

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021 (Kamerstuk 35 570 XII) en de Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021 (Kamerstuk 35 570 A).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Rijkers

| <b>Inhoudsopgave</b>                              | <b>blz.</b> |
|---------------------------------------------------|-------------|
| <b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b> | <b>2</b>    |
| Inleiding                                         | 2           |
| Inbreng rapporteurs                               | 2           |
| Inbreng fracties                                  | 4           |
| VVD-fractie                                       | 4           |
| PVV-fractie                                       | 5           |
| CDA-fractie                                       | 5           |
| D66-fractie                                       | 7           |
| GroenLinks-fractie                                | 7           |

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het begrotingsonderzoek voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

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

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken op de agenda. Deze leden willen verder hun bijzondere dank uitspreken aan de rapporteurs mevrouw Van Eijs en mevrouw Kröger voor hun inzet.

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

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en de antwoorden op de feitelijke vragen die op 27 oktober jl. zijn beantwoord.

### **Inbreng rapporteurs**

Begrotingsrapporteurs Kröger (GroenLinks) en Van Eijs (D66) hebben kennisgenomen van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Infrastructuurfonds en willen hier nog enkele vragen over stellen.

Rapporteurs Kröger en Van Eijs wijzen de commissie op de eerdere moties van de Kamer met betrekking tot de onderuitputtingsproblemen en het niet tijdig aanbesteden en uitvoeren van de door de Kamer besloten programma's. In dit kader vragen zij hoe zeker de Minister is dat het lukt om de 174 miljoen euro aan middelen die in het Infrastructuurfonds naar voren worden gehaald ook daadwerkelijk in te zetten. Welke onderhoudsprojecten worden gefinancierd uit deze naar voren geschoven middelen? Waaruit blijkt dat er zoveel meer animo is in de regio om aanspraak te maken op cofinanciering voor verkeersveiligheid? Hebben de regio's geen planningstijd nodig alvorens de middelen kunnen worden besteed? Waar bestaan de naar voren gehaalde investeringen in smart mobility (155 miljoen euro) uit? Wat is de reden van het doorschuiven van middelen (op artikel 12, 13, 15 en 17) naar latere jaren, bovenop de eerdere kasschuiven? En aan welke projecten worden de aan artikel 20 toegevoegde middelen («actualisatie programmering artikel 20») besteed? Hoe

aannemelijk is het dat deze middelen daadwerkelijk in de komende jaren worden benut?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs wijzen de commissie op een jaarlijks tekort voor beheer en onderhoud van 1 miljard tot 1,4 miljard euro. Hoe en wanneer willen de Minister en Staatssecretaris keuzes maken in het licht van het forse tekort voor beheer en onderhoud? Is het volgens de bewindslieden noodzakelijk of gewenst om bijvoorbeeld minder in aanlegprojecten te investeren?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs maken zich zorgen over de subsidie voor retrofit na de eerdere slechte ervaringen met de VERS-regeling (de Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen). Hoe wordt gewaarborgd dat binnenvaartschippers daadwerkelijk van de subsidie voor retrofit (63 miljoen euro) gebruik gaan maken?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs missen de nadere toelichting op hoe de bedragen voor de afrekening van de diverse belastingen vanwege de omvorming van ProRail (totaal 7,1 miljard euro) tot stand zijn gekomen. Voor welke periodes worden de belastingen afgerekend?

De rapporteurs Kröger en van Eijs wijzen de commissie erop dat de extra middelen voor het meerjarenprogramma geluidssanering (81 miljoen euro voor wegen en 81 miljoen euro voor het spoor) niet eerder worden besteed dan vanaf 2026 (wegen) of 2029 (spoor). Kan dit niet eerder?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs zien dat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-project Maasroute 2 75 miljoen euro extra nodig is voor veiligheidsmaatregelen die niet in de huidige scope van het project zitten. Om wat voor maatregelen gaat het? Waarom zaten deze maatregelen niet in de oorspronkelijke scope?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs missen de overgeboekte 241 miljoen euro voor scheepvaartveiligheid (inzake wind op zee) van de begroting van Economische Zaken en Klimaat (EZK) in de begroting van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Klopt het dat deze nog niet in de begroting is terug te vinden? Zo ja, wanneer wordt dit in de begroting verwerkt? Kan de Minister of de Staatssecretaris een onderbouwing van dit bedrag geven?

Rapporteurs Kröger en Van Eijs constateren dat er door middel van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) wordt gewerkt aan inzicht in de resultaten van beleid. De ontwikkeling van de SEA heeft vertraging opgelopen door corona en heeft daarom op dit moment nog niet zijn definitieve vorm. Welke meerwaarde verwacht de Minister dat de SEA kan bieden voor het ministerie en voor de Kamer? In welk opzicht wordt de SEA meer dan een overzicht van evaluaties? De SEA is nauwelijks uitgewerkt voor de mobiliteitsonderwerpen, terwijl deze het overgrote deel van de begroting beslaan. Is de Minister bereid om de SEA op dit punt uit te werken? Kan de Minister in de definitieve SEA de keuze (en afbakening) van onderwerpen en de timing van de evaluaties beargumenteren? Op welke manier wordt de Kamer betrokken bij het identificeren van strategische evaluatiethema's en bij het bepalen van logische evaluatiemomenten? Kan worden aangegeven welke evaluaties een interdepartementaal karakter hebben en hoe raakvlakken met andere departementen in de evaluaties worden meegenomen?

Rapporteurs Kröger en Van Eijs komen graag terug op het verantwoordingsvacuüm zoals dat eerder en vaker is besproken. Om goed inzicht te krijgen in de effecten van beleid is het belangrijk om bij nieuw en bestaand beleid vooraf vast te stellen wat de doelstelling is, indicatoren

vast te stellen en hierop te monitoren. Is de Minister bereid om alle indicatoren in de begroting systematisch na te lopen om de volgende verbeteringen door te voeren: (1) de indicatoren opnemen in de begroting zelf en niet verwijzen naar andere of toekomstige rapportages; en (2) alle beleidsartikelen voorzien van operationele doelen waar deze ontbreken (bijvoorbeeld circulaire economie, bodem en ondergrond, wegen) en alle indicatoren voorzien van een doel?

De rapporteurs Kröger en Van Eijs merken ten slotte op dat de voorgestelde begroting dit jaar met een aanzienlijk bedrag is verhoogd om de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (fiscaal) te realiseren. Dit heeft op zichzelf geen gevolgen voor andere begrotingsonderdelen, projecten of ambities, maar het is ook geen begrotingspost die zo maar als een technisch detail kan passeren. Zeker aangezien de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan nog steeds slechts een beleidsvoornemen is en de Kamer hier nog niet over heeft besloten. Had de begrotingstechnische kant van dit beleidsvoornemen niet eerder als zodanig met de commissie kunnen worden besproken? Wat zijn de gevolgen van deze miljardenschuif als de omvorming tot zelfstandig bestuursorgaan vertraging oploopt of een volgend kabinet en Kamer anders besluiten?

## **Inbreng fracties**

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie zijn tevreden dat bestedingen en investeringen naar voren zijn gehaald om de negatieve gevolgen van de coronacrisis voor de bouw te dempen en de bouw op deze manier aan het werk te houden om belangrijke ontbrekende schakels en/of beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren. Deze leden hopen dat het Ministerie van IenW samen met Rijkswaterstaat haar best blijft doen om te bezien welke projecten eerder uitgevoerd kunnen worden. Kan de Minister dit toezeggen?

De leden van de VVD-fractie vernemen graag meer over de gemiddelde tijdsduur die projecten vergen. Deze leden constateren dat het in veel gevallen minstens zeven jaar duurt voordat projecten gerealiseerd kunnen worden. Herkent de Minister dit beeld? Wordt bij de herziening van de MIRT-spelregels ook een efficiëntere invulling van het traject meegenomen? Ziet de Minister mogelijkheden om het tijdspad te verkorten en efficiënter in te richten?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of er een overzicht van overprogrammering beschikbaar is, zodat, wanneer de mogelijkheid zich voordoet, er voldoende projecten zijn die wel uitgevoerd kunnen worden. Is de Minister bereid een dergelijk overzicht op te stellen c.q. te delen met de Kamer?

De leden van de VVD-fractie wijzen ook op de successen waarbij in deze periode meer geld ter beschikking is gekomen voor nieuwe weg-, spoor- en waterwerken. Deze leden vinden het belangrijk om ook in crisis en aan het einde van een regeerperiode te blijven investeren in onze infrastructuur. Dat betekent ook het nemen van onomkeerbare stappen. Deelt de Minister deze mening?

De leden van de VVD-fractie hebben berekend dat circa 10 miljard euro extra nodig is om het regeerakkoord met betrekking tot nieuwe infrastructuur uit te voeren. Herkent de Minister dit?

De leden van de VVD-fractie lezen over een jaarlijks tekort van 1 miljard tot 1,4 miljard euro voor beheer en onderhoud. Hoe kan dit bedrag nauwkeuriger bepaald worden? Deze leden zien naast het belang van beheer en onderhoud ook het belang van extra investeringen in nieuwe aanlegprojecten ten tijde van crises. Ziet de Minister deze belangen ook en hoe weegt zij deze? Kan het tekort voor beheer en onderhoud worden ingelopen zonder dat dit ten koste gaat van nieuwe aanlegprojecten?

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij de twijfels deelt over de effectiviteit van het naar voren halen van een deel van het budget. Daarbij wordt al jaren aangegeven dat er harder werk moet worden gemaakt van overprogrammering. Deze leden vragen of de Minister zich hier nog extra voor gaat inzetten. Het effectief inzetten van de mogelijkheden tot het creëren van werkgelegenheid is volgens deze leden namelijk van groot belang om de aankomende economische crisis het hoofd te bieden.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister waarom er nog steeds structureel sprake is van achterstallig onderhoud. Er is nog steeds te weinig budget om onderhoud aan te pakken, wat ertoe zal leiden dat de Nederlandse infrastructuur onveiliger wordt en de toekomstige opgave groter. Deze leden vragen daarom wederom extra budget om te voorkomen dat de onderhoudsopgave nog groter wordt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister waarom de regering zich nog steeds richt op al die duurzaamheidsmaatregelen. Over de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van de maatregelen op het gebied van circulaire economie is en blijft tot op heden weinig bekend. Biomassa blijkt extreem vervuילend te zijn. Deze leden willen daarom zo snel mogelijk een streep door deze onzinprojecten.

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie constateren dat er nog veel dezelfde punten als voorgaande jaren open staan, zoals bijvoorbeeld de onderuitputting, het achterlopen van het beheer en onderhoud en onduidelijkheden over de verantwoording van het beleid. Concreet hebben deze leden de volgende vragen: er wordt 63 miljoen euro ingeboekt voor retrofit motoren voor de binnenvaart. Hoe waarborgt de Minister dat dat de binnenvaartschippers daadwerkelijk van de subsidie voor retrofit gebruik gaan maken, gezien de eerdere slechte ervaringen met de VERS-regeling? Welke flankerende maatregelen neemt zij om dit te bewerkstelligen? Daarnaast wordt er vanuit EZK 241 miljoen euro extra ingeboekt voor scheepvaartveiligheid vanwege wind op zee, maar deze leden kunnen dit bedrag vervolgens niet goed terugvinden in de begroting. Hoe is dit bedrag ingeboekt en welke projecten worden er precies uit gefinancierd? Waaruit bestaan de naar voren gehaalde investeringen van 155 miljoen euro in smart mobility, willen de leden van de CDA-fractie weten.

De leden van de CDA-fractie hebben vorig jaar al gevraagd om een beter inzicht te krijgen in de doelen die gesteld worden ten opzichte van verkeersveiligheid en inzicht in de effecten van de beoogde maatregelen en investeringen om deze doelen te behalen. Tien jaar geleden zat er bijvoorbeeld een tabel bij de begroting waarin werd weergegeven hoe werd toegewerkt naar het doel van destijds om het aantal verkeersslachtoffers dat jaarlijks valt, te halveren in 2020 ten opzichte van 2010. Het doel is aangepast, maar de jaarlijkse tussenstappen worden niet weergegeven waardoor niet zichtbaar is of het beleid voldoende werkt en de investe-

ringen voldoende zijn om het doel van nul verkeersslachtoffers te bereiken. Deze leden willen graag weten hoe dit beter kan worden weergegeven en vragen waarom er destijds voor is gekozen om de tabel niet meer weer geven in de begroting. Er is veel animo in de regio's om aanspraak te maken op cofinanciering voor verkeersveiligheid. Hebben de regio's geen planningstijd nodig alvorens de middelen kunnen worden besteed? Zijn dit nieuwe of extra projecten die nu in de regio plaatsvinden om verkeersveiligheid te verbeteren? Of zijn dit projecten die anders ook uitgevoerd zouden worden, maar dan gefinancierd door de regio? Voorts zien deze leden de mogelijkheid om via het instrument van de SEA het thema verkeersveiligheid interdepartementaal beter inzichtelijk te maken. De maatschappelijke kosten van verkeersslachtoffers worden geschat op 17 miljard euro per jaar. Kan de Minister een uitwerking geven van het thema verkeersveiligheid waarin de effecten van verkeersveiligheid op andere departementen wordt meegenomen? De leden van de CDA-fractie doelen hier op de inkomsten uit verkeersboetes die vallen onder Justitie en Veiligheid (JenV), maar ook het inzichtelijk maken van de kosten van verkeersslachtoffers op de begroting van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) door de ziekenhuisopnames en benodigde revalidatie en kosten van ambulancetransport. Kan de Minister aangeven op welke verschillende begrotingen en welke posten deze kosten neerdalen? Zo nee, zouden de bewindspersonen dit via SEA willen uitwerken?

De leden van de CDA-fractie zijn voorts benieuwd hoe de bewindslieden verder vorm gaan geven aan de SEA. De bewindspersonen geven regelmatig aan projecten om spits te mijden belangrijk te vinden en zijn hierover in gesprek met werkgeversorganisaties en met universiteiten en (hoge)scholen. Welke beleidsdoelen verbinden de bewindslieden hieraan? Hoeveel voertuigverliesuren denken zij te kunnen besparen? Wat voor doelen stellen zij qua aantallen werkgevers en werknemers die de spits gaan mijden? Wat voor reductiedoelen hebben de bewindslieden ten opzichte van het spreiden van passagiers buiten de spits en het passagiersaantal in de (hyper)spits in het openbaar vervoer?

De leden van de CDA-fractie lezen dat eind 2019 het volume aan uitgesteld onderhoud volgens de instandhoudingsbijlage in het jaarverslag 2019 van het Ministerie van IenW voor het hoofdwegennet 552 miljoen euro en voor het hoofdvaarwegennet 493 miljoen euro bedroeg. Jaarlijks lijkt er een fors tekort te zijn tussen 1 miljard tot 1,4 miljard euro. Is de planning die er nu is voldoende om dit in te lopen? Zo nee, welke keuzes maken de bewindslieden om te komen tot het maximaal haalbare? Welke factoren worden meegewogen om de keuze te maken om bepaalde onderhoudsproject wel te doen en andere weer uit te stellen? Is hierbij voldoende aandacht voor het onderhouden van vaarwegen? Kan de Minister aangeven welke keuzes zij maakt om ervoor te zorgen dat het onderhoud van de vaarwegen voldoende blijft om de beoogde modal shift richting binnenvaart in stand te houden?

De leden van de CDA-fractie hebben vragen over het meerjarenprogramma geluidssanering. De extra middelen voor geluidssanering langs de weg zijn pas voorzien vanaf 2026 (wegen) en 2029 (spoor). Kunnen deze niet eerder worden besteed? Deze leden zien verder dat er 75 miljoen euro extra wordt gereserveerd voor het MIRT-project Maasroute 2 voor veiligheidsmaatregelen. Kan de Minister toelichten om wat voor maatregelen dit gaat?

## **D66-fractie**

### *Toekomstige investeringsbeslissingen*

De leden van de D66-fractie lezen dat het ministerie voor 167 miljoen euro bijdraagt aan de concessievergoeding die zij van Nederlandse Spoorwegen (NS) ontvangt. Deze gaat niet ten koste van huidige investeringen, maar komt ten laste van toekomstige (nog niet vastgelegde) investeringsbeslissingen. Daarmee vinden deze leden de vraag over een mogelijk tekort voor het spoorvervoer onvoldoende beantwoord. Toekomstige investeringsbeslissingen moeten uiteraard ook kostendekkend worden geformuleerd. Kan de Staatssecretaris aangeven op welke wijze toekomstige investeringen in het spoorvervoer door deze keuze toch doorgang kunnen vinden?

### *Onduidelijkheid over budgetten*

De leden van de D66-fractie constateren dat in 2021 voor 174 miljoen euro voor beheer en onderhoud, verkeersveiligheid en smart mobility naar voren wordt gehaald. Dat is in lijn met de wensen van de vaste commissie voor IenW. Op welke manier wordt gewaarborgd dat de beschikbare middelen die in het Infrastructuurfonds naar voren worden gehaald ook daadwerkelijk voor deze drie doelen worden ingezet? Kan de Minister een uiteenzetting geven voor welke onderhoudsprojecten de naar voren geschoven middelen worden gebruikt? Waar bestaan de naar voren gehaalde investeringen in smart mobility (155 miljoen euro) uit? Wat is de reden van het doorschuiven van middelen (op grond van artikel 12, 13, 15 en 17) naar latere jaren, bovenop de eerdere kasschuiven? Deze leden constateren dat een jaarlijks tekort is van 1 miljard tot 1,4 miljard euro in het Infrastructuurfonds voor beheer en onderhoud. Deze leden hebben hier zorgen over en vragen of de Minister keuzes gaat maken om dit tekort nog in deze kabinetsperiode in te dammen. Zo nee, wanneer denkt zij dan dat deze keuzes gemaakt kunnen worden en op welke wijze zal de Kamer bij dit keuzeproces worden betrokken?

De leden van de D66-fractie merken op dat kasreeksen in de begroting een momentopname zijn en daarom kunnen fluctueren. Hierdoor achten deze leden dat de kasreeksen geen correct beeld geven van de geplande uitgaven. Kan dit anders worden gerapporteerd, bijvoorbeeld door deze te koppelen aan het totaal beschikbare budget van de posten? Is de Minister bereid om alle indicatoren op te nemen in de begroting waardoor het verwijzen naar andere of toekomstige rapportages overbodig wordt? Is de Minister tevens bereid om alle beleidsartikelen te voorzien van operationele doelen waar deze ontbreken (bijvoorbeeld circulaire economie, bodem en ondergrond en wegen)? Is de Minister tevens bereid om alle indicatoren te voorzien van een doel? Zo nee, waarom niet?

## **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de jaarlijkse kritiek op de begroting, met name ten aanzien van de telkens terugkerende onderuitputting en kasschuiven, nu wordt opgepakt. Deze hebben duidelijk meer aandacht gekregen, maar het probleem is in de ogen van deze leden nog allerm minst opgelost. Immers, ook dit jaar worden we weer geconfronteerd met enorme verschuivingen en zijn veel programma's en projecten waartoe eerder is besloten niet, te laat of te beperkt uitgevoerd.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het naar voren halen van een groot aantal investeringen in beheer en onderhoud die wel kunnen, een goede zaak. Aanleg gaat sowieso voor onderhoud en als de aanleg hapert

en geld blijft liggen terwijl het achterstallig onderhoud zich opstapelt, is een verschuiving van geld en aandacht naar onderhoud een logische keuze. Hier is vaak voor gepleit en deze leden zijn dan ook tevreden over deze stap. Het op deze manier omgooien van de beleidsagenda lijkt wel weer nadelig uit te pakken voor de verantwoording. De SEA vertoont grote gaten. Veel onderhoudsprojecten kunnen kennelijk op meer of eerder geld rekenen, maar niet is gespecificeerd welke, en waarop die keuze dan weer wordt gebaseerd. Ook is niet duidelijk of een project, zoals smart mobility dat voor 2026 was voorzien, nu al tot uitvoering kan komen. Dit soort projecten liggen naar deze leden aannemen niet klaar op de plank om van start te kunnen gaan zodra er geld wordt overgemaakt. Kan de Minister aangeven of de nu vroeger gefinancierde projecten ook daadwerkelijk volgend jaar gerealiseerd worden? En hoe is het naar voren halen van onderhoudsprojecten een oplossing voor de structurele tekorten en de recent extra ontdekte onderhoudsbehoefte? De vraag blijft of de nieuwe aanpak en planning dan nu wel lukt, en wat hier de structurele gevolgen van zijn. Het omgooien van de begroting qua timing en prioriteit is in dit geval een verstandige, maar geen structurele oplossing. Het structurele probleem om tijdig projecten tot uitvoer te brengen is nog steeds niet opgelost. Deze leden horen graag van de Minister hoe de eigen organisatie op dit punt kwalitatief wordt versterkt, zodat de wensen van de Kamer ook kunnen worden uitgevoerd.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn veel minder tevreden over de nieuwe kasschuiven. Deze worden amper toegelicht. Van een aantal projecten (zoals ZuidasDok) is duidelijk dat er om allerlei redenen vertraging is. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de begroting. Maar van andere projecten is het minder duidelijk. Ook vragen deze leden waarom een aantal projecten waarvoor eerder geen geld beschikbaar was, zoals geluidssaneringen, niet ook naar voren zijn gehaald. Immers eenzelfde geluidssanering eerder realiseren, levert jaren eerder een verhoogd woongenot op voor de omwonenden van die locaties. Is de Minister het met deze leden eens dat eerder hier altijd beter is?

Ten slotte merken de leden van de GroenLinks-fractie op dat er nog veel onzekerheid is over de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer («de ov-beschikbaarheidsvergoeding») voor 2021. Deze leden willen hier graag dit jaar nog zekerheid over verkrijgen en vaste afspraken maken met de vervoerders. Immers, ook de vervoerders moeten in deze uiterst onzekere tijden kunnen rekenen op de overheid en moeten kunnen blijven voldoen aan de afgesproken capaciteit en kwaliteit. Deze leden willen voorkomen dat de ov- bedrijven gaan bezuinigen op mensen en materieel of op de dienstverlening aan de reiziger. Ook interen op de budgetten voor de langetermijninvesteringen is op die langere termijn duurder en daarom onwenselijk. Ons ov moet immers flink groeien, niet krimpen. Deze leden vragen daarom de Minister en de Staatssecretaris om toe te lichten hoe zij denken samen met het Ministerie van Financiën de continuering van de beschikbaarheidsvergoeding te kunnen realiseren.