatie wel beschikbaar is voor de Kamer bij de beoordeling van de nieuwe begroting.

Dan de stand van zaken van de onvolkomenheden. Er zijn inderdaad een aantal onvolkomenheden die al een aantal jaar voor lenW gelden. De rapporteur verwacht dat het ministerie de volgende keer de problemen heeft opgelost. Zo zitten wij er ook in. Wij willen ze zo snel mogelijk de wereld uit hebben. In het afgelopen jaar is één onvolkomenheid opgelost. Er resteren voor lenW nog vijf onvolkomenheden. Daarvoor zijn plannen van aanpak opgesteld met een looptijd tot en met 2023. Dus dat betekent dat dit jaar alle maatregelen geïmplementeerd moeten zijn om onvolkomenheden op te lossen. Dat is ambitieus, maar wel haalbaar, denk ik. De Algemene Rekenkamer heeft bij vier onvolkomenheden in ieder geval voldoende voortgang geconstateerd. Het krijgt veel aandacht in de organisatie, tot op het hoogste niveau. Er wordt heel veel inzet op gepleegd, want ik wil ook niets liever dan dat we ze zo snel mogelijk achter ons kunnen laten.

Dan het afweegkader voor de verbreding van het mobiliteitsbeleid. Op 17 maart hebben we de Tweede Kamer geïnformeerd over de afweegmethode die de komende tijd verder wordt uitgewerkt. Zo wordt er gezien hoe indicatoren gebruikt kunnen gaan worden. Mijn planning is om de Kamer in het najaar van 2023, als we ook over de begroting komen te spreken, via een brief te informeren over de voortgang en het inzicht hierin.

Voorzitter. De heer Koerhuis heeft als rapporteur terecht veel vragen gesteld over de beheersing van infrastructuurprojecten. Zijn eerste vraag betrof projecten die soms van start gaan terwijl er te weinig budget is. Vanzelfsprekend ben ik het met de Rekenkamer eens dat bij aanvang van een project voldoende budget beschikbaar moet zijn. Daar voorzien de MIRT-spelregels ook in, die we altijd toepassen. Onderdeel daarvan is comply or explain. Zo wordt er soms van de spelregels afgeweken, bijvoorbeeld vanwege doelmatigheid. Maar ook dat soort incidentele afwijkingen worden dan via de MIRT-brief of de MIRT-afsprakenlijst aan de Tweede Kamer voorgelegd. Hierbij speelt wel, ook in het afgelopen jaar, dat de beheersing van projecten extra onder druk staat vanwege de extreme prijsstijgingen in de markt. Binnen lenW wordt al sinds twee jaar nog sterker gestuurd op prijsstijgingen, bijvoorbeeld door aan de voorkant duidelijk vast te leggen welke versobering of verkleining van de scope wordt doorgevoerd als een project duurder dreigt te worden. Maar ook gedurende de uitvoering van een project kunnen zich onverwachte situaties voordoen. Dan is het ook van belang om direct heldere bestuurlijke afspraken over eventuele meerkosten te maken. Ik zie dat dit steeds beter gaat, maar het vergt echt blijvende aandacht. Ik zit er ook bovenop. Als je specifiek kijkt naar de situatie van het afgelopen jaar, zie je dat na de inval van Rusland in Oekraïne een aantal prijzen heel snel omhoogging. Als we dan een aanbesteding startten met, wat we dachten, een volledig doorgerekend budget, bleek na het openen van de enveloppen dat dat gelijk al onvoldoende was. Dat heeft ook te maken met de specifieke omstandigheden sinds afgelopen jaar. Daar willen we ons voor de toekomst beter tegen twee kunnen stellen, als het gaat om de toedeling van budgetten.

Ten aanzien van de Afsluitdijk was de vraag wanneer de aanbesteding van de spuisluizen van start gaat en of er genoeg budget voor is. De hele Afsluitdijk is in het DBFM-contract ondergebracht. Daar zijn de eisen voor de bestaande spuismiddelen later uitgehaald, omdat na gunning tegen onvoorziene uitdagingen is aangelopen, met een onverwacht hoog risicoprofiel voor de opdrachtnemer. Dus deze deelscope zal als een los project met een nieuw projectteam de markt op worden gebracht. Er is op dit moment nog niet bepaald wanneer deze aanbesteding kan starten.

Voor het kunnen uitvoeren van dit project zullen we ook keuzes moeten maken in de prioritering van de totale vervangings- en renovatieopgave, waarover u bij de reguliere begrotingsmomenten wordt geïnformeerd. Dan de aanbevelingen van de Rekenkamer, zoals het uitvoeren van nacalculaties aan de achterkant om te leren van projecten. Over de opvolging van de aanbevelingen van de Rekenkamer uit het verantwoordingsonderzoek 2021 bent u bij het aanbieden geïnformeerd. We hebben constructieve gesprekken met de Rekenkamer. Op basis daarvan zijn we er ook toe overgegaan om concrete zaken te wijzigen. Zo is voortaan in het MIRT-overzicht bij de opgeleverde projecten en programma's het gerealiseerde budget afgezet tegen het oorspronkelijke budget uit het startjaar, om aan de hand daarvan ons inzicht in de ontwikkeling van de financiën bij de projecten door de jaren heen aanzienlijk te vergroten. Ook hierover blijven we het gesprek met de Rekenkamer voeren, ook om te bekijken hoe we dat zelf nog beter kunnen doen. De aanbevelingen nemen we dus over. Die leerervaringen hebben we zelf natuurlijk ook gewoon nodig. We proberen dus om dat naar de toekomst toe nog beter te beheersen.

Wat de inhuur van externe experts betreft, is de norm van 10% inderdaad overschreden. Reden daarvoor was dat we in een krappe arbeidsmarkt toch een hoge productie willen realiseren. Tegelijkertijd hebben we de expertise het liefst natuurlijk zo veel mogelijk in eigen huis. Daarom wordt op dit moment heel veel actie gezet op de werving en het behoud van kennis, met een breed pakket aan instrumenten, waaronder arbeidsmarkt- en wervingscampagnes. Wellicht heeft u gezien dat we bij Rijkswaterstaat er recent toe zijn overgegaan om dat zelfs in tv-reclames te doen. Dat heeft een mooi positief effect in het aantal mensen dat zich meldt voor een sollicitatie. Daarnaast brengen we lenW en Rijkswaterstaat als aantrekkelijke werkgever onder de aandacht voor potentiële en huidige werkgevers. Er wordt ook ingezet op campus recruitment is, starters-functies, traineeships, stages en studentenbanen. Mensen hoog in de organisatie, inclusief ikzelf, gaan langs bij technische universiteiten om het aantrekkelijke van werken voor de publieke zaak onder de aandacht te brengen. Daarnaast hebben we gerichte wervingscampagnes voor schaarse functies en groepen vacatures voor specifieke kennis. Dus ja, we zijn ons zeer bewust van de norm. We proberen daar onder te blijven. Vanwege de krappe arbeidsmarkt is soms ook de afweging: dan toch maar de hoge productie doen. We proberen het natuurlijk ook wel weer in eigen huis goed op orde te krijgen.

Bij CHARM blijven de bestaande systemen gewoon in beheer in afwachting van het nieuwe systeem. De systemen blijven dus functioneren. De continuïteit van het wegverkeersmanagement borgen we hier ook mee. Ook de optie om het beheer van de huidige applicaties langer in stand te houden, in combinatie met de een-op-eenvervanging van individuele applicaties, is en blijft beschikbaar. Want boven alles moeten we het functioneren van het verkeersmanagement borgen.

Het advies van het Adviescollege ICT-toetsing bevatte waardevolle aanbevelingen over hoe onder meer het project beheersbaar te houden door dit op te knippen in delen. We zijn ook bezig met dat advies. Het derde hoofdonderwerp van de rapporteur was begrotingsmutaties. Afgelopen jaar namen de slotverschillen inderdaad weer toe op de begroting van lenW. In de uitvoering van projecten treden soms onverwachte zaken op, wat kan leiden tot de noodzaak tot een nieuwe raming. Het actualiseren van de ramingen kan er soms toe leiden dat er verschillen ontstaan, onder meer omdat er meer of minder wordt uitgegeven dan verwacht. Vooral bij de fondsen is dat het gevolg van de grote hoeveelheid aan projecten waarvoor soms hele grote betalingen of verplichtingen aangegaan worden. Deze ondervinden soms vertraging door allerlei onvoorziene omstandigheden.

Ook ik vind het ontiegelijk vervelend dat dit soort verschillen optreden. Ik heb het departement aangegeven dat het belangrijk is om de verschillen op de begroting en de realisatie tot een minimum te beperken. Daarom wordt momenteel de monitoring op de begrotingsrealisaties en -prognoses in het uitvoeringsjaar binnen departementen geïntensiveerd. Ik denk dat de ambtelijke ondersteuning hier kan bevestigen hoe gek ze ervan worden dat ik er met de regelmaat van een paar keer per maand aandacht voor vraag om zowel de begrotingsuitputting als het tegengaan van onvoorziene verschillen op te kunnen pakken.

Hoe gaat het nu met het budget voor onderhoudsprojecten en met het inlopen van onderhoud? In lijn met het regeerakkoord zet ik vol in op instandhouding. Vandaar ook de schuif van aanleg naar instandhouding. Ik wil het geld niet op de plank laten liggen en vooral ook alle partijen aan het werk houden. Met de besluiten van dit voorjaar kan RWS de productie op instandhouding de komende jaren stapsgewijs opvoeren, waarbij het werk wel eerst in de markt moet worden gezet en moet worden uitgevoerd voordat tot betaling kan worden overgegaan. Dat kost gemiddeld twee jaar aan doorlooptijd. Van achterstallig onderhoud is sprake als de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. In geval van veiligheidsissues wordt dan onmiddellijk ingegrepen door bijvoorbeeld een maatregel alsnog uit te voeren of soms, als dat niet direct kan, een gebruiksbeperking in te stellen. Wat betreft het inlopen van het uitgesteld onderhoud moeten we wel reëel zijn. Dat kan gewoon niet van de ene op de andere dag. Op dit moment is er nog geen exacte prognose van te geven. Ik zet eerst in op stabilisatie. Vervolgens gaan we het stapsgewijs inlopen, mede afhankelijk van de maakbaarheid en de mogelijkheden in de markt. Ook genoeg personeel bij Rijkswaterstaat en bij marktpartijen is daarvoor een randvoorwaarde. Maar met die schuif van aanleg naar instandhouding kunnen we nu binnen Rijkswaterstaat ook die programmering en bemensing daarop inrichten.

Rapporteur Koerhuis vroeg ook om voor de behandeling van de begroting een overzicht te sturen van wanneer Rijkswaterstaat welke aanbestedingen gaat starten. Rijkswaterstaat publiceert op de eigen website regelmatig de inkoopplanning met de voorgenomen werkzaamheden en aanbestedingen. Op dit moment staat op de site de meest recente planning van maart 2023. De eerstvolgende reguliere publicatie wordt deze zomer verwacht. Ik kan voor de Kamer ook de aanbestedingen die dit jaar starten, netjes op een rij zetten. Misschien moeten we dat dan ook gewoon toevoegen aan de stukken bij het jaarverslag en de begroting. Daar wordt dan de meest actuele planning bij geleverd.

Dan de indicatoren voor het onderhoud, ook in verhouding tot het basiskwaliteitsniveau voor het hoofdwegennetwerk en het hoofdvaarwegennetwerk. De huidige indicatoren horen bij de opdracht aan Rijkswaterstaat die loopt tot en met 2023, dus het huidige begrotingsjaar. Ik verwacht dat de extra middelen die in 2023 beschikbaar zijn gekomen, impact hebben op de waardes die u in het volgende jaarverslag bij deze indicatoren gaat terugzien. Momenteel wordt het basiskwaliteitsniveau, waarover wij de Kamer hebben geïnformeerd, vertaald naar een achtjarige opdracht aan Rijkswaterstaat. Onderdeel daarvan worden afspraken over te behalen doelen. Het is nog niet helemaal te zeggen of dit zich gaat vertalen in vergelijkbare indicatoren die we nu hanteren. Ik vind het namelijk ook erg belangrijk dat aantoonbaar en meetbaar is wat die extra middelen voor het areaal doen. Het is mijn voorstel om in de begroting voor 2025 een voorstel te doen voor hoe we dit vertalen in streefwaarden, indicatoren of KPI's. Maar bovenal zou ik de handreiking aan de Kamer willen doen om, vooruitlopend daarop, dit al met de rapporteur te verkennen, zodat we dan over en weer weten wat de wens van de Kamer is, hoe we dit inzichtelijk kunnen maken en wat voor ons

haalbaar is om daarin praktisch vorm te geven. Die toezegging doe ik graag.
Dan zijn er nog een paar punten waar de Staatssecretaris op zal reageren.

De voorzitter:

Dank voor uw uitvoerige reactie. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar reactie.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. De heer Koerhuis vroeg naar het jaarverslag. Kan ik voor de behandeling van de begroting dit jaar een overzicht sturen van de doeluitkeringen die naar het ov en naar de regio's gaan? Op zich kan ik dat overzicht bij de begroting meesturen, maar ik kan dit ook al meteen beantwoorden. De brede doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt berekend op basis van de in de Wet BDU verkeer en vervoer opgenomen methodiek. Dat is gebaseerd op gebiedsgerichte structuurkenmerken, zoals het aantal woningen en de omgevingsadressendichtheid. Beide vervoerregio's ontvangen alleen de brede doeluitkering. Voor de Vervoerregio Amsterdam is dat in 2023 560 miljoen en voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag 445 miljoen. De overige vervoerregio's ontvangen hun bijdrage via het Provinciefonds. Daarover ontvangt u binnenkort informatie van de Minister van BZK.

De heer Koerhuis vroeg mij of ik hem voor de behandeling van de begroting een overzicht van het uitgesteld onderhoud kan sturen. Dat kan ik niet. ProRail kan dat overzicht niet uit de systemen halen, omdat het niet op die manier wordt bijgehouden. Voor mij als opdrachtgever is het ook geen belangrijke sturingsinformatie. Het grootste deel van het uitgesteld onderhoud is namelijk gepland. Het hoort bij het deskundig assetmanagement en is daarmee ook een bewuste keuze van de infrabeheerder om het onderhoud zo doelmatig mogelijk uit te voeren. Voor mij is het van belang dat we zicht hebben op de staat van de infrastructuur en hoe die zich ontwikkelt. Die informatie krijgen we met de jaarlijkse rapportage die we daarover van onze infrabeheerders ontvangen en die we ook aan de Kamer toe sturen.

De heer Koerhuis vroeg ook nog of ik kan toelichten dat aan de ene kant in het jaarverslag staat dat de risico's van uitgesteld onderhoud beperkt lijken en er aan de andere kant een toename is van het aantal veiligheidsincidenten en overschrijdingen van de meest kritische normwaarden voor onderhoud. De toename van het aantal veiligheidsincidenten en overschrijdingen van de meest kritische normwaarden heeft niet te maken met uitgesteld onderhoud. Die toename betekent wel dat de risicobeheersing zoals ProRail die heeft beoogd in de prestatiegerichte onderhoudscontracten voor het dagelijks kleinschalig onderhoud, niet altijd aantoonbaar onder controle is. Om de risico's te beperken, heeft ProRail de aandacht voor de zogeheten aantoonbaar veilige bereikbaarheid geïntensiveerd. ProRail voert in dat kader zowel in de eigen organisatie als samen met de onderhoudsaannemers verbeteringen in de werkwijze door, om zo ook steeds de veiligheid van het spoor aantoonbaar te kunnen maken.

Verder werd gevraagd door de heer Koerhuis wat ik doe om de risico's te beperken. In de externe toets op de instandhoudingsbehoefte die ik periodiek laat uitvoeren, laat ik het risico op een toename van ongepland uitgesteld onderhoud beoordelen. Zoals ik net al heb aangegeven, is het meeste uitgestelde onderhoud gepland en hoort dat ook bij deskundig en doelmatig assetmanagement.

Als laatste vroeg de heer Koerhuis of ik voor de behandeling van de begroting de risico's in beeld kan brengen en naar de Kamer kan sturen. PwC is op dit moment bezig met een validatie van de herijkte instandhoudingsbehoefte. Ze kijken daarbij ook expliciet naar de risico's van

ongepand uitgesteld onderhoud. Ik verwacht de Kamer dat rapport in november te kunnen toesturen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel.

We moesten even met elkaar overleggen. De heer Koerhuis heeft als rapporteur nog een verduidelijkende vraag. Daar wil ik hem zeker de gelegenheid toe geven.

De heer Koerhuis (VVD):

Het gaat over de doeluitkeringen voor het ov. Ik bedoelde dat ik graag een overzicht krijg van het aantal brede doeluitkeringen dat er is en van de uitsplitsing in het Provinciefonds, zodat we het debat hier goed kunnen voeren. Ik zie geknik. Dit is eigenlijk de grootste onduidelijkheid die ik heb.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, dat gaan we uitzoeken. We zorgen ervoor dat die informatie dan ook richting de Kamer komt.

De voorzitter:

We hebben de toezegging genoteerd, dank u wel. Nogmaals dank voor uw bijdrage als rapporteur, meneer Koerhuis.

Dan is nu het woord aan de heer Koerhuis als woordvoerder namens de VVD. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Vandaag behandelen we de jaarverslagen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ikzelf spreek nu als woordvoerder namens de VVD. Ik wil graag vier punten van de conclusies van de Rekenkamer eruit lichten.

Ten eerste het mobiliteitsbeleid. De Rekenkamer is hier kritisch op. De Rekenkamer constateert dat de verbreding van het mobiliteitsbeleid niet genoeg is uitgewerkt in een afwegingskader om infrastructuurinvesteringen integraal te doen met bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, dit terwijl ruimtelijke ordening in Nederland vaak begint vanuit infrastructuurinvesteringen. Als rapporteur heb ik hier ook vragen over gesteld. Het Mobiliteitsfonds is verbreed ten opzichte van het Infrastructuurfonds en hoeft niet alleen te investeren in harde infrastructuur om doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren, maar kan ook investeren in slimme maatregelen. Ik noem bijvoorbeeld reisinformatie, spreiding van reistijden, extra spitsstroken, extra wisselstroken, betere configuratie van op- en afritten, wegininspecteurs en autobergers die in de spits op strategische plekken staan om zo snel mogelijk verkeersongelukken te kunnen bergen. De Rekenkamer constateert dat het ministerie dit beter kan doen. Kan de Minister voor de behandeling van de begroting dit jaar een overzicht sturen van de slimme maatregelen waarin we vanuit het Mobiliteitsfonds gaan investeren?

Ten tweede de informatiebeveiliging. Het is belangrijk dat de informatiebeveiliging van onze infrastructuur, zoals onze waterkeringen, sluizen, tunnels, bruggen en viaducten, voldoet aan de gestelde eisen. De Rekenkamer constateert dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als een van de laatste ministeries niet voldoet aan de gestelde eisen. Het beleid is er, maar er is geen overzicht van de belangrijkste informatiesystemen. En als het fout gaat, is niet duidelijk waar de verantwoordelijkheden neergelegd zijn. Wanneer voldoet het ministerie aan de gestelde eisen? De risico's voor de informatiebeveiliging van onze infrastructuur zijn fors gestegen sinds de inval van Rusland in Oekraïne.

Ten derde de beheersing van infrastructuurprojecten. De Rekenkamer doet de volgende drie aanbevelingen aan het ministerie. Standaardiseer de

informatiestromen binnen Rijkswaterstaat. Informeer de Kamer altijd als er meer geld wordt uitgetrokken en leer van projecten. Hoe gaat de Minister de aanbevelingen uitvoeren en vertalen richting de Kamer? Ten vierde het verlies van experts. We zien dat het verlies van experts problemen geeft bij de informatiebeveiliging en de beheersing van infrastructuurprojecten. Ik wil dat het ministerie en Rijkswaterstaat het verlies van experts oplossen. Het gaat niet alleen om de beloning, maar het gaat er ook om dat er passende vacatures worden opengesteld, dat experts vaak langer op een plek moeten kunnen zitten en dat er passende promoties worden gegeven.

Voorzitter. Tot slot wil ik nog ingaan op de schuif van aanleg- naar onderhoudsprojecten. Gegeven de druk op onze infrastructuur blijven we staan voor zo veel mogelijk aanlegprojecten. Het probleem van aanlegprojecten is dat we tracébesluiten moeten nemen en dat, behalve de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A27, tracébesluiten nog vijf tot tien jaar zullen duren, inclusief bezwaarprocedures. Het budget voor aanlegprojecten blijft nu liggen, terwijl het achterstallige onderhoud oploopt. Zou de Minister aanlegprojecten in het MIRT-boek kunnen laten staan, maar het budget kunnen schuiven naar onderhoudsprojecten? Ik begrijp dat we geen tracébesluiten hoeven te nemen voor onderhoudsprojecten. De aanbestedingen kunnen dan eind dit jaar starten en het budget kan dan eindelijk worden uitgegeven. Als we oude bruggen en oude viaducten gaan onderhouden en vervangen, kunnen we dan starten bij de bruggen en viaducten van de geplande aanlegprojecten? Los hiervan: symbolisch voor de verbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland zijn het knooppunt Hoevelaken en het knooppunt Barneveld. Graag de toezegging van de Minister dat we hier niet gaan schuiven. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Ginneken namens de fractie van D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Een aantal vragen die ik wilde stellen, heeft de rapporteur al behandeld, dus ik zal hier en daar een klein sprongetje maken. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de belangrijke vraagstukken over de manier van reizen, de omslag naar duurzame mobiliteit, het verdedigen van ons milieu en de omslag naar een circulaire economie. Al deze vraagstukken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wat D66 betreft wordt er onvoldoende vanuit deze samenhang beleid gemaakt. We missen deze samenhang ook in het jaarverslag. De Algemene Rekenkamer onderschrijft dit.

Voorzitter. Ik heb het hier al vaker gehad over het centraal stellen van brede welvaart bij het maken van beleid. Ik noem bijvoorbeeld mijn moties over het herijken van kengetallen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de MKBA, het toepassen van de participatieve waardenevaluatie en het overnemen van aanbevelingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid hierover. Wat D66 betreft maken we vaart met het aanpassen van de MKBA en de afwegingskaders voor beleid. Ik heb daarover enkele vragen. Wat kan de Minister doen om alle bijeffecten van mobiliteit, zoals gezondheidsschade, verkeersdoden, de kosten of baten van schone of juist vuile lucht, en reistijdwinst, ook in het jaarverslag mee te nemen? Kan hij toezeggen dit te onderzoeken? Kan de Minister toezeggen om in beeld te brengen wat de financiële en maatschappelijke kosten en baten zijn van een meer vraaggestuurd openbaar vervoer? Daar experimenteert Zeeland bijvoorbeeld mee. Misschien is dit een vraag aan de Staatssecretaris, realiseer ik me. Hoe geeft de Minister concreet vorm aan mobiliteitsbeleid in samenhang met

ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, leefbaarheid en natuur, zoals eerder de beleidsinzet was? Ik lees dat niet terug in het jaarverslag. Voorzitter. Vanochtend werd bekend dat bijna de helft van de werkenden last heeft van spitsverkeerdrukke op dinsdag en donderdag, zowel in de auto als in het ov, en dat terwijl vier van de tien niet gebonden zijn aan een fysieke werkplek. Waarom blijven werkgevers in de groef hangen van aanwezigheid op kantoor? Is de Minister bereid om de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer over te nemen om in de Integrale Mobiliteitsanalyse voortaan ook dit beleid rondom spitsmijden en thuiswerken mee te nemen? Kan hij toezeggen dat hierbij een monitor van werkgevers en onderwijsinstellingen meegenomen kan worden, zodat we als Kamer de ontwikkeling op dat punt kunnen volgen? Daar lees ik in het jaarverslag dan ook graag steeds een update over. Het is wat D66 betreft echt tijd voor actieve stimuleringsmaatregelen voor spitsmijden. Kan de Minister toezeggen met een doortastend plan te komen?

Voorzitter. We zien hetzelfde bij het Mobiliteitsfonds. De Algemene Rekenkamer merkt op dat de verbreding van mobiliteitsbeleidsbeleid van aanleg van infrastructuur naar andere oplossingen nog niet voldoende concreet is in het jaarverslag van het Mobiliteitsfonds. De rapporteur heeft daar ook al een opmerking over gemaakt. D66 pleit er al langer voor om breder over mobiliteit na te denken in plaats van puur gericht over infrastructuur te denken, maar hoe gaat de regering opvolging geven aan dit advies van de Algemene Rekenkamer? En hoe gaat de regering inzichtelijk maken hoeveel middelen van artikel 11.04 van het Mobiliteitsfonds jaarlijks worden ingezet voor maatregelen op het gebied van instandhouding, gedrag en innovatie? Is hij bereid toe te zeggen voortaan bij nieuwe infrastructurele investeringen expliciet te onderbouwen waarom investeringen in de instandhouding, gedragsmaatregelen en innovatie niet hetzelfde doel kunnen bereiken?

Voorzitter. Dan heb ik nog een paar losse vragen op het gebied van spoor. Nu ga ik even wat schrappen. Kunnen de bewindspersonen – de Staatssecretaris is dat in dit geval, excuus – de informatie over de instandhoudingsopgave van ProRail in het jaarverslag op hetzelfde niveau brengen als de informatie over Rijkswaterstaat, dat wil zeggen met aparte informatie over uitgesteld onderhoud? En welke stappen neemt de Staatssecretaris om de staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur weer naar het niveau «goed» te brengen, in plaats van «ruim voldoende»?

Voorzitter, afrondend. Het Ministerie van IenW zou het ministerie moeten zijn van de toekomst, het Ministerie van duurzaam vervoer, het ministerie dat onze gezondheid en ons milieu beschermt tegen schadelijke stoffen, en het Ministerie van de omslag naar een circulaire economie. Wat dat laatste betreft: hoe staat het met de uitvoering van de motie van collega Hagen die het kabinet oproept om te komen met een circulaire-economiewet? Ik hoop dat de integrale aanpak van alle ambities leidend wordt in het beleid en in de verantwoording daarvan, dus ik kijk ernaar uit daarover in het volgende jaarverslag meer te lezen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Koerhuis, VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Het is fijn om samen op te trekken om de informatie van ProRail te krijgen zoals we die van Rijkswaterstaat krijgen. Ik hoor dat mevrouw Van Ginneken net als ik zegt dat we moeten investeren in slimme maatregelen, maar ik hoor mevrouw Van Ginneken er eigenlijk maar eentje noemen, en dat is de spreiding van reistijden. Volgens mij zijn er veel meer, bijvoorbeeld extra wisselstroken, betere configuratie van op- en afritten, wegininspecteurs, en autobergers die in de spits op strategische plekken

staan. Is mevrouw Van Ginneken het ermee eens dat we ook daarnaar moeten kijken?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb in mijn vraagstelling breed gevraagd naar gedragsmaatregelen en innovatie. Daar kunnen ook de suggesties van de heer Koerhuis onder vallen. Ik ben blij dat de VVD en D66 het erover eens zijn dat we niet in de impuls moeten springen om maar meer asfalt aan te leggen en dat we moeten kijken naar slimme innovaties. Ik heb er één heel nadrukkelijk uitgepikt, ook naar aanleiding van het nieuwsbericht van vanochtend rondom spitsmijden. Daar heb ik wat extra vragen over gesteld. Maar volgens mij zijn we het met elkaar eens.

De **voorzitter**:

Misschien niet helemaal.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat was een kleine uitlokking. Volgens mij kan je ook kijken naar slim meer asfalt. Laat ik dat punt dan zo markeren.

De **voorzitter**:

Dan zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn aan de zijde van de Kamer. Ik heb begrepen dat de bewindspersonen in één keer door kunnen. Dan geef ik graag het woord aan de heer Harbers als Minister van IenW. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Dan begin ik met waar het laatste interruptiedebatje volgens mij over ging: slimme maatregelen. Dat was namelijk ook de eerste vraag van de heer Koerhuis. Sowieso doen we dat, want vanuit doelmatigheid is het natuurlijk altijd slim om te kijken wat je op de bestaande netwerken kunt doen en hoe je daar zo optimaal mogelijk gebruik van kunt maken. In het MIRT-proces kijken we dus standaard eerst naar slimme niet-inframaatregelen. Daarnaast hebben we gericht programma's, zoals Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit, waarin dit aspect nadrukkelijk naar voren komt. In verschillende projecten en programma's wordt ook naar een innovatieve aanpak van opgaven gekeken, bijvoorbeeld bij SmartwayZ. Ik breng in herinnering dat afgelopen jaar bij de besteding van de 7,5 miljard euro voor woningbouwprojecten behoorlijk wat projecten zaten van slimme mobiliteitspakketten, bijvoorbeeld rond steden, die veel met het type maatregelen te maken hebben waar de heer Koerhuis in het laatste interruptiedebatje aan refereerde, om doorstroming te verbeteren. Ik kan me voorstellen dat het de Kamer helpt om die investeringen in het geheel van het Mobiliteitsfonds nog eens op een rij te zetten, dus ik zeg graag toe dat we in een aparte brief bij de begroting het geheel van dit soort maatregelen inzichtelijk maken voor de Kamer.

De informatiebeveiliging. De heer Koerhuis vraagt wanneer het ministerie daarvoor aan de gestelde eisen voldoet. Het is essentieel dat we daar zo snel mogelijk aan voldoen, dus we hebben dat met prioriteit opgepakt. We werken op dit moment aan een volledig overzicht van de belangrijkste informatiesystemen en aan verscherping van de procedure voor het managen van incidenten in het eigen handboek voor cyberincidenten. Het wordt dus ook nog duidelijk waar de verantwoordelijkheden worden neergelegd om snel te kunnen reageren op een cyberincident. IenW zal nog voor het eind van dit jaar, zo denken wij, voldoen aan de gestelde eisen.

De derde vraag van de heer Koerhuis ging over de beheersing van infraprojecten aan de hand van de drie aanbevelingen van de Rekenkamer, namelijk om de informatiestromen te standaardiseren binnen

Rijkswaterstaat, de Kamer te informeren als er meer geld moet worden uitgetrokken en te leren van projecten. Op Prinsjesdag van afgelopen jaar heeft u de geactualiseerde MIRT-spelregels ontvangen. Daarin is ook toegelicht hoe deze drie aanbevelingen van de Rekenkamer zijn betrokken bij de actualisatie van de MIRT-spelregels en de werkprocessen. Dat betekent dat IenW, Rijkswaterstaat en ProRail gezamenlijk onderzoeken hoe het planningsproces beter kan worden beheerst, bijvoorbeeld door expliciete eisen te stellen aan de onderbouwing van planningen en daarover te laten verantwoorden. Indien wordt afgeweken van de spelregels, ook als dat financiële gevolgen heeft maar niet uitsluitend wanneer dat zo is, wordt de Kamer geïnformeerd bij de MIRT-brief. De derde aanbeveling over de informatie uit de nacalculatie van projecten wordt dit jaar door de Algemene Rekenkamer herhaald. Daar hebben we het zojuist ook naar aanleiding van het verslag van de rapporteur over gehad. Wij werken daar hard aan. We zijn met de Rekenkamer in gesprek om tot een werkbaar kader te komen voor welke informatie uit nacalculaties in de MIRT-overzichten moet landen. Daar zijn we op dit moment volop mee bezig.

Dan het verlies van experts bij onze organisaties, waaronder Rijkswaterstaat. Ik heb daarover net al geantwoord in de richting van de rapporteur dat wij het van groot belang vinden om vakexpertise binnen onze eigen muren te hebben. Ik verwijs korthedshalve naar het antwoord dat ik gaf over de veelheid van acties om ervoor te zorgen dat we onze bezetting op orde krijgen. Los van wat ik net zei, wordt voor de financiële dienstverlening nu een grote wervingsactie opgezet om een afdeling op te zetten, ook met Rijkswaterstaatspersoneel. De heer Koerhuis voegde eraan toe dat het om meer gaat dan alleen beloning, namelijk ook om de aantrekkelijkheid van het werken, het zichtbaar maken ervan en dat soort dingen. Dat is ook onderdeel van onze aanpak, hoewel beloning ook een rol speelt.

Bij de schuif van aanleg- naar instandhoudingsprojecten is in de eerste plaats sprake van een heel bijzondere situatie die maakt dat we die schuif moeten doen. De aanlegprojecten die gepauzeerd worden blijven, zoals gevraagd door de heer Koerhuis, bij uitzondering in het MIRT-overzicht staan, zodat ze ook de komende jaren helemaal navolgbaar zijn en daarmee klaarliggen om ter hand te nemen op het moment dat mensen, middelen en stikstofcapaciteit weer beschikbaar zijn. Een deel van de budgetten wordt van aanleg naar instandhouding geschoven. Dat zal voor het lopende jaar echter niet direct meer uitgaven betekenen, omdat dit allemaal zijn verwerking vindt in de begroting vanaf 2024. Daarbovenop geldt voor onderhoudsprojecten, zeker grootschalige, een langere aanlooptijd voordat het budget kan worden uitgegeven. Niettemin werken we ook daar volop aan een planning om zo snel mogelijk vaart te kunnen maken.

Meer specifiek werd gevraagd of we kunnen beginnen met het vervangen van bruggen en viaducten die in geplande aanlegprojecten zaten. Ik snap die vraag volkomen. We willen versnellen. Daar is al een en ander voor in voorbereiding. We kijken landsbreed naar de meest urgente vervangings- en renovatieprojecten, die dan standaard met voorrang worden opgepakt. Waar aanleg niet door kan gaan maar waar vervangings- en renovatieprojecten wel onderdeel daarvan waren, nemen we dit uiteraard mee in de totale vervangings- en renovatieprogrammering.

Specifiek noemde de heer Koerhuis knooppunt Hoevelaken en knooppunt Barneveld. We zijn nog volop in overleg met de regio's over de gespecificeerde planning, ook in het kader van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving, die deze week en volgende week plaatsvinden. Met de MIRT-brief die daarna volgt, zal ik u nader informeren over de projecten die gepauzeerd zullen worden en de projecten die, omdat ze onder een bepaalde categorie vallen die we hebben uitgezonderd, door kunnen gaan. Los daarvan hebben we bij de hele planning van het grootschalig

onderhoud voor de komende acht jaar met de regio's afgesproken dat we die planning, conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer, gedetailleerd met de provincies en regio's zullen bespreken. We verwachten dat vanaf september te kunnen doen op basis van al het voorbereidende werk dat Rijkswaterstaat dan rond heeft. Dat zal dus vervolgens, als we het MIRT-debat hebben dit najaar, inzichtelijk zijn.

Ook daarvoor geldt wel dat we met provincies hebben gekeken naar de vraag: help ons vooral met het stellen van prioriteiten en help Rijkswaterstaat vervolgens door te kijken hoe we dat in goede pakketten op de markt kunnen zetten. Om even een heel huiselijk voorbeeld te geven: als we tot nu toe twee bruggen moesten vervangen of renoveren waarvoor we in beide gevallen het geld nog niet hadden, dan kunnen we straks waarschijnlijk beide bruggen doen door deze schuif. Maar de planning moeten we dan even laten aan Rijkswaterstaat qua prioriteit, want dan zullen we de hinder waarschijnlijk regio-overstijgend moeten aanpakken. Dat kun je niet meer tot regio's beperken. Maar dan proberen we ook efficiëncyslagen te maken door pakketten van gelijkvormige werkzaamheden collectief op de markt te zetten, waardoor we bijvoorbeeld een treintje van vervangingen van gelijkvormige bruggen kunnen creëren. Met dat type planning hopen we dat Rijkswaterstaat die efficiency behaalt. Dat wordt allemaal verder uit de doeken gedaan in het kader van het MIRT-proces dit jaar en de stappen die we daarin met de regio's zetten. Dan ben ik bij de vragen van mevrouw Van Ginneken. Dat begint bij de afwegingen in het kader van de brede welvaart. Zij vroeg naar de bijeffecten van mobiliteit. Het gevraagde onderzoek loopt al. We zijn met het CBS de afgelopen periode een nauwe samenwerking gestart om te komen tot een factsheet bredewelvaartindicatoren voor het lenW-domein. Die is zover dat die komende Prinsjesdag kan worden gepubliceerd. In de aankomende begrotingsperiode worden hier verdere stappen in gezet door nieuwe op brede welvaart gerichte indicatoren te ontwikkelen. De factsheet is de eerste stap. Die wordt de komende jaren nog verder uitgewerkt. Het gevraagde onderzoek is al gestart en loopt de komende jaren door om dat steeds verder te verfijnen.

Een mobiliteitsbeleid in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, leefbaarheid en natuur is precies wat we willen bieden. Bij mobiliteitsbeleid wordt een brede en integrale benadering gehanteerd, zodat we dingen altijd in de omgeving bezien en verbinden met andere urgente opgaven. Zoals eerder gemeld werken we aan een nieuwe mobiliteitsvisie, waarvan we de hoofdlijnennotitie met uw Kamer besproken hebben in het debat van 30 maart jongstleden, maar we zijn daar nog niet klaar mee. Op dit moment wordt gewerkt aan een actieprogramma mobiliteitsvisie, zoals toegezegd aan de Tweede Kamer voor de begrotingsbehandeling. Daarnaast wordt gewerkt aan een afwegmethode voor het maken van keuzes binnen de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Naast bereikbaarheid moet dat gelijkgeschakeld worden met aandacht voor thema's als veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Zoals we al in dat debat van 30 maart hebben afgesproken, wordt de Kamer daar in het najaar nader over geïnformeerd.

Mevrouw Van Ginneken wijst terecht op de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om in de Integrale Mobiliteitsanalyse ook beleid rond spitsmijden en thuiswerken mee te nemen. Ik zeg haar toe dat we die laatste inzichten mee zullen nemen in de volgende IMA, Integrale Mobiliteitsanalyse. Ook afspraken die onderdeel zijn van de werkgeversaanpak of die gemaakt zijn met onderwijsinstellingen, worden meegenomen. Werkgevers en onderwijsinstellingen worden betrokken bij het maken van beleidsmaatregelen op het vlak van spreiden, mijden en thuiswerken of thuis studeren. In het najaar volgt de uitgangspuntenbrief over de volgende IMA.

Parallel hieraan zijn we met de regio's in het kader van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving toewerkend naar het MIT aan het kijken hoe we dit

ook op regionaal niveau verder invulling kunnen geven. Eerder hebben we al met VNO-NCW en MKB-Nederland besproken dat we in de regio's aan de slag gaan om te kijken hoe we de afspraken met werkgevers concreter kunnen maken. Met dat alles proberen we om de situatie waar ook vanochtend in de pers weer sprake van was – hyperspitsen op dinsdag en donderdag, halflege wegen op maandag en woensdag – gelijkmatiger te spreiden over de week, ook in het belang van werkgevers zelf. Daar zijn we dus mee bezig.

Dan de vraag van mevrouw Van Ginneken over het Mobiliteitsfonds en de afwegingen daarin. Volgens mij heb ik net ook al aangegeven in reactie op het advies van de Algemene Rekenkamer hoe we daaraan werken.

Mevrouw Van Ginneken vroeg specifiek naar artikel 11.04 van het Mobiliteitsfonds. We hopen dat de inzet van de middelen uit het artikel navolgbaar is in de begrotingsstukken die we naar de Kamer sturen. Afgelopen twee jaar zijn de middelen binnen artikel 11.04 met name nodig geweest voor tegenvallers en risico's op het bestaande aanlegprogramma. Daarnaast zijn op verschillende begrotingsmomenten uit dat artikel middelen vrijgemaakt voor instandhouding, gedragsmaatregelen en innovatie. Voorbeelden zijn toevoegingen aan de instandhouding wegen en vaarwegen voor 334 miljoen, instandhouding spoor voor 284 miljoen en brandwerendheid tunnels voor 164 miljoen. Er zijn ook op het gebied van innovatie toevoegingen gedaan voor de industriële automatisering bij de vaarweg Lemmer-Delfzijl, het programma Smart Mobility, het innovatieprogramma trillingen en de unit innovatie. Binnen aanlegprojecten worden middelen vrijgemaakt voor innovatieve oplossingen en gedrag als onderdeel van de oplossing van het mobiliteitsprobleem. De verantwoording over de inzet vindt dan plaats op de projecten en niet op artikel 11.04, aangezien de middelen niet worden verplicht of uitgegeven op artikel 11.04.

Dan de vraag om bij nieuwe investeringen expliciet te onderbouwen waarom investeringen in instandhouding, gedragsmaatregelen en innovatie niet hetzelfde doel kunnen bereiken. Ik heb net in reactie op de heer Koerhuis aangegeven dat de verkenning daar altijd mee begint. Wat kunnen we doen op de bestaande netwerken? Hoe kunnen we die optimaliseren, ook met gebruikmaking van slimme aanpalende maatregelen zoals gedragsmaatregelen en innovatie?

Voorzitter. Ik denk dat ik de vragen op mijn terrein heb beantwoord. Er resteren nog een aantal vragen voor de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Van Ginneken stelde een vraag die eigenlijk in het verlengde ligt van wat de rapporteur zei, over de instandhoudingsopgave en de informatie over uitgesteld onderhoud. ProRail kan dat overzicht niet uit het systeem halen. Voor mij als opdrachtgever is het ook geen belangrijke stuurinformatie. Dan rest eigenlijk het antwoord dat ik zojuist aan de heer Koerhuis heb gegeven.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog om de staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur naar niveau «goed» te brengen in plaats van «ruim voldoende». De reden dat ProRail de staat van de infra over 2022 als ruim voldoende in plaats van goed beoordeelt, is een toename van het aantal veiligheidsincidenten, die samenhangt met een toename van het aantal overschrijdingen op de meest kritische normwaarde voor onderhoud aan het spoor. Dat impliceert dat de risicobeheersing zoals ProRail die beoogd heeft in de prestatiegerichte onderhoudscontracten, niet altijd aantoonbaar onder controle is. Dat wordt ook wel de «aantoonbaarheid van de veilige berijdbaarheid» genoemd. Naar aanleiding daarvan heeft ProRail aandacht gevraagd voor aantoonbaar veilige berijdbaarheid en de

aandacht daarvoor geïntensiveerd. ProRail voert in dat kader, zowel in de eigen organisatie als samen met de onderhoudsaannemers, verbeteringen door om steeds de veiligheid van het spoor aantoonbaar te kunnen maken. Dat kan in sommige gevallen leiden tot extra werkzaamheden. Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen dat ik in beeld ga brengen wat de financiële en maatschappelijke kosten en baten zijn van een meer vraaggestuurd openbaar vervoer, zoals bij het voorbeeld in Zeeland. Ik voel me heel erg betrokken bij de regionale bereikbaarheidsopgaven, zoals mevrouw Van Ginneken ook weet. Daarom ondersteun ik het initiatief van Zeeland en andere regio's van harte. Het kennisplatform van de decentrale overheden publiceert jaarlijks de rapportage de Staat van het regionale ov, met ontwikkelingen rondom vraaggestuurd ov. Ik zal het verzoek van mevrouw Van Ginneken doorgeleiden en vragen of ze de mogelijkheid hebben om ook de financiële en maatschappelijke kosten en baten in die rapportage mee te nemen.

Voorzitter. Mevrouw Van Ginneken vroeg nog hoe het staat met de uitvoering van de motie van collega Hagen, die het kabinet oproept om te komen met een circulaire-economiewet. Er wordt gewerkt aan een ce-wet. Die zal een plek krijgen in de Wet milieubeheer. Dit najaar gaat er een hoofdlijnennotitie in consultatie. Dan zal ik de Kamer ook informeren over de stand van zaken daaromtrent.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken aan de Minister, maar ik kan me ook voorstellen dat u daar in uw tweede termijn uitgebreid de tijd voor neemt. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de regering. Ik geef het woord aan de heer Koerhuis voor zijn bijdrage in de tweede termijn. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil toch even op drie punten nog wat doorvragen en doordrukken; laat ik het zo zeggen. Volgens mij trek ik hierin samen op met mevrouw Van Ginneken, maar dat is ook aan haar om te zeggen.

Volgens mij zijn we het er allemaal wel over eens dat we die slimme maatregelen moeten doen vanuit het Mobiliteitsfonds. Ik begrijp van de Minister dat het nu al gebeurt. Maar de Rekenkamer constateert dat niet echt. Hoe kan daar licht tussen zitten? Heel eerlijk, de Minister weet dat ik de afgelopen tijd een paar keer een setje Kamervragen heb gesteld over het nemen van slimme maatregelen op wegtrajecten links en rechts in Nederland. Ook daar gebeurt het dan niet. Kan de Minister verklaren waarom daar licht tussen zit? Dat is het eerste punt.

Dan het tweede punt. Ik voel toch wat ongemak. Ik had het er net met mevrouw Van Ginneken over. In zekere zin zitten de aanlegprojecten in een stikstofpauze. Nu gaan we schuiven van aanleg naar onderhoud en komen we in een soort schuifpauze van twee jaar terecht. Daar voel ik in ieder geval wat ongemak bij, want volgens mij gaan we schuiven om te versnellen. Dat is in ieder geval een voorwaarde van ons om te schuiven. Laat ik het positief stellen: kan de Minister opties in beeld brengen voor het MIRT-overleg begin juli voor hoe we dat kunnen versnellen en toch die aanbestedingen kunnen starten? Want in de infrasector zitten mensen thuis. Die willen graag aan de slag. Ik wil die mensen ook niet verliezen uit de infrasector. Kan de Minister een rij opties, en misschien ook wat ongemakkelijke opties, in beeld brengen voor het MIRT-overleg in juli, zodat we kunnen gaan versnellen en aanbestedingen bijvoorbeeld al eind dit jaar of begin volgend jaar kunnen starten?

Dan mijn derde punt. Ik wil de Staatssecretaris toch nog een keer vragen om voor de behandeling van de begroting dit jaar een overzicht te sturen van het uitgesteld onderhoud. Volgens mij moet ze dat overzicht van het

uitgesteld onderhoud zelf ook willen hebben. Ik ben er nog steeds niet van overtuigd dat de risico's beperkt zijn. Ik denk dat de risico's groot zijn. Daar zou ik toch graag nog een keer op willen drukken.
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Van Ginneken voor haar tweede termijn.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter, dank. Laat ik meteen het punt onderstrepen dat collega Koerhuis maakte over de «schuifpauze»; dat is een mooi woord. Daar maak ik me ook zorgen over. De constatering van de heer Koerhuis dat we er hetzelfde in zitten wat betreft de opmerkingen over slimme oplossingen, is correct.

Ik heb nog drie vragen aan de Minister. Hij heeft aangegeven dat het CBS aan een factsheet met bredewelvaartindicatoren werkt. Daar horen we komende Prinsjesdag meer over. Maar ik heb hem ook horen zeggen dat het nog geen effect gaat hebben op de begroting die we dit najaar gaan zien. Dat gaat er dus over wat de bijeffecten van mobiliteit op gezondheidsschade, verkeersdoden, vuile lucht et cetera, et cetera zullen zijn. Dat antwoord begreep ik niet helemaal.

Daarnaast gaf de Minister aan dat hij in regionaal overleg is over spitsmijden. Ik zou heel graag – dat was ook nog een vraag die ik expliciet had gesteld – in het jaarverslag een soort monitor zien, waarin we kunnen zien dat er in 2023 zoveel bedrijven waren die hun werknemers op dinsdag en donderdag naar kantoor lieten komen en in 2024 zoveel bedrijven. Dan kunnen we zien of die regionale afspraken daadwerkelijk werken.

Dan het laatste. Ik vroeg naar hoe de concreet gemaakte beleidsinzet in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, leefbaarheid en natuur mobiliteitsbeleid maakt. De Minister gaf toen aan: we werken eraan in de Mobiliteitsvisie. Dat is ook een goede plek om dat te doen, maar ik zou ook heel graag expliciet in het jaarverslag steeds op die manier over die koppeling lezen. Dat was mijn vraag aan de Minister. Kan hij daar nog even op reflecteren?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors voor twee minuten, tot 11.35 uur.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Minister van IenW.

Minister **Harbers:**

Dank u wel. Dank voor de aanvullende vragen. De eerste was volgens mij van de heer Koerhuis en mevrouw Van Ginneken gezamenlijk, over de navolgbaarheid van de slimme maatregelen. Drie dingen daarover. Ten eerste: wat ik zojuist aangaf, is de huidige werkwijze. In het huidige MIRT-proces wordt altijd gestart met een brede analyse van de oplossingsrichtingen. Daarbij kijken we hoe het zonder infraoplossing, maar met aanpalende slimme maatregelen kan.

Het inzicht in wat we doen, gaan we versterken. Daarover deed ik zojuist een toezegging. Daarnaast zegt de Rekenkamer – dat begrijp ik ook – dat we daar ook nog meer inzicht in moeten krijgen aan de hand van het afweegkader. We zitten echt in de transitie, omdat het Infrastructuurfonds twee jaar geleden is omgevormd tot het Mobiliteitsfonds. Dat is het afweegkader waar we aan werken en waar we dit najaar over komen te spreken. Ik zeg daar gelijk bij dat we er afgelopen jaar naar gekeken en op

gestuurd hebben dat we ook zonder dat afweegkader in staat zijn om heel veel van dit soort type maatregelen in bijvoorbeeld die voorstellen voor de 7,5 miljard te krijgen. Dat hebben we afgelopen jaar bijvoorbeeld gedaan in de eerste MIRT-ronde onder het nieuwe Mobiliteitsfonds. Maar dit moet allemaal structureel verankerd gaan worden in dat aangescherpte afweegkader. We zijn er dus nog niet. Ik pak dat op zoals de Rekenkamer adviseert, maar heb een beetje begrip voor het feit dat dit in de transitie zit. Afgelopen jaar was eigenlijk de eerste ronde dat we onder de nieuwe uitgangspunten van het Mobiliteitsfonds werkten.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat begrip is er zeker. Ik sla toch aan op één punt dat u maakte, namelijk: het zit in het MIRT-proces. Ik weet niet in hoeverre het heel geschikt is om bijvoorbeeld extra wegininspecteurs, extra autobergers of extra reisinformatie in MIRT-projecten, dus in de hele MIRT-systematiek, mee te nemen. Misschien is dat toch een afzonderlijke systematiek uit het Mobiliteitsfonds. Ik weet niet of het helemaal geschikt is om dat mee te nemen in het MIRT-proces. Ik weet niet of de Minister dat met mij eens is.

Minister **Harbers**:

Bijvoorbeeld bij de MIRT-verkenningen maakt dit er allemaal deel van uit. Als u die verkenningen leest, ziet u ook hoe de hele trechtering is gebeurd. Daarbij geldt dat je ook nog op allerlei concrete problemen kunt stuiten waarbij je dit denken nog veel meer moet meenemen. Dat is precies waar we aan werken. Dan hebben we de drieslag: het zit verankerd in concrete MIRT-verkenningen en in de besteding van het volledige Mobiliteitsfonds, en als derde wordt op dit moment al het inzicht verbeterd in de Kamer conform mijn toezegging in de eerste termijn.

Dan de aanlegprojecten. Ik wijs op het volgende. De heer Koerhuis zei: ze gaan in stikstofpauze. Stikstof is een belangrijke aanleiding waardoor er op dit moment geen aanleg kan plaatsvinden en dat waarschijnlijk ook de komende jaren echt nog in een traag tempo zal gaan. Maar het is een veelheid van problemen bij elkaar. Het gaat ook om de prijsstijgingen. Ook hadden we voor het basiskwaliteitsniveau, inclusief de middelen vanuit het coalitiefonds, nog onvoldoende middelen om bij die aanleg of instandhouding het basiskwaliteitsniveau daadwerkelijk te realiseren. De vraag van de heer Koerhuis is om opties in beeld te brengen hoe we kunnen versnellen en hoe we aanbestedingen zo snel mogelijk, eind dit jaar of begin volgend jaar, kunnen starten. Ik ben het volledig met de intentie eens. We willen versnellen, want dat is precies een van de dingen die we nu kunnen doen met deze schuif. Gezien de realiteit heb ik wel de verwachtingen een beetje getemperd, omdat ook grote onderhoudsprojecten echt wel voorbereiding vergen, niet alleen om daar tot een bestek te komen, maar ook om de hindermaatregelen van tevoren goed met elkaar te kunnen doordenken. Ik wil wel gaan handelen naar de wens die de heer Koerhuis uitspreekt. Hij vroeg om een brief nog voor het komende MIRT-debat, maar die brief komt komende week al, dus dat zal niet gaan. Ik wil wel de volgende toezegging doen. Ik schetste zojuist al dat we in september stappen proberen te zetten met de regio's wat betreft de langjarige planning vooruit. Met dat in de hand moeten we natuurlijk ook dat basiskwaliteitsniveau, waar we het in het voorjaarsdebat over hebben gehad, verder definiëren. Ik wil dus wel toezeggen om voorafgaand aan de begrotingsbehandeling met een uitvoeriger instandhoudingsbrief te komen. Daarin ga ik dan ook in op het tempo dat we kunnen realiseren en hoe we ons daarin kunnen stretchen om dat zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Die brief komt dan voordat de Kamer de begroting bespreekt. Mevrouw Van Ginneken vroeg naar de factsheet: waarom is die nog niet in de begroting van dit najaar verwerkt? Dat is de pech: de begroting is al klaar, want de begrotingscyclus maakt dat het kabinet daar in april een besluit over neemt. Het loket daarvoor is al gesloten bij Financiën. Deze

factsheet is bijna klaar, maar kan gepresenteerd worden op Prinsjesdag. Daarom wil ik daar, een beetje aanpalend aan het begrotingsboek, toch al mee aan de slag. Vandaar de aparte brief om dit in ieder geval al mee te kunnen nemen in de begrotingsbehandeling van dit najaar. Spitsmijden: als daar afspraken uit voortkomen, hoe zijn die dan inzichtelijk? In lijn met wat ik aan het begin van dit wetgevingsoverleg al toegaf aan de hand van het verslag van de rapporteur, vind ik ook dat die informatiewaarde omhoog moet. Dit zal waarschijnlijk een beetje in dezelfde categorie zitten: hoe snel hebben het CBS of andere organisaties de hele realisatie over vorig jaar beschikbaar? Maar ik zeg toe dat, daar waar die cijfers er zijn, zij voor komende jaren in het jaarverslag moeten staan. Los daarvan denk ik dat er dan nog een paar andere mogelijkheden zijn, bijvoorbeeld de Staat van de Infra, die we aan het ontwikkelen zijn, en misschien ook gewoon de MIRT-brieven, om daarin nog een geactualiseerd verslag op te nemen van wat we op dit gebied tegenkomen. Ik wil het inzicht dus graag bieden. We moeten even zoeken naar de vorm, omdat we ook hierbij vaak afhankelijk zijn van de gegevens van derden. Dan de concrete beleidsinzet die we ook in de Mobiliteitsvisie vorm willen geven. Het spreekt vanzelf dat die vervolgens aan de hand van die Mobiliteitsvisie ook inzichtelijk moet zijn en vertaald moet zijn in de rapportage, in het jaarverslag, maar ook in de beleidsvoornemens in de begroting. Dat is het logische gevolg op het moment dat we dat hebben vastgesteld.

De voorzitter:

Dank u wel. O, de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Toch nog even terug naar dat ene punt over de slimme maatregelen. Misschien moet ik het nog iets duidelijker zeggen. Ik snap heel goed wat de Minister zegt: het zit in het MIRT-proces en het loopt op die drie plekken, maar het gaat mij ook om de lengte. Als wij besluiten dat we landelijk of in de breedte meer wegininspecteurs of meer autobergers in willen zetten als slimme maatregelen, zie ik niet goed hoe je dat passend krijgt in het MIRT-proces. Ook over de lengte maak ik me zorgen, want een MIRT-proces duurt jaren, vijf tot tien jaar, ook voor een slimme maatregel, bijvoorbeeld het inzetten van meer autobergers of meer wegininspecteurs. Kan de Minister specifiek op die twee voorbeelden ingaan? Hoe ziet hij dit?

Minister Harbers:

Dit is volgens mij ook gewoon het nieuwe denken dat we ons meer eigen moeten maken, want gegeven het feit dat dit over een fonds gaat, zijn dit soort maatregelen in het verleden heel vaak gewoon als programmatische gelden besteed voor een paar jaar. Ik ben ook wel bereid om daarnaar te kijken, want aan de andere kant hebben we natuurlijk ook nog een aantal uitgaven uit het Mobiliteitsfonds, bijvoorbeeld voor beheer en instandhouding, die veel meer «going concern» zijn. Als ik uw vraag nu goed begrijp, wil ik daar wel even op broeden. Dan kom ik ook daar in het najaar, voorafgaand aan het MIRT, verder op terug in de brief.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris voor haar tweede termijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Meneer Koerhuis gaf aan dat hij toch vindt dat er meer aandacht moet komen voor uitgesteld onderhoud op het spoor. Ik begrijp die vraag, ook over het onderhoud en de risico's. Daarom lopen er een onderzoek en een externe toetsing van die programmering van de

instandhoudingsopgave voor het spoor. Ik zal PwC, gegeven die vraag van de heer Koerhuis, vragen om in die rapportage extra aandacht aan dit aspect te besteden.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Over welke rapportage hebben we het dan? En wanneer komt die rapportage?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat is de rapportage waar ik eerder naar verwees; dat is de PwC-rapportage die volgt in november.

De **voorzitter**:

Helder. Was dit uw bijdrage?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, dit was mijn bijdrage, voorzitter. Sorry, dat had ik er even bij moeten vermelden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen tegen het einde van het debat. Er zijn veel toezeggingen gedaan. De griffier heeft zeer ijverig meegeschreven, maar ik denk dat we toch ook even naar het verslag moeten kijken om het heel precies op te nemen. Ik ga mijn best doen, maar let dus goed op en corrigeer ons.

- De Kamer ontvangt voor de begrotingsbehandeling in het najaar een overzicht van de brede doeluitkeringen en de uitsplitsing in het Provinciefonds.
- In november 2023 ontvangt de Kamer de onderzoeksresultaten van het PwC-onderzoek naar uitgesteld onderhoud en infrastructuur.
- De rapporteur ontvangt een uitnodiging om in overleg met het ministerie nader te verkennen hoe het basiskwaliteitsniveau wordt geborgd en hoe de Kamer daarover wordt geïnformeerd.
- Voor de begrotingsbehandeling in het najaar ontvangt de Kamer een overzicht van de investeringen in het verbeteren van de doorstroming, waaronder spitsrijden.
- In de uitgangspuntenbrief dit najaar over de Integrale Mobiliteitsanalyse, de IMA, wordt ingegaan op werkgeversafspraken over spitsrijden en andere slimme maatregelen; dit is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over nadere regelgeving over circulaire economie, die zal worden opgenomen in de Wet milieubeheer; ook dit is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- In de aanloop naar de begrotingsbehandeling ontvangt de Kamer een brief waarin wordt ingegaan op de opties om de aanbesteding van Rijkswaterstaat te versnellen; dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.

Minister **Harbers**:

Ook voor instandhouding.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Precies.

De **voorzitter**:

Voor instandhouding. Dank u wel; dat wordt eraan toegevoegd. Zijn wij nog zaken vergeten?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De Staatssecretaris heeft mij volgens mij ook toegezegd dat ze het kennisplatform gaat vragen om in zijn jaarrapportage expliciet in te gaan op de financiële en maatschappelijke kosten en baten van vraaggestuurd openbaar vervoer.

De **voorzitter**:

Dat staat genoteerd.

Dan zijn we gekomen aan het eind van dit wetgevingsoverleg. Ik dank de rapporteur nogmaals, de collega's voor de inbreng, de bewindspersonen voor hun aanwezigheid en hun adequate beantwoording en natuurlijk de bode, de Dienst Verslag en Redactie en de overige belangstellenden.

Sluiting 11.48 uur.