

Vergaderjaar 2020–2021

35 830 XII

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat 2020**

35 830 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2020

35 830 J

Jaarverslag en slotwet Deltafonds 2020

Nr. 9

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 7 juli 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Jaarverslagen Ministerie IenW, Infrastructuurfonds en Deltafonds (Kamerstukken 35 830 XII, nr. 1, 35 830 A, nr. 1 en 35 830 J, nr. 1) en de lijsten van vragen en antwoorden betreffende deze stukken (Kamerstukken 35 830 XII, nr. 7, 35 830 A, nr. 6 en 35 830 J, nr. 6), de rapporten van de Algemene Rekenkamer Resultaten verantwoordingsonderzoek 2020 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds (Kamerstukken 35 830 XII, nr. 2, 35 830 A, nr. 2 en 35 830 J, nr. 2) en de lijsten van vragen en antwoorden betreffende deze rapporten (Kamerstukken 35 830 XII, nr. 5 en 35 830 XII, nr. 8), de 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 2020 (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 100), het Duurzaamheidsverslag 2020 van het Ministerie van IenW (Kamerstuk 30 196, nr. 756) en de Kabinetsreactie op het briefadvies «Groen uit de crisis» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Kamerstuk 30 196, nr. 750).

De vragen en opmerkingen zijn op 21 juni 2021 aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 29 juni 2021 zijn deze beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Inbreng rapporteurs	2
Inbreng fracties	5
VVD-fractie	5
PVV-fractie	7
D66-fractie	7
CDA-fractie	9
SP-fractie	11
GroenLinks-fractie	14

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de jaarverslagen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de bijbehorende stukken en hebben hier nog enkele vragen over.

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

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken. Deze leden hebben de volgende vragen die specifiek gericht zijn op beheer en onderhoud van de infrastructuur.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg over de jaarverslagen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en kritische kanttekeningen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Jaarverslagen op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat. Over een aantal onderwerpen hebben zij vragen.

Inbreng rapporteurs

De leden Peter de Groot (VVD) en Alkaya (SP) stellen uit hoofde van hun functie als rapporteurs begrotingen en jaarverslagen namens de commissie IenW enkele punten aan de orde.

De onderuitputting van het Infrastructuurfonds is de afgelopen jaren regelmatig aan de orde gesteld bij de behandeling van de begrotingen en jaarverslagen, zowel door de vorige rapporteurs Kröger en Van Eijs van wie zij het stokje overnemen, als door de andere woordvoerders. De leden hebben meermalen moties ingediend om onderuitputting tegen te gaan en de beschikbare middelen in infrastructuur daadwerkelijk te investeren. Daarbij vroeg de Kamer om een plan van aanpak om dit door middel van extra overprogrammering te bewerkstelligen. Tijdens het begrotingsjaar 2020 werd echter overprogrammering gecreëerd, niet door extra projecten op te starten, maar door de budgetten meerjarig te verlagen. Dit nadat in 2019 reeds 1,6 miljoen euro naar latere jaren was geschoven. Op dit laatste heeft de Minister bij de jaarverslagen 2019 reeds gereageerd, maar niet op de signalering op het creëren van overprogrammering door

budgetverlaging in 2020. De rapporteurs hebben hier enkele vragen over. Waarom wordt in de 1e supplettoire begroting 2020 van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds overprogrammering gerealiseerd voor de periode 2020–2024 door de budgetten meerjarig te verlagen in plaats van door extra projecten te programmeren? Hoe verhoudt dit zich tot de wens van de Kamer om extra overprogrammering te realiseren om de investeringsbudgetten daadwerkelijk uit te geven? Hoe verhoudt dit zich tot de aanpak die de Minister bij het plan voor overprogrammering uit december 2019 zelf schetste en waarbij de Minister aangaf «dat er extra projecten aan de programmering worden toegevoegd in de eerste vijf jaar?» Waarom zijn geen extra projecten in uitvoering genomen om de verlaagde investeringsbudgetten te benutten?

Ook in 2020 werden enkele conversies uitgevoerd van Design, Build, Finance and Maintain (DBFM) – contracten, waardoor grote bedragen op de begroting 2020 en volgende jaren vrijvielen. Een voorbeeld daarvan is A9 Badhoevedorp – Holendrecht, waarbij in 2020 185 miljoen euro vrijviel doordat werd omgeschakeld van een traditionele begroting naar een DBFM-begroting. Deze vrijgevallen middelen werden echter niet ingezet voor andere infrastructuurprojecten of voor onderhoud. Bij de vorige jaarverslagen lichtte de Minister toe dat deze wijze van begroten bij DBFM-projecten is afgesproken met de Minister van Financiën om ervoor te zorgen dat voldoende middelen beschikbaar zouden blijven, mocht toch omgeschakeld worden naar een traditioneel aanlegproject. Kan de Minister aangeven hoe vaak dat laatste is voorgekomen de afgelopen vijf jaar? Waarom worden beoogde DBFM-conversies niet op voorhand realistisch in de begroting opgenomen zodra duidelijk is dat voor een DBFM-aanpak wordt gekozen? Waarom zouden met het realistisch inplannen van DBFM-projecten niet meer projecten kunnen worden geïnitieerd dan nu gebeurt, de uitgaven worden immers uitgesmeerd over een langere periode? Zou het vooraf realistisch inboeken van DBFM-conversies een oplossingsrichting zou kunnen zijn om onderuitputting tegen te gaan?

De rapporteurs hebben enkele vragen over de verantwoording over de incidentele supplettoire begrotingen die in 2020 zijn ingediend voor de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2020 (BVOV). In 2020 is 521 miljoen euro van de begrote 1.488 miljoen euro niet uitgegeven. De middelen worden doorgeschoven naar 2021, maar de Algemene Rekenkamer meldt dat nacalculatie en uitbetaling zal doorlopen tot in 2022. Welk deel van de BVOV 2020 zal naar verwachting in 2022 worden uitbetaald? Waarom wordt voor de BVOV 2020 circa 300 miljoen euro meer begroot dan is aangevraagd (1,5 miljard euro begroot, 1,2 miljard euro aangevraagd)? Waarom duurt de afrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 zo lang? Welke nadelige gevolgen heeft verrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 in 2021 en 2022 voor vervoerbedrijven, hun werknemers en reizigers? Zal de trage afrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 ook gelden voor de BVOV 2021? Welke maatregelen neemt de Minister om te zorgen dat bij de afrekening van de BVOV wordt voldaan aan alle vereisten van de Europese Commissie en dat de juiste ingangsdatum wordt gehanteerd?

De rapporteurs constateren dat een verantwoording over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgaven aan de BVOV in 2020 ontbreekt, zowel in de jaarverslagen als in andere documenten aan de Kamer. Waarom verantwoordt de Staatssecretaris zich niet over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgaven aan de BVOV in 2020? Welke resultaten zijn geboekt met de middelen voor de BVOV 2020? Zijn de beoogde doelen van de BVOV 2020 gerealiseerd? Kan de Staatssecretaris de gerealiseerde doeltreffendheid en doelmatigheid van de BVOV

2020 toelichten langs de lijnen van uw onderbouwing van het voorstel conform art. 3.1 CW, die de Staatssecretaris in juni 2020 aan de Kamer heeft gestuurd (Kamerstuk 35 490, nr. 6)? Wat heeft de reiziger gemerkt van de uitgaven aan de BVOV 2020? Welke OV-bedrijven, treinverbindingen en bus-, tram- en metrolijnen zijn beschikbaar gebleven dankzij de BVOV en welke zijn ondanks de BVOV komen te vervallen?

De rapporteurs zien de onderhoudssituatie van rijksinfrastructuur als een groot punt van zorg. Daarbij doelen zij op zowel de toename van het uitgesteld onderhoud sinds 2017 als het structurele tekort. Wat betreft het uitgesteld onderhoud vinden zij het opmerkelijk dat in de afgelopen jaren investeringsbudgetten zijn verlaagd, terwijl het uitgesteld onderhoud opliep. Waarom is het achterstallige en uitgestelde onderhoud niet versneld met de investeringsbudgetten die bij de 1e suppletoire begroting 2020 zijn verlaagd voor de periode 2020–2024? Daarnaast hebben de rapporteurs behoefte aan meer inzicht in de oorzaken en effecten van uitgesteld onderhoud. Wat is de afzonderlijke bijdrage van de (in het jaarverslag genoemde) factoren die zorgen voor uitstel van onderhoud: wijzigende marktomstandigheden, onvoorziene gebeurtenissen, gebrek aan budget, gebrek aan capaciteit bij RWS en gebrek aan capaciteit in de markt? In hoeverre leidt uitstel van onderhoud tot hogere totale onderhoudskosten? Kunt u deze extra kosten kwantificeren? Is de Minister bereid om, in navolging van de aanbeveling door PWC/Rebel uit 2020, betere indicatoren te ontwikkelen voor uitgesteld onderhoud en daarbij behorende risico's (veiligheid, beschikbaarheid)? Kan de Minister deze ook opnemen in toekomstige begrotingen en jaarverslagen zodat de Kamer zich een beeld kan vormen van de ontwikkelingen en risico's? Klopt het dat het vanwege gebreken in de informatievoorziening binnen RWS niet mogelijk is om de prioritering van onderhoudsprojecten af te stemmen op de risico's van uitgesteld onderhoud? Zo ja, wanneer verwacht de Minister dat dit wel mogelijk zal zijn voor de verschillende netwerken?

Daarnaast hebben de rapporteurs vragen over de oorzaken van het structurele tekort, de onzekerheden over de omvang en de risico's ervan, en de benodigde verbeteringen in de informatiehuishouding van Rijkswaterstaat (RWS). Zij stellen voor om te komen tot een Meerjarenplan voor instandhouding van infrastructuur met een samenhangende aanpak. Wat gaat de Minister doen om de onzekerheid over de omvang van het structurele tekort (circa 1 miljard euro) voor onderhoud te verminderen? Kan de Minister een bandbreedte aangeven van de onzekerheid? Hoe hoog zijn de extra jaarlijkse kosten voor instandhouding (bovenop de 1 miljard euro) door klimaatverandering en bodemerosie, wijziging van wet- en regelgeving en de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur? Kan de Minister een scherpere analyse geven in elke mate het structurele tekort voor beheer en onderhoud oplosbaar is met extra budget, gegeven de beperkte capaciteit van RWS (RWS) en de markt? Zou het probleem ook daadwerkelijk zijn opgelost met een additioneel jaarlijks budget van 1 miljard euro en zo ja, voor hoe lang? Is de Minister bereid een Meerjarenplan instandhouding infrastructuur op te stellen om het structurele tekort voor beheer en onderhoud en het uitgestelde onderhoud weg te werken, met als elementen:

- stabiele en voorspelbare programmering en bijbehorend onderbouwd budget, voor een langere periode;
- goede informatiehuishouding RWS en daaraan gekoppelde intensievere informatievoorziening aan de Kamer (halfjaarlijkse rapportages);
- onderhoudsprogrammering met prioritering (mede) op basis van risico's voor beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid en hogere kosten;
- efficiënte aanpak waarbij overheadkosten van RWS in beeld zijn en worden beheerst;

- gebaseerd op een scherpere analyse waarin de onderhoudsbehoefte en de beperkende factoren (budget, capaciteit RWS, capaciteit markt) en de beïnvloedingsmogelijkheden daarvan met elkaar worden geconfronteerd?

De rapporteurs zijn geïnteresseerd in mogelijke efficiencyverbeteringen binnen RWS en het inzicht dat een volgende doorlichting van RWS hier mogelijk in kan geven. Wanneer staat de volgende doorlichting van RWS op grond van de Regeling agentschappen gepland (de laatste dateert uit 2016)? Wil de Minister in deze doorlichting in beeld brengen in hoeverre efficiencyverbeteringen binnen RWS een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van het structurele tekort en de achterstanden voor beheer en onderhoud? Kan de Minister een benchmark uitvoeren zodat de prestaties van RWS in internationaal perspectief kunnen worden geplaatst?

De rapporteurs constateren dat er nog steeds een stevige uitdaging ligt om in de jaarverslagen en de begroting te komen tot een betere verantwoording van ingezette middelen en beleidsinstrumenten. Hoewel zij er begrip voor hebben dat het formuleren van toetsbare operationele doelen lastig kan zijn, zien zij het als opgave om dit over de hele linie toch zoveel mogelijk door te voeren, zodat de Kamer zich een oordeel kan vormen over de effectiviteit van beleid. Wat is er nodig om te komen tot concretere doelen en betere indicatoren in het jaarverslag en de begroting, zodat de Kamer inzicht krijgt in de mate waarin doelen zijn gehaald met de ingezette middelen? Wat zijn de plannen van de Minister op dit gebied?

Tot slot hebben de rapporteurs enkele vragen naar aanleiding van het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer. De Rekenkamer constateert in 2020 onder meer enkele grote onrechtmatigheden bij het aangaan van verplichtingen en inkoop die de tolerantiegrenzen overschrijden. Waarom is de Kamer niet tijdig geïnformeerd over het aangaan van garantieverplichtingen voor het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en zijn grote onrechtmatigheden ontstaan? Welke maatregelen gaat de Minister nemen om dergelijke onrechtmatigheden in de toekomst te vermijden en het parlement tijdig te informeren over voornemens om nieuwe verplichtingen aan te gaan of uitgaven te doen? Waarom worden bij RWS en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de inkoopregels niet goed gevolgd? Waarom leeft het belang van een goede bedrijfsvoering onvoldoende binnen organisatieonderdelen van het ministerie en zijn de problemen hiermee hardnekkig?

De Rekenkamer trekt ook conclusies voor enkele specifieke onderzochte onderwerpen: droogtebestrijding en vervanging IT-systemen CBR. Welke verbetermaatregelen treft de Minister voor centrale coördinatie en inhoudelijke monitoring van droogtebestrijding in grondwaterafhankelijke gebieden? Hoe gaat de Minister bij droogtebestrijding in grondwaterafhankelijke gebieden meer samenhang brengen tussen maatregelen voor het zoetwatersysteem en voor ruimtelijke adaptatie? Gaat de Minister opvolging geven aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om adequaat toezicht te houden op de IT-vervangingsstrategie van het CBR?

Inbreng fracties

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen wederom aandacht voor de onderuitputting van het Infrastructuurfonds en het voorkomen daarvan. Deze leden zijn hoopvol gezien de onderuitputting in 2020 aanzienlijk lager was dan in 2019, maar constateren dat de Minister nog niet handelt in de geest

van de gewijzigde motie van de leden Remco Dijkstra en Kröger (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 17) waarin de wens van de Kamer uiteengezet wordt in ieder geval extra overprogrammering te realiseren om budgetten zoveel mogelijk te benutten. Deze leden constateren dat tijdens het begrotingsjaar 2020 overprogrammering werd gecreëerd door budgetten meerjarig ter verlagen, terwijl juist de wens was extra projecten te starten in verband met de toenemende filedruk en drukte op het spoor. Kan de Minister toelichten hoe deze aanpak zich verhoudt tot het plan voor overprogrammering van december 2019 waarin geschetst werd dat er extra projecten aan de programmering zou worden toegevoegd? Waarom zijn er geen extra projecten toegevoegd?

De leden van de VVD-fractie vragen, in relatie tot het meerjarig verlagen van budgetten, waarom de afgelopen jaren is gekozen voor uitstel van onderhoud in plaats van het benutten van beschikbare middelen, zeker gelet op het feit dat uitstel van onderhoud leidt tot een grotere kans op storingen en dus tot stremmingen en/of onveilige situaties. Kan de Minister op specifiek niveau toelichten wat de oorzaken en effecten van het almaar oplopende uitgestelde onderhoud is? Is het gebrek aan capaciteit bij RWS een veelvoorkomend probleem? De kans bestaat daarnaast dat uitstel van onderhoud leidt tot hogere totale onderhoudskosten. Kan de Minister toelichten in hoeverre dit aan de orde is en om wat voor bedragen het gaat? Welke onderhoudsprojecten zijn door uitgesteld onderhoud in totaliteit duurder geworden? Hoe kan, gelet op de verwachting dat het uitgesteld onderhoud de komende jaren verder zal toenemen, beter worden gestuurd op risico's zoals veiligheid en storingen? Is dit volgens de Minister nu voldoende geborgd in de detectie van onveilige situaties in het reguliere onderhoudsproces van RWS?

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat in 2020 onder andere het tweede geactualiseerde tijdelijk handelingskader PFAS is gepubliceerd waardoor meer ruimte ontstond voor toepassingen van grond en baggerspecie, nadat verschillende bedrijven een tijd in onzekerheid hebben gezeten. Uiteraard zijn ook deze leden voorstander van een Europese aanpak als het gaat om de PFAS-problematiek en in het bijzonder de uitfasering van niet-essentieel gebruik hiervan. Deze leden vragen de Staatssecretaris wat de stand van zaken is rondom het restrictievoorstel dat Nederland in samenwerking met Duitsland, Denemarken en Zweden opstelt. Daarnaast vragen deze leden hoe het staat met de ontwikkeling van het definitief handelingskader PFAS, wanneer dit handelingskader rond is en aan de Kamer wordt gezonden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het Rijk en de provincie Fryslân afspraken maken over decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2020 is uitgesproken dat het voornemen blijft in 2021 tot afspraken te komen. Deze leden vragen de Staatssecretaris dan ook toe te lichten wat de stand van zaken van de gesprekken met de provincie Fryslân is en of er al zicht is op overeen te komen afspraken.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoe het staat met het toetsingskader (het uitgangspuntenkader decentralisatie) dat wordt opgesteld om bij mogelijke toekomstige decentralisatie van treindiensten een afgewogen keuze te kunnen maken in het belang van de reiziger. Wanneer kan de Kamer dit toetsingskader verwachten?

De leden van de VVD-fractie lezen dat inmiddels aan de slag is gegaan met de marktverkenning naar internationale verbindingen die vanuit publiek oogpunt onder open toegang tot stand kunnen komen. Deze leden

vragen de Staatssecretaris wat de stand van zaken is van deze marktverkenning en wanneer zij verwacht dat deze marktverkenning gereed is.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris wat de verbreding van de saneringsoperatie via de nieuwe geluidregelgeving onder de Omgevingswet precies inhoudt. Kan de Staatssecretaris hier een toelichting op geven?

De leden van de VVD-fractie lezen dat een van de regierollen van het Ministerie van IenW het stimuleren van de samenwerking in de gehele ov-keten en het spoorgoederenvervoer is, door het organiseren van platforms en tafels. Deze leden vragen de bewindslieden in hoeverre hier ook de «modal shift» in wordt meegenomen en of bij deze platforms en tafels ook de wegvervoerssector aansluit.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister trots is op het feit dat investeringen in onze weginfrastructuur praktisch stil liggen vanwege de stikstofuitstoot en de coronapandemie. Deze leden vragen of de Minister vindt dat 2020 niet juist een jaar had moeten worden waarin er volop nieuwe wegen werden aangelegd, juist door de verminderde druk op de wegen door de coronacrisis.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of het droevige aantal uitgevoerde acties aan de weginfrastructuur nog gevolgen gaan hebben ten aanzien van onderhoud in combinatie met de verwachte stijging van weggebruikers door bijvoorbeeld massa-immigratie, nieuwbouw en de slechte reputatie van het ov.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de cijfers van onder andere het aantal verkeersdoden, hernieuwbare energie, CO₂-uitstoot en veiligheid in het ov ontbreken in dit jaarverslag. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de cijfers over het aantal verkeersdoden in 2020 op 14 april 2021 gepubliceerd. De Kamer heeft dit jaarverslag op 19 mei 2021 ontvangen. Deze leden vragen hoe het kan dat deze cijfers niet in het jaarverslag zijn opgenomen en waarom de Kamer hierover niet wordt geïnformeerd bij de terugblik en behandeling van de stukken over vorig jaar. Ook vragen deze leden aan de Minister of zij de Kamer serieus neemt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of het zin heeft om een jaarverslag op te stellen als heel veel belangrijke cijfers ontbreken.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is structureel meer geld te investeren in onze weginfrastructuur.

D66-fractie

Commentaar Algemene Rekenkamer op de droogteaanpak

De leden van de D66-fractie willen allereerst benadrukken dat zij veel van hun zorgen van het afgelopen jaren gereflecteerd zagen in het commentaar van de Algemene Rekenkamer op de droogteaanpak, specifiek op de Hoge Zandgronden. Terwijl de droogteproblematiek in Nederland alleen maar toeneemt, zien ook deze leden te weinig inhoudelijke regie en sturing vanuit het Rijk om decentrale overheden te helpen het hoofd te bieden aan zowel de ruimtelijke adaptatie opgave als de slag om het (grond)water. Alhoewel deze leden lezen dat de Minister zich in gaat spannen om deze rol verder te versterken en dat zij de provincies in

grondwaterafhankelijke regio's zal vragen beter de verbinding te leggen tussen het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) en het Deltaprogramma Zoetwater, zien deze leden nog geen concrete verbetermaatregelen voor meer rijksregie en inhoudelijke monitoring. Kan de Minister nader toelichten wat deze verbetermaatregelen precies zouden moeten omvatten? Kan zij dit specifiek ook doen voor maatregelen die genomen zouden moeten worden op de korte termijn? En kan zij nader toelichten of deze maatregelen bijvoorbeeld concrete handvatten zouden omvatten voor de uitwerking van het principe «functie volgt peil» of maatregelen ten behoeve van beter grondwatermanagement? Is de Minister bereid in het maatregelenpakket waartoe zij zal besluiten, ook voorafgaand en na afloop een rapport op te stellen voor de Kamer dat de doelmatigheid en doeltreffendheid van dit beleid en de uitgaven die daaraan verbonden zijn expliciet omschrijft in het kader van de droogte-aanpak en de het aanpakken van de ruimtelijke kwaliteitsopgave?

Achterstallig onderhoud

De leden van de D66-fractie willen tevens hun zorgen uiten over het achterstallige en uitgestelde onderhoud aan de Rijksinfrastructuur, waaronder hoofdvaarwegen, sluisen en stuwen. Kan de Minister nader toelichten wat de afzonderlijke bijdrage is van de factoren die in het jaarverslag werden genoemd voor het uitstel van onderhoud? Deze leden lezen bovendien dat door gebreken aan de informatievoorziening binnen RWS er slecht geprioriteerd kan worden op basis van risicoprofielen van uitgesteld onderhoud voor de veiligheid, beschikbaarheid en ook extra kosten. Klopt deze constatering van PWC/Rebel? Zo ja, is de Minister bereid de aanbeveling op te volgen om indicatoren te ontwikkelen voor uitgesteld en achterstallig onderhoud die een beter beeld geven van de risico's hiervan en het daarmee mogelijk maken om beter te prioriteren? Kan zij ook aangeven hoe precies en wanneer zij deze indicatoren laat ontwikkelen en de aanbeveling opvolgt? Kan de Minister deze indicatoren ook meenemen in toekomstige jaarverslagen en begrotingen, zodat de Kamer beter op de hoogte is van de risico's die gemoeid gaan met het uitstellen van bepaalde projecten?

De leden van de D66-fractie zijn, met betrekking tot het onderhoud van de Rijksinfrastructuur en specifiek de stuwen, sluisen en gemalen, ook benieuwd naar wat de stand van zaken is van het onderhoud van de vispassages. Dit gezien vispassages een sleutelrol spelen in het beschermen van de wereldwijd kwetsbare trekvispopulaties. In april van 2020 bleek na een inspectie van Arcadis dat een groot deel van de vispassages slecht functioneerde. Hierop dienden de leden De Groot en Dik-Faber motie met Kamerstuk 35 570 XII, nr. 76 in, welke verzocht om in de stroomgebiedbeheerplannen vast te leggen dat naast de aanleg van vispassages bij sluisen en centrales in het kader van de Kaderrichtlijn Water ook het beheer en onderhoud van deze vispassages zou moeten worden opgenomen in de beheer- en onderhoudsprogramma's. Deze leden vragen zich derhalve af of er sindsdien al effecten zijn gesorteerd met betrekking tot het onderhouden en beheren van vispassages. Kan de Minister nader toelichten of hier intussen onderzoek naar is verricht en kan zij hiervan de resultaten delen? Indien dit nog niet zo is, kan de Minister aangeven of het effect van het opnemen van beheer en onderhoud zal worden gemonitord, en zo ja: hoe?

De leden van de D66-fractie lezen dat de pilot Beheer en inzaaien bloemrijke dijken een succes blijkt te zijn. Wordt deze pilot uitgebreid naar de rest van Nederland en gaan de praktijken behoren tot het standaard beheren van dijken?

De leden van de D66-fractie hebben met interesse vernomen dat vleermuisvriendelijke lampen op de Haringvlietbrug zijn geplaatst om te voorkomen dat de leefomgeving van de vleermuizen wordt verstoord. Kan het effect van deze lampen worden toegelicht? Zijn er andere plekken in Nederland waar het vervangen van bestaande lampen voor deze variant een grote impact kan hebben op de biodiversiteit?

De leden van de D66-fractie lezen tevens dat er te weinig capaciteit is om het beheer van netwerken op het thema van biodiversiteit op orde te krijgen. Kan worden toegelicht waar die tekorten zitten en welke inspanningen nu worden vertraagd of zelfs helemaal niet worden uitgevoerd ten aanzien van het in stand houden en herstellen van biodiversiteit?

De leden van de D66-fractie lezen dat in 2021 de nulmeting met de gezondheidsindicator plaatsvindt waarmee duidelijk wordt in hoeverre de ondertekenaars van het Schone Lucht Akkoord op koers liggen om de doelen in 2030 te halen. Wanneer kan de Kamer deze nulmeting verwachten? Hoeveel gemeenten hebben het Schone Lucht Akkoord op dit moment ondertekend? Op welke manier wordt het rapport van de World Health Organization (WHO) omtrent de sterke correlatie tussen geluidseffecten en gezondheidseffecten meegenomen in het Meerjarenprogramma Geluidssanering?

De leden van de D66-fractie lezen in het duurzaamheidsverslag dat wordt gezorgd voor een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland. Wat is de huidige stand van zaken en kan dit worden toegespitst per eiland? Wanneer zijn deze voorzieningen gereed en zijn deze voldoende om het rioolwater te zuiveren en afvalvervuiling tegen te gaan?

CDA-fractie

Beheer en onderhoud infrastructuur algemeen

De leden van de CDA-fractie vinden vervanging, renovatie en (tijdig) onderhoud essentiële onderdelen op het gebied van het beheer van infrastructuur. Dit is van belang voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de economie. Daarnaast kunnen hiermee hogere maatschappelijke kosten en ergernissen op een later moment worden voorkomen. Veel bruggen, vaarwegen, sluizen en andere vitale onderdelen in de Nederlandse infrastructuur zijn dringend aan onderhoud of vervanging toe. Deze leden merken op dat een groot deel van de netwerken in Nederland zijn gebouwd in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw, de jaren van de wederopbouw van Nederland. Daardoor stellen deze leden dat het geen grote verrassing kan zijn geweest dat veel regulier onderhoud aan de Nederlandse netwerken nu plaats zou moeten gaan vinden. Toch lijkt het er op dat het Ministerie van IenW en RWS op financieel gebied overvallen lijken te zijn door het gegeven dat veel bruggen, tunnels, wegen en sluizen aan vervanging of renovatie toe zijn. Dit gezien het feit dat er onvoldoende budgetten zijn gereserveerd. Klopt dit, en zo ja hoe komt dat? Hoe kan het dat de budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 in de orde van gemiddeld één miljard euro per jaar hoger ligt dan het beschikbare budget? Deze leden constateren dat de Minister onder andere

spreekt over ontwikkelingen waardoor de kosten voor instandhouding stijgen. Kan de Minister aangeven dat dit betekent dat er bij de reservering van middelen onvoldoende rekening is gehouden met onverwachte of onvoorziene hogere kosten? Kan de Minister verder aangeven of de bezorgde signalen van de Algemene Rekenkamer, bijvoorbeeld in 2019, voldoende serieus zijn genomen? Deze leden constateren dat in 2019 de Algemene Rekenkamer concludeerde dat het aantal stremmingen bij vaarwegen was verviervoudigd vanwege het gebrek aan onderhoud aan bruggen en sluizen. Wat is hier aan gedaan en wat zijn op dit moment de cijfers van het aantal stremmingen bij vaarwegen? De Minister geeft aan dat voor de jaren vanaf 2024 de instandhoudingsopgave onverminderd groot blijft en het aan een nieuw kabinet zal zijn een afweging te maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna. Hoe kan het dat hier niet al voldoende middelen voor zijn gereserveerd? Lag dit regulier onderhoud niet in de lijn der verwachtingen?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat het kabinet ervoor kiest om budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar wordt er 350 miljoen euro aan budget naar voren gehaald. Kan de Minister aangeven waar dit geld voor was gereserveerd? Kan de Minister aangeven of dit betekent dat over een aantal jaar gaten gaan ontstaan in het onderhoud van infrastructuur? Deze leden zijn verder benieuwd of er voldoende personeel en medewerkers beschikbaar zijn om onderhoudswerkzaamheden uit te kunnen voeren. Zijn er genoeg machines beschikbaar om alle werkzaamheden te kunnen verrichten? Kan de Minister verder aangeven hoe het zit qua standaarden voor de stikstofuitstoot. Is hier voldoende ruimte voor de uitvoerende partijen om aan de toegenomen vraag te voldoen?

Beheer en onderhoud infrastructuur in overleg met betrokken instanties.

De leden van de CDA-fractie hebben via Kamervragen van het lid Geurts gevraagd of de Minister bereid is om in samenwerking met provincies en gemeenten een actieplan op te stellen om ervoor te zorgen dat een inhaalslag wordt gemaakt rond beheer en onderhoud van de Nederlands infrastructuur, uiteraard met behoud van iedereen zijn eigen taken en verantwoordelijkheden (Antwoord op vragen van het lid Geurts over het alarm rond het beheer en onderhoud van wegen, 10 juni 2021, Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 1341). In het antwoord wordt niet expliciet aangegeven dat de Minister bereid is met provincies en gemeenten een actieplan op te stellen. Waarom wil de Minister dat niet? Deze leden hebben verder begrepen dat het Rijk in het Gemeentefonds lagere normen is gaan hanteren voor wegonderhoud. Klopt dit? Zo ja, waarom? Klopt het dat onderhoudsbudgetten tijdens de crisisjaren naar beneden zijn bijgesteld, met name door gemeentelijke wegbeheerders? Zo ja, waarom? Deze leden hebben bezorgde signalen ontvangen van partijen uit het veld over het geld dat in 2021 beschikbaar zou zijn bij RWS voor onder andere nieuwe beheer- en onderhoudscontracten. De Minister geeft in antwoord op de eerdergenoemde Kamervragen aan dat RWS uiteraard voor 2021 nog verplichtingen aan kan gaan. Betekent dit ook dat er verplichtingen kunnen worden aangegaan die tot betalingen in 2021 leiden? Zo nee, waarom niet? Welke ruimte is er nog om in 2021 verplichtingen en betalingen aan te gaan? Kan de Minister aangeven hoe RWS hierover communiceert met de partijen uit het veld, zodat hier geen misverstanden over bestaan?

Beheer en onderhoud sluiting en storingen

De leden van de CDA-fractie constateren dat in 2016 de Merwedebrug acuut moest worden gesloten toen gebreken aan het licht kwamen. Deze leden hebben begrepen dat een sluiting van een dergelijke cruciale verbinding de transportsector alleen al 5 miljoen euro per dag kost. Kan de Minister aangeven of zij dit soort knelpunten voldoende in kaart heeft, zodat het de kans verkleint dat dit niet nogmaals gaat gebeuren? De Minister geeft in antwoord op Kamervragen van de leden Geurts en Van den Berg over de basculebrug over de Grevelingensluis in de N59 bij Bruinisse aan dat achterstallig onderhoud hier niet de oorzaak was, maar het ging om de bediening en besturing die in 2016–2019 zijn aangepast waarbij het probleem van de storingen pas later naar boven is gekomen (Antwoord op vragen van de leden Geurts en Van den Berg over het bericht «Varen door de Bruse sluisen vraagt planning: al vijf maanden beperkingen door kapotte brug», 7 juni 2021, Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3089). Hoe het kan dat evengoed deze infrastructuur bijna zes maanden buiten gebruik was? Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat ook bij dit soort situaties de infrastructuur weer eerder in gebruik kan worden genomen?

Beheer en onderhoud infrastructuur in relatie tot de suppletoire begrotingen die samenhangen met de voorjaarsnota

De leden van de CDA-fractie lezen in de suppletoire begroting Infrastructuur en Waterstaat hogere kosten van 238,1 miljoen euro voor beheer en onderhoud ten opzichte van de begroting 2021. De Minister geeft aan dat deze kosten met name zijn veroorzaakt door het versnellen van onderhoudswerkzaamheden en het uitvoeren van meer werkzaamheden. Deze hogere kosten worden onder andere gefinancierd uit de balanspost «nog uit te voeren werkzaamheden» (NUTW), die de afgelopen jaren is gegroeid. Kan de Minister aangeven of de hogere kosten van beheer en onderhoud van 238,1 miljoen euro op de agentschapsbegroting van RWS een invulling is van de 700 miljoen euro die extra beschikbaar zou komen voor beheer en onderhoud? Deze leden hebben verder een vraag over de suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds bij het artikel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging. Hoewel het budget in 2021 is verhoogd met 136 miljoen euro voor beheer en onderhoud worden de uitgaven slechts met 13 miljoen euro verhoogd, onder meer omdat hier de extra uitgaven in 2020 van – 113,8 miljoen euro zijn verwerkt. Kan de Minister aangeven of met de kasschuiven op artikel 12 invulling wordt gegeven aan de intensivering van 700 miljoen euro voor beheer, onderhoud en vervanging?

SP-fractie

Jaarverslag en beantwoording vragen Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

De leden van de SP-fractie constateren dat de openbaar vervoerssector is geconfronteerd met grote uitdagingen als gevolg van de coronacrisis. Deze leden wensen hun waardering uit te spreken voor alle medewerkers in de sector die ervoor hebben gezorgd dat de dienstregeling in grote mate overeind heeft kunnen blijven. De Minister constateert terecht dat het openbaar vervoer een onmisbare schakel heeft gevormd bij de bestrijding van de pandemie. Deze leden zijn van mening dat de beschikbaarheidsvergoeding hierbij een cruciale rol heeft gespeeld. Deze leden zijn verbaasd dat de Minister niet heeft gekozen voor een vergoeding van 100 procent en zij vragen wat hiervoor de reden is geweest. Tevens zijn deze leden benieuwd in hoeverre het niet volledig vergoeden effect heeft gehad op

de beschikbaarheid van openbare vervoersdiensten. Kan de Minister dit toelichten?

De leden van de SP-fractie zijn verbolgen over het feit dat KLM er niet in is geslaagd om bonussen binnen Air-France KLM uit te bannen na het ontvangen van een omvangrijk steunpakket. De aandelenbonus van topman Ben Smith is in de ogen van deze leden op vele manieren een fout signaal geweest, te meer daar KLM voor duizenden medewerkers koos voor ontslag of versoering van de arbeidsvoorwaarden. Deze leden vragen de Minister of zij kan garanderen dat er nooit meer steunpakketten zullen worden verstrekt aan werkgevers die bonussen voor het management belangrijker vinden dan voldoende arbeidskrachten op de werkvloer. Kan de Minister hierop reageren?

Aanleg wegprojecten

De leden van de SP-fractie constateren dat er met 265 miljoen euro ruim aanvullend budget is vrijgemaakt voor het project A27/A12. Deze investering achten deze leden onnodig en zij vragen de Minister waarom er niet is gekozen om deze middelen in te zetten voor bijvoorbeeld het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

Instandhouding Rijksinfrastructuur

De leden van de SP-fractie constateren dat er grote opgaven liggen ten aanzien van het onderhoud en het beheer van de Rijksinfrastructuur. De Rekenkamer merkt in haar verslag terecht op dat meermaals is gewaarschuwd voor gebrekkige instandhouding van het (vaar)wegennet. Het onderhoud laat op veel fronten te wensen over en er is sprake van een structureel probleem. Het bevreemdt deze leden dat er desondanks sprake is van onderuitputting. In de ogen van deze leden toont dit vooral aan dat de Minister zich focust op nieuwe prestigeprojecten en daarbij noodzakelijk onderhoud van bestaande infrastructuur niet de aandacht geeft die het verdient.

Ontwikkeling Schiphol en Lelystad

De leden van de SP-fractie maken zich reeds geruime tijd zorgen over de effecten van de ongebreidelde groei van de luchtvaartsector op de kwaliteit van de leefomgeving. De ambitie van de regering om een deel van de groei op te vangen middels de opening van Lelystad Airport kan dan ook absoluut niet rekenen op steun van deze leden. Deze leden zijn van mening dat de COVID-crisis heeft aangetoond dat met name zakelijk vliegverkeer fors kan worden teruggedrongen en dat digitale vergadermethoden hiervoor een uitstekend en milieuvriendelijk alternatief vormen. De in gang gezette Actieagenda Trein en Luchtvaart, met als doel om het aantal korte vluchten te reduceren en te vervangen door reizen per spoor, vormt een ingeslagen weg die deze leden kunnen steunen. Deze leden zouden op dit vlak graag nog meer ambitie zien van de regering.

Overwegen

De leden van de SP-fractie betreuren het dat de aanpak van onbeveiligde spoorwegovergangen niet sneller gaat. Meerdere tragische incidenten hebben aangetoond dat op veel locaties nog sprake is van onveilige situaties. Deze leden zien dat de Minister zich inspant om het probleem aan te pakken, maar desondanks zijn zij van mening dat de voortgang erg traag verloopt.

Milieu

De leden van de SP-fractie hebben binnen het beleidsterrein van het Ministerie van IenW bijzondere belangstelling voor de milieuonderwerpen die direct raken aan de volksgezondheid. Deze leden zien verschillende ontwikkelingen, waarbij de belangen van bedrijven voorgaan op de belangen van mensen. En hoewel de Minister in 2019 extra heeft geïnvesteerd in ILT, blijkt dat onvoldoende te zijn geweest om geplande toezicht-, en handhavingsactiviteiten op bodem, grond- en oppervlaktewater uit te voeren. Wat gaat de Minister doen om Nederlanders beter te beschermen tegen gezondheidsrisico's als gevolg van vervuiling van de leefomgeving?

De leden van de SP-fractie zijn erg blij met de invoering van statiegeld op kleine flesjes en blik. Zij kijken uit naar de manier waarop de Minister zorg gaat dragen voor een afname van andere drankverpakkingen. Het is goed dat er wordt nagedacht over het verkleinen van de afvalberg. Deze leden vinden dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de producenten gelegd moet worden. Wel plaatsen deze leden vraagtekens bij de ontwikkelingen binnen de circulaire economie. Doordat afvalstoffen de naam grondstoffen krijgen, verandert er ineens veel. Daarbij zien deze leden dat ook hier de belangen van bedrijven voorgaan op de belangen van mensen. Neem bijvoorbeeld het gebruik van bodemas. Het as dat overblijft na verbranding van het afval wordt gebruikt voor het ophogen van dijken en wallen. Maar op plekken waar het is gebruikt, worden bijvoorbeeld batterijen gevonden. Omwonenden hebben hier onderzoek naar laten verrichten en daaruit blijkt dat er zware metalen zijn aangetroffen. Een ander voorbeeld betreft de staalslakken. Eerst werden deze beschouwd als restproducten, nu wordt het gezien als een bijproduct. En dan veranderen de regels. Onder welke voorwaarden kunnen staalslakken worden gebruikt? Kan in een overzicht worden weergegeven waar genoemde producten zijn gebruikt in Nederland? En kan in dat overzicht worden meegenomen waar er zich problemen hebben voorgedaan?

De leden van de SP-fractie houden zich daarnaast al decennia met het onderwerp asbest bezig. Het saneren van daken met asbest duurt al veel te lang. Het bevreemdt deze leden dat de Minister de regie niet pakt, want met het huidige tempo gaat het saneren van asbest voor 1 januari 2025 niet lukken. Per jaar sterven er honderden mensen aan de gevolgen van asbest. Deze leden zien graag dat de Minister een plan maakt samen met regio's en saneerders, waarin asbestlocaties worden gelokaliseerd en waarna vervolgens zo spoedig mogelijk sanering plaatsvindt. Kan de Minister aangeven waarom deze regie niet wordt gepakt? Kan de Minister inzichtelijk maken wat een dergelijk plan zou gaan kosten?

Luchtkwaliteit

De leden van de SP-fractie willen tot slot aandacht vragen voor de luchtkwaliteit. Deze leden stelden dit voorjaar Kamervragen naar aanleiding van de zorgen van onder andere kinderartsen over kinderen die aantoonbaar ziek worden van de vervuilde lucht. Deze leden verbazen zich over de grote verschillen in opvattingen tussen enerzijds het Longfonds, de Long Alliantie Nederland en tientallen artsen en wetenschappers en anderzijds de Minister. De eerste groep stelt dat er bij lange na niet wordt voldaan aan normen, terwijl de Minister spreekt van een beperkt aantal overschrijdingen. Op basis van welke normen doet de Minister haar uitspraken? Wanneer zijn de normen aangepast? Kan in een overzicht worden weergegeven welke normen wanneer golden in de afgelopen 20 jaar?

De leden van de SP-fractie zouden graag zien dat de Minister hierin verantwoordelijk neemt en dit niet afschuift op de lokale overheden en omgevingsdiensten. Daarbij is er volgens hen sprake van een te grote vrijblijvendheid voor luchtvervuilende bedrijven. Deze leden vragen de Minister dan ook wat voor haar aanleiding zou zijn om wel in te grijpen? In haar antwoorden op de Kamervragen, noemt de Minister dat de uitstoot van fijnstof door houtrook (PM_{2,5}) niet boven grenswaarden uitkomt, maar waar hebben de metingen waarop de Minister zich baseert plaatsgevonden? Houtrook is voor 23 procent verantwoordelijk voor de totale fijnstofuitstoot. Die uitstoot is voornamelijk in woonwijken; zijn ook juist daar metingen verricht?

GroenLinks-fractie

Luchtkwaliteit

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering om zich harder te maken voor een goede luchtkwaliteit. Nog steeds worden de normen voor fijnstof en stikstofdioxide vaak overschreden en nog altijd overlijden er jaarlijks 12.000 mensen aan de gevolgen van een slechte luchtkwaliteit. In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is samen met provincies en gemeenten afgesproken om de gezondheidsschade door luchtvervuiling in 2030 met 50% terug te dringen. Artsen, wetenschappers en patiënten roepen op om deze doelstelling naar voren te halen. Hoe kijkt de Staatssecretaris daarnaar? Deze leden lezen in het Jaarverslag dat het SLA in 2020 is ondertekend door 61 provincies en gemeenten. Het is een vooruitgang dat nu alle provincies het akkoord hebben ondertekend, maar deze leden constateren nog steeds dat maar 78 van de 347 gemeenten momenteel meedoen. Dat is slechts 22%. Wat wordt er concreet aan gedaan om deze andere gemeenten te stimuleren om mee te doen? Het Ministerie van IenW heeft momenteel voor de jaren 2020–2023 slechts 50 miljoen euro gereserveerd voor de uitvoering van de maatregelen uit het SLA. Deelt de Staatssecretaris de mening dat de vrijwilligheid van het akkoord en het tekort aan middelen voor gemeenten voor de uitvoering van het SLA de landelijke dekking in de weg staat? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze is de Staatssecretaris van plan om deelname aan het SLA aantrekkelijker te maken?

Statiegeld

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verheugd dat er eindelijk is besloten om ook statiegeld in te voeren op plastic flesjes en blik. In het Jaarverslag wordt het tweesporenbeleid dat daarvoor is toegepast nogmaals toegelicht. Deze leden maken zich echter ernstig zorgen over het verschuivingseffect dat zal optreden. Nu al zien deze leden dat producenten overstappen op verpakkingen waarvoor geen statiegeld geldt, zoals drankenkartons of aluminium flesjes. Deze leden vinden dit een zorgelijke ontwikkeling en vragen de Staatssecretaris nogmaals op welke manier dit effect gemonitord gaat worden en of zij bereid is om ook voor drankenkartons en andere uitgezonderde drankverpakkingen in het zwerfafval een tweesporenbeleid in te zetten.

Toezicht en handhaving

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) er in 2020 niet in is geslaagd om de voor 2020 geplande toezichtactiviteiten voor het programma Bodem-, grond- en oppervlaktewater allemaal te realiseren. Deze leden wijzen al jaren op het belang van een versterking van de ILT en vinden het daarom zorgelijk dat het jaar na

jaar niet lukt om de ILT te versterken. Eén van de oorzaken is het grote aantal openstaande vacatures bij het ILT. Kan worden toegelicht op welke wijze ervoor gezorgd wordt dat deze vacatures aantrekkelijk worden en kunnen worden gevuld? Hoe staat het op dit moment met de capaciteit en middelen bij de andere programma's van de ILT?

Duurzaamheidsverslag

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Duurzaamheidsverslag 2020 van het Ministerie van IenW. Het is deze leden opgevallen dat het Ministerie van IenW het enige ministerie is dat verslag doet van haar duurzaamheidsdoelstellingen. Deze leden zijn van mening dat het van belang is dat alle ministeries verslag doen van hun duurzaamheidsdoelstellingen om de Rijksbrede klimaatdoelstellingen te behalen. Waarom gebeurt dat nog niet? En is de regering bereid om dit verslag van al haar ministeries te publiceren?

II Reactie van de bewindspersonen

Instandhouding netwerken Rijkswaterstaat

Uitgesteld onderhoud

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen waarom het achterstallige en uitgestelde onderhoud niet is versneld met de investeringsbudgetten die bij de 1e suppletoire begroting 2020 zijn verlaagd voor de periode 2020–2024?

Met de brief «instandhouding rijksinfrastructuur» van 17 september 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 5) hebben wij u geïnformeerd over een gerichte onderhoudsimpuls: Rijkswaterstaat (RWS) zal in de periode 2020–2022 voor een totaalbedrag van circa € 100 miljoen aan extra onderhoudsprojecten uitvoeren. Deze maatregel heeft een direct effect op het risico van verstoringen en vermindert de groei van het uitgesteld onderhoud. Deze impuls is één van de concrete maatregelen die is getroffen in de Ontwerp-begroting 2020. De andere maatregelen zijn het toevoegen van budget voor het beheer en onderhoud in de lopende meerjarenperiode en het verhogen van de risicoreservering. Met Kamerstuk 29 385 nr. 106 bent u geïnformeerd dat nog eens voor € 165 miljoen aan onderhoudswerkzaamheden in 2021–2022 versneld uitgevoerd zal worden. In de brief van december 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 46) is uw Kamer geïnformeerd dat 2x € 350 miljoen naar voren wordt gehaald in 2022–2023 extra onderhoudswerkzaamheden uit te kunnen voeren. In de Kamerbrief van juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 61) is gesteld dat wij geen enkele kans onbenut willen laten om onderhoud uit te kunnen voeren en dat wij u bij de begroting 2022 informeren of aanvullende maatregelen mogelijk zijn.

De rapporteurs De Groot en Alkaya en de leden van de D66-fractie vragen naar de afzonderlijke bijdrage van de (in het jaarverslag genoemde) factoren die zorgen voor uitstel van onderhoud.

De afzonderlijke posten die leiden tot uitstel van onderhoud hangen nauw met elkaar samen, waardoor de afzonderlijke bijdrage niet in kaart te brengen is.

De leden van de VVD-fractie vragen naar een toelichting op specifiek niveau wat de oorzaken en effecten zijn van het oplopende uitgestelde onderhoud.

De oploop van het uitgestelde onderhoud kent diverse oorzaken. Zoals gemeld (Kamerstuk 35 300 A, nr. 5) is een beperkt deel van het uitgesteld onderhoud bij RWS ingepland, vanwege de mogelijkheid om dit te combineren met andere werkzaamheden. Het grootste deel van het uitgesteld onderhoud ontstaat echter als gevolg van onvoorziene gebeurtenissen (bijvoorbeeld Chroom-6) of storingen die met voorrang moeten worden opgepakt en andere werkzaamheden verdringen, tegenvallers bij aanbestedingen of een gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt.

Het volume uitgesteld onderhoud is ultimo 2020 circa € 1,2 miljard. Uitgesteld onderhoud leidt tot een vergrote kans op storingen en negatieve gevolgen voor de doelmatigheid van het onderhoud. Voor diverse landelijke prestatie-indicatoren geldt dat de streefwaarden nu worden gehaald en in bepaalde gevallen positief overstijgen. Dat laat vooral zien dat RWS alles op alles zet om voor de gebruikers van nu een zo goed mogelijke kwaliteit te bieden. Tegelijkertijd moeten we constateren dat dergelijke indicatoren onvoldoende zeggen over de staat van specifieke infrastructuur en de hinder die gebruikers op bepaalde locaties kunnen ervaren. In antwoord op eerdere vragen (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3142) zijn, hoewel een direct causaal verband met uitgesteld onderhoud niet is te leggen, diverse voorbeelden gegeven van locaties waar sprake is van beperkingen voor gebruikers in verband met noodzakelijke onderhoudsmaatregelen. Denk daarbij aan diverse sluizen met langere wachttijden voor de binnenvaart en de A44 waar al enige tijd beperkingen voor vrachtverkeer gelden om een aantal oude viaducten minder te belasten.

De rapporteurs De Groot en Alkaya en de leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre het uitstel van onderhoud leidt tot hogere totale onderhoudskosten en of deze kosten gekwantificeerd kunnen worden. Voorts vragen leden van de VVD-fractie welke onderhoudsprojecten door uitgesteld onderhoud in totaliteit duurder zijn geworden.

De toename van uitgesteld onderhoud leidt tot een vergrote kans op storingen en negatieve gevolgen voor de doelmatigheid van het onderhoud. Spoedreparaties en correctief onderhoud zijn duurder dan preventief onderhoud. Wel wordt in een aantal situaties onderhoud bewust uitgesteld om werk met werk te kunnen combineren en zo de hinder van werkzaamheden op de netwerken te beperken. Bij de afweging welk werk prioriteit krijgt en welk werk wordt uitgesteld staat de veiligheid altijd voorop. Daarnaast worden meerdere consequenties gewogen, zoals het gebruik van het netwerk of afspraken met lokale bestuurders.

De extra kosten vanwege het uitstel van onderhoud zoals het treffen van beheersmaatregelen, ongeplande werkzaamheden en storingsherstel zijn in de RWS administratie niet apart als uitgesteld onderhoud gelabeld en daarmee afzonderlijk niet optelbaar te relateren aan uitgesteld onderhoud.

Op basis van het type areaal (bijvoorbeeld beton of staal) en de staat van het areaal bepaalt RWS het meest optimale onderhoudsmoment. Afwijken van dit optimale moment is per definitie niet doelmatig, maar kan wel verstandig zijn om bijvoorbeeld de hinder voor gebruikers te beperken. Daarom kan ook voor uitstel gekozen worden. Indien onderhoud te lang wordt uitgesteld kan blijken dat het object vervangen moet worden en dat onderhoud niet langer afdoende is. Daarnaast nemen de kosten toe, omdat storingsherstel duurder is dan planmatig onderhoud en bij storingen vaak naast de herstelmaatregel ook aanvullende maatregelen nodig zijn om de veiligheid te beheersen tot het moment dat het

onderhoud uitgevoerd kan worden. RWS legt in de administratie niet vast of een kostenstijging het gevolg is van uitgesteld onderhoud.

De rapporteurs De Groot en Alkaya en de leden van de D66-fractie vragen naar de aanbeveling door PWC/Rebel uit 2020, om betere indicatoren te ontwikkelen voor uitgesteld onderhoud en daarbij behorende risico's (veiligheid, beschikbaarheid) en of de Minister deze kan opnemen in toekomstige begrotingen en jaarverslagen.

Via de begrotingsstukken, meer specifiek bijlage 4 Instandhouding en de bijlage bij het Jaarverslag en via de rapportage Staat van de Infrastructuur, wordt u geïnformeerd over de instandhouding en de staat van het areaal. Indicatoren zijn in deze stukken opgenomen.

De verbetering van de indicatoren is één van de acties uit het ontwikkelplan assetmanagement waarover uw Kamer met de brief Kamerstuk 35 570 A, nr. 46 in december 2020 is geïnformeerd. Voorafgaand aan het commissiedebat MIRT dit najaar wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang op het ontwikkelplan.

Aan uw Kamer is toegezegd om te bezien of de begrippen voor beheer, onderhoud en vervangen voor de netwerken die door Rijkswaterstaat en ProRail worden beheerd, aanpassing behoeven (Kamerstuk 35 000 A, nr. 98). Hierbij zal worden aangesloten bij de Europese begrippen voor activiteiten van een infrastructuurbeheerder uit de spoorrichtlijn 2012/34/EU. Het harmoniseren van de begrippen sluit goed aan op de transitie naar het Mobiliteitsfonds en kan ook worden ingepast in het Deltafonds.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe er beter kan worden gestuurd op risico's zoals veiligheid en storingen en of dit voldoende geborgd is in de detectie van onveilige situaties in het reguliere onderhoudsproces van RWS.

RWS stelt alles in het werk om de veiligheid op de netwerken te waarborgen, ook in de programmering van onderhoudsmaatregelen en het inspectieprogramma. Daar waar de veiligheid in het geding kan komen worden beheersmaatregelen genomen zoals afscherming, aslastbeperkingen of snelheidsverlaging.

De rapporteurs De Groot en Alkaya en de leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat het vanwege gebreken in de informatievoorziening binnen RWS niet mogelijk is om de prioritering van onderhoudsprojecten af te stemmen op de risico's van uitgesteld onderhoud. En zo ja, wanneer verwacht wordt dat dit wel mogelijk zal zijn voor de verschillende netwerken.

Nee. Dat klopt niet. De mensen bij Rijkswaterstaat zijn kundig en hebben veel kennis en informatie over het areaal. Echter de vanuit de historie gevormde, wijze van sturing en procesinrichting heeft eraan bijgedragen dat de medewerkers van Rijkswaterstaat lokaal hun eigen methoden en systemen hebben ontwikkeld om deze informatie vast te leggen. Hierdoor is de beschikbare informatie niet op centraal niveau optelbaar, toegankelijk en navolgbaar. Binnen de verschillende dienstonderdelen van RWS is de nodige informatie wel voorhanden om de juiste prioritering binnen dat dienstonderdeel te kunnen maken. Meer centrale informatie en sturing betreft wel een verbeterpunt in het kader van het ontwikkelprogramma Assetmanagement.

Met de brief Kamerstuk 35 570 A, nr. 46 bent u geïnformeerd over het Ontwikkelplan Assetmanagement. Zoals aan uw Kamer toegezegd in het commissiedebat MIRT d.d. 16 juni 2021 zal uw Kamer jaarlijks geïnformeerd worden over de voortgang, voor het eerst voor het commissiedebat MIRT in het najaar. Dit plan wordt gefaseerd uitgevoerd en neemt circa vijf jaar in beslag.

De leden van de VVD-fractie vragen of het gebrek aan capaciteit bij RWS een veelvoorkomend probleem is.

Om de huidige productieopgave uit te kunnen voeren is de formatie van RWS verhoogd naar 9250 fte voor de periode tot en met 2025. Hiervoor is een bedrag van € 255 miljoen vrijgemaakt. De wervingsopgave van RWS loopt. Daar waar capaciteit zich niet laten werven wordt deze tijdelijk ingehuurd.

Budget instandhouding

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen naar de acties van de Minister om de onzekerheid over de omvang van het structurele tekort voor onderhoud te verminderen en of de Minister een bandbreedte van de onzekerheid kan aangeven.

In de brief van december 2020 is aangegeven dat het kernproces assetmanagement wordt aangepakt. Bij deze brief is het ontwikkelplan assetmanagement lenW aan uw Kamer toegestuurd. Inzet van het plan is om de informatiehuishouding in relatie tot het areaal en de programmering van onderhoudsmaatregelen verder te verbeteren. Over de voortgang wordt u voorafgaand aan het commissiedebat MIRT geïnformeerd, dit najaar. De verbeterde informatiehuishouding is input voor de nieuwe validatie naar de budgetbehoefte die in 2022 gepland staat.

PwC|Rebel spreekt in hun rapport over instandhoudingskosten van de RWS-netwerken over een budgetbehoefte van € 2,1–€ 2,4 miljard per jaar. In de ramingen voor Vervangingen en Renovaties (VenR) is sprake van een behoefte van circa € 500 miljoen, waarbij PWC zegt de onzekerheden in deze VenR-raming niet verder te kunnen kwantificeren. Voor Beheer en Onderhoud is daarmee sprake van een bandbreedte van enkele honderden miljoenen. Hier bovenop komen kosten voor het inlopen van het uitgestelde onderhoud en nieuwe ontwikkelingen. Voor de langere termijn gelden grotere onzekerheden over de benodigde middelen voor instandhouding. De groei van het gebruik zet de komende decennia bovendien door. Bij het onderhoud komen feiten naar voren, zoals chroom-6 of een slechtere staat dan verwacht, die leiden tot hogere kosten. Daarnaast wordt de mobiliteitsopgave groter en complexer door (autonome) ontwikkelingen zoals klimaatverandering en bodemerosie. Cybersecurity en duurzaam en circulair bouwen, stellen ons ook voor extra opgaven.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen naar de extra jaarlijkse kosten voor instandhouding door klimaatverandering en bodemerosie, wijziging van wet- en regelgeving en de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur.

Daar is op dit moment nog geen hard bedrag aan te koppelen. Deze kostenposten worden meegenomen tijdens de externe toets op de cijfers in 2022, zoals die is aangekondigd in de brief over instandhouding van december 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 46).

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen naar een analyse over in welke mate het structurele tekort voor beheer en onderhoud oplosbaar is met extra budget, gegeven de beperkte capaciteit van RWS en de markt.

Zoals in recente Kamerbrieven is aangegeven is de situatie tot en met 2023 financieel beheersbaar gemaakt. Voor de periode vanaf 2024 is het aan het nieuwe Kabinet te besluiten over de aanpak voor de langere termijn, het inlopen van uitgesteld onderhoud, de bijhorende structurele budgetten voor instandhouding en de capaciteit die met die aanpak in lijn dient te zijn. Met extra budget en capaciteit kan meer werk worden uitgevoerd. Aandachtspunt is dat er circa 2 jaar voorbereidingstijd hiervoor nodig is, onder andere omdat het personeel geworven moet worden en de werkzaamheden Europees aanbesteed moeten worden. De gefinancierde capaciteit van RWS loopt na 2025 met circa 900 FTE terug.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen of het probleem zou zijn opgelost met additioneel jaarlijks budget van € 1 miljard en zo ja, voor hoe lang dat zou zijn.

Het jaarlijks tekort is vanaf 2024 structureel gemiddeld € 1 miljard bij ongewijzigd beleid. Hier bovenop komen kosten voor het inlopen van het uitgestelde onderhoud en voor de eisen die de huidige tijd aan het areaal stelt. U kunt daarbij denken aan klimaatverandering en bodemerosie, wijziging van wet- en regelgeving en de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur. Naast de middelen voor het uitvoeren van het onderhoud is het tevens van belang dat de capaciteit van RWS in de pas loopt met de beschikbare budgetten voor de werkzaamheden.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen naar het opstellen van een Meerjarenplan instandhouding infrastructuur om het structurele tekort voor beheer en onderhoud en het uitgestelde onderhoud weg te werken.

Uit de validaties van PWC REBEL en Horvat uit 2020 komt naar voren dat er over de lange termijn een structureel tekort is van € 1 miljard per jaar. Dat is nog exclusief het inlopen van het uitgesteld onderhoud en nieuwe ontwikkelingen. Tegelijkertijd is er extra groei van mobiliteit en behoefte aan nieuwe aanleg, gezien de economische ontwikkelingen en bouw van nieuwe woonlocaties. Daarmee is er structureel extra geld nodig. Binnen de huidige budgettaire kaders en gemaakte afspraken over aanleg (ook met uw Kamer) is het inlopen van uitgesteld onderhoud niet mogelijk. Wel heb ik de situatie voor instandhouding voor 2022 en 2023 financieel beheersbaar gemaakt. Besluitvorming over een meerjarenplan is aan een nieuw kabinet

De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat lenW en RWS op financieel gebied zijn overvallen door het feit dat veel kunstwerken aan vervanging/renovatie toe zijn en zo ja, hoe dat komt.

Nee, de instandhouding van onze netwerken is vanaf de start van het Kabinet een belangrijk onderwerp geweest. In januari 2018 is al het startsignaal gegeven van de grote vervangingsopgave die op ons af komt en onze aanpak hiervoor (Kamerstuk 29 385, nr. 95; brief over «verjongen, vernieuwen, verduurzamen»). In het voorjaar van 2019 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 98) is uw Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van instandhouding van onze netwerken. Het beeld is dat een steeds groter deel van de fondsen naar instandhouding zal gaan. In 2019 heb ik (Minister) aangekondigd de instandhoudingsbehoefte voor de RWS-netwerken extern te laten valideren. Ook heb ik opdracht gegeven om een rapportage Staat van de Infra voor de RWS-netwerken op te stellen en de begrippen, reeksen en kaders voor instandhouding te harmoniseren.

Vooruitlopend op deze onderzoeken is op verschillende momenten budget naar voren gehaald om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Vervolgens is uw Kamer over het instandhoudingsvraagstuk in 2020 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 94; Kamerstuk 35 570 A, nr. 46) en in juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 61) verder geïnformeerd, onder andere over de resultaten van de in 2019 aangekondigde validaties.

De leden van de CDA-fractie hoe het kan dat de budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger ligt dan het beschikbare budget.

Een groot deel van onze netwerken is gebouwd in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. De bruggen, tunnels, wegen en sluizen zijn aan vervanging of renovatie toe. De schepen worden groter en het vervoer over water groeit explosief. De groei van het gebruik zet de komende decennia bovendien door. Bij het onderhoud komen feiten naar voren, zoals chroom-6 of een slechtere staat dan verwacht, die leiden tot hogere kosten. Daarnaast wordt de mobiliteitsopgave groter en complexer door (autonome) ontwikkelingen zoals klimaatverandering en bodemerosie. Nieuwe regelgeving met daarin nieuwe eisen zorgt eveneens voor hogere kosten. Cybersecurity en duurzaam en circulair bouwen, stellen ons ook voor extra opgaven. Dit betekent dat een steeds groter deel van de fondsen besteed zal moeten worden aan de instandhouding van onze netwerken. Tot slot zijn er eerder kasschuiven uitgevoerd die het budget in de jaren 2022–2025 hebben verlaagd.

De leden van de CDA-fractie vragen of er bij reservering van middelen onvoldoende rekening is gehouden met onverwachte of onvoorziene hogere kosten.

Op basis van de beschikbare gegevens zijn in het verleden budgetten beschikbaar gesteld en gereserveerd om de instandhoudingsopgave beheersbaar te houden. Desondanks is de afgelopen jaren het uitgesteld onderhoud opgelopen. De groei van het gebruik van onze infrastructuur zet de komende decennia bovendien door. Bij het onderhoud komen feiten naar voren, zoals chroom-6 of een slechtere staat dan verwacht, die leiden tot hogere kosten. Daarnaast wordt de mobiliteitsopgave groter en complexer. Om de toekomstige opgave zo goed mogelijk in beeld te hebben is opdracht gegeven om te onderzoeken welke onderhoudsbudgetten nodig zijn om aan de prestaties in de periode 2022–2025 te kunnen voldoen (Kamerstuk 35 000 A, nr. 98). Voor de periode tot 2023 hebben wij maatregelen getroffen. De afweging over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna is aan een nieuw kabinet.

De leden van de CDA-fractie vragen of de signalen van de Algemene Rekenkamer voldoende serieus zijn genomen.

Ja, met de brief «instandhouding Rijksinfrastructuur» van 17 september 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 5) bent u geïnformeerd over een gerichte onderhoudsimpuls naar aanleiding van de rapporten van de Algemene Rekenkamer: RWS zal in de periode 2020–2022 voor een totaalbedrag van circa € 100 miljoen aan extra onderhoudsprojecten uitvoeren. Deze maatregel heeft een direct effect op het risico van verstoringen (zwaar-tepunt vaarwegen) en vermindert de groei van het uitgesteld onderhoud. Deze impuls is één van de concrete maatregelen die wij hebben getroffen in de Ontwerpbegroting 2020. De andere maatregelen zijn het toevoegen van budget voor het beheer en onderhoud in de lopende meerjarenperiode en het verhogen van de risicoreservering. Ten behoeve van de langjarige instandhoudingsbehoefte is het beeld verscherpt door externe audits die momenteel worden uitgevoerd op de object beheersregimes en het VenR-prognoserapport van RWS en op de BOV-reeksen van ProRail.

De toename van uitgesteld onderhoud leidt tot een vergrote kans op storingen en negatieve gevolgen voor de doelmatigheid van het onderhoud. Daarom is op meerdere momenten aanvullend budget beschikbaar gesteld om onderhoud versneld uit te kunnen voeren.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de uitgevoerde acties na de conclusie van de Algemene Rekenkamer in 2019 dat het aantal stremmingen bij vaarwegen was verviervoudigd vanwege het gebrek aan onderhoud aan bruggen en sluizen, en wat op dit moment de cijfers zijn van het aantal stremmingen bij vaarwegen.

In september 2019 heb ik (Minister) € 100 miljoen vrijgemaakt waarmee RWS extra onderhoudsprojecten kan uitvoeren. Het betrof hier vooral extra onderhoud aan het hoofdvaarwegennet. Eind 2020 is uw Kamer geïnformeerd over het besluit om zowel in 2022 als in 2023 budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar is € 350 miljoen aan budget naar voren gehaald. Over 2020 lag het percentage ongeplande stremmingen met een waarde van 0,4% boven de streefwaarde van 0,2% (Kamerstuk 35 830 A, nr. 1).

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het kan dat er niet al voldoende middelen zijn gereserveerd voor de jaren vanaf 2024 en of dit reguliere onderhoud in de in de lijn der verwachtingen lag.

Met meerdere brieven is uw Kamer erover geïnformeerd dat een steeds groter deel van de fondsen besteed moet worden aan instandhouding van de netwerken. Een groot deel van onze netwerken is gebouwd in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. De bruggen, tunnels, wegen en sluizen zijn aan vervanging of renovatie toe. De schepen worden groter en het vervoer over water groeit explosief. Bij het onderhoud komen feiten naar voren, zoals chrom-6 of een slechtere staat dan verwacht, die leiden tot hogere kosten. Daarnaast wordt de mobiliteitsopgave groter en complexer door (autonome) ontwikkelingen zoals klimaatverandering en bodemerosie. Cybersecurity en duurzaam en circulair bouwen, stellen ons ook voor extra opgaven. Met verschillende kasschuiven is voor de periode 2020–2023 budget naar voren gehaald om onderhoudsmaatregelen te versnellen.

De leden van de CDA-fractie vragen waar het geld dat naar voren is gehaald voor het versneld uitvoeren van onderhoudsmaatregelen voor was gereserveerd en of dit betekent dat er over een aantal jaren gaten ontstaan in het onderhoud van infrastructuur.

Dit was geen vrij budget, maar budget vanuit het begrotingsartikel beheer en onderhoud. Dit budget was gereserveerd voor onderhoud in latere jaren, dat is nu versneld naar voren gehaald.

Zoals aan uw Kamer is gemeld, is de verwachting dat een steeds groter deel van de fondsen nodig zal zijn voor het instandhouden van de netwerken. Het structurele tekort is gemiddeld € 1 miljard per jaar. De afgelopen periode zijn maatregelen getroffen om de budgetten voor de periode tot en met 2023 op te hogen. Het streven is om in aanvulling op eerdere impulsen opnieuw middelen uit latere jaren naar voren te halen om meer onderhoudswerkzaamheden in de periode tot en met 2023 uit te kunnen voeren. Uw Kamer wordt daarover met Prinsjesdag geïnformeerd. De afweging over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna is aan een nieuw kabinet.

Budget Beheer en onderhoud 2021

De leden van de CDA-fractie vragen of er in 2021 nog verplichtingen kunnen worden aangegaan die tot betalingen in 2021 leiden en welke ruimte er nog is om in 2021 verplichtingen en betalingen aan te gaan.

RWS kan voor 2021 nog verplichtingen aangaan die in 2021 tot betaling leiden. Het geld is met andere woorden nog niet op. Het beschikbare budget in de begroting voor beheer en onderhoud is voor 2021 hoger dan de voorgaande jaren. Met een centrale toets op de verplichtingen zorgt RWS dat ze binnen het kader van de begroting blijft.

Over de voortgang van de realisatie ten opzichte van de in de begroting beschikbaar gestelde budgetten wordt u geïnformeerd via de reguliere (supplettoire) begrotingsstukken.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe RWS communiceert over de beschikbare ruimte met partijen in het veld, zodat daar geen misverstanden over bestaan.

RWS informeert de partijen uit het veld via de inkoopplanning. Daarnaast is RWS in gesprek met de marktpartijen via Taskforce Infrastructuur en individuele projecten.

De leden van de CDA-fractie vragen of de hogere kosten van beheer en onderhoud van € 238,1 miljoen op de agentschapsbegroting van RWS, zoals gemeld in de eerste supplettoire begroting 2021, een invulling is van de € 700 miljoen die extra beschikbaar zou komen voor beheer en onderhoud en of met de kasschuiven op artikel 12 invulling wordt geven aan de intensivering van de € 700 miljoen.

De in de eerste supplettoire begroting 2021 gemelde hogere kosten beheer en onderhoud ten opzichte van de begroting 2021 (€ 238,1 miljoen) worden met name veroorzaakt door het saldo van versnellingen en vertragingen van onderhoudswerkzaamheden ten opzichte van wat was begroot in 2021.

Deze hogere kosten zijn geen invulling van de € 700 miljoen die vanuit een kasschuif uit latere jaren beschikbaar is gekomen voor de jaren 2022 en 2023 en in de eerste supplettoire begroting 2021 zijn verwerkt.

Capaciteit en stikstofruimte onderhoudswerkzaamheden

De leden van de CDA-fractie vragen of er voldoende personeel, medewerkers en machines beschikbaar zijn om onderhoudswerkzaamheden te kunnen uitvoeren.

Uitvoeren van extra werk vraagt om een gedegen voorbereiding, aanbesteding en werving van personeel. Zowel RWS als de markt is gebaat bij een tijdig beeld van de gevraagde prestaties en daarbij behorende stabiele financiering, opdat het werk voorbereid en gepland kan worden. Voor 2022 en 2023 is dit beeld gereed en is de productie-opgave maakbaar. Voor de jaren vanaf 2024 is het besluit aan een nieuw kabinet.

De leden van de CDA-fractie vragen naar standaarden voor stikstofuitstoot in relatie tot beheer en onderhoud. Is hier voldoende ruimte voor de uitvoerende partijen om aan de toegenomen vraag te voldoen?

Met het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering wordt binnenkort de bouwfase van bouwactiviteiten vrijgesteld van de Natura 2000-vergunningplicht. Hiermee wordt geborgd dat aan de toenemende vraag naar beheer- en onderhoudsmaatregelen kan worden voldaan.

Sluiting en storing

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister knelpunten, zoals gebleken met de sluiting van de Merwedeburg in 2016, voldoende in kaart heeft zodat de kans verkleint dat dit nogmaals gaat gebeuren.

Om het goede presteren en de (constructieve) veiligheid van de kunstwerken te borgen, voert Rijkswaterstaat periodieke inspecties en onderzoeken uit, ook wordt onderzoek gedaan naar groepen kunstwerken en instandhoudingsrisico's (*Kamerstuk 34 550 XII, nr. 81*) Het toenemende (zware) verkeer leidt tot een hogere belasting van de infrastructuur, dan waar bij de bouw rekening mee is gehouden. Dit kan leiden tot eerder benodigde renovaties/vervangingen. Mede daardoor zijn incidenten nooit geheel uit te sluiten. Hiertoe zijn wij in 2018 gestart met de grootste onderhoudsopgave ooit.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de situatie met Bruse Sluis en hoe het kan dat deze infrastructuur bijna zes maanden buiten gebruik was. Ook vragen zij hoe de Minister er voor wil zorgen dat ook bij dit soort situaties de infrastructuur weer eerder in gebruik kan worden genomen.

Gedurende de 5 maanden dat de brug gestremd was zijn er door RWS en opdrachtnemer maatregelen onderzocht en uitgevoerd die de veiligheid van de gebruiker, onderhoudend en bedienend personeel moet borgen. Zolang een brug niet veilig gebruikt kan worden zal deze buiten gebruik worden gehouden.

Samen met de markt en kennisinstellingen ontwikkelt RWS continu haar kennis over nieuwe onderhoudstechnieken om binnen de beschikbare budgettaire kaders, haar netwerken optimaal te onderhouden en de gewenste beschikbaarheid te kunnen leveren.

Doorlichting agentschap RWS

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen wanneer de volgende doorlichting van RWS op grond van de Regeling agentschappen gepland staat.

De doorlichting van RWS wordt op dit moment voorbereid en zal ook dit jaar starten en grotendeels worden uitgevoerd.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen naar het in de doorlichting in beeld brengen een mogelijk bijdrage van efficiencyverbeteringen binnen RWS aan het oplossen van het structurele tekort en de achterstanden voor beheer en onderhoud.

De doelstelling van een doorlichting is het vormen van een oordeel met betrekking tot het functioneren van het agentschap in het licht van de Regeling agentschappen op de gebieden (a) governance, (b) bekostiging, (c) doelmatigheid, (d) financieel beheer en (e) de toekomst van de organisatie. Doelmatigheid of efficiëntie is dus één van de hoofdonderwerpen.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen of de Minister een benchmark kan uitvoeren zodat de prestaties van RWS in internationaal perspectief kunnen worden geplaatst.

In het verleden zijn benchmarks uitgevoerd (o.a. naar het beheer en onderhoud van de infrastructuur tussen Nederland en Duitsland). Uitkomst was dat er zodanig verschillen zijn ten aanzien van onder meer bevolkingsdichtheid, bodemgesteldheid, de markt, prestatie-eisen en wet- en regelgeving waardoor resultaten van de benchmark moeilijk onderling vergelijkbaar zijn. Een benchmark is mogelijk maar de meerwaarde is beperkt.

Beheer en onderhoud vispassages

De leden van de D66-fractie vragen naar de stand van zaken van het onderzoek naar het onderhouden en beheren van vispassages, de resultaten daarvan en of het effect van het opnemen van beheer en onderhoud zal worden gemonitord.

Rijkswaterstaat treft verschillende maatregelen om de vismigratie te bevorderen. Zo wordt er visvriendelijk sluisbeheer toegepast, worden er vispassages aangelegd en wordt bijgedragen aan de financiering van vispassages op de overgang van rijks- en regionale wateren. Uit monitoringsprogramma's blijkt dat het visvriendelijke beheer van de spuisluizen in de Afsluitdijk, het Markermeer bij de Houtribdijk en tussen de randmeren bij de Nijkerkerkersluis goede resultaten oplevert. Zo hebben we geconstateerd dat de spuisluizen in de Houtribdijk bij een waterstandsverschil van 10 cm langer open kunnen staan, waardoor 9 miljoen vissen per jaar de dijk passeren. Ook vissers uit het Markermeer melden dat ze andere soorten vis zien en ook andere maten van vissoorten. Ook melden vogelaars dat ze meer visetende vogels spotten aan de Markermeerzijde van de dijk. Bij de Afsluitdijk passeren via de schutsluizen ca. 160 miljoen vissen per jaar. Ook in de Zeeuwse wateren is het beheer aangepast en het onderhoud verbeterd om de intrek van trekvissen op de zoet-zout overgangen te stimuleren. Trekvissen als zalm, paling en zeeforel hebben daarmee weer de mogelijkheid om stroomopwaarts de rivieren op te trekken naar hun paaigebieden. De effecten worden reeds gemonitord.

Beheer en onderhoud infrastructuur en medeoverheden

De leden van de CDA-fractie vragen naar het opstellen van een actieplan in samenwerking met provisies en gemeenten voor het beheer en onderhoud van de Nederlandse infrastructuur. Ook vragen deze leden of het klopt dat het Rijk in het Gemeentefonds lagere normen is gaan hanteren voor het wegonderhoud. Daarnaast vragen deze leden of het klopt dat onderhoudsbudgetten tijdens de crisisjaren, met name door gemeentelijke wegbeheerders, naar beneden zijn bijgesteld.

Zoals is aangegeven in de beantwoording op de Kamervragen over de publiciteit rond het beheer en onderhoud van wegen (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3141) hebben de decentrale overheden een zelfstandige verantwoordelijkheid voor de infrastructuur in hun beheer. De afwegingen die zij hierbij maken en het budget dat zij hiervoor beschikbaar stellen, is aan de gemeenten en provincies. Ten behoeve van het wegbeheer door de lokale overheden brengt het CROW richtlijnen uit. Dit zijn geen normeringen en lokale overheden mogen hier van afwijken. De Richtlijnen voor Wegbeheer zelf zijn niet aangepast. Uiteraard trekken het Rijk en de lokale overheden samen goed op om van elkaar te leren en waar mogelijk werkzaamheden af te stemmen of te combineren.

Beschikbaarheidsvergoeding OV

Afrekening BVOV 2020

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen waarom er circa € 300 miljoen meer is begroot voor de BVOV 2020 dan is aangevraagd. Tevens vragen zij naar de duur van de afrekening van de BVOV 2020, welk deel van de BVOV 2020 naar verwachting in 2022 wordt uitbetaald en welke nadelige gevolgen de verrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 in 2021 en 2022 heeft voor vervoerbedrijven, hun werknemers en reizigers. Daarnaast stellen zij de vraag of de trage afrekening en uitbetaling van de BVOV 2020 ook zal gelden voor BVOV 2021.

De vervoerders hebben in 2020 een voorschot gekregen van 80%. In 2021 kunnen zij op basis van de jaarrekening een tweede voorschot krijgen tot 100%. Ik (Staatssecretaris) heb geen signalen gekregen dat dit nadelige gevolgen heeft voor de vervoerbedrijven of reizigers. De eindafrekening vindt uiterlijk plaats op 31 december 2022 vanwege formele verantwoordingsstermijnen. De uitkering van de BVOV 2021 zal ook op basis van voorschotverlening en eindafrekening plaatsvinden. Verschil is wel dat aanvraag voor heel 2021 nu reeds kan worden gedaan.

Dat er minder BVOV 2020 aangevraagd is dan begroot heeft te maken met verschillende aspecten. Het begrote bedrag van € 1,5 miljard was een raming op basis van de toen beschikbare gegevens en verwachtingen. Ondermeer lagere COVID-kosten en hogere opbrengstontwikkeling hebben tot een lagere BVOV 2020 geleid, ook omdat niet voor elke concessie BVOV is aangevraagd. De uitbetaling van de BVOV 2020 heeft niet langer geduurd dan nodig is. Na besluitvorming over de regeling 2020 is deze na zorgvuldige afstemming met de sector vastgesteld en zijn de voorschotten uitbetaald spoedig nadat de aanvragen ingediend waren. De afrekening en definitieve vaststelling vindt later plaats. De aanvragen en bevoorschotting BVOV 2021 zal naar verwachting wat eerder in het jaar plaatsvinden aangezien de besluitvorming en het vormgeven van de regeling ook eerder mogelijk waren.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen daarnaast met betrekking tot de BVOV naar de maatregelen die de Minister neemt om te zorgen dat bij afrekening van de BVOV wordt voldaan aan alle vereisten van de Europese Commissie en dat de juiste ingangsdatum wordt gehanteerd.

In de beschikkingen van de BVOV 2020 staan de eisen ten aanzien van de afrekening. Daarmee maken de vereisten van de Europese Commissie deel uit van de verantwoordingsverplichting.

Inzicht in resultaten, doeltreffendheid en doelmatigheid BVOV 2020

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen over de wijze van verantwoording over de gerealiseerde doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgaven aan de BVOV 2020, de resultaten die zijn geboekt en of de beoogde doelen van de BVOV 2020 zijn gerealiseerd.

Het kabinet heeft vervoerders gevraagd om de dienstregelingen op peil te houden zodat het OV haar rol als vitale sector kan blijven vervullen. Vanwege teruglopende reizigersopbrengsten en extra kosten voor maatregelen om de kans op besmetting met het coronavirus tijdens reizen met het openbaar vervoer zo klein mogelijk te maken, is een vergoeding van het kabinet op zijn plaats. Dankzij de BVOV 2020 is het OV op peil gebleven en kon er veilig vervoer geboden worden. Het OV aanbod wordt gemonitord via de openbare bron van het Nationaal data OV (NDOV) en

via de door de vervoerders aangeleverde niet financiële data. Dat de verantwoording over doeltreffendheid en doelmatigheid van de BVOV 2020 ontbreekt komt omdat deze informatie nog niet beschikbaar was ten tijde van het opstellen van het jaarverslag. Zodra er op basis van de verantwoordingen over BVOV 2020 meer informatie over doeltreffendheid en doelmatigheid beschikbaar komt, zal uw Kamer hierover geïnformeerd worden, ook vooruitlopend op de informatie die in het volgend jaarverslag zichtbaar zijn.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen tevens naar het effect van de BVOV 2020 voor de reiziger; welke OV-bedrijven en -verbindingen zijn gebleven dankzij of zijn vervallen ondanks de BVOV? De leden van de SP-fractie vragen waarom niet is gekozen voor een vergoeding van 100 procent en in hoeverre het niet volledig vergoeden effect heeft gehad op de beschikbaarheid van openbaar vervoersdiensten.

In de brief van 26 juni 2020 (Kamerstuk 35 490, nr. 6) is onderbouwd waarom er geen 100% vergoeding afgesproken is. Van de OV-bedrijven zelf is, net als voor andere partijen in de coronacrisis het geval was, ook een aandeel gevraagd. De vergoeding is gesteld op een kostendekkingsgraad van 93% dan wel 95%, waarbij de vervoerders vooraf hebben aangegeven dat ze hiermee een volwaardige dienstregeling konden aanbieden. In overleg tussen de verantwoordelijke concessieverleners en vervoerders zijn dan ook slechts enkele aanpassingen gedaan. NS heeft bijvoorbeeld een aantal spitstreinen geschrapt. Indien er geen BVOV beschikbaar was gekomen zou dit wel tot een forse afschaling van de dienstregeling door vervoerders hebben geleid, dan wel zouden vervoersbedrijven diep in de schulden terecht zijn gekomen, waardoor de continuïteit van het OV aanbod onzeker zou zijn geworden.

Overprogrammering

De rapporteurs De Groot en Alkaya en de leden van de VVD-fractie vragen waarom in de 1^e suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds overprogrammering wordt gerealiseerd voor de periode 2020–2024 door de budgetten meerjarig te verlagen in plaats van het programmeren van extra projecten. De rapporteurs de Groot en Alkaya en de leden van de VVD-fractie vragen hoe dit zich verhoudt tot het plan voor overprogrammering van december 2019 en waarom geen extra projecten in uitvoering zijn genomen om de verlaagde investeringsbudgetten te benutten.

In het plan van de overprogrammering uit december 2019 is aangegeven het instrument zo veel mogelijk in te zetten om de middelen op de begroting tot besteding te brengen. Daarin staat uitgelegd dat het principe van overprogrammering is dat er in de eerste vijf jaar meer projecten worden geprogrammeerd dan er budget beschikbaar is en de vijf jaar daarna juist minder. Over de hele begrotingsperiode blijft de hoeveelheid budget en projecten met elkaar in balans. De maximale hoogte van de overprogrammering past bij de hoogte van wat beheersbaar wordt geacht.

In 2020 zijn middelen voor het Strategisch plan verkeersveiligheid naar voren geschoven (€ 100 miljoen). Andere mogelijkheden om in de eerste jaren de overprogrammering te verhogen door extra projecten te programmeren waren beperkt. De reden is dat infrastructuurprojecten een opstarttijd kennen van enkele jaren. Daarbij zijn de beschikbare middelen om extra projecten op te starten op dit moment gering. Er is daarom bij de Voorjaarsnota 2020 een kasschuif met het generale beeld verwerkt op

de begroting van het Infrastructuurfonds om de overprogrammering te verhogen en daarmee de kans op volledige uitputting van de begroting.

Voortdurend wordt verkend of reeds geplande projecten en programma's kunnen worden versneld. Bij de Voorjaarsnota 2021 is budget versneld op het Infrastructuurfonds naar de jaren 2021 en 2022 voor de invullingen van afspraken uit het MIRT overleg najaar 2020 m.b.t. goederencorridors. Hetzelfde geldt in het kader van de versnelde uitvoeringsbesluiten voor de Van Brienenoordbrug en A12 IJsselbruggen.

DBFM-projecten

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen hoe vaak de afgelopen vijf jaar een beoogd DBFM-project toch is omgezet in een regulier aanlegcontract. Verder vragen de rapporteurs De Groot en Alkaya waarom beoogde DBFM-conversies niet op voorhand realistisch in de begroting worden opgenomen zodra duidelijk is dat voor een DBFM-aanpak wordt gekozen, waarom met het realistisch inplannen van DBFM-projecten niet meer projecten kunnen worden geïnitieerd dan nu gebeurt en of het vooraf realistisch inboeken van DBFM-conversies een oplossingsrichting zou kunnen zijn om onderuitputting tegen te gaan.

De keuze voor een DBFM-contract is altijd gemotiveerd door middel van een meerwaardetoets. Hiervan mag alleen worden afgeweken op basis van argumentatie én na instemming van het Ministerie van Financiën. In de afgelopen vijf jaar is na het besluit om een DBFM-contract toe te passen bij een project, het niet voorgekomen dat een contract alsnog middels een reguliere contract op de markt is gezet.

Op advies van «Commissie private financiering» in 2008 zijn er specifieke begrotingsregels geïntroduceerd voor DBFM-contracten. De regels stellen dat DBFM-contracten niet op voorhand geraamd worden, maar dat er een budgetneutrale omzetting plaatsvindt na afsluiting van het contract. Budgetneutraal houdt hierbij in dat er geen extra projecten geprogrammeerd kunnen worden door deze uit te smeren in de tijd. Zo wordt er een gelijk speelveld beoogd in de afweging tussen DBFM-contracten en andere contractvormen. Het omzetten van DBFM contracten is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de rente, de budgettaire verdeling per jaar en de waarde van het contract. Deze zijn pas bekend na de financial close van het contract. De omzetting van de reeksen in de begroting kan daarom pas na dit moment plaatsvinden.

Een DBFM-contract, wordt net zoals reguliere contracten, zo realistisch mogelijk geraamd. Het vooraf inboeken van DBFM-conversies biedt geen oplossing om onderuitputting tegen te gaan. In de begroting ontstaat er doorgaans onderuitputting als projecten vertragen door onvoorziene omstandigheden in de planvorming of bij aannemers. Ook DBFM-contracten kennen grote betalingen in de bouwfase (deze kunnen oplopen tot 50% van het project). In de bouwfase kunnen onvoorziene omstandigheden ook tot vertragingen leiden. Middels de spelregels van het fonds blijven de middelen echter altijd behouden als er sprake is van onderuitputting.

Investeren in weginfrastructuur

De leden van de PVV-fractie vragen naar het stil liggen van investeringen in de weginfrastructuur vanwege de stikstofuitstoot en de coronapandemie. Tevens vragen deze leden of 2020 niet juist een jaar had moeten zijn waarin nieuwe wegen werden aangelegd en of het aantal uitgevoerde

acties aan de weginfrastructuur gevolgen hebben voor onderhoud in combinatie met de verwachte stijging van weggebruikers.

Dit kabinet heeft een extra impuls gegeven ten behoeve van de mobiliteit. Voor het hoofdwegennet is circa € 1,5 miljard beschikbaar gesteld. Door deze impuls zijn voor diverse wegentrajecten verkenningen gestart. Denk hierbij aan de A2 Deil-Vught en A15 Papendrecht-Gorinchem. Het uitvoeren van een project neemt vanaf de verkenning tot aan openstelling gemiddeld 8 tot 10 jaar in beslag. Hoewel de coronacrisis leidde tot minder drukke wegen, dienen de normale noodzakelijke (juridische) procedures in het MIRT-proces te worden doorlopen.

De stikstofproblematiek is weerbarstig. Het huidige kabinet heeft met de Wet stikstofreductie en natuurverbetering ambitieuze doelen gesteld en ter uitwerking daarvan wordt momenteel gewerkt aan een programma. Met het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering zal binnenkort de bouw-/aanlegfase van bouwactiviteiten worden vrijgesteld van de Natura 2000-vergunningplicht. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het op peil houden van de werkgelegenheid in de bouw- en infrasector, maar is geen oplossing voor eventuele stikstofdepositie in de gebruiksfase van projecten. Het is dan ook van groot belang dat het nieuwe kabinet de aanpak van de stikstofproblematiek voortzet.

In januari 2021 heeft de Raad van State in de procedure over het tracébesluit voor de ViA15 vragen gesteld over de rekenmethode voor stikstofberekeningen, die wordt gebruikt bij alle projecten waar wegverkeer onderdeel van uitmaakt. Onder coördinatie van het Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit wordt onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Totdat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, worden geen tracébesluiten vastgesteld waarbij de maximale rekenafstand een rol speelt. Naar verwachting zijn de resultaten nog voor het zomerreces beschikbaar. Dan kan in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn voor de planning van projecten.

Overigens is er in 2020 het nodige gerealiseerd en zijn nieuwe verkenningen gestart. Zo zijn er MIRT-verkenningen gestart voor de N35 en het knooppunt A27 Eemnes-Almere. Ook de A28 Amersfoort-Hoogeveen en de knelpunten in Noord-Nederland worden aangepakt. Nadat begin juli de eerste vijf rijstroken van de A9 Gaasperdammertunnel zijn geopend, is de tunnel vanaf 23 november 2020 helemaal opengesteld voor verkeer. Ook het traject Twello-Rijssen (Apeldoorn-Azelo, fase I) is opengesteld voor verkeer in 2020.

Daarnaast zijn er diverse onderhoudswerkzaamheden in 2020 versneld uitgevoerd. Uw Kamer is over deze versnelling geïnformeerd (Kamerstuk 29 385, nr. 106).

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is om structureel meer geld te investeren in de weginfrastructuur.

Er is sprake van een toenemende instandhoudingsopgave. Tegelijkertijd is er sprake van extra groei van mobiliteit. De beschikbare middelen in het Mobiliteitsfonds zijn echter schaars. Het is aan een volgend kabinet om hier een afweging in te maken.

De leden van de SP-fractie vragen waarom is gekozen voor het ophogen van het taakstellend budget van de A27/A12 Ring Utrecht in plaats van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

Bij het nemen van het Tracébesluit is voor de A27/A12 Ring Utrecht € 265 miljoen toegevoegd aan het taakstellend budget. Hiermee is de scope van de opgave volledig gedekt en is er geen sprake van een tekort bij aanvang van het project. Deze middelen waren door middel van een risicoreservering gereserveerd binnen het Mobiliteitsfonds. Uw Kamer is hierover geïnformeerd in de brief van 27 november 2020 naar aanleiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (Kamerstuk 35 570 A, nr. 45).

Het tolvrij maken van de tunnel in 2022 kost € 340 miljoen. Hiervoor zijn geen middelen gereserveerd op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het is aan een volgend kabinet om hier een afweging in te maken.

Gezonde leefomgeving

Bescherming tegen gezondheidsrisico's als gevolg van vervuiling leefomgeving

De leden van de SP-fractie vragen in het kader van toezicht- en handhavingsactiviteiten op bodem, grond- en oppervlaktewater wat de Minister gaat doen om Nederlanders beter te beschermen naar betere bescherming tegen gezondheidsrisico's als gevolg van vervuiling van de leefomgeving.

lenW zet zich in voor een schoon, gezond en veilig Nederland. Eén van de acties die ik (Staatssecretaris) inzet om vervuiling van de leefomgeving en milieuschade tegen te gaan, is het verstevigen van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Op 4 maart jl. zond ik u het rapport van de adviescommissie VTH (Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 295). In mijn begeleidend schrijven is het belang van het rapport onderstreept en is aangegeven dat het rapport zorgvuldige aandacht en een integrale opvolging van de aanbevelingen verdient. Daarbij is het aan een volgend kabinet om de kabinetsreactie nader uit te werken en aan u toe te sturen. Gezien de urgentie van het onderwerp is de ambtelijke voorbereiding voor deze kabinetsreactie voortvarend opgepakt met als doel dat een volgend kabinet in overleg met de partners spoedig tot vervolgstappen kan komen.

Een onderdeel van de versterking van het VTH-stelsel is de versterking van het bodemtoezicht. Dit zal worden gezien in het licht van de resultaten van de Taskforce bodemstelsel die eind 2021 worden verwacht. Specifiek voor de handhavingsactiviteiten rondom de bodem geef ik (Staatssecretaris) uitvoering aan de motie van de leden Von Martels en Ziengs¹ (9 december 2020) waardoor uiterlijk in 2023 nog 10 fte extra capaciteit bij de ILT beschikbaar komt voor bodemtoezicht.

Sanering asbest

De leden van de SP-fractie vragen de Minister over het pakken van regie en of de Minister inzichtelijk kan maken wat een plan zou gaan kosten om samen met regio's en saneerders asbestlocaties te lokaliseren waarna vervolgens zo spoedig mogelijk sanering plaatsvindt.

De urgentie van de SP wordt gedeeld, zoals ook aangegeven in het VSO Externe Veiligheid op 20 april 2021 in reactie op de ingediende motie Beckerman over een asbestsaneringsplan en financieringsplan (Kamerstukken 28 089 en 25 834, nr. 182). Na het verwerpen van het wetsvoorstel met een wettelijk verbod, is de inzet gericht op vrijwillige sanering en

¹ Kamerstuk 30 015, nr. 91

wordt sinds maart 2020 uitvoering gegeven aan een samenwerkingsverklaring met het Rijk, een aantal provincies en gemeenten en het bedrijfsleven. De recent aangenomen motie van het lid Van den Anker c.s. (Kamerstuk 30 175, nr. 363) vraagt het aantal deelnemers van die samenwerking verder te vergroten. Monitoring van de gesaneerde en te saneren daken maakt deel uit van de acties in de samenwerkingsverklaring. Hoewel uit die monitoring blijkt dat na het verwerpen van het wetsvoorstel het saneringstempo is gedaald, is de verwachting dat met behulp van alle afgesproken maatregelen het tempo kan worden aangejaagd teneinde de asbestdaken dit decennium vrijwel geheel gesaneerd te kunnen hebben. Het Kabinet hecht eraan om verder uitvoering te geven aan de met de partners ingezette aanpak via de samenwerkingsverklaring. Eigenaren blijven verantwoordelijk voor onderhoud van hun woning of bedrijfspand en zonder wettelijke verplichting geschiedt sanering van een asbesthoudend dak op vrijwillige basis. De totale kosten voor de resterende asbestdakenopgave kunnen ruwweg worden geschat op € 2 miljard, uitgaande van naar schatting 80 miljoen m² en de prijs van € 25 per m² zoals gehanteerd in de actualisatie van de MKBA asbestdaken (Kamerstuk 25 834, nr. 98).

Luchtkwaliteit

De leden van de SP-fractie vragen op basis van welke luchtkwaliteitsnormen de Minister uitspraken doet over het aantal overschrijdingen, wanneer de normen zijn aangepast en of in een overzicht kan worden weergegeven welke normen wanneer golden in de afgelopen 20 jaar. Tevens vragen de leden van de SP-fractie wanneer er voor de Minister aanleiding is om in te grijpen bij luchtvervuilende bedrijven.

De luchtkwaliteitsnormen op basis waarvan u bent geïnformeerd zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit zoals die zijn vastgelegd in Europese regelgeving en geïmplementeerd in Nederlandse regelgeving. De uitkomsten van de jaarlijkse monitoring luchtkwaliteit worden vergeleken met deze grenswaarden. De monitoring luchtkwaliteit vindt plaats in het kader van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De elfde rapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is op 21 december 2020 naar de Tweede Kamer verzonden (Kamerstuk 30 175, nr. 355). Hierin is gerapporteerd over het aantal overschrijdingen van de Europese grenswaarden. De luchtkwaliteitseisen vloeien voort uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit. De grenswaarden voor NO₂ (stikstofdioxide) en PM10 (fijnstof) zijn in deze richtlijnen de laatste 20 jaar niet veranderd, met dien verstande dat voor Nederland voor PM10 tot 2011 en NO₂ tot 2015 een derogatie heeft gegolden. Met de EU richtlijn luchtkwaliteit (2008) zijn grenswaarden voor PM2,5 (fijnstof) opgenomen, welke vanaf 2015 van kracht zijn. Zie ook het schema hieronder.

Via de website van het Kenniscentrum InfoMil is nadere informatie over de luchtkwaliteitsnormen te vinden.²

Grenswaarden luchtkwaliteit (g betreft microgram = 0,001 microgram)

	NSL/EU Grenswaarden richtlijn luchtkwaliteit (wettelijk verplicht)
PM2,5 (vanaf 2015)	25 g/m ³ jaargemiddeld
	20 g/m ³ gemiddelde blootstellingsconcentratie
PM10	40 g/m ³ jaargemiddeld
	50 g/m ³ daggemiddeld
	met maximaal 35 overschrijdingsdagen (OVD) per jaar

² Grenswaarden en andere luchtkwaliteitsnormen – Kenniscentrum InfoMil

NO ₂	40 g/m ³ jaargemiddeld 200 g/m ³ uurgemiddeld
-----------------	--

Ook onder de Europese grenswaarden en onder de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) leidt luchtvervuiling tot negatieve gezondheidseffecten. Daarom zet het kabinet verdere stappen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het Schone Lucht Akkoord zet het kabinet zich samen met decentrale overheden in voor een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor alle Nederlanders te realiseren. Daarmee werkt het kabinet toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Hiervoor is het nodig om in alle relevante sectoren een dalende trend in te zetten van emissies naar de lucht. Om dit te bereiken staan in het Schone Lucht Akkoord voor alle relevante sectoren maatregelen om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te bereiken. Specifiek voor industrie wordt onder andere ingezet op de aanscherping van emissiegrenswaarden, het op BBT niveau vergunnen en wordt op internationaal niveau ingezet op scherp bronbeleid. In onze regelgeving staat dat een bedrijf primair zelf verantwoordelijk is voor het waarborgen van een veilige en gezonde leefomgeving. Bedrijven dienen daarbij de beste beschikbare technieken (BBT) toe te passen, met als doel een hoog niveau van bescherming van het milieu. Ook dienen zij te voldoen aan specifieke eisen die in Europese en nationale regelgeving zijn vastgelegd. Via het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving zien bevoegde gezagen hierop toe.

De leden van de SP-fractie vragen waar de metingen voor de uitstoot van fijnstof door houtrook (PM_{2,5}), waarop de Minister zich baseert, hebben plaatsgevonden. Verder vragen de leden van de SP-fractie of in woonwijken metingen zijn verricht van de uitstoot van fijnstof door houtrook.

De beoordeling van de luchtkwaliteit in het kader van het NSL vindt plaats aan de hand van modelberekeningen, welke worden uitgevoerd conform de voorschriften zoals beschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Bij deze door het RIVM uitgevoerde berekeningen wordt gebruik gemaakt van onder meer grootschalige achtergrondconcentraties aangevuld met detailberekeningen voor wegverkeer en veehouderijen. De berekeningen worden gekalibreerd met metingen. De bijdrage van houtstook wordt in de modellering meegenomen in de achtergrondconcentraties en maakt daarmee dus onderdeel uit van de luchtkwaliteitsmonitoring.

De instituten RIVM, TNO, Institute of Risk Assessment Sciences (IRAS), en de GGD Amsterdam zijn in het stookseizoen van 2020–2021 gestart met een gezamenlijk onderzoek naar houtrook. Dit is onder andere in opdracht van het Ministerie van IenW en de Europese Unie (IRAS). In dit Samenwerking Houtrookonderzoek zijn in het stookseizoen 2020/2021 metingen uitgevoerd in woonwijken waar overlast van houtstook is. Het betreft woonwijken in Zutphen, de Meern (Utrecht), IJburg (Amsterdam) en Bergen. In deze wijken is dagelijks met verschillende apparatuur voor houtrook relevante stoffen gemeten. Door de resultaten van luchtmetingen met eenvoudige sensoren te vergelijken met die van geavanceerdere mobiele (referentie)apparatuur, wordt onderzocht of het mogelijk is om houtrook betrouwbaar en eenvoudig te meten. Ook hebben ongeveer 50 deelnemers verspreid over deze woonwijken in de periode 8 februari tot en met 10 mei meegedaan aan gezondheidsonderzoek. Bij een deel van de deelnemers zijn fijnstofsensoren bij hun huis geplaatst.

Door alle verzamelde gegevens te combineren, wordt de relatie tussen blootstelling aan houtrook en gezondheidsklachten onderzocht. Meer informatie over het onderzoek kunt u vinden op de website van het RIVM.³

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de Staatssecretaris kijkt naar het naar voren halen van de doelstelling om de gezondheidsschade door luchtvervuiling in 2030 met 50% terug te dringen.

In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is afgesproken om te werken aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, met als concreet doel om 50% gezondheidswinst te realiseren in 2030 ten opzichte van 2016 voor luchtvervuiling afkomstig uit binnenlandse bronnen. Voor dit doel is gekozen omdat het naar verwachting ambitieus én haalbaar is. Het streven is om eind 2021 de resultaten van de 0-meting met de gezondheidsindicator aan uw Kamer te sturen. Hieruit zal blijken of meer gezondheidswinst mogelijk is, of dat juist een intensivering van beleid wenselijk is om de doelen te realiseren.

Naast de concrete maatregelen uit het Akkoord, werk ik (Staatssecretaris) ook aan de doorontwikkeling van het luchtbeleid. Dat doe ik samen met gemeenten, provincies en stakeholders door in pilots en de kennisagenda aanvullende innovatieve aanpakken te ontwikkelen. Ook voer ik een verkenning uit naar aanvullende maatregelen voor het terugdringen van luchtvervuiling door houtstook. Daarnaast zijn deelnemende gemeenten en provincies volop bezig met het uitwerken van hun eigen aanvullende maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Mocht blijken dat het mogelijk is om meer gezondheidswinst te realiseren, door de luchtvervuiling sneller of meer te verbeteren, dan zal ik mij daar zeker voor inzetten (zie ook Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3023).

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat er concreet gedaan wordt aan het stimuleren van gemeenten die nog niet meedoen aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Ook vragen de leden van de GroenLinks-fractie of de Staatssecretaris de mening deelt dat de vrijwilligheid van het akkoord en het tekort aan middelen voor gemeenten voor de uitvoering van het SLA de landelijke dekking in de weg staat. Zo nee, waarom niet? Zo ja, vragen deze leden op welke wijze de Staatssecretaris van plan is om deelname aan het SLA aantrekkelijker te maken.

Op dit moment telt het Schone Lucht Akkoord 93 deelnemers waaronder alle twaalf provincies en 80 gemeenten. Een actueel overzicht van de deelnemers staat op de website⁴. Daarmee heeft het Schone Lucht Akkoord al een landsdekkende werking. In gebieden met lagere concentraties luchtvervuiling staat deelname aan het SLA minder op het netvlies, toch is ook daar vaak belangrijke lokale winst te boeken door de piekbelasting aan te pakken. Inzet van de deelnemers van het Schone Lucht Akkoord is om meer gemeenten bij het akkoord te betrekken. Gemeenten worden actief geïnformeerd over het Schone Lucht Akkoord via nieuwsbrieven, artikelen in tijdschriften en social media. Dit voorjaar heb ik (Staatssecretaris) alle G40 gemeenten nog een keer persoonlijk per brief uitgenodigd om aan het Schone Lucht Akkoord deel te nemen en provincies heb ik gevraagd om deelname met de gemeenten in hun provincie te bespreken. Daarnaast benaderen veel van de deelnemende gemeenten en provincies ook zelf gemeenten in hun omgeving om het belang van deelname aan het Schone Lucht Akkoord te benadrukken. Ten slotte ondersteun ik gemeenten financieel bij de uitvoering van het

³ <https://www.rivm.nl/houtrook/samenwerking-houtrookonderzoek>

⁴ www.schoneluchtakkoord.nl

Schone Lucht Akkoord met een Specifieke Uitkering die in april is opgesteld.

Deelname aan het Schone Lucht Akkoord gaat verder dan het voldoen aan de wettelijke normen. De deelname is gebaseerd op een gezamenlijke ambitie om aanvullende gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Daarom is deelname aan het Akkoord niet verplicht. Uitgangspunt voor de deelname aan het Schone Lucht Akkoord is dat het voor gemeenten niet alleen effectief, maar ook haalbaar en betaalbaar moet zijn, daar zijn de maatregelen op gericht. Om deelname zo aantrekkelijk mogelijk te maken worden de deelnemers ondersteund bij de uitvoering van de maatregelen, bijvoorbeeld door het delen van kennis en ervaring en door regionale samenwerking. Voor het Schone Lucht Akkoord is € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2020–2023. In 2021 is financiële ondersteuning geboden aan gemeenten en provincies in de vorm van cofinanciering met de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord.⁵ Het streven is om ook voor 2022 een Specifieke Uitkering open te stellen. Het is aan een nieuw kabinet om te wegen of zij aanvullende (financiële) instrumenten wil inzetten om deelname van gemeenten verder te stimuleren. Daarbij kan tevens betrokken worden of de doorrekening van gezondheidsindicator en de verkenning van aanvullende maatregelen voor de aanpak van houtstookemissies aanleiding geven tot herijking van het beleid en eventuele financiële consequenties die daaruit voortvloeien.

Verbreiding saneringsoperatie onder de Omgevingswet

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris om een toelichting te geven wat de verbreiding van de saneringsoperatie via de nieuwe geluidregelgeving onder de Omgevingswet precies inhoudt.

Met de nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet veranderen de uitgangspunten van de sanering. De verbreiding betreft het feit dat gebouwen met hoge geluidbelastingen aan de saneringsvoorraad worden toegevoegd die eerder niet onder de saneringsregeling vielen, waardoor middelen van het Rijk beschikbaar kunnen komen voor maatregelen ten behoeve van de betreffende woningen. Het gaat hierbij om woningen waarbij het geluid op de gevel na de peildatum van de Wet geluidhinder (1986 of 1987) is gegroeid tot boven de saneringsdrempel. Anderzijds vallen er gebouwen af, namelijk gebouwen die een actueel geluid ondervinden dat onder de nieuwe saneringsdrempel ligt. Gemeenten kunnen wel op vrijwillige basis gebouwen saneren met geluid dat maximaal 5 dB onder de saneringsdrempel ligt, met gedeeltelijke bekostiging door het Rijk.

Circulaire economie

Statiegeld

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier het effect van overstappen op verpakkingen waarvoor geen statiegeld geldt, gemonitord gaat worden.

Er worden twee ontwikkelingen gemonitord. Ten eerste worden de hoeveelheden verpakkingen die op de markt worden gebracht gevolgd. Daarmee kan inzichtelijk worden gemaakt of bedrijven andere verpakkingen zijn gaan gebruiken. Ten tweede wordt de samenstelling van het zwerfafval gemonitord, waarmee de effecten van het invoeren van

⁵ <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/spuk-sla>

statiegeld op het zwerfafval worden gevolgd. Ik (Staatssecretaris) verwacht uw Kamer na het zomerreces de rapportage over de eerste zes maanden van 2021 te kunnen toesturen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen ook of de Staatssecretaris bereid is om ook voor drankenkartons en andere uitgezonderde drankverpakkingen in het zwerfafval een tweesporenbeleid in te zetten.

Uw Kamer heeft mij (Staatssecretaris) middels een motie van mevrouw Beckerman gevraagd te onderzoeken welke drankverpakkingen beter gerecycled kunnen worden wanneer ze ook via een statiegeldsysteem zouden worden ingezameld. Ter uitvoering van deze motie wordt op dit moment een verkennende studie uitgevoerd naar drankverpakkingen die nog niet onder het statiegeldsysteem vallen. De resultaten daarvan zullen op korte termijn naar u toekomen. Een eventueel beleidsmatig vervolg op deze resultaten is aan een toekomstig kabinet.

Gebruik staalslakken en bodemas

De leden van de SP-fractie vragen onder welke voorwaarden staalslakken kunnen worden gebruikt.

Voor het gebruik van staalslakken gelden ten eerste de eisen uit het Besluit bodemkwaliteit. Dat betekent dat de toepassing functioneel moet zijn; het materiaal niet met de bodem mag worden vermengd; materiaal kan worden verwijderd als het zijn functie verliest; en moet worden voldaan aan de chemische kwaliteitseisen die zijn opgenomen in de Regeling bodemkwaliteit.

Aanvullende adviezen voor de toepassing zijn opgenomen in het productinformatieblad dat hoort bij het productcertificaat BRL 9345. Deze adviezen hebben tot doel pH-effecten in de bodem en het water in de omgeving te voorkomen in de diverse mogelijke toepassingen.

De leden van de SP-fractie vragen daarnaast of in een overzicht kan worden weergegeven waar staalslakken en bodemas zijn gebruikt in Nederland en of in dat overzicht ook kan worden meegenomen waar er zich problemen hebben voorgedaan.

Rijkswaterstaat heeft in overleg met de omgevingsdiensten en de Vereniging Afvalzorg een inventarisatie uitgevoerd naar de locaties waar AEC-bodemas is toegepast. Dit overzicht van de locaties waar bodemas is gebruikt, is op 26 februari 2021 aan de Tweede Kamer verstuurd (Kamerstuk 30 015, 98). Een overzicht van toepassing van staalslakken is niet beschikbaar. Voor de toepassing van staalslakken is er geen meldplicht.

Toezicht op toepassing van bouwstoffen zoals bodemas en staalslakken ligt bij de decentrale overheden. Ook de verantwoordelijkheid voor handhaving bij milieuproblemen ligt bij decentrale overheden. Een landelijk overzicht is daardoor niet beschikbaar.

Aanpak droogte (verantwoordingsonderzoek 2020)

De rapporteurs De Groot en Alkaya en de leden van de D66-fractie vragen welke verbetermaatregelen de Minister gaat treffen voor centrale coördinatie (meer Rijksregie) en inhoudelijke monitoring van droogtebestrijding in grondwaterafhankelijke gebieden.

Zoals in het Verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer (AR) is aangegeven pakt het Rijk bij het Deltaprogramma Zoetwater (DPZW) reeds de coördinerende rol. Voor de komende ronde zoetwatermaatregelen 2022–2027 zijn voor de grondwaterafhankelijke gebieden (de hoge zandgronden Zuid, Oost en Noord) programmatische (kwantitatieve) prestatieafspraken gemaakt op het niveau van maatregeltypes. De voortgang en resultaten worden jaarlijks gemonitord vanuit het nationale Deltaprogramma Zoetwater.

Voor het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) geldt dat eind 2021 alle 45 werkregio's uitvoeringsagenda's opgesteld moeten hebben. Op basis daarvan kunnen zij aanvragen doen voor de impulsregeling. De volgende monitoringsronde (voor Deltaprogramma 2023) zal meer inhoudelijk kunnen zijn en op basis van deze monitoring kan bepaald worden welke aanvullende stappen vanuit het rijk wenselijk zijn. Daarnaast heb ik (Minister) mede in het kader van de evaluatie en mogelijke herijking van de nationale klimaat-adaptatiestrategie samen met mijn collega's van andere departementen opdracht gegeven aan het PBL voor de monitoring van de klimaatrisico's in Nederland.

De rapporteurs De Groot en Alkaya en de leden van de D66-fractie vragen tevens hoe de Minister bij droogtebestrijding in grondwaterafhankelijke gebieden meer samenhang gaat brengen tussen maatregelen voor het zoetwatersysteem (Deltaprogramma Zoetwater) en voor ruimtelijke adaptatie (Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie). De leden van de D66-fractie vragen ook of de Minister specifiek kan toelichten welke van deze maatregelen genomen zouden moeten worden op korte termijn.

Voor de zandgronden Zuid, Oost en Noord vindt de aansturing van de programma's plaats op gebiedsgerichte wijze (zowel bestuurlijk als ambtelijk). Hierbij worden zoetwater, ruimtelijke adaptatie en waterkwaliteit in samenhang opgepakt. Dus ook op het niveau van maatregelen. Ook op nationaal niveau wordt de samenwerking geïntensiveerd, onder andere via gezamenlijk bestuurlijk overleg van DPZW en DPRA. Maar ook heel praktisch via gezamenlijke kennisdagen. Een derde voorbeeld is de lopende uitvoering van het Actieprogramma Klimaatadaptatie Landbouw, waarbij aan de hand van diverse regionale sessies voor concrete casussen landbouwmaatregelen worden besproken vanuit de gezamenlijke doelstellingen van o.a. DPZW en DPRA.

De hierboven beschreven acties leveren op korte termijn al resultaten op. Veel van deze acties zijn opgestart en geïntensiveerd naar aanleiding van de aanbevelingen van de Beleidstafel Droogte van eind 2019.

Daarnaast geef ik (Minister) extra aandacht aan de grondwaterproblematiek door middel van de Studiegroep grondwater. Zij gaan aanbevelingen doen gericht op de duurzame instandhouding van de grondwatervoorraden, zowel kwantitatief als kwalitatief. Binnen deze studiegroep worden, samen met de andere waterpartners, de beleidsopgaven voor grondwater in kaart gebracht en waar nodig voorstellen gedaan voor aanvullende acties. De problematiek rond de grondwaterafhankelijke gebieden is daar ook een van de aandachtspunten. De Studiegroep Grondwater zal naar verwachting haar eerste resultaten eind dit jaar opleveren.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister om nader toe te lichten of deze maatregelen bijvoorbeeld concrete handvatten zouden omvatten voor de uitwerking van het principe «functie volgt peil» of maatregelen ten behoeve van beter grondwatermanagement.

Een deel van de maatregelen van het Deltaplan Zoetwater fase 2 (2022–2027) geeft invulling aan de eerste twee stappen van de in de NOVI verankerde voorkeursvolgorde: aanpassen landgebruik aan de waterbeschikbaarheid en beter vasthouden van water. Vooral op de hoge zandgronden bevat het Deltaplan Zoetwater veel maatregelen gericht op het beter vasthouden van water. In de komende periode zullen de fysieke kenmerken van het water- en bodemsysteem meer bepalend worden bij keuzes in de ruimtelijke inrichting, door randvoorwaarden uit te werken vanuit het water- en bodemsysteem.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister tot slot of zij bereid is om voorafgaand en na afloop van het maatregelpakket, waartoe zij zal besluiten, een rapport voor de Kamer op te stellen dat de doelmatigheid en doeltreffendheid van dit beleid en de uitgaven die daaraan zijn verbonden expliciet omschrijft in het kader van de droogteaanpak en de aanpak van de ruimtelijke kwaliteitsopgave.

Het maatregelpakket van het Deltaprogramma Zoetwater fase 2 (2022–2027) dat nu is opgesteld, is gebaseerd op een uitgebreide nationale knelpuntanalyse en een objectieve afweging van maatregelen op basis van criteria zoals effectiviteit en kosten-baten. Daarnaast zijn alle maatregelen ook nog individueel doorgerekend met een Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Uit dit alles blijkt dat dit totale maatregelenpakket een positief kosten-baten saldo heeft, zowel in de referentie als onder de verschillende scenario's in 2050. De MKBA is voor een second opinion voorgelegd aan het CPB. De conclusie van het CPB is dat de MKBA adequaat is uitgevoerd. Doelmatigheid en doeltreffendheid zijn dus criteria geweest voor de selectie van maatregelen.

In het met Prinsjesdag te verschijnen Deltaprogramma en het Deltaplan Zoetwater 2022–2027 staan alle maatregelen en de bijbehorende genoemde onderbouwing.

De voortgang van het Deltaprogramma Zoetwater wordt jaarlijks gemonitord. Hierover wordt u jaarlijks geïnformeerd via de voortgangsrapportage van het totale Deltaprogramma. In de jaarlijkse monitoring wordt de voortgang beschreven. Het Deltaprogramma herijkt de doelen elke zes jaar en de lessen daaruit worden gebruikt voor de volgende periode. De herijkte voorkeursstrategie vormt vervolgens de basis voor een nieuwe ronde doeltreffende maatregelen.

De maatregelen van Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie worden voorbereid vanuit de 45 werkregios. De daarin samenwerkende regionale overheden dragen de verantwoordelijkheid voor ruimtelijke kwaliteit. Via de impulsregeling ruimtelijke adaptatie stimuleer ik (Minister) meekoppelkansen met andere ruimtelijke opgaves.

Bedrijfsvoering (verantwoordingsonderzoek 2020)

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen naar aanleiding van het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer (AR) waarom de Kamer niet tijdig is geïnformeerd over het aangaan van garantieverplichtingen voor het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en of er grote onrechtmatigheden zijn ontstaan. Tevens vragen de rapporteurs welke maatregelen de Minister gaat nemen om dergelijke onrechtmatigheden in de toekomst te vermijden en het parlement tijdig te informeren over voornemens om nieuwe verplichtingen aan te gaan of uitgaven te doen.

Vanwege Corona hebben CBR en LVNL minder ontvangsten waardoor door deze ZBO's verzocht is om liquiditeitssteun. Normaal wordt nieuw beleid pas in uitvoering genomen na instemming van het parlement met de begroting. Deze liquiditeitssteun was, door Corona, niet voorzien en niet in de begroting verwerkt. De Comptabiliteitswet 2016 schrijft dan voor dat zowel Eerste als Tweede Kamer voor het aangaan van de financiële verplichting geïnformeerd moeten worden. Auditdienst Rijk (ADR) en AR hebben geconstateerd dat deze procedure bij lenW, net als bij meerdere departementen, niet voldoende bekend was. Inmiddels is deze procedure op basis van deze bevindingen bekend en is lenW zich bewust van de toe te passen procedures. In nieuwe spoedeisende situaties zal de procedure, zoals de Comptabiliteitswet 2016 voorschrijft, worden toegepast en zal Uw Kamer tijdig worden geïnformeerd. Voorop blijft staan dat dit slechts uitzonderingen mogen zijn en nieuw beleid en nieuwe garantieverplichtingen in principe niet eerder in uitvoering worden genomen dan nadat de begroting tot wet is verheven.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen ook waarom bij Rijkswaterstaat (RWS) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de inkoopregels niet goed worden gevolgd.

Bij de genoemde agentschappen van lenW hebben de geconstateerde fouten en onzekerheden in de inkoop voor een belangrijk deel betrekking op het gebruik van onrechtmatige overbruggings-overeenkomsten. Bij het opnieuw aanbesteden van dienstverlening onder raamovereenkomsten ontstonden juridische bezwaren van marktpartijen over de uitgevoerde aanbestedingsprocedure. Dit heeft geleid tot stopzetting van de aanbestedingen, de keuze om te starten met heraanbesteding en daardoor vertraging. Uit het oogpunt van continuïteit zijn daarom overbruggings-overeenkomsten afgesloten die gelden totdat de nieuwe raamovereenkomsten ingaan. Deze overbruggingsovereenkomsten zijn daarmee onrechtmatig tot stand gekomen, maar continuïteit van de bedrijfsvoering woog hier zwaarder, mede omdat ook de meeste andere departementen van deze overeenkomsten gebruik maken.

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen de Minister tevens waarom het belang van een goede bedrijfsvoering onvoldoende leeft binnen organisatieonderdelen van het ministerie en of de problemen hiermee hardnekkig zijn.

De opmerking van de AR heeft betrekking op de hardnekkige onvolkomenheden bij inkoopbeheer en prestatieverklaringen. Wij willen bij deze opmerking benadrukken dat deze zaken zeker niet onbelangrijk worden gevonden. Het gaat om zaken die voor veel medewerkers niet tot hun kerntaak behoren en incidenteel worden uitgevoerd. Dan kan het onbewust en onbedoeld verkeerd gaan, temeer daar – zeker bij inkoop – aan tal van voorwaarden moet worden voldaan. Er worden daarom maatregelen getroffen opdat medewerkers weten wat ze moeten doen, hoe ze het moeten doen en hoe ze zich kunnen laten helpen door de specialisten als dat nodig is.

Ten slotte vragen de rapporteurs of de Minister opvolging gaat geven aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om adequaat toezicht te houden op de IT-vervangingsstrategie van het CBR.

Aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om IT-risico's standaard te bespreken in de formele overleggen met het bestuur van het CBR zal ik (Minister) invulling geven. In mijn rol als eigenaar van de zbo's van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heb ik jaarlijks overleg

met het bestuur van het CBR. In dat overleg zullen de risico's op het gebied van IT standaard worden geagendeerd.

Duurzaamheidsverslag IenW

Beheer en inzaaien bloemrijke dijken

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of de pilot Beheer en inzaaien bloemrijke dijken wordt uitgebreid naar de rest van Nederland en of de praktijken gaan behoren tot het standaard beheren van dijken?

Het betreft een pilot en het is nog geen standaardpraktijk. De eerste resultaten uit deze pilot zijn positief. Echter, het succesvol toepassen van zaaimengsels en het goed aanslaan daarvan ter verbetering van de biodiversiteit is sterk afhankelijk van lokale omstandigheden (vruchtbaarheid bodem), beschikbaarheid van lokaal zaaimateriaal en aangepast beheer. Toepassing hiervan vereist dus maatwerk. Binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma worden bloemrijke dijken eveneens onderzocht.

Vleermuisvriendelijke lampen

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of het effect van de vleermuisvriendelijke lampen op de Haringvlietbrug kan worden toegelicht en of er andere plekken in Nederland zijn waar het vervangen van bestaande lampen door vleermuisvriendelijke lampen een grote impact kan hebben op de biodiversiteit.

De vleermuis is een beschermde diersoort. Ze vliegen onder de Haringvlietbrug door om heen en weer te trekken van hun verblijfplaatsen naar foerageergebieden. Vleermuizen zijn gevoelig voor blauw en ultraviolet licht en hebben hierdoor last van normale straatverlichting die pijnlijke verblinding veroorzaakt. Bij de Haringvlietbrug zijn drie lichtmasten voorzien van speciale lampen (de zogenaamde «batlamp») die amberkleurig licht afgeeft. Dat is een lichtkleur die de vleermuisogen niet zien maar waarbij mensen de verkeerssituatie nog wel goed kunnen waarnemen. Hiermee wordt voorkomen dat de leefomgeving van de vleermuis wordt verstoord. De toepassing van deze vleermuisvriendelijke verlichting kan ook op andere plekken van nut zijn. Ze zijn bijvoorbeeld ook toegepast rondom de Beatrixsluizen.

Biodiversiteit

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of kan worden toegelicht waar de tekorten zitten op de capaciteit om het beheer van netwerken op het thema van biodiversiteit op orde te krijgen en welke inspanningen nu worden vertraagd of zelfs helemaal niet worden uitgevoerd ten aanzien van het in stand houden en herstellen van biodiversiteit.

RWS werkt aan de uitvoering van diverse natuurprogramma's zoals de Kaderrichtlijn Water, de Kaderrichtlijn Marien, de Programmatische Aanpak Grote Wateren en de beheerplannen voor de Natura2000-gebieden in de grote wateren, zoals Waddenzee en IJsselmeer. In deze programma's wordt gewerkt aan het herstellen en versterken van de natuur en biodiversiteit. RWS kan niet alles tegelijk uitvoeren. Mede daarom wordt bij de actualisatie van de N2000 beheerplannen de mogelijkheid in ogenschouw genomen om de plannen (conform de wettelijke mogelijkheid) eenmalig te verlengen in plaats van een volledige actualisatie ineens. Het beheer in deze N2000-gebieden wordt overigens wel in lijn met de vigerende plannen gecontinueerd.

Geluidssanering

De leden van de D66-fractie vragen naar de manier waarop het rapport van de World Health Organization (WHO) over de correlatie tussen geluidseffecten en gezondheidseffecten wordt meegenomen in het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Het geluidbeleid omtrent verkeerslawaai van Rijkswegen en spoor omvat meer dan alleen het MJPG. Het MJPG is weliswaar ook gericht op maatregelen die gezondheidswinst gaan opleveren, maar die zijn specifiek gericht op een beperkte groep woningen met hoge geluidsbelastingen, en niet primair op het bereiken van zo groot mogelijke gezondheidswinst voor alle woningen langs (Rijks)wegen en spoor, zoals het WHO-advies aanbeveelt. De doorwerking die dit advies in het geluidbeleid in den brede kan krijgen is momenteel onderwerp van studie. Afhankelijk van de adviezen van die studie en toekomstige opname in wet- en regelgeving wordt bepaald of er een aanvullende aanpak nodig zal zijn. MJPG is een bestaand programma wat al in uitvoering is onder de huidige wetgeving, wat daarnaast budgetgestuurd is.

Luchtkwaliteit

De leden van de D66-fractie vragen wanneer de Kamer de nulmeting (gezondheidsindicator) kan verwachten en vragen hoeveel gemeenten het Schone Lucht Akkoord op dit moment hebben ondertekend.

RIVM voert eind 2021 de 0-meting van het Schone Lucht Akkoord uit, hierin wordt met de gezondheidsindicator de gezondheidswinst van het Schone Lucht Akkoord berekend. Zodra de rapportage van de 0-meting gereed is, wordt uw Kamer hierover geïnformeerd. Vervolgens zal eens per twee jaar het doelbereik worden berekend met de gezondheidsindicator (zie ook Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3023). De planning is tevens opgenomen in de Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord die aan uw Kamer op 26 maart 2021 is toegestuurd (Kamerstuk 30 175, nr. 373).

Op 22 juni 2021 telde het Schone Lucht Akkoord 93 deelnemers waaronder alle 12 provincies en 80 gemeenten. Daarmee heeft het Schone Lucht Akkoord al een landsdekkende werking. Een actueel overzicht van de deelnemers staat op de website⁶. Zie ook de antwoorden op de eerdere vragen van de GroenLinks-fractie over dit onderwerp.

Caribisch Nederland

De leden van de D66-fractie vragen de Minister wat de huidige stand van zaken is van de drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland, of dit kan worden toegespitst per eiland en wanneer deze voorzieningen gereed en voldoende zijn om het rioolwater te zuiveren en afvalvervuiling tegen te gaan.

Het Water- en Energiebedrijf Bonaire (WEB) werkt momenteel aan de bouw van een nieuwe waterfabriek waarmee het de volledige drinkwaterproductie van het eiland op zich neemt. Daarnaast werkt men aan een nieuwe opslagtank. Beide zullen eind juli worden opgeleverd. In 2020 zijn er drie projecten uitgevoerd ter verbetering van de drinkwatervoorziening op Sint Eustatius. Hierdoor zijn de productie- en opslagcapaciteit vergroot en is de betrouwbaarheid van de drinkwatervoorziening verbeterd. In dit kader worden subsidies verstrekt onder de Tijdelijke

⁶ www.schoneluchtakkoord.nl

subsidierегeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2024, zodat de betrouwbaarheid ook de komende jaren geborgd blijft en de voorziening beter zal aansluiten bij de groeiende vraag.

Vanwege de geografische kenmerken van het eiland heeft Saba geen drinkwaternet. Eind deze maand wordt de bottelfabriek geopend, waarbij betrouwbaar drinkwater in herbruikbare plastic gallon flessen zal worden verkocht. Flessen worden per truck geleverd of kunnen worden opgehaald. Daarnaast wordt gekeken naar verkoopmogelijkheden in de supermarkt.

De leden van de D66-fractie vragen tevens wanneer deze voorzieningen gereed en voldoende zijn om het rioolwater te zuiveren en afvalvervuiling tegen te gaan.

Bonaire heeft sinds een aantal jaar een rioolwaterzuiveringsinstallatie waarbij momenteel 912 huishoudens zijn aangesloten via riolering. Dit zijn de huizen die op 300 tot 500 meter van de kust staan en waarvan het afvalwater het koraal kan aantasten. WEB breidt het komende jaar het aantal aansluitingen op de riolering uit tot in totaal 1.200 huishoudens in 2022. De overige huishoudens hebben een septic tank of beerput waarvan de inhoud met vacuümtrucks kan worden geleegd en naar een aparte zuivering wordt gebracht. Daarnaast is deze maand de irrigatieleiding opgeleverd waarmee gezuiverd effluent getransporteerd en verkocht wordt voor beregeningsdoeleinden. Er wordt gewerkt aan de uitvoeringsagenda's van het Natuur en Milieu Beleidsplan waarmee de komende jaren diverse onderzoeken en projecten worden uitgevoerd, o.a. ter verbetering van het afvalwaterbeheer op het eiland. Zo werkt het Openbaar Lichaam Bonaire momenteel samen met het Wereld Natuur Fonds aan een project om te voorkomen dat jachten hun afvalwater ongezuiverd direct in het marine park lozen.

Voor Sint Eustatius en Saba wordt er momenteel gewerkt aan de uitvoeringsagenda's van het Natuur en Milieu Beleidsplan waarmee de komende jaren diverse onderzoeken en projecten worden uitgevoerd, o.a. ter verbetering van het afvalwaterbeheer op het eiland.

Naast deze investeringen in de drink- en afvalwatervoorziening op de eilanden, verstrekt lenW jaarlijks subsidie voor het verlagen van de vaste tarieven voor drinkwater en de transportkosten voor Reverse Osmosis water op Saba. Ook dekt lenW structureel een deel van de exploitatiekosten van de rioolwaterzuivering op Bonaire. De komende jaren worden er diverse onderzoeken en projecten uitgevoerd zoals opgesteld in de uitvoeringsagenda's. Deze vormen de basis voor de afvalwaterstrategieën die uiterlijk in 2024 gereed zijn.

Duurzaamheidsverslag algemeen

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom de andere ministeries nog geen Duurzaamheidsverslag publiceren van hun duurzaamheidsdoelstellingen om de Rijksbrede klimaatdoelstellingen te behalen. Tevens vragen deze leden of de regering bereid is om het Duurzaamheidsverslag van alle ministeries te publiceren.

Het Ministerie van lenW is niet het enige ministerie met een eigen duurzaamheidsverslag, ook de Ministeries van EZK en LNV hebben dit jaar een (gezamenlijk) duurzaamheidsverslag gepubliceerd. De gehele rijksoverheid rapporteert jaarlijks in de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk, uitgebracht onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van BZK,

over de voortgang van de verduurzaming van de Rijksbrede bedrijfsvoering. Of departementen in aanvulling daarop een eigen duurzaamheidsverslag uitbrengen valt onder de eigen bevoegdheid van de ministeries.

Overige vragen

Tot slot zijn er nog een aantal vragen gesteld buiten de eerder aan de orde gekomen thema's. Onderstaand is per vraag een reactie gegeven.

Beleidsresultaten

De rapporteurs De Groot en Alkaya vragen wat er nodig is om te komen tot concretere doelen en betere indicatoren in het jaarverslag en de begroting, zodat de Kamer inzicht krijgt in de mate waarin doelen zijn gehaald met de ingezette middelen. Tevens vragen de zij wat de plannen zijn van de Minister op dit gebied.

Bij het opstellen van de begroting en verantwoording worden de Rijksbegrotingsvoorschriften gevolgd, zoals opgesteld door het Ministerie van Financiën. Met ingang van 2013 is de begroting gebaseerd op «Verantwoord Begroten». «Verantwoord begroten» is daarmee het vigerende kader voor zowel begrotingen als jaarverslagen en is primair gericht op financiële documenten (wetsvoorstellen) ten behoeve van autorisatie van budgetten. Daarin wordt een overzichtelijk aantal doelen en indicatoren opgenomen teneinde de begrotingen en jaarverslagen toegankelijk te houden. Dit houdt in dat de begroting zich focust op waar de Minister voor verantwoordelijk is en met welke financiële instrumenten de Minister aan deze verantwoordelijkheid invulling geeft. Op de pagina van lenW op Rijksfinanciën bij de beleidsinformatie zijn ook allerlei doelen en indicatoren te vinden⁷.

Tevens heeft de Algemene Rekenkamer anderhalf jaar geleden onderzoek gedaan naar inzicht in publiek geld.⁸ Daarop volgde de kabinetsreactie (Kamerstuk 31 865, nr. 173) met toelichting van de voorziene intenties hoe hiermee (Rijksbreed) om te gaan.

Gecoördineerd door de Minister van Financiën en tezamen met andere ministeries wordt de opgave volgend uit deze laatste publicatie opgepakt. Belangrijk aspect daarbij is het door ontwikkelen van de Strategische Evaluatieagenda (SEA). Deze leidt tot gericht inzetten van evaluatie-instrumenten, juist ook aan de voorkant van het beleidsproces. Rijksbreed wordt daarbij ook aandacht gevraagd voor verscherpte toepassing van het Integraal Afwegingskader (IAK) en CW3.1.

Indicatoren en kengetallen

De leden van de PVV-fractie vragen hoe het kan dat voor een aantal indicatoren geen realisatiegegevens in het jaarverslag zijn opgenomen. Verder vragen de leden van de PVV -fractie of het zin heeft om een jaarverslag op te stellen als heel veel belangrijke cijfers ontbreken en of de Minister de Kamer serieus neemt.

Het jaarverslag is opgesteld conform de Rijksbegrotingsvoorschriften. De RBV stelt dat er op 15 maart een door de Auditdienst Rijk goedgekeurd jaarverslag aan de Minister van Financiën wordt aangeboden en dat

⁷ <https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2021/OWB/XII>

⁸ <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2019/09/12/inzicht-in-publiek-geld-deel-2>

wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 25 maart verwerkt kunnen worden.

Voor enkele indicatoren zijn op deze momenten de realisatiegegevens nog niet beschikbaar en kunnen derhalve niet worden toegevoegd aan het jaarverslag. Daardoor komt het voor dat er realisatiegegevens van indicatoren en kengetallen bekend worden ná het opstellen van het jaarverslag maar vóór publicatie van het jaarverslag. Deze gegevens worden, zoals in het jaarverslag aangegeven, bij de eerstvolgende begroting aan uw Kamer aangeboden.

Het betrouwbaar en rechtmatig besteden van belastinggeld en het hierover transparant verantwoord worden achten wij van groot belang en nemen we serieus. De ADR constateert dat de niet financiële verantwoordingsinformatie in het jaarverslag 2020 betrouwbaar tot stand is gekomen en niet strijdig is met de financiële verantwoordingsinformatie.

Handelingskader PFAS

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris wat de stand van zaken is rondom het restrictievoorstel dat Nederland opstelt in samenwerking met Duitsland, Denemarken en Zweden.

Ook Noorwegen werkt mee aan dit restrictievoorstel. Na een voortraject waarin veel werk is gedaan waaronder een openbare raadpleging en het opstellen van een «Risk Management Options Analysis», start midden juli het formele traject met het aanmelden van de restrictie in het «registry of intentions» van het EU-agentschap ECHA. Dit is de formele start van de restrictieprocedure. Er volgen twee fases: het opstellen van het voorstel en het beoordelen hiervan door twee wetenschappelijke comités. Voor beide fases geldt een wettelijk vastgelegde termijn van één jaar. In deze periode vinden diverse openbare raadplegingen plaats zodat zowel de betrokken bedrijven als ngo's en andere geïnteresseerde partijen voldoende kans hebben om hun standpunten duidelijk te maken. Over twee jaar gaat het voorstel met de wetenschappelijke opinies naar de Europese Commissie die op basis hiervan een voorstel zal maken en in besluitvorming zal brengen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de ontwikkeling van het definitief handelingskader PFAS, wanneer dit handelingskader rond is en wanneer deze aan de Kamer wordt gezonden.

Op basis van de onderzoeken die RIVM en Deltares de afgelopen tijd hebben opgeleverd de afgelopen tijd, is een actualisatie van het Handelingskader (HK) PFAS opgesteld. Dit handelingskader is in zoverre definitief, dat op basis hiervan het traject van wettelijke verankering ingezet zal worden. Zoals bij de aanbidding van het evaluatierapport van het eerste tijdelijk handelingskader is aangegeven, is één van de lessen die wordt getrokken dat er voldoende tijd moet zijn voor afstemming met overheden en sectorpartijen en dat er daarnaast ruimte moet zijn voor een uitvoerings- en handhavingstoets (Kamerstuk 35 334, nr. 123). Op dit moment ligt het concept voor bij de koepels van medeoverheden, RWS, ILT, het stakeholder- en het uitvoeringsoverleg. De reacties hierop worden verwerkt in het DHK. Naar verwachting kan dat in september aan uw Kamer gestuurd worden.

Marktordening Spoor

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken van de gesprekken met de provincie Fryslân over de decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden en of er al zicht is op overéén te komen afspraken.

In het BO-MIRT 2020 is afgesproken dat het Rijk en provincie Fryslân toewerken naar een decentralisatieconvenant. Beeld is dat de reiziger voordeel kan hebben van een decentralisatie. Fryslân sprak daarbij de wens uit om de decentralisatie in te bedden in een breder pakket van infrastructuurmaatregelen. Afgelopen maanden is een aantal mogelijke ontwikkelstappen op de lijn Leeuwarden – Zwolle in meer detail verkend. Dit onderzoek wordt in de komende periode afgerond zodat op basis daarvan tot bestuurlijke besluitvorming kan worden gekomen. Zoals uitgesproken in het BO MIRT van november 2020 blijft het voornemen om in 2021 tot definitieve afspraken te komen, waarbij het uitgangspunt is de reiziger een beter product te bieden.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoe het staat met het uitgangspuntenkader decentralisatie en wanneer de Kamer dit kader kan verwachten.

De planning is om het uitgangspuntenkader na de zomer bij de stakeholders zoals vervoerders, overheden en reizigersorganisaties te consulteren en het vervolgens in het najaar aan uw Kamer te verzenden. Daarmee ontvangt u het kader iets later dan oorspronkelijk gepland. Het uitgangspuntenkader decentralisatie omvat veel verschillende onderwerpen: van financiële afspraken tot overwegingen over netwerkqualiteit tot operationele kansen en risico's. Mede gelet op de veelzijdigheid van het onderwerp en de impact van dit kader op toekomstige decentralisatie-initiatieven, kies ik (Staatssecretaris) ervoor om dit kader zorgvuldig op te stellen met betrokkenheid van alle belanghebbenden.

Marktverkenning internationale verbindingen

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken van de marktverkenning naar internationale verbindingen onder open toegang en wanneer deze marktverkenning gereed is.

De marktverkenning is momenteel nog niet gereed. Afronding van het externe onderzoek dat wordt uitgevoerd neemt meer tijd in beslag. Het onderzoeksbureau is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van (buitenlandse) (markt)partijen om het rapport te kunnen afronden. Ik verwacht het rapport dit najaar aan uw Kamer te verzenden.

Regierol lenW stimuleren van samenwerking in de OV-keten en spoorgoederenvervoersector

De leden van de VVD-fractie vragen naar het betrekken van de modal shift en de wegvervoerssector in de regierol van lenW voor het stimuleren van de samenwerking in de gehele OV-keten en het spoorgoederenvervoer, door het organiseren van platforms en tafels.

De modal shift is een belangrijk thema op de -sovpoortafels en de spoorgoederentafel. Ook binnen het MIRT Programma Goederenvervoer-corridors Oost-en Zuidoost wordt in gezamenlijkheid door de corridorpartijen concrete projecten uitgevoerd om modal shift doelstellingen te behalen. Door verschillende maatregelen op het gebied van innovatie en met subsidieregelingen wordt geprobeerd om de verschillende modali-

teiten op een gelijkwaardig speelveld naast elkaar te laten bestaan. Ieder in zijn eigen kracht en met toegevoegde waarden in de ov-keten en het goederenvervoer. De wegvervoersector (Transport en Logistiek Nederland (TLN)) is aangesloten bij de Logistieke Alliantie. Samen met lenW heeft dit platform een gezamenlijke ambitie opgesteld, de Goederenvervoeragenda, waar onder andere de doelstellingen voor een modal shift zijn opgenomen.

Steunpakketten in het kader van de coronacrisis

De leden van de SP-fractie vragen de Minister of zij kan garanderen dat er nooit meer steunpakketten zullen worden verstrekt aan werkgevers die bonussen voor het management belangrijker vinden dan voldoende arbeidskrachten op de werkvloer en of de Minister hierop kan reageren.

Het is onwenselijk en moeilijk te verdedigen als door steunpakketten financiële ruimte ontstaat bij werkgevers die worden benut om bonussen uit te keren aan directie en bestuur, winstuitkeringen uit te betalen of eigen aandelen in te kopen. Bij aanvang van het steunpakket in het voorjaar van 2020 is daarom meerdere malen een moreel appèl gedaan om alleen gebruik te maken van de steungelden als dit echt nodig is.

In aanvulling daarop kent bijvoorbeeld de NOW vanaf de introductie van de speciale regeling voor individuele werkmaatschappijen in mei 2020 voorwaarden omtrent het uitkeren van bonussen aan directie en bestuur en dividend en het inkopen van eigen aandelen. Vanaf de NOW2 is dit verbod op verzoek van uw Kamer verder uitgebreid. Recent is een aanvullende voorwaarde voor de NOW4 aangekondigd. Werkgevers moeten bij een aanvraag een schriftelijke overeenkomst sluiten met een werknemersvertegenwoordiging over de wijze van omgang met het uitkeren van bonussen en dividend.

Ook ziet het kabinet een grote rol voor voorwaarden bij bedrijfsspecifieke steun, zoals ook beschreven in het Afwegingskader voor steun aan individuele bedrijven en de Kamerbrief over fiscale voorwaarden bij steun die in mei 2020 aan uw Kamer zijn verzonden. Welke voorwaarden uiteindelijk gesteld worden vergt echter precisie en maatwerk en zal per geval bekeken moeten worden.

ILT

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of kan worden toegelicht op welke wijze ervoor gezorgd wordt dat de vacatures bij de ILT aantrekkelijker worden en kunnen worden gevuld en vragen zich af hoe het op dit moment staat met de capaciteit en middelen bij de andere programma's van de ILT.

In 2021 gaat de ILT met de vernieuwde arbeidsmarkt campagne en het vernieuwde wervingsproces door met medewerkers aan te trekken. Ook de overige nieuwe taken worden voortvarend opgepakt en de afdelingen en programma's waar nodig bemenst. RWS heeft veel ervaring met werving voor dergelijke specialistische functies en ondersteunt de ILT bij de werving.

De totale wervingsopgave voor de ILT in 2020 en 2021 omvat ongeveer 320 medewerkers, waaronder 130 medewerkers die worden aangetrokken van de extra middelen die de ILT heeft ontvangen ten behoeve van het programmatisch werken bij de ILT. De ILT zet haar mensen en middelen daar in waar de maatschappelijke risico's en schades het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect heeft. Dit doet de ILT op

basis van de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Het is door de nieuwe wervingsprocedures gelukt om in 2020 238 vacatures te vervullen.