VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op ... 2026

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 verantwoordingsstukken op IenW-terrein (Kamerstuk 36 945 XII, nrs. 1, 2, 5, 6 en 7, Kamerstuk 36 945-A, nrs. 1, 2, 5, 6 en 7, Kamerstuk 36 945-J, nrs. 1, 2, 5, 6 en 8, Kamerstuk 30 196, nr. 860, Kamerstuk 32 861, nr. 90 en Kamerstuk 36 800 XII, nr. 35).

De vragen en opmerkingen zijn op 19 juni 2026 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van... zijn deze door hen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

griffier van de commissie,
Schukkink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
Inbreng rapporteurs
Inbreng VVD-fractie
Inbreng PRO-fractie

Inleiding

De leden De Hoop en Schutz treden op als rapporteurs voor de jaarverslagen 2025 van het Ministerie van IenW, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Zij hebben namens de commissie gekeken naar het financieel beeld, instandhouding van de infrastructuur, de resultaten van het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer, evaluaties van het ministerie en de informatiewaarde van het jaarverslag.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de jaarverslagen en slotwetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, alsook het rapport van de Algemene Rekenkamer en de stafnotitie van de griffie. Zij onderschrijven het belang van een duidelijke financiële afrekening en een heldere verantwoording van begroting en uitgaven. Tegelijkertijd hechten zij waarde aan inzicht in hoe het ministerie haar middelen beheert en wat er daadwerkelijk met deze middelen gerealiseerd is. In dat licht hebben zij nog enkele vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de jaarstukken van het Ministerie van IenW. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

Inbreng rapporteurs

De rapporteurs constateren dat de structurele onderuitputting van de afgelopen jaren op zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds in 2025 is omgeslagen in **overuitputting**. Dat komt echter niet doordat méér projecten en werkzaamheden zijn uitgevoerd, maar vooral doordat de fondsbegrotingen zijn verlaagd. Zo bedroeg de overuitputting op het Mobiliteitsfonds over 2025 € 420 miljoen, maar was de ontwerpbegroting 2025 € 800 miljoen lager dan de begroting 2024. Deze verlaging is grotendeels geregeld bij de Voorjaarsnota 2024. Als de begroting 2025 op hetzelfde niveau was gebleven als de begroting 2024 zou wederom sprake zijn geweest van onderuitputting. De rapporteurs stellen vast dat overprogrammering door verlaging van de begrotingen niet de gewenste uitwerking is van de jarenlange discussie over het voorkomen van onderuitputting door meer overprogrammering die de commissie met verschillende bewindspersonen heeft gevoerd.

Bovendien is hierbij nog steeds geen sprake van realistische begrotingen, zo constateert ook de Rekenkamer. Het «realistisch ramen» is voor 2025 te veel doorgeslagen, waardoor gedurende het begrotingsjaar bij alle suppletoire begrotingen middelen moesten worden toegevoegd. Dat geldt bijvoorbeeld voor artikel 13 Spoorwegen op het Mobiliteitsfonds (€ 470 miljoen), met name door prijsstijgingen, en voor artikel 1 Waterveiligheid op het Deltafonds (€ 315 miljoen), waarbij overprogrammering als belangrijkste reden wordt genoemd. De rapporteurs benadrukken dat begrotingen in principe zo realistisch mogelijk moeten zijn.

- *Wat zijn de verwachtingen voor de realisatie van de fondsbegrotingen voor de komende jaren?*

- *Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat volgende begrotingen wel realistisch worden geraamd?*

Wijzigende omstandigheden kunnen er uiteraard toe leiden dat begrotingen worden bijgesteld. In 2025 is sprake is geweest van excessieve prijsstijgingen voor aanleg en instandhouding van infrastructuur van soms meer dan 10 procent. Hierbij valt het de rapporteurs op dat de totale uitgaven op het Mobiliteitsfonds in 2025 slechts met 1,5 procent zijn gestegen en € 150 miljoen hoger waren dan in 2024.

- *Betekent dit dat in 2025 minder werk is verricht tegen hogere prijzen, zowel ten opzichte van 2024 als van de ontwerpbegroting 2025?*
- *In hoeverre heeft de lagere ontwerpbegroting voor het Mobiliteitsfonds in 2025 een dempend effect gehad op de uitvoering van infrastructurele werkzaamheden?*
- *Kan de Minister een overzicht geven van de prijsstijgingen in 2025 (zowel excessief als regulier) per artikel?*
- *In hoeverre vormen de ingehouden prijsbijstellingen in 2025 en 2026 een probleem voor de uitvoering?*

Bij de verplichtingen op zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds is wederom sprake van een fors lagere realisatie. Bij het Mobiliteitsfonds zijn in 2025 € 1,6 miljard minder verplichtingen aangegaan dan waar ruimte voor was, bij het Deltafonds ging het om € 875 miljoen minder. Deze verplichtingenruimte is overwegend doorgeschoven naar latere jaren.

- *Duiden de lagere aangegane verplichtingen op de fondsbegrotingen op een gebrek aan uitvoeringscapaciteit?*
- *Welke gevolgen hebben deze vertragingen in de praktijk, bijvoorbeeld voor bereikbaarheid?*

In het licht van de deadline van 2027 voor de **Kaderrichtlijn Water** (KRW) is de vraag welke voortgang er in 2025 is geboekt en welke lessen hieruit zijn te trekken. Bij tussentijdse begrotingen in 2025 en 2026 is € 250 miljoen extra uitgetrokken voor de jaren 2026–2027, maar de vraag is of het lukt om de projecten daadwerkelijk in 2027 af te ronden.

In 2025 is op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit € 51 miljoen minder uitgegeven dan oorspronkelijk begroot. Wel zijn in 2025 meer verplichtingen aangegaan voor de KRW (€ 56 miljoen), hiervan is echter € 47 miljoen doorgeschoven uit 2024 en is een deel het gevolg van hogere kosten.

- *Klopt het dat de hogere realisatie van verplichtingen in 2025 ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water (€ 56 miljoen) geheel wordt veroorzaakt doordat verplichtingenruimte uit 2024 is doorgeschoven en door hogere kosten? Of zijn er ook extra (delen van) projecten gestart?*
- *Welke lessen zijn er te trekken uit de voortgang die in 2025 is geboekt met de KRW-projecten in het Deltafonds? Hoe worden deze lessen gebruikt om doelen in 2027 te realiseren?*

Bij **instandhouding van infrastructuur** is het uitgesteld en achterstallig onderhoud bij de netwerken van Rijkswaterstaat verder toegenomen van € 2,16 miljard in 2024 naar € 2,53 miljard. Deze toename is bovendien groter dan in 2024. Hierbij spelen grote tegenvallers een rol, waardoor ander werk moest worden uitgesteld. Deze groei van het uitgesteld onderhoud baart extra zorgen omdat de uitgaven en budgetten voor instandhouding in 2025 hoger waren dan in 2024.

- *In hoeverre worden de hogere uitgaven veroorzaakt door de eerdergenoemde prijsstijgingen en in hoeverre door meer werkzaamheden?*

- *Bij welk deel van het uitgestelde en achterstallige onderhoud was in 2025 sprake van gepland uitstel om werkzaamheden te combineren en/of hinder te verminderen?*

De hinder en maatschappelijke schade door het uitvoeren van gepland en ongepland onderhoud neemt toe. Zo zijn de files op het hoofdwegennet door aanleg en geplande werkzaamheden sterk gestegen: van 2,5 miljoen voertuigverliesuren in 2023 naar 5,5 miljoen voertuigverliesuren in 2025. Voor het hoofdvaarwegennet overstijgen de stremmingen door zowel gepland als ongepland onderhoud de streefwaarden, dit zal bovendien toenemen als het uitgesteld en achterstallig onderhoud wordt aangepakt. Ook de beschikbaarheid van stormvloedkeringen was in 2025 erg laag en voldeed net als in 2024 niet aan de streefwaarde: twee van de zes stormvloedkeringen voldeden op 1 oktober 2025 niet aan de faalkanseis. Het aantal impactvolle verstoringen op het spoorwegennet lag in 2025 15 procent hoger dan in 2024, reden om het onderhoud beter te richten op storingsgevoelige en kritische assets. De gevolgen van deze ontwikkelingen voor het wegverkeer, de scheepvaart, de waterveiligheid en de treinreizigers worden niet inzichtelijk gemaakt in indicatoren. De rapporteurs geven in overweging bij toename van hinder door (toename van) uitvoering van opgaven navenant meer aandacht te hebben voor hinderbeperking (hindermanagement) om nadelige gevolgen van de opgave zo min mogelijk maatschappelijk, op de omgeving af te wentelen.

- *Kan de Minister in de begrotingen, jaarverslagen en de staat van de infrastructuur ook indicatoren opnemen over de gevolgen van ongeplande werkzaamheden, storingen en gebruiksbeperkingen door uitgesteld en achterstallig onderhoud op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en de spoorwegen, bijvoorbeeld uitgedrukt in verliesuren voor voertuigen, scheepvaart en reizigers?*
- *Wat gaat de Minister doen om overlast en hinder van werkzaamheden op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en spoor te beperken? Is hier voldoende oog voor?*
- *Zijn de problemen bij de Hartelsluis en de Maeslantkering inmiddels opgelost? Zo nee, wanneer zullen deze stormvloedkeringen weer voldoen aan de faalkanseisen?*
- *In hoeverre werd de sterke stijging van het aantal impactvolle verstoringen op het spoor veroorzaakt door uitgesteld en achterstallig onderhoud? Welke verbetering kan worden bereikt met het beter richten van onderhoud op storingsgevoelige en kritische assets?*
- *Waarom wordt voor het spoor niet meer gerapporteerd over de kernprestatieindicator reizigerspunctualiteit op de HSL-Zuid?*

De Algemene Rekenkamer presenteert geen nieuwe cijfers over het budgettekort bij instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken, maar schetst een onveranderd beeld van grote budgettekorten. Het budgettekort voor instandhouding van het spoor is gestegen van € 1,8 miljard naar € 2,9 miljard. De Rekenkamer concludeert in het licht van de grote budgettekorten dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat scherpe keuzes moet maken. De Rekenkamer merkt op dat de uiteindelijke keuzes die worden gemaakt het resultaat zijn van een bredere afweging, waarin ook beleidsmatige en politieke overwegingen een rol spelen.

- *Welke actuele inzichten zijn er over de omvang van de budgettekorten voor instandhouding van de infrastructuur voor de periode 2025–2039, aanvullend op de cijfers die de Algemene Rekenkamer rapporteert? Zijn de budgettekorten gegroeid ten opzichte van 2024?*
- *Kan de Minister bij de afwegingen en keuzes die worden gemaakt in het kader van de prioritering van de opgaven ook aangeven welke beleidsmatige en politieke overwegingen daarnaast zijn meegenomen?*
- *Kunnen deze beleidsmatige en politieke overwegingen worden opgenomen in het afwegingskader dat momenteel in ontwikkeling is?*

Uit het **verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer** blijkt dat de uitgaven en verplichtingen van het ministerie in 2025 rechtmatig waren, met uitzondering van de uitvoering van diverse subsidieregelingen door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland voor vier begrotingsartikelen van de IenW-begroting (artikel 11, 13, 18 en 21). Bij de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat blijven hardnekkige onvolkomenheden bestaan bij de aanbestedingen. De eerdere (hardnekkige) onvolkomenheid voor aanbestedingen bij het ministerie zelf is opgelost. De rapporteurs benadrukken in het verlengde van de Rekenkamer het belang van rechtmatigheid, ook bij de toekenning en afrekening van subsidies en bij aanbestedingen.

- *Welke maatregelen neemt de Minister om het subsidiebeheer door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland te verbeteren en verdere onrechtmatigheden te voorkomen?*
- *Welke maatregelen neemt de Minister om de hardnekkige onvolkomenheden in de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat bij aanbestedingen op te lossen?*

Uit het themaonderzoek van de Algemene Rekenkamer blijkt dat voor de veiligheid van vitale infrastructuur op de Noordzee een actueel en geïntegreerd dreigingsbeeld ontbreekt. De Rekenkamer vraagt hierbij met name aandacht voor de kwetsbaarheid van kabels. De betrokken partijen (de Ministers van JenV, Defensie en IenW) bij het National Marine Security Centre (NMSC) zijn het er nog niet over eens zijn wie daarvoor verantwoordelijk zou moeten zijn en wie dat financiert. De Minister erkent dit en heeft aangekondigd dat de aanbevelingen van de Rekenkamer worden meegenomen in de uitwerking van de governance van het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI). Hierin wordt ook de inrichting en positionering van het NMSC betrokken. De Tweede Kamer wordt hierover vóór de zomer geïnformeerd. De rapporteurs onderstrepen de aanbevelingen van de Rekenkamer en de noodzaak van een voortvarende aanpak. Zij benadrukken hierbij dat niet alleen de kwetsbaarheid van bekabeling maar ook andere objecten zoals «rigs» en windmolens (de «hardware») relevant is.

Er worden te weinig (goede) **evaluaties** bij IenW uitgevoerd. Hierdoor bevatten periodieke rapportages niet of nauwelijks aanbevelingen voor verbetering van de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid zelf, maar alleen voor verbetering van de doelformulering, indicatoren en de programmering van evaluaties. Voor de Kamer ontbreekt het hierdoor aan mogelijkheden om het debat met de bewindspersonen aan te gaan over mogelijkheden voor verbetering van beleid. In reactie op het verantwoordingsonderzoek van de Rekenkamer ziet de Minister voor zichzelf een inspanningsverplichting om duidelijke beleidstheorieën te formuleren, zodat de samenhang tussen beleidsdoelen en instrumenten inzichtelijk wordt gemaakt. De rapporteurs willen in aanvulling hierop meer aandacht van de Minister vragen voor betere evaluaties en periodieke rapportages die daadwerkelijk de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid meten en waarin beleidsaanbevelingen worden gedaan waarmee de Kamer betere debatten kan voeren over mogelijkheden om beleid te verbeteren.

- *Wat gaat de Minister concreet doen om te zorgen dat de periodieke rapportages bij IenW bruikbare aanbevelingen gaan opleveren over het beleid zelf, en niet alleen over de doelformulering, indicatoren of de programmering en methodiek van evaluaties?*
- *Hoe gaat de Minister zijn inspanningsverplichting invullen om de samenhang tussen beleidsdoelen en instrumenten inzichtelijk te maken met duidelijke beleidstheorieën?*

In de periodieke rapportage over wegen en verkeersveiligheid werd onder meer aanbevolen om te zorgen voor een diepere uitsplitsing van de uitgaven op aanleg en onderhoud respectievelijk vernieuwing op artikel 12 Hoofdwegennet. De achtergrond van deze aanbeveling ligt in de grote bedragen op artikel 12 (hoofdwegennet) in het Mobiliteitsfonds. Zo werd in 2025 op subartikel «onderhoud» € 1,1 miljard uitgegeven, zonder verdere uitsplitsing. De Minister lijkt ruimte te geven voor verdere uitsplitsing, als de Kamer dat wenst, maar zegt dit niet direct toe.

- *Is de Minister bereid om de aanbeveling op te volgen om in de begroting te zorgen voor een diepere uitsplitsing op artikel 12 Mobiliteitsfonds van de uitgaven voor aanleg en onderhoud respectievelijk vernieuwing, zoals aanbevolen in de periodieke rapportage over wegen en verkeersveiligheid? Kan de Minister hiertoe een voorstel voor een indeling doen?*

Volgens het jaarverslag is de periodieke rapportage over openbaar vervoer en spoor in 2025 afgerond en zou deze uiterlijk in maart 2026 aan de Kamer worden gestuurd. De Kamer heeft deze periodieke rapportage echter nog niet ontvangen.

- *Waarom heeft de Kamer de periodieke rapportage over openbaar vervoer en spoor (verwacht tweede helft 2025) nog niet ontvangen? Wanneer verwacht de Minister de rapportage aan de Kamer te sturen?*

Hoewel de **informatiewaarde van het jaarverslag** en de begroting de laatste jaren is verbeterd en ook in de ontwerpbegroting 2026 doelen weer concreter zijn geformuleerd en uitgewerkt, laat de grootste verbetering op zich wachten: beter inzicht in de resultaten die het afgelopen jaar zijn bereikt. Deze koppeling van middelen en resultaten is wel verbeterd, maar nog niet overzichtelijk. De rapporteurs vragen de Minister om de verbetering van de koppeling tussen geld, prestaties en effecten in begrotingen en jaarverslagen voortvarend voort te zetten in de begroting 2027 en het jaarverslag 2026.

Inbreng VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie constateren dat de realisatie op het Mobiliteitsfonds in 2025 hoger uitvalt dan bij ontwerpbegroting werd geraamd, terwijl in voorgaande jaren juist regelmatig sprake was van onderuitputting. Kan de Minister toelichten in hoeverre deze ontwikkeling het gevolg is van een meer realistische begrotingsraming of juist van kasschuiven en/of andere begrotingstechnische aanpassingen? Welke lessen worden hieruit getrokken voor toekomstige begrotingen? De leden van de VVD-fractie hechten aan een begroting die zo goed mogelijk aansluit bij de daadwerkelijke programmering en uitvoering van projecten. Welke stappen zet de Minister om de voorspelbaarheid van de uitgaven op het Mobiliteitsfonds verder te verbeteren?
Daarnaast constateren deze leden dat de realisatie circa € 420 miljoen hoger is uitgekomen dan oorspronkelijk begroot. Kan de Minister toelichten welke ontwikkelingen hieraan ten grondslag liggen? Kan daarbij in het bijzonder worden ingegaan op de afwijkingen bij artikel 1 (Waterveiligheid) en artikel 13 (Spoorwegen)?
Voorts constateren de leden van de VVD-fractie dat de realisatie van verplichtingen op het Mobiliteitsfonds circa € 1,6 miljard lager is uitgekomen dan begroot. Kan de Minister toelichten welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen? In hoeverre hangt dit samen met uitvoeringscapaciteit, vergunningverlening, marktomstandigheden of andere factoren? Deze leden zijn met name geïnteresseerd in de gevolgen voor de uitvoering. Leiden de lagere verplichtingen naar verwachting tot vertraging van projecten of onderhoudsopgaven en zo ja, welke gevolgen

heeft dit voor de bereikbaarheid en de instandhouding van de infrastructuur?
Ten aanzien van het Deltafonds vragen de leden van de VVD-fractie of de lagere realisatie van verplichtingen gevolgen heeft voor de voortgang van projecten in de komende jaren. Kan de Minister aangeven in hoeverre deze afwijkingen doorwerken in de programmering en uitvoering van waterveiligheids- en zoetwatermaatregelen?
Verder valt de leden van de VVD-fractie op dat er sprake was van excessieve prijsstijgingen, terwijl de uitgaven slechts beperkt hoger uitkwamen dan in 2024. Zij vragen de Staatssecretaris een overzicht te geven van de prijsstijgingen per artikel en toe te lichten of in 2025 daadwerkelijk minder werk verricht is tegen hogere prijzen. Als dat zo is, wat betekent dit dan voor de toekomstige begrotingen en de toekomstige realisatie van de onderhoudsopgaven waar de Nederlandse infrastructuur voor staat?
Verder hebben de leden van de VVD-fractie een vraag over het Deltafonds. Daar is sprake van overuitputting bij de uitgaven, vooral op waterveiligheid, terwijl bij de verplichtingen juist sprake is van onderuitputting. Zij vragen de Minister hoe dit zich verhoudt tot de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (Hwbp) en de doelen voor waterveiligheid en waterkwaliteit. In hoeverre werkt de onderuitputting bij het aangaan van verplichtingen door in vertragingen in de uitvoering?
Over de toelichting op het hoofdstukje «Instandhouding Infrastructuur» merken de leden van de VVD-fractie op dat de toename van uitgesteld en achterstallig onderhoud bij hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen onder meer door grote spoedeisende tegenvaller de urgentie aangeeft om voortvarend aan de slag te gaan met het afwegingskader en de daarop volgende prioritering van projecten. Planningen zijn cruciaal voor de zekerheid van uitvoering en het inschrijven van de markt.
Ten aanzien van hinder en maatschappelijke schade merken de leden van de VVD-fractie op dat dat zal toenemen naarmate aan de slag gegaan wordt met het (uitgesteld en achterstallig) onderhoud en aanleg. De leden van de VVD-fractie zien nu reeds dat de stremmingen op het hoofdvaarwegennet door gepland en ongepland onderhoud de streefwaarden overstijgen. Hinder is bij werk onafwendbaar, maar de mate waarin wel beïnvloedbaar. De aanleiding neemt toe om in de projecten structureel aandacht te hebben voor hindermanagement: d.w.z. het kanaliseren en verzachten van de impact op de directe of regionale omgeving, zeker waar het betreffende netwerk grofmazig is, zoals op het hoofdvaarwegennet. De vervoersmodaliteit binnenvaart kampt hiermee en leidt economische schade die om kan slaan in een reverse modal shift, zeker als gebieden niet meer (goed) kunnen worden bereikt. Datzelfde geldt voor waterrecreatieondernemers. Passanten bereiken de jachthavens soms niet meer en vaste ligplaatshouders overwegen een ligplaats elders. Ook het spoorwegnet is niet vrij van hinder en overlast. De impactvolle verstoringen van het spoor vallen in het oog. De oorzaak van deze verstoringen lag voor 42% bij technische oorzaken. Is er inmiddels, een halfjaar naar de waarschuwing van ProRail dat zij de komende anderhalf jaar deze KPI niet zal halen, meer zicht op hoe ProRail het been bij gaat trekken? Bijvoorbeeld door meer flexibele contracten of het vinden van meer aannemers die op het spoor kunnen werken? Voor de leden van de VVD-fractie dient hindermanagement een integraal onderdeel uit dient te maken van de voorbereiding, planning, aanbesteding en uitvoering van projecten. Dus eerder meer aandacht hiervoor dan minder.
In het licht van het risico van de niet tijdige uitvoering van projecten voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) vragen de leden van de VVD-fractie zich af welke voortgang er in 2025 is geboekt en welke lessen hieruit te trekken zijn. Bij herhaling hebben de leden van de VVD-fractie hiernaar gevraagd. Lukt het om de projecten daadwerkelijk in 2027 af te ronden en hoever

brengt dat Nederland in het doelbereik alsook de doelen op de chemische stoffen/samenstellingen van water in de diverse waterlichamen?
De leden van de VVD-fractie lezen in het rapport van de Algemene Rekenkamer dat voor de veiligheid van vitale infrastructuur op de Noordzee nog altijd een actueel dreigingsbeeld ontbreekt, en dat de betrokken departementen (J&V, Defensie en IenW) nog altijd geen overeenstemming hebben bereikt over de verantwoordelijkheid hiervoor. De leden van de VVD-fractie vragen de Minister daarom om verduidelijking over het op te richten National Maritime Security Centre (NMSC), hoe de langlopende financiering van dit centrum ingericht kan worden en of het mogelijk zou zijn om de verantwoordelijkheid hiervoor onder de Minister van Algemene Zaken te plaatsen als er onverhoopt voor de zomer geen besluit komt over de interdepartementale verantwoordelijkheden en bevoegdhedenimpasse. De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat er na het reces weer een besloten technische briefing komt.
De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd hoe het Nederlands Offshore Ecosysteem als strategische pijler betrokken is.
Ook op het terrein van evaluaties hebben de leden van de VVD-fractie vragen. De Rekenkamer stelt dat te weinig goede evaluaties worden uitgevoerd, waardoor inzicht in doeltreffendheid en doelmatigheid beperkt blijft. Zij vragen de Minister of de Strategische Evaluatie Agenda bij de begroting 2027 alsnog wordt aangevuld met evaluaties van spoor- en scheepvaart-infrastructuurprojecten, de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationaal Groeifonds. Daarnaast ontvangen deze leden graag een reactie op de vraag hoe ervoor wordt gezorgd dat periodieke rapportages voortaan beter bruikbare aanbevelingen opleveren over het beleid zelf.
Verder zijn de leden van de VVD-fractie in het kader van Regeldruk benieuwd naar een overzicht van «nationale koppen» in alle werkvelden van IenW. Kan de Minister deze nationale koppen identificeren en delen met de Kamer? Zo ja, kan hij deze koppen beoordelen op nut, noodzaak en effectiviteit? De leden van de VVD-fractie willen de Minister vragen naar mogelijkheden om deze nationale koppen weg te nemen of te verzachten als blijkt dat ze niet bijdragen aan het bereiken van de beleidsdoelen dan wel Nederland en haar economie qua concurrentiepositie en vestigingsklimaat benadelen.
Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie hoe de Minister ervoor zorgt dat de toekomstige jaarverslagen meer inzicht bieden in de koppeling tussen middelen, prestaties en resultaten. Is de Minister bereid om in volgende jaarverslagen en begrotingen een verdere uitsplitsing te maken tussen aanleg, onderhoud en vernieuwing, zodat beter zichtbaar wordt waaraan het geld precies is besteed en wat daarmee is bereikt?

Inbreng PRO-fractie

Allereerst constateren de leden van de PRO-fractie dat op een aantal belangrijke beleidsterreinen van het Ministerie van IenW zorgen zijn over het behalen van de beleidsdoelen. Zo wijzen deze leden op dat de tekorten voor de instandhouding van de infrastructuur die verder zijn opgelopen, de doelen uit de KRW die nog lang niet in zicht zijn, de beschikbaarheid van drinkwater verder onder druk is komen te staan, de prijzen in het openbaar vervoer verder zijn gestegen waardoor deze belangrijke publieke voorziening niet toegankelijker geworden is, en ook op het terrein van milieubeheer zijn veel doelstellingen niet dichterbij gekomen en nemen de zorgen over bijvoorbeeld PFAS en de tekorten ten aanzien van toezicht en handhaving verder toe. Graag ontvangen deze leden op elk van voorgaande beleidsterreinen een nadere reflectie van het kabinet over wat er in 2025 concreet gedaan is. En kan het kabinet hierbij ook aangeven welke concrete lessen op deze beleidsterreinen meegenomen worden voor de nabije toekomst?

De leden van de PRO-fractie vinden de post verkeersveiligheid nog onvoldoende specifiek. Is het kabinet bereid om de begrotingsposten voor verkeersveiligheid verder uit te splitsen en te verdiepen, zodat ook beter duidelijk wordt hoe maatregelen voor verkeersveiligheid zijn verdeeld over bijvoorbeeld weginrichting, cofinanciering, gedragsmaatregelen of andere?

De leden van de PRO-fractie constateren dat de Algemene Rekenkamer in haar verantwoordingsonderzoek zorgen uit over de veiligheid op de Noordzee. Deze leden delen deze zorgen en zien uit naar de brief van het kabinet die nog voor het zomerreces hierover volgt. Voor dit moment hebben de aan het woord zijnde leden hierover nog twee specifieke vragen. Allereerst vernemen zij graag waarom tot nu toe de impasse over de verantwoordelijkheden nog niet is opgelost. Waar zit volgens het kabinet hier de specifieke oorzaak voor deze impasse? En daarnaast vernemen deze leden graag wat er volgens het kabinet nodig is om de door de Algemene Rekenkamer genoemde langjarige financiering rond te krijgen. Om hoeveel geld gaat het jaarlijks en welke departementen zouden welk deel hiervoor moeten dragen?

De leden van de PRO-fractie vinden het van groot belang dat het internationaal treinvervoer wordt verbeterd. Deze leden constateren dat het vorige kabinet van plan was om in 2025 met plannen te komen om het Nederlandse spoornetwerk (vijf treinstations) beter aan te laten sluiten op hogesnelheidslijnen net over de grens. Wat is er concreet uitgewerkt op dit vlak? Voorts ontvangen de aan het woord zijnde leden graag een stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen moties die ingediend zijn tijdens het notaoverleg d.d. 22 september 2025 over de initiatiefnota van het lid Koekkoek (Alle Seinen op Groen).

II Reactie van de bewindspersonen