

Vergaderjaar 2018–2019

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 101

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 juli 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 4 juni 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 februari 2019 inzake reactie op het verzoek van het lid Van Brenk, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 17 januari 2019, over het bericht «Merwedebrug was bijna ingestort, Nederland aan ramp ontsnapt» (Kamerstuk 29 385, nr. 97);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 februari 2019 inzake reactie op motie van de leden Von Martels en Amhaouch over de risico's van cyberaanvallen (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 28) (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 74);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2019 inzake bediening sluizen en bruggen Afsluitdijk (Kamerstuk 35 000 A, nr. 83);**
- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 15 mei 2019 inzake aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2018 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (Kamerstuk 35 200 XII, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2019 inzake reactie op het verzoek van het lid Schonis, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 28 maart 2019, over het besluit dat is genomen door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om het fietspad op de Afsluitdijk drie jaar af te sluiten (Kamerstuk 35 000 A, nr. 93);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2019 inzake instandhouding Galecopperbrug (Kamerstuk 35 000 A, nr. 96);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2019 inzake herstelwerkzaamheden aan de Betlembrug (Kamerstuk 35 000 A, nr. 92);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2019 inzake reactie op verzoek commissie om te reageren op een artikel in het blad Cobouw over de Botlekbrug (Kamerstuk 29 385, nr. 100);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2019 inzake ontwikkelingen instandhouding Rijksinfrastructuur (Kamerstuk 35 000 A, nr. 98).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Drost, Kröger, Laçin, Von Martels en Schonis,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 18.04 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet de Minister en de aanwezige leden, Van Aalst van de PVV, Schonis van D66, Dijkstra van de VVD, Kröger van GroenLinks, Von Martels van het CDA en Laçin van de Socialistische Partij, welkom. Ook heet ik natuurlijk alle belangstellenden hier en iedereen die meekijkt evenals de ambtelijke ondersteuning welkom. Ik stel voor dat we per woordvoerder vier minuten nemen en dat we twee keer interrumperen, in tweeën. Er mag niet gespaard worden; ik houd geen kredietboek bij. Ik geef het woord aan de heer... O! Welkom bij dit algemeen overleg Onderhoud wegen en bruggen! Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat ik bij het goede AO ben en dat u dat nog even bevestigd hebt. Stel je voor dat we ergens anders zaten, bij voorbeeld bij een overleg over «een bevinkje»!

Voorzitter. Jarenlang bekibbelingsbeleid onder Rutte heeft ertoe geleid dat onze infrastructuur op instorten staat. Het onderhoud van onze bruggen en tunnels is dusdanig op de lange baan geschoven dat er gevreesd moet worden voor filerecords en onbereikbare steden. Als de Minister niet snel actie onderneemt, kan zij zich straks Minister van infarcten en wegwerkzaamheden noemen. De PVV zou graag zien dat de Minister gebruikmaakt van de aankomende periodes, waarin het rustig op de weg is, om achterstallig onderhoud aan te pakken. Daarvoor zijn wat ons betreft twee dingen nodig: financiën en politieke daadkracht. Wat de financiën betreft, heeft de PVV vorig jaar natuurlijk al een ijzersterk plan op tafel gelegd om structureel 1 miljard per jaar vrij te maken. Was het amendement van de PVV aangenomen, dan hadden we nu dus jaarlijks 1 miljard kunnen investeren in onze infrastructuur. Het is een maatregel die keihard nodig is en ook nu het tij nog kan keren. Voor de regeringspartijen was het echter het regeerakkoord dat heilig was. Het gevolg: wel flink geld voor vliegende auto's, duurzame kindervagens en energieopwekkende dansvloeren, maar niet voor een vitale infrastructuur. De grote hamvraag is dus: waar haalt deze Minister dit geld nu vandaan? Het is toch werkelijk te gek voor woorden dat de Minister zelf stelt geen idee te hebben hoe ze de grootste vervangings- en renovatieopgave in de Nederlandse geschiedenis moet gaan bekostigen?

Een ding is mij wel duidelijk: de investeringen van dit kabinet gaan de ellende niet oplossen. De PVV kijkt met verbazing naar het vertrouwen dat de Minister in de stand van de kwaliteit van onze infrastructuur heeft. Zo wijst zij trots naar de positieve resultaten over het spoor van de ILT. Ten eerste vraagt de PVV zich af of de Minister wel op de hoogte is van de stand van zaken bij de ILT en of de ILT met haar capaciteit überhaupt een goed en volledig beeld kan geven. Ten tweede vraagt de PVV zich af of de Minister ervan op de hoogte is dat het spoor de komende jaren door toenemende drukte enorm onder druk zal komen te staan.

Alleen al de snelwegen kampen met ruim 350 miljoen aan uitgesteld onderhoud. Bij de hoofdvaarwegen bedraagt dat al meer dan 400 miljoen

euro. En hoe langer we blijven uitstellen, hoe hoger die kosten uiteindelijk zullen gaan worden. Kan de Minister de PVV vertellen hoe de gesprekken met haar collega-ministers, die ze ongetwijfeld voert om het benodigde geld vrij te spelen, op dit moment gaan?

Het is het wapperen met positieve rapporten en het niet-acteren op de op handen zijnde catastrofe die zo funest zullen zijn voor de doorstroming van ons verkeer. Kijk naar de Merwedebrug die hals-over-kop werd afgesloten, kijk naar de Sluis Bosscherveld, waarvan een onderdeel niet op tijd was vervangen: met de inactieve houding van deze Minister zullen dit soort incidenten eerder regel dan uitzondering gaan worden in Nederland, met alle gevolgen voor de economie en de veiligheid van dien. Voorzitter. Het is hoog tijd voor een deltaplan voor onze cruciale infrastructuur, een deltaplan waarin concreet wordt benoemd waar de prioriteit moet liggen, vervolgens hoe deze wordt uitgewerkt en kan worden aangepakt met een breed gedragen plan van aanpak. Hiermee kunnen onverwachtse sluitingen als bij de Moerdijkbrug en de Ketelbrug voorkomen worden. Daarmee wordt de economische schade beperkt en kan van de expertise van partners gebruikgemaakt worden. Kijk of je dat deltaplan niet gewoon omgekeerd kunt aanbesteden door een vaste prijs in de markt te zetten, zodat de prijs niet alleen maar leidend is, maar juist alle partners in het veld mee kunnen denken en aannemers creatief kunnen zijn om knelpunten op te lossen.

We moeten weten waar we aan toe zijn. De PVV doet dan ook een dringend beroep op deze Minister een actieve rol in te nemen om het tij te keren en te zorgen dat Nederland dadelijk niet één groot verkeersinfarct wordt. Op dit moment is er maar één filemonster: de Minister zelf, helaas. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Wie had gedacht dat de werkervaring die ik in mijn allereerste baan heb opgedaan, mij vandaag de dag nog te pas zou komen? Mijn eerste baan was bij een technisch ingenieursbureau met veel werk in de weg- en waterbouw. Ik heb mij gisteren tijdens het werkbezoek aan de asfaltcentrale in Bergen op Zoom dan ook erg vermaakt.

Ons land heeft enkele duizenden kunstwerken: bruggen, sluisen, viaducten en ga zo maar door. In de politiek hebben we sterk de neiging om te kijken naar nieuwe infrastructuur. Iedereen kijkt altijd uit naar het feestje waar de eerste heipaal de grond in wordt geslagen. Alleen, het merendeel van Nederland is al gebouwd. Wat je hebt gebouwd, moet je goed onderhouden.

Dat doen we toch? Dat vraagteken is na de berichtgeving over de toestand van bijvoorbeeld de Merwedebrug in 2016 wel erg nadrukkelijk in beeld gekomen. Bouwend Nederland en andere organisaties hebben ons gisteren nog eens gewezen op de enorme maatschappelijke kosten die kunnen ontstaan wanneer zo'n vitaal deel van onze weginfrastructuur ons plotseling komt te ontvallen.

Er is extra geld vrijgemaakt om de boeg golf voor het onderhoud van onze infrastructuur te kunnen uitvoeren. De Rekenkamer heeft recent geconstateerd dat Rijkswaterstaat dat geld niet uitgeeft. Erger nog: het blijft gewoon op de plank liggen. Minister, wat is hier aan de hand? Kennelijk is geld niet het probleem, ondanks wat mijn collega net zei, maar wordt er wel voldoende planmatig gewerkt als het gaat om het groot onderhoud aan van onze grote infrastructuurprojecten? Wordt er wel gemonitord? Ik heb zelf mooie voorbeelden gezien van smart maintenance, waarbij met sensoren permanent de bouwkundige sterkte van constructies kan worden gemeten. Kent de Minister die voorbeelden ook en is zij

voornemens om deze toe te passen? Op deze manier kunnen wij veel beter ons grote onderhoud plannen. In de weg- en waterbouw wordt veelal gewerkt met aanbestedingen. De rijksoverheid heeft in 2009 een Green Deal gesloten met als doel om in 2020 op alle projecten de Aanpak Duurzaam Grond-, Weg- en Waterbouw toe te passen. Hoe staat het met het behalen van deze doelstelling? Wordt deze aanpak daadwerkelijk overal gevolgd? Mijn beeld bij aanbestedingen is dat het op dit moment een wedstrijdje «invullen van een Excel-spreadsheet» is. Nieuwe innovatieve technieken, hergebruik van materialen: als het niet in de spreadsheet past, wordt de aannemer er niet voor beloond. Is de Minister bereid om de aanbestedingsmethodiek eens goed tegen het licht te houden? Bent u het met D66 eens dat innovatie en duurzaamheid een volwaardige plaats dienen te krijgen in de huidige aanbestedingsregels?

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Van Aalst. Ga uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb in mijn betoog net aandacht besteed aan het mogelijk omkeren van de aanbesteding. We zouden een bedrag in de markt kunnen zetten en het aanbod daaraan koppelen om de creativiteit en innovatieve mogelijkheden vooral bij de sector neer te leggen. Ik hoor mijn collega van D66 daar iets over zeggen. Wat vindt hij ervan om het aanbesteden om te draaien en het juist aan de markt over te laten, omdat daar de expertise zit?

De heer Schonis (D66):

Ik kan me niet zo goed voorstellen hoe je het om zou kunnen draaien. Maar goed, u sprak ook over een Deltaplan om beter om te gaan met groot onderhoud. Als het gaat om de totale aanpak kan ik me er iets bij voorstellen dat je dat op een bredere manier wilt inkaderen en beter wilt programmeren. Of je daarbij de vraag moet omkeren, daar heb ik niet zo'n beeld bij. Ik heb ook niet een idee wat u daar precies mee bedoelt, want er blijft toch altijd een bepaalde uitvraag liggen, waarop men moet inschrijven, denk ik.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, licht toe wat u ermee bedoelt.

De heer Van Aalst (PVV):

Heel simpel. Je zet gewoon een bedrag in de markt waarvan je zegt: ik wil dat dit gebeurt en dit is het budget dat ervoor staat. Wat kan een aannemer daarvoor doen? Dan krijg je waarschijnlijk dat hij met heel interessante en creatieve oplossingen komt om zo veel mogelijk te kunnen uitvoeren. Je laat een ondernemer dan niet meer de aanbesteding winnen op budget, want dat is vooraf vastgesteld, maar je kiest wie het meest kan leveren en wie het meest innovatief is om tot een oplossing te komen.

De heer Schonis (D66):

Dat klinkt inderdaad als een innovatieve aanpak; laat ik het zo zeggen. Ik ben heel benieuwd hoe de Minister tegen dit soort innovaties aankijkt. Dat we op een andere manier moeten kunnen kijken naar de wijze waarop we projecten op dit moment aanbesteden, ben ik met de heer Van Aalst eens.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Schonis (D66):

Dan komen we inderdaad op hoe wij projecten uitvoeren. Projecten voor renovatie en onderhoud vergen een integrale aanpak. Kijk bijvoorbeeld naar de renovatie van de Afsluitdijk. Waarom moet tijdens de renovatie het fietsen over de dijk verboden worden? Wil de Minister niet alsnog met de aannemer kijken om bijvoorbeeld tijdens de bouwvak het fietsen over de Afsluitdijk toch gewoon toe te staan? Ik zal afronden. Dat technisch ingenieursbureau waar ik destijds werkte en mijn eerste baantje had, had de slogan: Mooi werk! Onderhoud is precies dat: mooi werk. Minister, ga ermee aan de slag. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Het onderhoud van onze bruggen, wegen en viaducten is van groot belang voor de verkeersveiligheid. Niemand wil Italiaanse of Vlaamse toestanden. Het is daarom goed dat er meer inspecties zijn, maar je kunt natuurlijk niet alles tegelijkertijd aanpakken. Dat heeft een planning nodig. Zoals het er nu naar uitziet, zal de Minister onvoldoende financiële middelen hebben om alle onderhoudsprojecten te kunnen financieren. Ik wil graag haar reactie op haar eigen pleidooi in Het Financieele Dagblad van vorige week. Hoe moet ik dat duiden? Het is op zich wel mooi om er structureel geld voor vrij te maken in de begroting, maar ik wil niet dat dit ten koste gaat van nieuwe projecten, zoals we in het regeerakkoord hebben afgesproken. Graag een reactie van de Minister.

Nederland kent vele wegen en bruggen en de meeste zijn gebouwd in de jaren zestig en zeventig. Ik heb gisteren berekend dat iets van twee derde van de ruim 8.000 bruggen, viaducten en wegen en dergelijke waarvan een lijstje stond in uw brief, van voor 1990 is. Die zijn op leeftijd en dus ook toe aan onderhoud. Dat is ook logisch. In het verleden hebben we bezuinigd, daar moeten we eerlijk over zijn. Er is dus een financieel tekort. We hebben ook af en toe onderhoud uitgesteld. Nu is uitgesteld onderhoud niet vreselijk erg. Dat doe ik zelf ook. Afgelopen weekend bekeek ik mijn schilderwerk en dat ziet er niet goed uit. Ik had het vorig jaar willen doen en dit jaar ook, maar ja, soms wacht je er even mee. Dat is op zich niet zo heel erg, maar als het vervelend wordt en als het achterstallig onderhoud wordt en het hout gaat rotten, of in dit geval, als bruggen niet meer goed zijn of als je er niet meer overheen kan rijden, dan wordt het vervelend.

Wat ik wel zie in de cijfers – de Rekenkamer wees er ook op – is dat het uitgesteld onderhoud best fors is. De Rekenkamer kwam op bijna 900 miljoen euro wat nodig is om al dat onderhoud goed te doen. We hebben vorig jaar een slag gemaakt om het budget te verhogen en we hebben nog even de tijd, maar we moeten dat achterstallig onderhoud echt wegwerken. Dat is hier niet veel, in totaal 46 miljoen, met name voor het vaarwegennetwerk, maar dat moet echt weggewerkt worden, want dat is niet goed en dat levert op den duur meer kosten op dan wat het kost om het gewoon netjes te maken.

Dat verlang ik eigenlijk van de Minister. We hebben ook gezien dat het misgaat, zoals af en toe storingen bij de Afsluitdijk en de Merwedeburg die er een tijdje uit heeft gelegen. We hadden gisteren dat mooie rapport van een hele brede groep, waarbij de Moerdijkbrug eruit sprong. Je zou 4,8 miljoen schade per dag kunnen hebben als zo'n grote vitale verbinding met de rest van Nederland, in dit geval Zuid-Nederland, eruit gaat liggen, dus dat maakt ons kwetsbaar en dat moeten we voorkomen.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch even over de boeggolf en het geld wat opstapelt. De heer Dijkstra zegt dat we geld hebben voor nieuwe dingen, maar eigenlijk geld tekortkomen voor het onderhoud. Als je kijkt naar de analyses van de Rekenkamer is een probleem ook dat we het niet weggezet krijgen, dus dat we niet de mankracht of de capaciteit hebben, ook planmatig, om te zorgen dat je dat onderhoud structureel goed geborgd hebt. Herkent de heer Dijkstra dat beeld?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het beeld van een boeggolf herken ik wel, maar geld is wel een probleem, want we hebben alles bestemd in potten, voor nieuw, voor onderhoud en voor andere zaken. Het is ook bestemd per modaliteit en dat wil ik graag zo houden. Als je het allemaal goed wil doen, heb je meer geld nodig. Sterker nog, als je het regeerakkoord goed wil uitvoeren, dan heb je nog veel meer miljarden nodig. Ik ben blij dat we als VVD bereikt hebben dat er in deze kabinetsperiode 2 miljard incidenteel extra naar infra is gegaan. Ongeveer geen enkele andere partij wilde dat. Ik had graag nog veel meer gezien. En structureel is er 100 miljoen per jaar. Maar dat is niet voldoende. De ambities die we hebben, liggen veel hoger. We hebben een hele mooie infrastructuur in Nederland en dat willen we wel zo houden, ook in de toekomst. Daar is wat meer geld voor nodig. Het is zaak om dat te zoeken binnen de begrotingen die er zijn en binnen het kabinet. Dat worden taaie onderhandelingen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Kröger nog een vervolg heeft. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat ziet de voorzitter goed. Omdat ik het lastig vind dat het in de analyse van de heer Dijkstra alleen maar over geld gaat. Als ik de stukken lees, gaat het ook over of je het geld dat je hebt, weggezet krijgt, of er mankracht en planning is et cetera om het voor elkaar te krijgen. Moet je dan niet zeggen: we prioriteren onderhoud en we gaan niet door met steeds iets nieuws aanleggen, om een lintje te kunnen knippen, terwijl we het onderhoud niet goed geborgd hebben? Dat is wat er eigenlijk aan de hand is. Is de heer Dijkstra dat met mij eens?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, want beide is nodig. We hebben een achterstand in te halen. We hebben bijvoorbeeld nog heel veel snelwegen die tweebaans zijn. We zien dat investeren in infra loont. De files lossen daar ook echt mee op. Je hebt een aantal voorbeelden om dat te laten zien, bijvoorbeeld bij de A1/A6 bij Muiden, waar 80% minder files zijn, omdat we daar flink geïnvesteerd hebben. Maar er is veel meer nodig. Mevrouw Kröger heeft wel een punt dat dit gewoon tijd kost. Het is niet alleen een kwestie van geld, dat er onvoldoende is en meer moet, maar ook van tijd, want je moet zoiets goed plannen. We willen nu bijvoorbeeld een verbreding van de A50, maar daar hebben we geen geld voor. Voordat je die verbreding voor elkaar krijgt, ben je vijf jaar of misschien wel langer bezig, door alle procedures en regels die we hebben. Dat vergt een gedegen voorbereiding. Het maakt ons land aan de ene kant mooier, maar aan de andere kant betekent het dat het langer duurt. We moeten er dus voor zorgen dat we voldoende projecten hebben op het moment dat we meer geld hebben, bij een volgend kabinet of misschien al eerder. Dan kunnen we ze ook gaan uitrollen en kunnen we de Nederlandse automobilisten en bijvoorbeeld mensen die gebruikmaken van de vaarwegen goed bedienen. De infrastructuur is vitaal en die moet gewoon goed op orde zijn.

De voorzitter:

Dat was een uitgebreid antwoord. Het leidde tot een heleboel interrupties, van meneer Van Aalst, mevrouw Van Brenk, meneer Laçin en meneer Schonis. Meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is bijzonder wat de VVD zegt over extra geld en oplossingen. Inderdaad, in de afgelopen jaren is onder leiding van VVD-ministers geld bezuinigd op infra. Bij de afgelopen begrotingsbehandeling heeft iedereen via een amendement een voorstel gedaan om hier juist een miljard structureel voor vrij te maken. Het is gek dat de VVD daarop alleen maar zei dat de dekking slecht was. Ik dacht: ik zal u vast even helpen, voordat u weer over die dekking begint. Die betreft nou net een regeling waar het kabinet, waar u deel van uitmaakt, mee wil gaan stoppen. Was het niet fantastisch geweest als u gewoon met ons mee was gegaan en dit miljard structureel vrij had gemaakt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat was op zich een fantastische motie, maar de dekking deugde inderdaad niet. Als ik het goed heb, ging het geld af van research en development voor ondernemers. Voor mij is dat een verkeerde dekking. Dat is namelijk een heel goede regeling. Ik zou zeggen: verzint u volgende keer een andere dekking. Haal wat uit ontwikkelingssamenwerking, of zoiets. Misschien kunnen we dan zakendoen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat leidt tot een vervolg, kort.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik had hem eigenlijk al ingekopt voor de heer Dijkstra, door te melden: begin nou niet weer over die dekking. Juist door dit kabinet en door uw afdeling Financiën gaat men stoppen met de regeling uit die dekking, omdat die niet effectief meer is. Nu gaat u mij vertellen dat dat een fantastische regeling is, waar we mee door moeten gaan. U krijgt dit cadeau van uw eigen Ministerie van Financiën, maar weigert het in te koppelen om een miljard structureel vrij te kunnen maken voor infrastructuur. Dit is een oplossing voor alle problemen in Nederland voor wat betreft uw grote filemonster en ook voor wat betreft het onderhoud. Dat moet de heer Dijkstra toch met mij eens zijn?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, ik zal het sterker vertellen: ik denk dat een miljard niet eens voldoende is om te kunnen doen wat we allemaal willen. Ik denk dat we veel meer nodig hebben. Een miljard heb je zo in een groot project zitten. Neem de A1-A6, die ik net noemde. Volgens mij kostte dat al meer dan een miljard. In de buurt heb je ook het Zuidasdok bij de A10, waar tegenvallers zijn. Ik zie heel veel tegenvallers opdoemen, omdat de markt aantrekt en ook de manier van aanbesteden. We hebben met elkaar dus echt een pittige opgave. Als je goede dekking vindt, kan ik die bespreken in de coalitie. Als we ons daarin kunnen vinden, gaan we het doen. Dan hoeven we ook niet te wachten op een volgend kabinet.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Vanuit het beeld dat de heer Dijkstra schetste, zag ik hem op een laddertje staan om onderhoud aan zijn huis te plegen en te schilderen. Maar volgens mij hebben we het hier echt over iets heel anders. Ik wil toch even ingaan op het punt dat de Rekenkamer naar voren brengt. Die zegt: de onderhoudsachterstand aan sluizen en bruggen is urgenter dan het beeld dat uit de jaarverslagen van de Minister naar voren komt. Het volume aan uitgesteld onderhoud blijkt zelf groter dan het bedrag dat aan onderhoud

besteed wordt. Dat is toch een snoeiharde conclusie? Ik vind dan dat de VVD wel heel laconiek reageert. Is de VVD bezig om de urgentie onder het tapijt te vegen, of erkent ze dat er iets heel erg scheef zit bij dit ministerie?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee. Zeker bij de vaarwegen is er sprake van uitgesteld onderhoud, zoals u noemt. Dat is een groot bedrag. Een kleiner deel is achterstallig onderhoud. Ik heb geprobeerd te benadrukken wat het verschil daartussen is. Mijn schilderbeurt een jaartje overslaan, is niet vreselijk. Als ik dat vijf jaar doe, beginnen mijn kozijnen te rotten. Ik probeer een metafoor te vinden om duidelijk te maken wat dit betekent. Achterstallig onderhoud, dat iets gaat rotten of dat het op instorten gaat lijken; daar zijn we helemaal niet aan toe. Als dat gaat gebeuren of als je plotseling iets moet afsluiten, zoals de Merwedeburg, dan heb je de poppen aan het dansen. Ten eerste is dat heel slecht voor Nederland. Ten tweede lopen mensen misschien gevaar. Dat moeten we zeker niet willen. Ik pleit er dus voor om achterstallig onderhoud als eerste aan te pakken, het uitgestelde onderhoud minder te gaan doen en uiteindelijk te zorgen voor meer budget, zodat we dit op een goede manier kunnen aanpakken. Dat gaat niet van vandaag op morgen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik vind wat de heer Dijkstra zegt over achterstallig en uitgesteld wel mooi, maar kan hij ook reflecteren op de kritiek van de Rekenkamer dat er verschillende definities door de Minister worden gebruikt?

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Nee.

De **voorzitter**:

Dat is een heldere vraag, maar u heeft er nog één. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Want wanneer is iets veilig? Als de veiligheid in het geding is, dan is het achterstallig onderhoud. Maar als je een weg afsluit of zegt dat het grote verkeer er niet meer over mag, dan is het op eens geen achterstallig onderhoud meer, want dan is het veilig. We zitten elkaar hier toch voor de gek te houden? Gaat de VVD daar nou in mee of heeft u daar ook kritiek op?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een goede vraag die u stelt. Die vraag heb ik op zich ook. Wat ik heel duidelijk in de brief lees, is dat er geen concessies worden gedaan aan de veiligheid, op pagina 1 van de brief van tien kantjes. Het feit dat je daarvoor tien kantjes nodig hebt... Het had misschien wat korter gekund en wat concreter.

De **voorzitter**:

Dat geldt ook voor het antwoord overigens. Ik weet dat er gevraagd is om te reflecteren.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Concessies aan de veiligheid doe je niet. Als we over een brug, waar we normaal 100 rijden, nu 80 gaan rijden, waardoor het wel kan en waardoor deze op een ander lijstje komt en het geen achterstallig onderhoud meer is, dan is dat eigenlijk een beetje windowdressing. Ik wil graag dat de Minister dat voor ons inzichtelijk gaat maken, want dat moeten we niet

hebben. Want anders rijden we zo meteen overal 40, zoals mevrouw Kröger wil, en kunnen we alle bruggen over, maar als we vervolgens 60 gaan, dan storten ze in. Dat moeten we niet hebben.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoorde de heer Dijkstra in zijn antwoord op de heer Van Aalst zeggen dat dit kabinet meer investeert. De heer Van Aalst zei terecht dat dat gewoon een goedmaker is voor de bezuinigingen van eerdere VVD-kabinetten. Dat zijn keuzes geweest die nu wellicht verkeerd uitpakken. Ik hoor de heer Dijkstra ook zeggen dat we zo goed bezig zijn met het oplossen van de files.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Laçin** (SP):

We krijgen per kwartaal het bericht dat de files alleen maar toenemen. De vraag is of de heer Dijkstra met dit gegeven, de kritiek van de Algemene Rekenkamer, en alle knooppunten die we hebben, het met de SP eens is dat al die bezuinigingen van de VVD gewoon slecht zijn geweest voor Nederland. Is de VVD het daarmee eens?

De **voorzitter**:

Is de heer Dijkstra dat met de heer Laçin eens?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, want in 2012, toen ik begon, zaten we in een hele diepe crisis. Toen was het nodig om te bezuinigen, om lasten te verzwaren en dat soort dingen. Dat hebben wij gedaan; daar hebben wij verantwoordelijkheid voor genomen. De VVD is een van de weinige partijen die altijd wil investeren in weginfrastructuur en ook in andere infrastructuur, maar we hebben toen geld moeten inleveren om de inkomensafhankelijke zorgpremie van tafel te krijgen. Dat kost ons 250 miljoen per jaar structureel. Toen is ook de belofte door het kabinet gedaan dat, op het moment dat het beter zou gaan, het erbij zou komen. We hebben een eerste stap gezien in het regeerakkoord. Nu gaat het beter met de economie. We zien de files toenemen en die gaan we ook niet oplossen. De files gaan dramatisch toenemen: 35% in de komende vijf jaar. Maar we moeten blijven investeren in infra. Daar vind ik de SP graag aan mijn zijde. Ik vind het dan een beetje jammer dat u mij het verwijt maakt dat die bezuinigingen pijnlijk zijn geweest. Ik weet niet hoeveel er voor extra investeringen in infra in uw verkiezingsprogramma staat. Als ik het goed heb, niets in het huidige, maar hopelijk wel in het volgende verkiezingsprogramma. Dan kunnen we zakendoen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik zal ons verkiezingsprogramma op een ander moment uitleggen aan de heer Dijkstra, want wij investeren heel erg veel in openbaar vervoer, wat de VVD heeft uitverkocht bijvoorbeeld. Mijn vraag sluit aan op wat mevrouw Kröger vroeg. Het geld is er nu. Als we de VVD moeten geloven, hebben we nog meer nodig. Wij vinden dat het geld ook anders uitgegeven kan worden. Maar heeft het niet ook te maken met planmatig onderhoud en vooral de handjes die we straks nodig hebben om het allemaal uit te voeren? Daar hoor ik de VVD niet over. Maar de SP maakt zich daar echt zorgen over: gaat het allemaal lukken, plannen we het goed? Wat vindt de VVD daarvan?

De **voorzitter**:

Wat vindt de heer Dijkstra daarvan?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Goed punt. De planning is essentieel, alsook de handjes. Handjes vinden is lastig in deze tijd, want iedereen heeft werk. Je moet voldoende mensen hebben. Mensen die een beetje enthousiast zijn, die dat kunnen en die de kennis in huis hebben. We hebben natuurlijk ook te maken met vergrijzing binnen Rijkswaterstaat waardoor kennis verdwijnt. Dat moet dus worden aangevuld. Dat is een grote uitdaging. De markt is nu dusdanig dat grote bouwers afscheid nemen van de overheid en ergens anders hun geld gaan verdienen, want met de contracten van nu is het risico voor hen gewoon te groot. We hebben dat gezien bij de zeesluis in IJmuiden waar bouwers bijna failliet aan zijn gegaan. Anderen zeggen: laat die A28 of die A15 maar even zitten; geef mijn portie maar aan Fikkie. We moeten daarvoor dus een nieuwe manier vinden die recht doet aan deze tijd en aan de uitdaging als het gaat om personeel, kennis, financiën en planning. En we moeten zorgen dat het op orde is, zodat we door kunnen gaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

De heer Dijkstra heeft natuurlijk al heel wat beantwoord en ik werd eigenlijk wel blij van het laatste antwoord dat hij gaf. Ik begrijp hier namelijk uit dat de VVD het met mij eens is dat wij moeten gaan nadenken over een andere manier van aanbesteden en dat Rijkswaterstaat zich meer open moet gaan stellen voor innovatie, nieuwe technieken en duurzaamheid. De aanbestedingen zijn op dit moment voor heel veel weg- en waterbouwbedrijven niet aantrekkelijk. Is de VVD dat met mij eens? Gaan we dan samen een motie maken om dat voor elkaar te krijgen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ben niet zo van de moties, maar als de heer Schonis een goed idee heeft, dan kijk ik daarnaar. Je moet er wel voor uitkijken het paard achter de wagen te spannen, of hoe moet ik het zeggen. Ik snap de D66-gedachte om gigantisch in te zetten op duurzaamheid, maar we hebben bij de Rijksrederij gezien wat dat betekent. We krijgen miskopen als we duurzaamheid en circulaire economie als belangrijkste aspect neerzetten, terwijl we gewoon moeten gaan asfalteren. We moeten bruggen bouwen van staal en beton en ervoor uitkijken dat we met de duurzaamheidseisen allerlei nieuwe criteria vinden. Ik geloof heel erg in innovatie, in standaardisatie en in een andere manier van kijken naar hoe je iets in de markt zet. Als nu iedereen gillend wegloopt bij de overheid, krijgen we niets voor elkaar. Laten we wel naar de moderne tijd kijken.

De **voorzitter**:

Volgens mij is het antwoord helder: u bent het niet met de heer Schonis eens. Die heeft wel een vervolgvraag.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoorde toch een opening, althans een kleine. Ik vind het wel aardig wat de heer Dijkstra zegt over duurzaamheid. Hij suggereert namelijk heel sterk dat innovatie en duurzaamheid per definitie tot meer kosten leiden. Hij noemt vervolgens een aantal projecten waarbij het misgegaan is, maar die liggen in ieder geval niet op het vlak van weg- en waterbouw. Gisteren was ik dus op werkbezoek bij de asfaltcentrale in Bergen op Zoom...

De **voorzitter**:

Uw vraag is?

De heer **Schonis** (D66):

Het leuke van asfalt is dat je dat ontzettend kunt hergebruiken. Daarmee wordt je project per definitie voordeliger. Je hoeft namelijk geen nieuw asfalt te maken. Als we die criteria dus op die manier insteken, kunnen we dan samen kijken of we het voor elkaar krijgen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Een lage prijs is altijd goed. En als je dingen weer waardevol kunt maken, dan is dat mooi. Maar als je, zoals we bij de Rijksrederij hebben gezien, duurzaamheid als heel belangrijk aspect meegeeft en vervolgens iets kiest wat geen proven technology is, dan ga je de mist in. Ik geloof veel meer in innovatie. Waarom maken we bij iedere brug weer aparte machines om die aan te sturen, aparte tandwielen en dergelijke? Iemand had een heel mooie bijdrage in de aanloop naar dit AO. Waarom zijn de leuning van bruggen allemaal weer anders ontworpen? Als je veel meer standaardiseert en slimmer de sector daarbij benut en de kennis die er is, dan kun je zowel moderne dingen doen als de kosten verlagen. Daar geloof ik in, niet in dat we iedere keer zelf het wiel gaan uitvinden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik heet de heer Drost van de ChristenUnie welkom. U, meneer Dijkstra, vervolgt uw betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. Ik heb al zo veel gezegd dat ik even moet kijken waar ik was. Ik was net aanbeland bij ICT. Ik denk dat we de rol van ICT onderschatten en wat ICT voor ons kan betekenen, zeker ook bij het onderhoud. Hierbij verwijs ik naar een uitzending van EenVandaag van vorig jaar. Daarin werd gezegd dat alleen al in Noord-Holland een miljard nodig was. Inmiddels hebben we ook het aantal bruggen, tunnels en viaducten in Zuid-Holland geteld gezien, dus er is echt wel wat nodig. Ik verzoek de Minister om een soort planning te maken, daar de sector bij te betrekken en om na te gaan wat er de komende tijd nodig is, vanaf welk punt en hoe we dat extra geld inderdaad voor elkaar boksen. Ik steun haar in haar pleidooi, maar we moeten het natuurlijk ook waarmaken. Ik bedoel, we zijn wel de VVD, dus we moeten het ook doen. Daar wil ik van uitgaan. We hebben tot 2022, heb ik begrepen, maar we moeten nu wel aan de bak. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik wilde het woord geven aan mevrouw Kröger, maar zij heeft nog een interruptie. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb toch een vraag. In alle interrupties schetsen we het volgende beeld: of er nu geld bij komt of niet, er is gewoon een schaarste aan menskracht en aan capaciteit om het te gaan doen. Er zullen dus keuzes moeten worden gemaakt. Als je de rapporten leest over de staat van het onderhoud en de risico's die daarmee samenhangen, dan moet je toch met elkaar concluderen dat het onderhoud op één moet komen te staan en dat nieuwe projecten pas kunnen als dat onderhoud goed geborgd is? Is de heer Dijkstra dat met mij eens?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Die vraag heb ik volgens mij net gehad. Daar heb ik nee op gezegd omdat we inderdaad een achterstand in te halen hebben en omdat ik al die A'tjes en N'tjes en bruggen uit het regeerakkoord zo meteen ook een plekje wil geven in de MIRT-verkenning. Die moeten we echt doen. Daarnaast heb ik nog veel meer wensen, want ik heb een hele top 50-flelijst gezien. Ik wil vanaf plek tien verdergaan om de mensen gewoon verlichting te geven,

want die mobiliteit en die verbindingen zijn essentieel. Daar verdienen we ons geld mee; we zijn een logistiek land. Heel veel goederen en mensen moeten dagelijks over die bruggen heen en onder die viaducten door. Die moeten veilig zijn en de mensen moeten niet eindeloos in de file staan. Dat is niet goed voor het milieu, dus dat moet GroenLinks ook niet willen. Als je het zo bekijkt, zou je ook moeten pleiten voor meer geld voor infrastructuur, of dat nu spoor, weg of water is. Dat maakt eigenlijk niet uit; het is gewoon een goed idee.

De voorzitter:

Het antwoord is helder, maar mevrouw Kröger heeft nog een vervolgvraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het antwoord is in die zin helder dat de heer Dijkstra allerlei wegenprojecten en wensenlijstjes blijft opnoemen. Maar eigenlijk durft hij niet naar de realiteit te kijken die uit de rapporten spreekt. Het probleem is op dit moment niet dat er geld tekort is – dat is later zo – maar dat er geen capaciteit is om dat geld weggezet te krijgen. Dan kun je dus wel een wensenlijstje opnoemen, maar moet je eigenlijk niet zeggen: nee, we moeten de mensen en de capaciteit bij Rijkswaterstaat focussen om eerst te zorgen dat het onderhoud goed geborgd is? Is dat niet de verantwoordelijkheid die we moeten nemen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil beide. Ik wil dat we uitdagende werkgevers zijn voor de mensen, voor al die handjes die nodig zijn. Dat ben ik met u eens. En ik wil dat we een goede planning hebben, zodat we dat kunnen doen. Ook wil ik dat we bij de volgende verkiezingen nog meer zetels winnen, want dan kunnen we nog meer geld naar infra brengen. Iedereen die kijkt, vindt dat vast interessant. Dat is voor Nederland ook belangrijk. Laten we die strijd dus aangaan. Ik denk dat we beide moeten doen. Het is inderdaad wel complex en ingewikkeld, maar daar werken we stap voor stap aan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Nederland hoort bij de landen met de beste infrastructuur ter wereld. Ons land ligt helemaal vol met auto-, spoor- en vaarwegen, fietspaden, sluizen en bruggen. We hebben hier miljarden geïnvesteerd en hebben daar ook onze hele economie en leefwijze op ingericht. Eigenlijk zijn we totaal afhankelijk van die infrastructuur. En we gaan ervan uit dat er een overheid is die ervoor zorgt dat alles perfect functioneert; dat zijn we zo gewend. Daar vertrouwen we op, en terecht. Infrastructuur hoort namelijk bij de kerntaken van deze overheid. Dat is die verantwoordelijkheid. Maar in het onderhoud van al die infrastructuur beginnen scheuren te ontstaan. Er gaat geld en aandacht naar nieuwe projecten, terwijl het onderhoud zich eigenlijk steeds meer opstapelt. Het gaat nu goed, omdat we het vroeger altijd goed gedaan hebben, maar we naderen wel heel rap een omslagpunt met mogelijk een cascade aan uitval en enorme extra kosten. We worden daarvoor gewaarschuwd door de Rekenkamer. Bij recente rampen met bijvoorbeeld instortende bruggen in Italië hebben we gezien wat de gevolgen kunnen zijn van een terugtrekkende overheid die steeds minder budget en steeds minder mensen heeft voor de inspectie en instandhouding van die infrastructuur.

Ik ben blij dat uit de stukken blijkt dat we de kunstwerken die het einde van hun levensduur naderen, nu intensiever gaan inspecteren. Dat voorkomt hopelijk die rampen, maar is natuurlijk niet het antwoord op de vraag wat we met al die rap verouderende bruggen moeten doen. De

combinatie van het op leeftijd raken van de kunstwerken en van snellere slijtage door intensiever gebruik leidt logischerwijs tot een steeds hogere onderhoudsopgave. Dat hebben andere sprekers ook al gememoreerd. Maar we doen minder in plaats van meer. En die achterstand neemt toe, blijkt uit de stukken. De Rekenkamer waarschuwt dat de «boeggolf» van uitgesteld onderhoud overgaat in een golf van achterstallig onderhoud. Ik wil heel graag van de Minister horen wat haar concrete plan is om dit aan te pakken. Hoe krijgen we hier grip op?

Waar ik echt van geschrokken ben, is het feit dat driekwart van die achterstand ongepland is. Het overkomt ons kennelijk. Dat zou niet moeten kunnen als we voor elk van onze infrastructurele werken een onderhoudsplan hadden en dat inzichtelijk bijgehouden werd. Ik wil van de Minister weten hoe het kan dat we kennelijk toch zo vaak worden verrast. We weten wat we hebben en hoe lang het mee zou moeten gaan. We weten wanneer de laatste schilderbeurt was en wanneer de laatste inspectie was. We weten dat het gebruik steeds intensiever wordt. Wat is dan die tegenvaller? Hoe gaat dit in de praktijk? Ik vind het jammer dat ondanks alle aandacht die we hier van verschillende kanten voor gevraagd hebben, dus vanuit de commissie en bij de vorige begrotingsbehandelingen, de problemen nog steeds toenemen.

Ik haar brief van vorige week noemt de Minister voor het eerst toch heel duidelijk dat het gebrek aan mankracht en expertise, ook op het ministerie en bij andere beheerders, een oorzaak is van die achterstand. We hebben kennelijk veel geld liggen, honderden miljoenen, maar we krijgen het niet uitgegeven omdat we de mensen niet meer hebben die dat kunnen. Klopt dat beeld? Met enerzijds een pensioengolf voor de boeg en een aantrekende markt, die experts wegkaapt, en anderzijds een alsmaar groeiende onderhoudsbehoefte, hebben we toch eigenlijk een heel groot structureel probleem, een probleem dat niet op te lossen is met louter geld. Hoe zorgen we er nu voor dat we die expertise hebben om toegerust te zijn op die groeiende onderhoudstaak die voor ons ligt? Heel graag een reactie, want voor dit structurele probleem hebben we een structurele oplossing nodig. En die zie ik eigenlijk nog niet. Voorzitter. Ten slotte wil ik niet alle klussen langslopen die de afgelopen tijd de krant hebben gehaald, maar dat er jarenlang geen fietsers over de Afsluitdijk mogen, moet toch haast wel een gevolg van slechte planning zijn. Dat oplossen hoeft geen miljarden te kosten. Ik hoop dat de Minister hier nog naar wil kijken. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook het CDA maakt zich zorgen over het onderhoud aan de infrastructuur in Nederland. Zo kopte de NOS dat de Merwedeburg bijna was ingestort, luidde de Algemene Rekenkamer de noodklok over de stijging van het uitgesteld onderhoud aan sluzen en bruggen en geeft de Minister aan dat we voor de grootste vervangings- en renovatieopgave in de geschiedenis staan. Wij vinden het van groot belang dat geen kerntaken verwaarloosd worden, ook omdat uit onderzoek door Bouwend Nederland blijkt dat uitval van bruggen en sluzen grote effecten heeft op files en bereikbaarheid. Het CDA is daarom benieuwd hoe de Minister wil voorkomen dat het uitgestelde onderhoud verder oploopt en hoe zij wil voorkomen dat met de groei van het uitgestelde onderhoud ook de omvang van het achterstallige onderhoud gaat toenemen. Opvallend is daarnaast dat de Rekenkamer aangeeft dat onder de definitie «achterstallig onderhoud» geen objecten vallen waarvoor een gebruiksbeperking geldt als gevolg van een beheersmaatregel. Dat vinden wij opvallend, omdat beheersmaatregelen er immers niet voor zorgen dat het achterstallig onderhoud verdwijnt. Waarom

hanteert de Minister deze definitie? Ontstaat hierdoor niet een vertekend beeld? Is de Minister bereid dit aan te passen?

Het CDA is verder benieuwd hoe de regering in het Infrastructuurfonds voor onderhoud rekening heeft gehouden met het feit dat veel werken in dezelfde periode, net na de Tweede Wereldoorlog, zijn gebouwd. Ook andere collega's hebben daaraan gerefereerd. Daardoor komt veel onderhoud ongeveer gelijktijdig.

Resumé. Hoe is dit enorme bedrag aan achterstallig onderhoud ontstaan? Hoe werken wij dit weg en binnen welke termijn? Wij missen een visie op bruggen, sluisen, viaducten en tunnels. Hopelijk komt er zeer binnenkort een plan van aanpak, zonder te tornen aan bestaande infraplannen. Heeft de commotie rond het PAS ook nog invloed op investeringen ten aanzien van de infrastructuur, als het gaat om onderhoud en achterstallig onderhoud? Dus is er een relatie tussen de uitspraken over het PAS en het achterstallig onderhoud?

Dan nog even over de Afsluitdijk. Ik ontkom er ook niet aan. Het fietspad langs de Afsluitdijk is vanaf 1 april 2019 voor een periode van drie jaar afgesloten. Dit heeft nogal wat losgemaakt bij fietsliefhebbers. Als CDA hebben we er al meermaals Kamervragen over gesteld. Positief nieuws is dat de Afsluitdijk in 2019 voor vier dagen opengaat voor fietsers. We zijn daarbij wel benieuwd of door de openstelling op 18 augustus de IJsselmeer Challenge gewoon doorgang kan vinden. We zouden ook graag zien dat in 2020 en in 2021 mogelijkheden worden gecreëerd om op de Afsluitdijk te fietsen. Kan de Minister aangeven of zij zich hiervoor tot het uiterste wil inspannen? Bij de Afsluitdijk zijn verder problemen ontstaan bij de bediening van de sluisen en beweegbare bruggen, zowel bij Kornwerderzand als bij Den Oever. We horen graag de laatste stand van zaken wat dat betreft.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Toen in oktober 2016 de Merwedebrug plots afgesloten moest worden voor zwaar verkeer vanwege een spoedreparatie, heeft dat de Nederlandse economie vele miljoenen gekost. Dat is erg, maar nog veel erger is dat Nederland in 2016 ontsnapt is aan een ramp. Met een restlevensduur van nog maar zes dagen was deze brug vrijwel volledig op, werd er bericht. Toen deze conclusie begin dit jaar naar buiten kwam, heb ik daarover, net als andere collega's, vragen gesteld. Hoe ernstig is het gesteld met ons onderhoud en lopen we niet op meer plekken risico's, was de vraag die ik de Minister en mezelf stelde. Vervolgens lees ik hoe gemakzuchtig de Minister reageert in haar brief met antwoorden. Ze schrijft dat er gewerkt wordt met veiligheidsmarges, dat mogelijk niet meer het vereiste veiligheidsniveau gehaald wordt en dat de veiligheid van de reiziger vooropstaat. Allemaal mooie woorden, maar het punt blijft dat de Merwedebrug niet meer veilig was en acuut gerepareerd moest worden. Waarom probeert de Minister dit probleem te verkleinen en onder het tapijt te schuiven?

Dat er een probleem met onderhoud is, blijkt wel uit de jaarrekening. Een van de grootste problemen die daaruit blijkt, is het enorm oplopen van het uitgesteld onderhoud. Daarvoor waarschuwt de Algemene Rekenkamer, maar gisteren trokken ook Bouwend Nederland, ANWB, TLM en evofenedex daarover aan de bel. Je zou zeggen dat met een bijna-ramp in 2016 en keer op keer waarschuwingen in de tussentijd, de Minister inmiddels een plan heeft om het uitgesteld en achterstallig onderhoud te gaan inlopen. Voor de bereikbaarheid, maar vooral voor de veiligheid. Niets is minder waar, want bij de begroting 2020 komen de eerste plannen pas. Waarom dan pas, vraag ik de Minister. Kan zij op dat moment een

concreet plan voorleggen, waarin uitgestippeld wordt hoe de achterstand wordt ingelopen? Of staan we dan pas aan het begin van een traject en komen de eerste concrete plannen pas veel later dan eind dit jaar? Graag een duidelijke reactie van de Minister.

Dat er haast geboden is, blijkt niet alleen uit het feit dat de Merwedeburg aan het einde van zijn levensduur zat. De binnenvaart staat in zijn geheel onder druk. Door storingen bij sluizen en bruggen wordt vervoer over water onbetrouwbaar. Hierdoor kiezen vervoerders steeds vaker voor de weg en krijgen we een omgekeerde modal shift. Daar hebben we het vorige week ook over gehad. Dat leidt niet alleen tot meer files en vervuiling, maar staat ook lijnrecht tegenover onze ambities en die van de Minister. Dus nogmaals mijn oproep aan de Minister: kom zo snel mogelijk met een concreet plan om achterstallig en uitgesteld onderhoud in te lopen.

Niet alleen uitgesteld onderhoud moet nog steeds uitgevoerd worden, maar – dat heb ik net ook gezegd – de prijzen kunnen omhooggaan door het uitstellen van onderhoud. Wij maken ons ook zorgen over de fysieke krachten. Zijn die voorhanden om al het onderhoud uit te voeren? Kan de Minister daarop reageren? Is er bijvoorbeeld voldoende geld gereserveerd voor de oplopende kosten door achterstallig en uitgesteld onderhoud? Is dat begroot?

Ten slotte, voorzitter. De begroting van Rijkswaterstaat is de afgelopen jaren met 20% verminderd. Veel kennis en ervaring is daardoor niet meer in huis, maar moet ingehuurd worden. Volgens de directeur-generaal zou dat allemaal geen enkele invloed hebben op de achterstand die er nu is of de problemen die er destijds waren met bijvoorbeeld de Merwedeburg. Sterker nog: dat er files ontstonden lag aan de chauffeurs en niet aan het achterstallig onderhoud. Dat ging om chauffeurs die er per ongeluk van uitgingen dat een brug die al tientallen jaren in een goed georganiseerd land als Nederland lag, gewoon bereikbaar zou zijn. Dit soort denken is funest voor het willen en kunnen inzien wat eigen keuzes voor gevolgen hebben. Is Rijkswaterstaat momenteel bij machte om de omvang van het uitgestelde onderhoud in te schatten en aan te pakken? Of moet er misschien geconcludeerd worden dat de bezuinigingen op een gegeven moment een prijs hebben en dat we die in 2016 bijna hebben moeten betalen?

De voorzitter:

Dank u wel. Precies vier minuten.

De heer **Laçin** (SP):

Zo ben ik.

De voorzitter:

Ik wilde juist opmerken dat het niet altijd zo is, maar dat geeft niet. Ik geef het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Wij vroegen bij de begrotingsbehandeling van vorig jaar al aandacht voor het steeds verder oplopen van achterstallig onderhoud aan wegen, sluizen en bruggen, zeker in relatie tot waterveiligheid. Ook toen vroeg de Rekenkamer hier aandacht voor. Hoe moesten we dit wegen? Kwam de veiligheid niet in het geding? We praten over vele miljoenen die ieder jaar opnieuw worden doorgeschoven en uitgesteld. Ook vroeg 50PLUS om een verduidelijking naar aanleiding van het bericht van de NOS dat Nederland ontsnapt was aan een ramp bij de Merwedeburg. Het werd net al gezegd. In 2016 werd deze brug plotseling gesloten en bleek nog maar een levensduur te hebben van zes dagen. Die brug stond op instorten. Een huiveringwekkende conclusie. Maar de Minister schreef in haar reactie dat er ruime veiligheidsmarges worden gehanteerd en dat die

brug echt niet op instorten stond. Dit bagatelliseren van de situatie is wat ons betreft ongepast.

Iedereen heeft de brug bij Genua op het netvlies. Het kan echt zomaar verkeren. Wij willen een Minister die zorgt dat ze haar zaken op orde krijgt en het oude niet laat verpauperen. We willen daden. We hebben recent een scherp debat gehad over cybersecurity van waterwerken. Ook daar was sprake van uitstel. Ik noemde het net al bij de collega's: de onderhoudsachterstand van sluizen en bruggen is urgenter dan het beeld dat uit de jaarverslagen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat naar voren komt. Er blijkt zelfs dat het volume aan uitgesteld onderhoud groter is dan het bedrag dat aan onderhoud besteed wordt. Deze snoeiharde conclusie van de Rekenkamer is toch niet te ontkennen?

Dat een groot deel van die bruggen en sluizen dateert uit de jaren zestig of eerder en dat ze dus het einde van hun levensduur naderen, is toch een feit? De kans op storingen neemt toe. Schippers krijgen vaker te maken met wachttijden of moeten omvaren, terwijl het goederenvervoer over water juist van belang is om de drukte op ons wegennet te verminderen. Wat gaat de Minister hieraan doen?

Rijkswaterstaat heeft een overzicht van het uitgesteld en achterstallig onderhoud. Hier blijkt niet uit welk deel een bewuste keuze van de Minister is – wat is nog niet nodig of kan efficiënter gecombineerd worden met andere maatregelen? – en welk deel wordt doorgeschoven vanwege gebrek aan geld of capaciteit. Geen van de 26 sluizen en bruggen die geheel of gedeeltelijk afgesloten zijn, werden door Rijkswaterstaat aangemerkt als achterstallig onderhoud. Graag een toelichting hierop van de Minister.

De Algemene Rekenkamer constateert verder dat het zicht op de onderhoudsstaat van sluizen en bruggen wordt vertroebeld, zoals net genoemd, door verschillende definities die de Minister gebruikt. Wanneer door uitstel van onderhoud de veiligheid in het geding is, merkt de Minister dit aan als achterstallig onderhoud. Door bijvoorbeeld het afsluiten van een brug voor zwaar vrachtverkeer of het instellen van een veiligheidsbeperking kan die onveiligheid worden weggenomen en dan wordt het object opeens niet meer opgenomen in het overzicht van achterstallig onderhoud. Dat lijkt ons echt een verkeerd beeld van de urgentie. Het lijkt alsof wij als Kamer om de tuin geleid worden en dat voelt heel erg onplezierig en dat moet ook stoppen. Duidelijkheid over de veiligheid voor alles. Is de Minister hiertoe bereid?

De Algemene Rekenkamer beveelt aan om prioriteit te geven aan het wegwerken van uitgesteld onderhoud. De Minister zou inzicht moeten geven in de redenen voor het oplopen van dat uitgesteld onderhoud, de risico's die hiermee gepaard gaan en de samenstelling. Wat doet de Minister met deze aanbevelingen?

Het werd net al genoemd: het aantal files en stremmingen door storingen en ongepland onderhoud is fors toegenomen. In twee jaar tijd is de niet-beschikbaarheid door storingen en ongepland onderhoud verviervoudigd. In opdracht van Bouwend Nederland heeft Sweco een onderzoek gepresenteerd naar de filekosten van het wegverkeer bij uitval van oeververbindingen...

De voorzitter:

Ik moet u vragen af te ronden.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ja, hoor. Kan de Minister hierop reflecteren en ook op de maatschappelijke kosten die dat met zich meebrengt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Drost.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik wilde ook beginnen met het voorbeeld van Genua en dan de link maken naar de Merwedebrug, maar dat is inmiddels al twee keer gedaan toen ik erbij was. Niettemin, die geschiedenis roept natuurlijk vragen op over de kwaliteit van het toezicht op bruggen in ons land. De extreem slechte staat van deze brug werd niet ontdekt bij een reguliere maar bij toevallige inspectie. We hebben in de stukken van 11 februari kunnen lezen hoe de Minister erin zit. De grote vraag na het hals over kop afsluiten van de Merwedebrug en na lezing van die stukken is: staat de veiligheid echt voorop in de dagelijkse praktijk, of is dat slechts een soort bezweringsformule?

Al een aantal jaren staat goed op het netvlies dat we qua vervanging en renovatie voor een immense opgave staan, de komende decennia. Dat de risico's op calamiteiten groter worden met de toename in leeftijd van de kunstwerken, in intensiteit van het verkeer en in zwaarte van de vrachtwagens, evenzeer. Het is goed dat er geacteerd is door de financiële reeks voor vervanging en renovatie te laten groeien van circa 150 miljoen nu naar 350 miljoen in de jaren twintig, maar is het genoeg en is het wel snel genoeg? We weten immers al meer dan een decennium dat het achterstallig onderhoud aan en de vervanging van vooral bruggen in deze eeuw een groot issue is?

Onderhoud is in de politiek niet het meest tot de verbeelding sprekende onderwerp. Politici, wij dus, willen aanleggen, creëren en nieuwe dingen maken. Onderhouden wat je voorganger heeft bedacht of aangelegd, is iets minder interessant.

De Algemene Rekenkamer heeft de vinger gelegd bij de onderhoudsachterstand van met name bruggen en sluizen. Die is veel groter dan uit de jaarverslagen naar voren komt. Terwijl het ministerie het aanleggeld niet op tijd uitgegeven krijgt, wat wellicht te begrijpen is, duwt het ook een boeggolf aan achterstallig onderhoud voor zich uit, met als gevolg dat het aantal langer durende stremmingen bij bruggen en sluizen al niet meer op twee handen te tellen is, met alle gevolgen van dien voor de binnenvaart. Zo bedroeg het uitgesteld onderhoud in alleen al het hoofdvraagwennet eind 2018 414 miljoen euro op een budget voor beheer en onderhoud in 2018 van 288 miljoen.

Er zijn niet alleen achterstanden maar ook financiële tekorten. Na het mooie en nuttige werkbezoek aan Rijkswaterstaat van enkele weken terug weet ik dat een en ander iets genuanceerder ligt, maar toch vraag ik hoe de Minister de geconstateerde achterstanden gaat wegwerken. Wordt er zo nodig geld overgeheveld van aanleg naar onderhoud? Of kan, nu er toch middels kasschuiven aanleggeld naar achteren gaat, onderhoudsgeld naar voren worden geschoven? Of is dat volgens de Minister allemaal niet nodig en is de onderhoudsopgave volledig onder controle? Als ze daarop ja zegt, hoe verklaart zij dan het hoge aantal langer durende stremmingen, waar onze binnenvaartschippers de dupe van zijn? Is dat grote risico op verstoringen, zoals zij het benoemd in haar brief, acceptabel?

Ik had het al even over ons werkbezoek aan RWS. Toen werd nog maar eens duidelijk hoe belangrijk het onderscheid is tussen instandhouding en vervanging, tussen regulier en groot variabel onderhoud. Het is niet alleen een grote opgave, maar het biedt ook kansen om adaptief, multifunctioneel en multimodaal te werken. Wij willen de Minister aanmoedigen om die kansen te grijpen.

In dit AO gaat het voor onze fractie niet alleen om wegen en waterwegen, maar ook om het onderhoud en de vervangingsopgave van het spoor. Ook daar geldt dat het infrastructurele land er over het algemeen mooi bij ligt, maar dat de infrastructuur snel veroudert. Hoe groot is volgens de Minister de kans dat de prestaties op het spoor de komende jaren onder druk komen te staan, bijvoorbeeld vanuit het perspectief van het betrouwbaar en goed opvangen van de reizigersgroei? Ik zie uit naar de reactie van de Minister.

Het gedoe met de bedienings- en besturingsinstallatie bij de sluizen en bruggen van Kornwerderzand en Den Oever toont nog maar eens aan dat deskundig opdrachtnemer- en opdrachtgeverschap geen sinecure is, om over de A15-perikelen bij de Botlekbrug nog maar te zwijgen. Kan de Minister daar eens op reflecteren?

Dan de laatste zin, voorzitter: kan de Minister al iets meer inzicht geven in het aangekondigde feitenrelaas met het oog op aansprakelijkheid?

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik merk op dat u keurig had gemeld dat u wat later zou komen, dus dat anderen dat voorbeeld al gebruikt hadden, kon u ook niet weten. Volgens mij ging het helemaal goed. Ik stel voor om een kwartier te schorsen, tot 19.10 uur.

De vergadering wordt van 18.54 uur tot 19.13 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom bij het vervolg van deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het onderhoud van wegen en bruggen. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Een aantal Kamerleden hebben het al benoemd: de Nederlandse infrastructuur behoort tot de beste, niet alleen in Europa maar ook ter wereld, en daar mogen we trots op zijn en dat willen we ook echt zo houden. Het is niet alleen een van de beste infrastructuurnetwerken. Je hoeft maar de grens over te gaan en je voelt het verschil al. Dat herkennen we ook allemaal. Het is ook een van de meest intensief gebruikte netwerken, dus het is ook een ontzettend grote uitdaging om het op dat hoge niveau te houden.

Een aantal van u hebben al genoemd dat er in die enorme bouwwoede die er na de Tweede Wereldoorlog en in de jaren daarna is gekomen, ontzettend veel nieuwe wegen, maar ook allerlei kunstwerken zijn aangelegd. Die boeg golf komt op ons af, want als iets in een hele korte periode is gebouwd, komt dat logischerwijs in eenzelfde korte periode allemaal weer op het punt van groot onderhoud, om het zo maar even te noemen. In die zin zien we een boeg golf van die grote bouwwoede op ons af komen.

We hebben ook gezien dat in de afgelopen decennia de belasting niet alleen in aantallen voertuigen enorm is toegenomen, zoals door velen van u is genoemd, maar ook dat het verkeer op zich zwaarder is geworden. Vrachtwagens zijn ook zwaarder, dus in die zin is de belasting van onze infrastructuur ook flink toegenomen.

Dat alles bij elkaar zorgt dat we voor flinke uitdagingen staan. Dat geldt voor het hoofdwegennet. Bij het hoofdvaarwegennet is er niet in die zin een zwaardere belasting, maar ook daar zien we nieuwe uitdagingen op ons af komen. We hebben de afgelopen zomer, met de enorme droogte, ook gezien wat het betekent als je onvoldoende vaardiepte hebt. Velen van u hebben ook al gememoreerd dat het niet alleen ontzettend vervelend is voor de binnenvaart, als je daar storingen hebt, maar dat het ook kan zorgen voor die omgekeerde modal shift, waardoor je juist weer vervoer van het water naar de weg krijgt, wat we allemaal niet willen. Er werd ook gememoreerd dat het steeds beter gaat met de economie. Dat is hartstikke mooi, maar dat betekent dat er meer mensen de weg op gaan, van en naar hun werk, en dat er ook meer geproduceerd wordt, wat ook allemaal vervoerd moet worden. Dat legt ook meer druk op ons wegennet, dus die files nemen toe en die nemen nog meer toe als we niet zorgen dat de binnenvaart ook goed vooruit kan.

Ik geloof dat de heer Laçin dit het meest pregnant naar voren bracht, en daar steun ik hem zeer in. We moeten echt proberen te voorkomen dat een omgekeerde modal shift vorm gaat krijgen. Dat zou om allerlei redenen heel slecht zijn, ook ten aanzien van het klimaat, door alle uitstoot die dat geeft. Ik hoorde van de week weer het voorbeeld van de vrachtwagen die voor het stoplicht moet afremmen en optrekken. Iedere keer dat hij dat moet doen, kost dat zomaar een liter diesel. Tel dat maar eens even uit voor al het vrachtverkeer in Nederland. Dat zijn gigantische bedragen. Een vlotte doorstroming is in ieders belang.

De boeggolf die op ons afkomt, betekent dat in de komende jaren – niet eens zozeer in de direct aanstaande jaren, maar in de periode daarna – een steeds groter deel van het Infrastructuurfonds nodig zal zijn voor beheer en onderhoud. Dat zal passen en meten worden, zeg ik maar in de richting van de heer Dijkstra. Natuurlijk willen we ook voldoen aan de opdracht uit het regeerakkoord ten aanzien van de nieuwe projecten die we nog hebben. Onze infrastructuur is nog niet af. We hebben nog een aantal missing links. Die staan voor een groot deel in het regeerakkoord. Daar gaan we mee aan de slag.

In de ontwerpbegroting voor 2020, het komend jaar, zal ik u informeren over de financiële maatregelen die ik tref om de problemen voor de korte termijn op te lossen. Ik zeg er maar even bij dat dit met name ook gaat om zorgen voor voldoende personeel. Misschien moet ik dat punt meteen maar even meenemen. U hebt het bijna allemaal gesignaleerd: niet alleen bij RWS, maar ook in de grond-, weg en waterbouw hebben we in brede zin te maken met vergrijzing en aan de andere kant ontgroening. Ik doel dan niet op allerlei vreemde rituelen, maar gewoon op het feit dat er minder jongeren zijn geboren die aan de onderkant instromen dan er mensen vanwege de pensioengerechtigde leeftijd uitgaan.

Als je het hebt over vergrijzing en de vraag of we nog voldoende kennis en kunde hebben: bij Rijkswaterstaat hebben we ook «vitaal kaal». We hebben nog voldoende kennis en kunde in huis en er zijn echt heel goede experts. Tja, mijn eigen man is ook kaal. Ik vind dat allemaal heel leuk. Sorry, zeg ik dan maar tegen mijn ambtenaar, die ook kaal is.

Laat ik het zo zeggen: we hebben heel goede mensen bij Rijkswaterstaat. Natuurlijk zijn er ook heel goede mensen in de markt. Aan de andere kant is het voor zowel Rijkswaterstaat als de marktpartijen echt een uitdaging om ervoor te zorgen dat je een voldoende aantrekkelijke werkgever bent. Het is niet voor niks dat daar al heel lang heel veel aandacht voor is. We hebben al ik weet niet hoe lang een Techniepact om die vakmensen juist in die beroepen te krijgen. Daar zullen we met elkaar aan moeten blijven werken. Daar spreek ik graag over, niet alleen met de collega's van EZK, maar natuurlijk ook met de collega's van OCW, want daar zullen we samen in moeten optrekken. Vorige week hebben met elkaar het debat over cybersecurity gevoerd. Nou, om ICT-deskundigen wordt al helemaal gestreden. Nogmaals, ook daar moeten we er echt voor zorgen dat we een aantrekkelijke werkgever zijn. Ik sta open voor alle goede suggesties van uw Kamer om dit nog meer voor het voetlicht te brengen. Ik vond het wel mooi van de heer Schonis dat hij de start van zijn eigen loopbaan memoreerde en gepassioneerd over asfalt sprak. Ik denk dat dat misschien ook nog wel wat invloed kan hebben. Als je daar eenmaal mee in aanraking komt, is het besmettelijk. Ik kan voor de geïnteresseerden ook nog steeds een verhaal houden over teerhoudend asfaltgranulaat. Dat zal ik nu niet doen, maar het is echt een heel mooie wereld.

Voor de ontwerpbegroting van 2020 ga ik u over de personele kant van de zaak informeren, en natuurlijk ook over het budget voor onderhoud. Hoe gaan we met de problemen om zoals de Rekenkamer die signaleert? Daar zal ik zo meteen nog iets meer over zeggen. Dat is een onderwerp dat de Rekenkamer niet voor niks als langjarig agendeert. Vorig jaar bij de begroting hebben we een stap gezet door het budget op te trekken van 150 naar 350 miljoen. Waar zie je dat het budget in één jaar meer dan

verdubbelt? We moeten nu constateren dat we er daarmee niet zijn. Ik kom daar dus graag nog bij u op terug. We zijn dat nog beter in kaart aan het brengen en aan het inventariseren. Een aantal van u vroeg of op het ministerie en bij RWS wel voldoende kennis en kunde in huis is om dat zelf goed te kunnen inschatten. Het is altijd heel goed om daarbij in de spiegel te durven kijken. We gaan dat extern laten valideren. We gaan extern toetsen of het klopt zoals wij het nu inschatten. Ik vind het zelf een goede ontwikkeling om dat zo te doen.

Als ik dit punt mag afmaken, voorzitter: als het goed is hebben we dat traject medio 2020 doorlopen, inclusief een externe toetsing. Dat is modaliteitoverstijgend, zeg ik er meteen maar even bij. We zijn met elkaar aan het werken van een Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds. We proberen dat allemaal in dezelfde systematiek te verwerken. Nu kom ik echt op een ander punt. Misschien zet ik hier maar even een punt.

De voorzitter:

We zetten een punt. Ik meen dat de heer Van Aalst nog op het vorige punt een interruptie had. Gaat u gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Eigenlijk over het hele eerste gedeelte van de Minister. We kunnen er wel een beetje lacherig over doen en er grapjes over maken, maar de dingen die ik nu gehoord heb over de aantrekkende economie, de periode waarin we dingen aangelegd hebben en uitgesteld onderhoud, zijn niet nieuw. Die constateren we al jaren met elkaar. Ik maak me ernstige zorgen nu ik de Minister hoor zeggen: bij de begroting komen we hier wel weer op terug. Dat geeft mij het gevoel dat we dus weer niet in control zijn, voor het zoveelste jaar op rij. Dan kun je wel zeggen dat het budget verdubbeld is, maar dit hebben we met elkaar zien aankomen. Ik begrijp niet dat de Minister nu weer zegt: we hebben er met elkaar heel lang over gedaan, maar bij de begroting kom ik hier wel weer op terug.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn vraag is: we zijn hier vandaag en ik wil vandaag horen hoe de Minister dit probleem gaat oplossen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan toch niet anders dan herhalen wat ik net zei. Ik ben hier serieus mee aan de slag. Vorig jaar al was er een meer dan verdubbeling van het budget. We zien nu dat dat niet voldoende is. Intern en met RWS zijn we alles nog een keer heel precies op een rijtje aan het zetten. Daarbij houden we ook rekening met datgene waar u van meerdere kanten kritiek op had, die ik ook terecht vind: de onduidelijkheid van definities. Die gaan de Staatssecretaris en ik harmoniseren. We gaan het vereenvoudigen en gelijktrekken voor alle modaliteiten, passend bij een Mobiliteitsfonds. Zo krijgt u daar ook beter inzicht in. Dat gaan we ook extern laten valideren. In de tussentijd moeten we er natuurlijk voor de korte termijn voor zorgen dat een en ander geborgd is. Bij de begroting van 2020 – de eerstvolgende – kom ik hier bij u op terug. U weet dat het niet gebruikelijk is om vooruit te lopen op details uit een begroting. Dat proces loopt nog, maar ik kom daar echt op terug. Ik zal dan laten zien hoe ik het voor de korte periode en voor de lange termijn oplos. Dan kom je op een gegeven moment echt in de boeggolf terecht. Ik denk dat er dan serieus extra middelen nodig zijn. Dat is niet op heel korte termijn zo. Ik zal er dan echt bij u op terugkomen. Niet alleen in de richting van collega Hoekstra en de andere collega's in het kabinet maar ook breed moet je eerst een goed verhaal hebben, dat

goed is gevalideerd en extern is getoetst. Dat weten we met zijn allen precies waar we aan toe zijn en waar we precies nog geld voor nodig hebben.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft een vervolgvraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zal niet op details van de begroting ingaan. Die lezen we vast in de komende weken wel op de voorpagina van de Telegraaf voordat ze naar ons komen. Wat me stoort en irriteert, is het volgende. Onderhoud is langjarig. Al die wegen hebben we in de afgelopen jaren aangelegd. Ik begrijp niet dat de Minister zegt dat we dat allemaal weer in kaart moeten brengen. We zijn het elk jaar in kaart aan het brengen. Je weet dat onderhoud eraan komt. We hebben zelfs onderhoud uitgesteld. Je wist dus dat het eraan kwam, want je hebt het uitgesteld. Je hebt er bewust voor gekozen om het nog een keer uit te stellen. Je weet dan dus wat eraan komt en toch zijn we er niet op voorbereid. In de afgelopen maanden zijn er volgens mij weer miljarden aan overschotten verdeeld. De Minister heeft blijkbaar niet voldoende met de vuist op tafel geslagen om dat geld binnen te harken. We hebben het geld nodig bij infrastructuur. Infrastructuur is elke keer het ondergeschoven kindje. Dit kabinet heeft keihard bezuinigd en is met een fooi teruggekomen om bij infrastructuur iets te repareren. We komen tekort.

De voorzitter:

En de vraag is?

De heer Van Aalst (PVV):

Waarom slaat u niet met de vuist op tafel en regelt u het niet op dit moment, in plaats van te wachten op de begroting en zo meteen weer aan het kortste eind te trekken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U zegt dat dit kabinet keihard bezuinigd heeft, maar er komt 2 miljard bij en 100 miljoen structureel. In die zin begrijp ik de kritiek niet helemaal. U hebt gelijk dat onderhoud een langjarige opgave is. Dat is natuurlijk ook zo. Dat betekent echter niet dat dit een bestendige lijn is. Over de boeggolf geef ik net mee dat er in een heel korte periode ontzettend veel gebouwd is. Je moet dus in een heel korte periode ook heel veel in groot onderhoud nemen. Dat is niet netjes over de jaren verdeeld. Ik zal u dadelijk nog wel wat meer voorbeelden geven van wat je onderweg tegenkomt, maar één kan ik er nu al wel noemen. Wat wij natuurlijk nooit voorzien hadden, is het kostenopdrijvende maar ook vertragende effect van zoiets als chroom-6. Dat kom je tegen en daar heb je wel op een verantwoorde manier mee om te gaan. Ik wil daar ten aanzien van werknemers geen enkel risico mee nemen. Dat betekent dat je daar in een soort asbest-regime mee aan het werk moet, dat het duurder is en dat het langer duurt. Daar waren we allemaal niet op voorbereid. Dat is maar één voorbeeld van waar we tegenaan zijn gelopen, maar wat niemand vijf, zes jaar geleden in de langjarige planning had voorzien.

De voorzitter:

Ik zag mevrouw Kröger, de heer Dijkstra, de heer Von Martels en de heer Laçin. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de Minister het hebben over passen en meten: het wordt passen en meten. Dat ging dan over de vraag of we toe kunnen met de capaciteit: de kundige mensen, eigenlijk de handjes, die al eerder werden gememo-

reerd. Als we nu met z'n allen erkennen dat daar een enorm tekort aan is en dat je dus prioriteiten moet stellen, is de Minister het dan met mij eens dat onderhoud van bestaande infra de prioriteit is en dat dat eerst op orde moet zijn – als Kamer moeten we er vertrouwen in hebben dat daar een planning voor is en dat die klopt – voordat we gaan kijken naar nieuwe projecten en dat dat dus echt secundair is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het helemaal met mevrouw Kröger eens dat de infrastructuur op orde moet zijn qua onderhoud. Met de veiligheid willen we geen enkel risico nemen; die moet goed geborgd zijn. Ik maak me er daarnaast hard voor dat we langjarig ook voldoende financiële middelen hebben om ook nieuwe projecten te kunnen aanleggen. Maar net als bij alle andere dossiers is de veiligheid natuurlijk randvoorwaarde. Die moet op orde zijn.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij dat we dat dan hier met elkaar geconstateerd hebben. Maar dan blijft mijn vraag toch staan. We hebben allerlei plannings voor nieuwe projecten terwijl we zien dat het onderhoud op bestaande projecten tekortschiet. Moeten we dan niet zorgen dat we de capaciteit – niet zozeer de financiële middelen, maar vooral de planningscapaciteit, de aandacht en de mensen die het moeten gaan doen – eerst gaan inzetten op het onderhoud, zodat we al dat achterstallige onderhoud kunnen wegwerken, voordat we gaan kijken naar nieuwe projecten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben met elkaar afspraken gemaakt en daar houd ik mij ook aan. Overigens zitten heel veel projecten in de voorbereidingsfase. In allerlei MIRT-projecten wordt nog helemaal niet op asfaltmachines rondgereden, om het zo maar even te omschrijven. Er zijn dus heel verschillende soorten mensen aan het werk. We proberen die puzzel zo goed mogelijk met elkaar te maken. De veiligheid mag absoluut niet in het geding zijn, maar we gaan natuurlijk ook onverdroten verder met de projecten waar we al bezig zijn, want die dragen weer bij aan de robuustheid van het systeem. Zoals in het voorbeeld bij Muiden dat is genoemd: dat geeft weer ontlasting elders in het systeem. Je moet dus wel degelijk ook die missing links invullen.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De korte en de lange termijn zijn mij helder. Maar heb ik goed begrepen dat de Minister voor de begroting 2020 in september al inzicht geeft in wat er nodig is op korte termijn? En twee: we kunnen heel veel onderzoek doen en er is natuurlijk ook al onderzoek gedaan. Neem het onderzoek dat Sweco heeft gedaan voor Bouwend Nederland en een aantal partners over de Moerdijkbrug, de Haringvlietbrug en nog een brug, en over hoeveel files dat oplevert. Kan de Minister daar een reactie op geven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat betreft de eerste vraag van de heer Dijkstra: de ontwerpbegroting 2020 is inderdaad in september. Bij de komende begroting zal ik u informeren over hoe we voor de korte termijn aan de slag gaan, zowel ten aanzien van het personeel bij RWS als het budget voor onderhoud, het zo snel mogelijk wegwerken van het achterstallige onderhoud als hoe we proberen de verdere groei van het uitgesteld onderhoud te voorkomen.

En medio 2020 zal ik u informeren over de langere termijn, waarbij we dus de hele problematiek van de boeg golf et cetera ook in kaart brengen.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag op de twee eerdere vragen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja. Kan er een reactie komen op het best wel uitgebreide rapport dat maandag is gepresenteerd, waarin verliestijden, verliesuren, kosten en dergelijke staan? Ik denk dat we ook gebruik moeten maken van dit soort informatie, dat we moeten kijken of dat betrouwbaar is en of we daar verder wat mee kunnen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan ik in ieder geval op reageren dat ik die cijfers wel herken. Iedereen kan zich ook wel voorstellen dat als de Moerdijkbrug eruit ligt, je een enorm probleem hebt en dat dat heel grote economische consequenties heeft. We laten de langetermijnaanpak extern toetsen, maar de suggestie die gedaan wordt vanuit Bouwend Nederland om samen om de tafel te gaan zitten om, als we het totaalplaatje in beeld hebben, eens te kijken hoe we dat samen met de markt kunnen proberen op te lossen en wat dan verstandige keuzes zijn, daar ga ik natuurlijk graag op in. Net als met de andere partijen die dat ondertekend hebben, ook in relatie tot de al dan niet aanwezige maakcapaciteit bij ons en bij de markt, want ook de marktpartijen kunnen hun mensen maar op één project tegelijk inzetten. Ik neem die handschoen dus graag op en ik zal graag zij aan zij met de markt naar dit probleem kijken.

De heer **Von Martels** (CDA):

Nog een paar vragen over de externe toetsing.

De voorzitter:

Een paar?

De heer **Von Martels** (CDA):

Een paar ja, als het kan, omdat het allemaal betrekking heeft op hetzelfde onderwerp.

De voorzitter:

Liever niet eigenlijk, maar ga uw gang.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ze hebben betrekking op hetzelfde onderwerp. Ik kan me niet voorstellen dat een externe toetsing in het verleden niet heeft plaatsgevonden. Wat was nu de aanleiding? Het rapport van de Algemene Rekenkamer? En als we gaan toetsen, is er dan al een externe partij gevonden? Ik begrijp dat het een doorlooptijd heeft van een jaar, want het is pas medio 2020 afgerond. Waarom moet het allemaal zo lang duren? Levert het niet enorm veel tijdverlies op, want de urgentie is hoog?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De urgentie is inderdaad hoog; dat deel ik zeker met u. Het klinkt misschien gek, maar het is nog nooit eerder gedaan door RWS. Waarom nu wel? Om de simpele reden dat ik erom gevraagd heb, omdat ik het belangrijk vind, omdat het zo'n gevoel van urgentie gaf, niet alleen bij de Rekenkamer, maar ook bij mijzelf. Want een heleboel van de vragen die u heeft gesteld, heb ik natuurlijk ook ten aanzien van de soorten definities en hoe het in de toekomst precies uitwerkt. Dan is het altijd verstandig om daar ook eens een paar ogen van buitenaf naar te laten kijken. Dat vond men gelukkig, zowel op het ministerie als bij RWS, ook een goed idee. Het

is altijd goed om in de spiegel te kijken, vandaar dat we dat nu voor het eerst gaan doen.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dan zou ik de Minister toch willen vragen hoe het komt dat het gevoel van urgentie bij de Minister nu wel is ontstaan. Waarom niet eerder? De noodzaak kwam al eerder duidelijk voor het voetlicht. In die zin vraag ik me dus af: waarom nu pas?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vind het eigenlijk niet nu pas, want we hebben meteen de stap gezet van 150 naar 350 miljoen. Dat is al een enorm verschil. Daarmee denk je een heel belangrijke stap te hebben gezet. Dat hebben we ook gedaan; daar is ook een belangrijke stap mee gezet. Voor de korte termijn zijn we ook niet in de problemen, maar dan kom ik weer op die boeg golf die je op je af ziet komen. Dat geeft het gevoel van urgentie om een keer echt langjarig het geheel gedetailleerd in kaart te brengen, ook rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen. Dat probeer ik er meteen maar bij te pakken, als antwoord op waar de heer Schonis op doelde ten aanzien van smart maintenance bijvoorbeeld. Wat kun je door het inzetten van inspecties, door middel van drones boven en onder water, aan efficiency binnenhalen, maar ook bereiken voor de mobiliteit? Als je een groot kunstwerk, bijvoorbeeld een brug, moet inspecteren en je kunt daar met een drone rustig overheen vliegen en er hoeven geen stellingen gebouwd te worden waarin fysieke inspecteurs naar boven hoeven te klimmen, dan hoef je ook de weg niet af te zetten enzovoort. Dus ook voor de doorstroming kan het weer van alles gaan betekenen. Dat zijn nieuwe technieken.

Kunstmatige intelligentie kan ook worden ingezet om camerabeelden met elkaar te vergelijken. De experts weten daar veel meer van. Ik ben pas bij de TU Delft geweest en een fascinerende ontwikkeling is het verhaal van de digital twin: een digitaal evenbeeld van een kunstwerk waar alle metingen aan gerelateerd kunnen worden. Er zijn dus ontzettend veel nieuwe ontwikkelingen en die wil je daarin ook meenemen, omdat het van invloed kan zijn. Het kan helpen doordat a. misschien toch links en rechts wat minder mensen nodig zijn en b. het misschien toch links en rechts wat goedkoper kan. Ik denk dus dat er heel veel nieuwe ontwikkelingen, state of the art, te verwachten zijn die we ook in die externe toetsing kunnen gebruiken.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij erkennen we commissiebreed en met de Minister dat er een grote uitdaging ligt. Ik ben blij met een aantal toezeggingen die de Minister doet, bijvoorbeeld om met een ontwerpbegroting vlak na het zomerreces duidelijk te maken wat er op korte termijn moet gebeuren. Daarin zal ze ook de factor personeel en arbeid meenemen. Ik heb in mijn bijdrage gezegd dat ik wil voorkomen dat we straks na de zomer in die ontwerpbegroting contouren en kaders krijgen en dat we dan nog steeds niet echt weten wat we op korte termijn, in 2020, gaan doen. Ik zou heel graag een bevestiging van de Minister willen krijgen, een toezegging, dat we zo snel mogelijk, het liefst met die ontwerpbegroting, duidelijk gaan maken wat de prioriteiten zijn in 2020, op korte termijn zoals zij zelf zegt, en welke factor personeel daarin speelt. Ik deel echt de zorgen van de heer Van Aalst als het aankomt op het uitgesteld onderhoud. Dat het er is weten we, want we stellen het zelf uit. We weten dus dat het eraan zit te komen. Hoe kunnen we dat duidelijk en goed meenemen in de planning en in de kosten, zodat we de komende jaren niet continu dezelfde

discussie met elkaar gaan voeren, over dat we het niet wisten of dat er onverwachte ontwikkelingen zijn? Kan de Minister toezeggen dat ze in die ontwerpbegroting personeel, planning en prioriteiten gaat opnemen, zodat het voor ons allemaal helder is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin geeft een hele mooie samenvatting. Ik kan dat toezeggen, onder de voorwaarde dat het alleen voor de korte termijn is. Het hele langetermijnverhaal moet ik echt in de loop van 2020 opmaken, want dan hebben we het hele plaatje pas compleet. Ik kan het concreet maken. We kunnen het bij wijze van spreken aangeven tot het aantal fte's dat we er gemiddeld genomen voor denken nodig te hebben. Zo gedetailleerd komen we erop terug.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik dacht bijna dat de heer Laçin hiermee tevreden zou zijn, maar hij heeft toch een korte vervolgvraag.

De heer Laçin (SP):

Eigenlijk een vervolgoepmerking. Ik ben blij met deze toezegging en ik vind het heel goed. De Minister weet van mij dat ik externe validaties en externe onderzoeken altijd steun. Zo kan er van buiten naar binnen gekeken worden, maar kan er ook gekeken worden wat die bezuinigingen van de afgelopen jaren teweeg hebben gebracht. Wellicht kunnen we daar ook conclusies uit trekken. Ik ben in ieder geval blij met deze toezegging.

De voorzitter:

Waarvan akte. Geef ik het woord nu weer...?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga er niet nog verder op in.

De voorzitter:

Ik hoorde het woord «bezuinigingen», maar ik ga op dit moment niets verstoren...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zijn helemaal van ons à propos.

De voorzitter:

... want dit is wel een heel mooi moment. Ik geef het woord snel aan de heer Drost.

De heer Drost (ChristenUnie):

Ik ben blij met de toezegging aan de heer Laçin, maar ik wil toch proberen om het nog iets scherper te krijgen, als u het goed vindt. Ik heb er begrip voor dat we in een aantal fases en stappen proberen die boeggolf beter beheersbaar te maken, maar het doel is uiteindelijk om de risico's te beperken. We moeten het risico op uitval van vaarwegen en bruggen onder controle te krijgen. Ik zou in die ontwerpbegroting 2020 graag een relatie willen zien met de risicoanalyse die er ligt. Dus doen we echt de goede dingen? Het zijn de prioriteiten die de heer Laçin noemt, maar dan toegespitst op het risico op uitval, heel simpel op veiligheid en op doorstroming van onze wegen en vaarwegen. Is dat ook hoe u zich dat voorstelt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard zullen we voorrang geven aan dit soort zaken. Het begint natuurlijk met het achterstallig onderhoud dat je tegenkomt. Soms gaat dat om acute gevallen. Als er bij Grave geen aanvaring was geweest,

hadden we daar op dat moment niet hoeven ingrijpen. Door dat project konden andere dingen niet gebeuren. Dat was namelijk ook weer zo'n gevalletje dat je mensen maar op één plek tegelijk kunt inzetten. In uw inbreng kwamen juist de vaarwegen sterk naar voren. Ik kan nu al aangeven dat daar echt de focus op zal liggen. Daar zal specifiek goed naar gekeken moeten worden. Of het helemaal zo gedetailleerd is als u het zou willen, weet ik niet, maar ik zal proberen om het zo concreet mogelijk te maken. Het zal heel duidelijk geprioriteerd zijn. Het is niet zomaar dat we in iedere regio wat doen en het met verdelende rechtvaardigheid uitsmeren over de RWS-regio's. Zo gaat het zeker niet gebeuren.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Nee, ik snap dat we een bepaalde mate van detail moeten vermijden, ook wellicht in de discussie. Dat is geen probleem, maar dan draai ik het misschien om. Dan kijken we de Minister aan en vertrouwen we erop dat wat we voor 2020 uittrekken goed is om de risico's maximaal te dempen. In 2020 hebben we dus geen probleem op de punten waar op dit moment wel problemen dreigen.

De **voorzitter**:

Ik kijk de Minister aan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben het eens met de heer Drost. We gaan natuurlijk eerst voor de korte termijn de risico's dempen. Daarna gaan we voor de langere termijn het langetermijnperspectief goed in rij en gelid zetten.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Neemt de Minister dan ook het onderdeel mee waar ik om gevraagd heb en waarop de kritiek van de Rekenkamer kwam? Worden de bewuste keuzes om iets niet te doen maar door te schuiven, verklaard? Kan de Minister toch nog ingaan op het punt dat ik heb gemaakt, namelijk dat achteraf bleek dat die 26 sluizen en bruggen die gedeeltelijk afgesloten zijn geweest, helemaal niet door Rijkswaterstaat als achterstallig onderhoud gekenmerkt zijn? Hoe kan dat? Het lijkt erop alsof wat op papier staat gewoon niet past bij de werkelijkheid. Kan de Minister daar toch nog even op ingaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voor een deel heeft dat te maken met de systematiek van de definities, waarvan ik net al aangaf dat ik uw gevoel helemaal begrijp. Als een weg gecategoriseerd wordt als achterstallig onderhoud en we halen de vrachtwagens er vanaf, dan is het ineens uitgesteld onderhoud, omdat er geen gevaar meer is, doordat de belasting lager is. Dat is natuurlijk niet waar die weg voor bedoeld is. Zo zouden we het eigenlijk niet moeten aanvliegen. Van die systematiek wil ik graag af. Ik vind dat u er als Kamer ook recht op hebt om dat inzichtelijk en op een goede manier gecategoriseerd te kunnen beoordelen. Dat wil ik samen met de Staatssecretaris doen, over alle modaliteiten heen. We gaan eraan werken om met nieuwe definities te komen. Dat zal ik nog niet bij de komende begroting allemaal verwerkt hebben. Dat is ook iets voor de lange termijn, maar die slag gaan we wel maken, want de Rekenkamer en u hebben gewoon een punt. Dat willen we zelf ook zo niet. We houden ondertussen wel met de inspecties de vinger aan de pols, wat betreft veiligheid in de eerste plaats, maar ook ten aanzien van de prestaties. Zeker als je het over de vaarwegen hebt, kom je in gevaarlijk vaarwater. Dat willen we niet. De stijging van het ongeplande uitgestelde onderhoud loopt harder op. Dat komt niet alleen door aanvaringen of door chroom-6, dus daar moeten we echt mee aan de slag.

Op dit moment hebben we geen acuut probleem in beeld, maar alles is erop gericht om het zo snel mogelijk te verbeteren. Ik kom er graag op terug bij de begroting met meer invulling van de maatregelen, hoe we dat precies gaan doen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Het gaat meer over het punt dat het een bewuste keuze is als de Minister zegt dat dit zou moeten. Ik zou het prettig vinden als wij als Kamer bij de volgende begroting door de Minister overtuigd worden dat hetgeen er staat te gebeuren, een bewuste keuze is. Ik wil dat de Minister ons kan garanderen dat het door haar als zodanig als prioriteit bestempeld wordt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat proberen we zo nauwkeurig mogelijk te plannen. Ook daar houd je altijd onzekerheden. Juist vanwege de prestaties proberen we rekening te houden met de combinatie met andere projecten. In het kader van de Minder Hinder-aanpak moet het geheel mobiel blijven. Het systeem moet blijven draaien. Als er ergens een project, om wat voor reden dan ook, vertraging oploopt, heeft dat meteen consequenties voor alle andere projecten. Daar zijn we nu juist het afgelopen jaar echt goed mee gestart. In de regio Zuid-Holland bijvoorbeeld, om met alle betrokkenen, zoals medeoverheden en werkgevers, samen te kijken hoe we de Minder Hinder-aanpak zo soepel mogelijk laten verlopen. Dat kan betekenen dat er links en rechts iets schuift.

Iemand vroeg straks, ik geloof mevrouw Kröger, hoe het zit met het PAS, oh het was de heer Von Martels. Daar kan ik op dit moment nog niets in detail over zeggen. Collega Schouten heeft u daarover heel globaal geïnformeerd. Zij komt heel snel met een iets nadere duiding van de gevolgen. Maar dit kan zomaar weer iets zijn wat links of rechts consequenties gaat hebben. Is het niet rechtstreeks in een beheer- en onderhoudsproject of een vervangings- en renovatieproject, dan misschien indirect doordat een ander project gaat schuiven. Het is voor ons op dit moment ook nog even flink wat uitzoekwerk om de consequenties ervan in beeld te brengen. Dat soort dingen hou je natuurlijk altijd. In de basis moeten we u dat overzicht kunnen geven en moeten we kunnen uitleggen wat eraan ten grondslag ligt als we daarvan afwijken. Dat is denk ik waar u naar op zoek bent. We moeten dan met het verhaal kunnen komen «dit kwam door het PAS», «dit kwam door chroom-6» of welke reden dan ook waarom het niet gehaald is. Zover zou ik wel willen gaan: u moet de verantwoording bij ons neer kunnen leggen.

We hebben in de afgelopen jaren natuurlijk ook al wat gedaan. Er werd gevraagd – ik weet niet wie het precies zei, maar ik geloof dat het de heer Van Aalst was – waarom ik nu pas wat doe. Behalve die 350 miljoen, wat een mooi getal is, heb ik al extra mensen vrijgemaakt voor RWS, ook nu al. In het afgelopen jaar heeft dat maar liefst structureel 60 fte extra opgeleverd. Nog niet alle problemen zijn opgelost, dus kennelijk is het nog niet genoeg, maar ook daar kom ik bij de begroting op terug.

De voorzitter:

Voor dat zover is, heeft de heer Van Aalst een vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het blijft me storen. We leggen wegen aan na de oorlog, in de jaren vijftig en zestig. En nu komen we met het verhaal dat we niet wisten dat er onderhoud aan kwam. Ik begrijp er werkelijk waar helemaal niets van. Ik kan maar één conclusie trekken: je bent dan gewoon niet in control. Dat heeft niets te maken met al die ambtenaren bij Rijkswaterstaat. Toen we een crisis hadden en het hier minder ging in Nederland, stonden al die bouwbedrijven klaar. Zij hadden voldoende mensen om die wegen aan te leggen. Maar nee, toen koos het kabinet onder leiding van de VVD ervoor

om niet te investeren, maar om keihard te bezuinigen. Er werd 4 miljard op bezuinigd. Nu komt er 2 miljard terug. Dan staan we nog steeds op min 2 miljard. Dan kan de Minister een heel mooi verhaal houden van «we zijn al begonnen» en «het gaat allemaal de goede kant op», maar dit gaat helemaal niet de goede kant op. Wat hier vanavond voorbijkomt, is allemaal kolder. Er staat niets nieuws in.

De voorzitter:

De vraag is helder volgens mij.

De heer Van Aalst (PVV):

Het irriteert me, voorzitter.

De voorzitter:

De vraag is helder.

De heer Van Aalst (PVV):

Er komt hier niets nieuws voorbij. Geef dan gewoon een heldere weergave van de zaken zoals die er nu voorstaan. Kom niet met de boodschap «ik kom daar in de begroting mee» en «ik doe een onderzoekje». Ik wil daadkracht van de Minister en geen geneuzel over onderzoekjes.

De voorzitter:

De vraag is helder. Ik vraag de Minister toch een antwoord te formuleren, zonder daarbij in herhaling te vallen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij was de daadkracht het afgelopen jaar meer dan een verdubbeling van het budget en 60 fte erbij. Ik kom er bij de volgende begroting op terug met nieuwe cijfers, zowel ten aanzien van fte's als financiële middelen. Voor de langere termijn komen we in 2020 bij u terug. Wat betreft de kabinetten-Rutte waar u het over hebt: aan het allereerste kabinet-Rutte gaf u toch gedoogsteun.

De voorzitter:

Voor een tussenopmerking geef ik de heer Van Aalst het woord.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wist dat dit ongetwijfeld een keer terugkwam. Dat is nu juist de periode geweest waarin we wél geïnvesteerd hebben in de infrastructuur, dus het is mooi dat de Minister dat nog even meeneemt.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat kabinet was alleen een beetje snel weg!

De voorzitter:

Nu krijgen we allerlei tussenopmerkingen. Stelt u een korte vervolgvraag, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit zijn allemaal van die kansloze opmerkingen van de VVD. Toen wij aan tafel wilden, wilde u ons niet aan tafel. Dus, nou ja. Dan heeft de heer Dijkstra het over rechtse asfaltcoalities. Nou, dan moet je de VVD niet aan tafel hebben!

De voorzitter:

Ik heb het vermoeden dat de heer Van Aalst nog een kóрте vervolgvraag heeft aan de Minister.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Jazeker, voorzitter. Het probleem van de bereikbaarheid oplossen en asfalt aanleggen doe je niet met ambtenaren op Rijkswaterstaat. Dat doe je met die mensen van Bouwend Nederland en die asfaltmachines. Daar zit nu juist het probleem: die mensen gaan liever nu in het buitenland een weg aanleggen, of in ieder geval in het commerciële gedeelte van de markt, in plaats van dat ze met een waardeloos wurgcontract van de overheid aan de gang gaan. Dat eerste is namelijk gewoon veel lucratiever. Is de Minister bereid om de risico's in dat soort contracten eens weg te halen bij die hele aanleg en die gewoon eens zelf te dragen en om te kijken of de bouwondernemers niet veel meer willen aanleggen tegen een veel gunstiger prijs als zij maar van die risico's af zijn?

De **voorzitter**:

Is de Minister daartoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben nog van plan om... voorzichtig te zijn met wat ik zeg. Ik denk dat we het wel gaan redden. Nog voor de MIRT-behandeling met uw Kamer wil ik ook nog een brief naar u sturen waarin ik aangeef hoe ik de problemen rondom aanbestedingen toekomstproof zou willen maken. Uw suggestie om eerst maar eens met een budget te beginnen en dan te kijken wat de aannemerij ervoor kan leveren, is niet zo verschrikkelijk innovatief. Toen ik ongeveer tien jaar geleden gedeputeerde was in Brabant, heb ik dat al gedaan. De 329 tussen Oss en Megen – wie kent 'm niet! – was toen voor ons de weg van de toekomst. Daar hebben we dat gedaan. Er zijn heel veel innovatieve, mooie ideeën in verwerkt. Dus het kan, maar het is ook niet voor ieder project geschikt. Ik sta open voor alle vormen van aanbesteding, maar dan moet het wel toegesneden zijn op het probleem waar je voor gesteld staat. Ik huldig erg de opvatting dat we waar het kan, niet de oplossing moeten aanbesteden, maar vooral het probleem. We moeten alle denkracht vanuit de markt benutten waar dat kan. Dan zie ik de heer Schonis en dan denk ik meteen ook aan de innovatie, die je daar meer mee naar boven krijgt. Dat idee neem ik graag mee.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb al gezegd wat ik ga doen voor de ontwerpbegroting 2020. Ik zal bij u terugkomen met datgene wat ook door de Rekenkamer is gesignaleerd over de risicoreservering. Ook op dat verhaal zal ik met een antwoord komen.

Er is door meerdere partijen gevraagd om een deltaplan infrastructuur. Ik werk met de Staatssecretaris samen aan de omschakeling naar een Mobiliteitsfonds. We geven daar natuurlijk ook een beleidsmatige invulling aan. We komen met een schets van de manier waarop wij rekening willen houden met de huidige trends in de mobiliteit. Ook die zullen we naar de Kamer sturen. Op beheer en onderhoud, vervanging en renovatie, heb ik al gezegd dat ik samen met de Staatssecretaris – dat doen we over alle modaliteiten heen – zal komen met een nieuw plan van aanpak.

Uiteraard ben ik altijd graag bereid om met de Mobiliteitsalliantie, waarin alle partijen vanuit de markt vertegenwoordigd zijn, na te denken over oplossingen. Samen kom je tot betere plannen. Zij hebben vanuit hun praktijkervaring andere kennis dan wij. Als je dat bij elkaar brengt, krijg je de beste plannen.

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Over het Mobiliteitsfonds komen we nog te spreken in een apart algemeen overleg. Ik ben benieuwd wanneer we daarvoor wat kaders kunnen meegeven. Als ik kijk naar het huidige Infrafonds, dan zie ik dat bij spoor al het geld naar onderhoud gaat. Dan heb je bijna niks om nieuwe dingen te doen. Bij wegen is dat gelukkig niet zo, maar onderhoud wordt ook daar een steeds grotere hap. Ik wil voorkomen dat we in 2030, als dat Mobiliteitsfonds ingaat, eigenlijk alleen maar geld uitgeven aan onderhoud en dat we verzuimen om nieuwe dingen aan te leggen. We moeten niet alleen maar praten over ICT als oplossing. We moeten ook gewoon keihard investeren in harde infra. Wanneer kunnen we de kaders voor het Mobiliteitsfonds meegeven?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan niet een exacte tijd geven, maar zeer binnenkort komen wij met een voorstel naar uw Kamer. We willen het tempo in het wetgevingstraject houden. Daar komen we bij u op terug. Met de Staatssecretaris heb ik afgesproken dat in de brieven, waaronder de uitgebreide over beheer en onderhoud, ook spoor op de agenda zou staan. Er zijn een paar vragen over spoor gesteld. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij graag bereid is om die te beantwoorden in het debat dat we over het MIRT zullen voeren. Zij zit daar beter in dan ik, dus dan krijgt u betere antwoorden.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er werd nog gevraagd: hoe kun je nou overvallen worden? Waarom is er zo veel ongepland uitgesteld onderhoud? Daar zijn natuurlijk meerdere redenen voor. Er zijn onverwachte gebeurtenissen, zoals de aanvaring bij de stuw van Grave. Ik heb ook chroom-6 genoemd. Het kan ook een gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt zijn. Soms wordt er in het kader van de Minder Hinder-aanpak geschoven, waardoor ook andere projecten verschuiven. Heeft Rijkswaterstaat de belangrijkste kennisvelden wel in kaart gebracht? Hoe zit het met het op peil houden van de hoeveelheid gekwalificeerde mensen bij Rijkswaterstaat? Rijkswaterstaat zet continu in op het doorontwikkelen van kennis, het vergroten van de capaciteit en het inhoudelijk versterken van de eigen organisatie. Ik kan mij nog herinneren dat Rijkswaterstaat nog niet eens zo heel lang geleden de beste werkgever voor ICT'ers niet bij een ICT-bedrijf was geworden. Nou, dat gaf de burger moed. Je bent dus toch een hele leuke werkgever voor mensen. Rijkswaterstaat maakt ook gebruik van de mogelijkheid om samen te werken met allerlei kennisinstellingen, zoals Deltares, MARIN en de tu's. Daar wordt volop mee samengewerkt. Rijkswaterstaat draagt ook bij aan verschillende leerstoelen bij technische universiteiten en biedt mogelijkheden voor afstudeerstages. Als er nog geïnteresseerde studenten naar dit debat kijken: meld je aan voor een leuke afstudeerstage bij RWS! Er zijn heel veel trouwe medewerkers, dus als je eenmaal binnen bent, dan houden we je vaak ook wel. Er wordt dus hard aan gewerkt. Het gaat om honderden mensen die elk jaar binnengehaald worden om te compenseren voor de mensen die met pensioen gaan. Er wordt voortdurend heel veel aandacht aan besteed.

Over smart maintenance heb ik het al gehad, en ook over innovaties. We hebben het ook al vaker gehad over Rijkswaterstaat als launching customer en de rol die RWS in de markt vervult. Daar zal ik in de brief in aanloop naar het MIRT meer over zeggen.

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Over investeren in capaciteit, kennis en kunde voor de lange termijn schetst de Minister een bepaald beeld in relatie tot al die universiteiten. Maar ik krijg onvoldoende helder of dit nou genoeg is voor het opvangen van de uitstroom die er gaat komen doordat mensen de pensioenleeftijd naderen en voor de ongelofelijke opgave die we voor de boeg hebben. Ik zou toch wat meer een beeld willen hebben: hoe gaan we ervoor zorgen dat we in de komende jaren de goede mensen hebben om dit werk te doen, dat zo ongelofelijk nodig is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ook daarvoor is de analyse die we nu met elkaar maken van groot belang. We zijn echt naar de menselijke kant daarvan aan het kijken, naar de human capital agenda; het wordt tegenwoordig allemaal met Engelse termen gezegd. Ik noem het dan toch maar zo, maar als iemand een beter woord heeft, dan neem ik dat graag over. In ieder geval wordt daar echt naar gekeken en aan gewerkt. Dat wil ik graag doen samen met collega's van EZK en OCW. Mevrouw Kröger heeft helemaal gelijk, want het gaat veel breder dan alleen de universiteiten. Dat gaat door alle opleidingen heen. We hebben mensen van allerlei achtergronden en van allerlei niveaus nodig om deze klus langjarig geklaard te krijgen. Dat zijn echt niet allemaal de ingenieurs uit Delft, maar dat is van alles.

De **voorzitter**:

Ik zie een vervolgvraag van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Bij het vooruitkijken naar die human capital agenda is het misschien ook wel zinnig om vooral te bekijken hoe we in het human capital deficit, waar we nu in zitten, terecht zijn gekomen. Misschien kan de Minister daar even op reflecteren. Zijn dat bezuinigingen geweest? Waarom zijn we waar we zijn en waarom lopen we tegen dit gat aan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het probleem waar we nu vooral tegen aanhikken, is de vergrijzing en de ontgroening. Daar zit natuurlijk een heel breed maatschappelijk stelsel van problemen achter. Daar kan ik niet zo heel veel aan veranderen, maar ik denk dat het vooral belangrijk is dat wij zorgen voor inzicht. Welke trends zien we zich ontwikkelen, wat hebben we straks nodig en hoe zorgen we dat die mensen op tijd hebben? Dat begint er natuurlijk mee dat ik bij collega's Van Engelshoven en Slob op de koffie ga en zeg: hoe ziet dat eruit, welke mensen komen er in de komende jaren beschikbaar, welke studierichtingen en opleidingen moeten wij misschien stimuleren, wat moeten we nog meer doen dan afstudeerstages, moeten we andere vormen van publiciteit inzetten en hoe gaan we dat met elkaar opvangen? Jongelui moeten niet opgeleid worden voor een diploma maar voor een baan. Dat is eigenlijk waar we met elkaar naartoe willen.

De heer **Schonis** (D66):

De Minister stipt net even kort de aanbestedingsmethode en de innovatie daarin aan. U zegt dat u daar in uw plan van aanpak op terugkomt. Ik zou dat wat specifiekere willen maken. Mijn vraag is concreet: gaat u de aanbestedingsregels nog een keer goed tegen het licht houden om te kijken of je innovatiever werken kunt belonen en wellicht zelfs een innovatievere manier van contractvorming kunt bewerkstelligen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat heeft zeker onze aandacht. Er wordt in verschillende regio's van Rijkswaterstaat geëxperimenteerd met verschillende vormen van aanbesteding, waarbij je ook een bepaalde waarde toekent aan innovatieve ontwikkelingen. Je kunt een gewicht hangen aan prijs, kwaliteit en allerlei onderwerpen. We proberen ook te leren van verschillende soorten aanbestedingen. Wat werkt goed en wat werkt niet? Je gaat nooit in één keer al je aanbestedingen op een bepaalde manier doen, maar er worden verschillende dingen uitgeprobeerd in verschillende regio's. Daar proberen we ook de goede dingen uit te destilleren. Het punt dat u aansnijdt, heeft zeker onze aandacht binnen het aanbestedingsbeleid en in de brief over het aanbestedingsbeleid die wij voor ons zien, zal ik dat graag meenemen.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag. Ga uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Een tweede punt dat ik daarbij had, was de green deal Duurzame aanpak GWW. Daarover heb ik nog niks gehoord, maar wellicht komt dat nog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kom ik nog op terug.

De voorzitter:

Dan gaan we eerst naar het IJsselmeer, als het goed is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik was gebleven bij de Afsluitdijk.

De voorzitter:

Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Meerdere Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. De onderliggende vraag is: waarom moet de Afsluitdijk eigenlijk dicht voor fietsers? Dat is de hamvraag. Dat is omdat de Afsluitdijk straks een van de grootste bouwputten van Nederland is. Er wordt op veel verschillende momenten, op veel verschillende plekken, aan de dijk gewerkt. Er worden hele grote kranen bij gebruikt. Er komen diepe en grote bouwputten. En dan is het wel van het grootste belang om rekening te houden met de veiligheid van diegenen die aan de Afsluitdijk werken, maar zeker ook van de weggebruikers en uiteraard ook van fietsers.

Als we dat plaatje voor ons zien, dan zie je dat de ruimte op die smalle dijk, met aan beide kanten water, heel beperkt is, waardoor alternatieve routes voor wandelen en fietsen helaas niet haalbaar zijn. Dat betekent dat de Afsluitdijk echt moet worden afgesloten voor het langzame verkeer. We hebben als alternatief, om het rondje IJsselmeer en allerlei andere mogelijkheden niet af te sluiten, die gratis busverbinding voor fietsers en wandelaars ingesteld, zodat ze bij dat stuk dat niet begaanbaar is, met de bus mee kunnen.

We hebben gekeken of we met de creativiteit van de aannemer de Afsluitdijk voor fietsers toegankelijk kunnen maken op een aantal dagen in de zomer, want de zomer is het meest aantrekkelijk. De aannemer ziet daarvoor een paar mogelijkheden. Dat is geworden op de zondagen 23 juni, 21 juli, 4 augustus en 18 augustus. Dan gaat de heer Von Martels opgelucht ademhalen, want dat betekent dat op 18 augustus de IJsselmeer Challenge door kan gaan. Het is bijna «it giet oan», maar dat mag.

Dat was eigenlijk wat ik over de Afsluitdijk kon zeggen. We zullen natuurlijk onze uiterste best doen om volgend jaar weer met de aannemer

om de tafel te gaan om te kijken wat er mogelijk is. Dat blijkt ingewikkeld, maar uiteraard zullen we dan opnieuw met de Fietzersbond en met anderen kijken of er toch nog iets kan. Daar kan ik absoluut niet op vooruitlopen; dat moeten we dan bekijken.

Dan de green deal voor duurzaam GWW. Rijkswaterstaat heeft die aanpak voor duurzaam GWW uit de green deal vertaald naar standaardwerkwijzes voor Rijkswaterstaat. Bij grote projecten wordt het al standaard toegepast met instrumenten. Voorbeelden daarvan bij de aanbestedingen zijn DuboCalc, duurzaam bouwen calculatie, en de Omgevingswijzer, dus dat wordt toegepast.

Voorzitter, dan ben ik door de meeste vragen heen, dacht ik. Er is er nog een over de kaderbrief over het Mobiliteitsfonds. Die is onlangs al naar de Kamer gestuurd. De planning voor het wetsvoorstel ligt nog steeds op schema om het in het voorjaar van 2020 naar de Tweede Kamer te kunnen sturen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn. O, pardon, er is nog een vraag.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Volgens mij is een vraag van mij niet beantwoord, maar misschien heb ik niet goed opgelet; dat kan ook. Er is namelijk opeens een pensioenakkoord, dus vandaar dat ik af en toe zat te kijken. Ik had gevraagd of de Minister wilde reflecteren op het onderzoek van Sweco in opdracht van Bouwend Nederland over de filekosten en de maatschappelijke kosten die ermee gemoeid zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp de grote belangstelling, zeker van mevrouw Van Brenk, voor het pensioenakkoord, dus het zij haar vergeven. Ik heb er net wel iets over gezegd. We herkennen de cijfers. Ik herken ook de maatschappelijke effecten. Het voorbeeld van de Moerdijkbrug werd gegeven. Als die brug niet beschikbaar is, heeft dat immense consequenties. Dat moet je zeker willen voorkomen. Dus nogmaals, ik herken het beeld. We willen, denk ik, hetzelfde voorkomen als al die partijen die de opdracht hebben gegeven aan Sweco. Ik ga graag met hen, met de Mobiliteitsalliantie en anderen, het gesprek aan. Als wij onze opgave volledig in beeld hebben, met die externe validatie, gaan wij het gesprek met hen aan. Zij hebben ook hun eigen kennis en kunde ten aanzien van de markt en zien vooral zelf wat ze wel of niet in huis hebben aan maakcapaciteit, wat ze aankunnen. Dan kunnen we kijken hoe we die puzzel gezamenlijk goed kunnen leggen. Ik grijp graag de uitdaging aan om samen met hen te proberen om dit een stap verder te brengen.

De voorzitter:

Dan kijk ik even naar de leden: is er behoefte aan een tweede termijn? Dat is het geval. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst, voor een minuut; nou, anderhalve minuut. Ga uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik hoop die niet helemaal nodig te hebben. Ik wil ook niet te veel vragen stellen, want elke keer als ik een vraag stel aan de Minister, krijg ik het antwoord dat er een onderzoek komt. Ik ben niet zo van die onderzoeken, dus ik zal me beperken tot nog één goede vraag. De Minister zegt dat ze graag in gesprek wil gaan met al die ondernemers in het veld, Bouwend Nederland, et cetera, et cetera. Heeft de Minister haar onderhoudsprobleem al voorgelegd aan de markt om te vragen of die misschien een creatief idee heeft en haar onderhoudsprobleem kan oplossen? Ik verbaas mij erover dat wij niet in control zijn – zo zie ik het

gewoon; daar blijf ik bij – als wij al zo veel jaren wegen aanleggen. Ik wil niet zeggen dat deze Minister de meeste steken heeft laten vallen; het zit 'm met name in de vorige periodes, waarin gewoon geen aandacht besteed is aan het onderhoud. Dat resulteert erin dat het nu op het bordje komt van deze Minister. Maar goed, zij is daar politiek verantwoordelijk voor.

Bij dezen vraag ik een VAO aan, want het lijkt mij dat we nog wel iets moeten bijsturen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. Op één antwoord heb ik nog een vervolgvraag. Die betreft chroom-6. Recent is bij een brug waar ik zeker wekelijks overheen loop, de stationsbrug in Middelburg, ook chroom-6 geconstateerd. Dat is vorig najaar gebeurd. Daardoor is die renovatie fors vertraagd. Op dat moment was het bericht: dit is de eerste brug in Nederland waarbij we dit ontdekt hebben. Toen de provincie die de brug beheert, ging rondvragen, bleek niemand er kennis van of ervaring mee te hebben. Rijkswaterstaat beheert veel bruggen. Ongetwijfeld is er een x-aantal bruggen waarbij de chroom-6-problematiek ook speelt. Is er een soort kenniscentrum of wordt er een soort kenniscentrum ontwikkeld, zodat iedereen in Nederland die een brug beheert, daarop terug kan vallen? Want dit probleem speelt natuurlijk landelijk, dus niet alleen bij Rijkswaterstaat, maar ook bij andere brugbeheerders. Die vraag heb ik dus nog.

Ik ben erg blij met de toezegging van de Minister dat zij deze zomer met een plan van aanpak, een soort actieprogramma, komt, in ieder geval voor de korte termijn. Daar zal ik haar zeker aan houden, want ik denk dat de urgentie daar groot genoeg voor is. Ik ben benieuwd wat daaruit komt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik kwam hier ook om een plan van aanpak te vragen. Dat komt al eerder dan ik dacht, dus ik ben tevreden. Voor de rest heb ik goed geluisterd.

De voorzitter:

Dank, ook daarvoor. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. In het debat hebben we gehoord dat de Minister erkent dat er een serieus probleem is met het onderhoud. Zij erkent dat we eigenlijk nog op zoek zijn naar oplossingen. Ik ben dus heel benieuwd naar dat actieprogramma en de externe validaties en analyses daarvan. We moeten voorbereid zijn op het vraagstuk hoe we ervoor zorgen dat we de juiste mensen hebben, vanwege vergrijzing enerzijds en ontgroening anderzijds. Ik merk dat dat nog wel heel erg zoeken is. Het kopjes koffie drinken met verschillende andere ministers stelt me dan niet echt gerust over een oplossingsrichting. En ik heb eigenlijk te weinig een antwoord gehoord op de vraag hoe het kan dat drie kwart van het achterstallig onderhoud ongepland is. Wat is nou onze systematiek om alles te volgen en hoe kunnen we daar sneller grip op krijgen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Vanavond is mij in ieder geval duidelijk geworden wat de overeenkomst is tussen nieuwe vrienden en nieuwe wegen.

Allebei heel leuk en aardig, maar het gaat natuurlijk om het onderhouden van contact of infra. Dat is nog vele malen belangrijker.

Goed dat er vanavond gesproken is over een plan van aanpak, want dat is hard nodig. Goed ook dat dat er binnenkort komt. Ik ben erg benieuwd wat de externe partij gaat opleveren. Jammer dat daarmee kostbare tijd verloren gaat. Daar hebben we het net ook al over gehad.

Ik wil nog even een pleidooi houden voor smart maintenance. Dat kan echt heel veel opleveren. Je kunt dan van diagnose naar prognose gaan, naar geavanceerde monitoring, reductie van faalkosten en prioritering van vervangingsbehoeften door een betere inschatting van het risico.

Dank voor het antwoord over de Programmatische Aanpak Stikstof. Ik moet zeggen dat de uitspraak «pas- en meetwerk» wel een beetje een negatieve lading krijgt door de nieuwe ontwikkeling ten aanzien van de PAS, maar dat zij dan maar zo.

Ook is het mooi dat fietsers vanavond heel blij gemaakt zijn met het feit dat de IJsselmeer Challenge op 18 augustus gewoon door kan gaan.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook voor de beantwoording. Ik zal het kort houden. Ik denk dat we als Kamer breed onze zorgen hebben geuit. Ik heb gehoord dat de Minister erkent dat er problemen zijn met ongepland achterstallig onderhoud en uitgesteld onderhoud en dat er een grote opgave ligt. Dat geldt zowel voor financiën, maar vooral ook voor planning en voor de handen die dat straks allemaal moeten gaan uitvoeren, of de personele kant.

Ik ben blij dat dit al op korte termijn naar de Kamer toekomt. Ik hoop dat het zo concreet mogelijk is, zodat wij als Kamer, ondernemend Nederland en iedereen die dagelijks naar het werk toegaat weet waar hij aan toe is wat betreft onderhoud. Dat is belangrijk. Ik ben op zich positief gestemd, maar laten we elkaar scherp houden en na de zomer verdergaan met de concrete plannen in het debat met de Minister.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Ik ben blij met de toezeggingen van de Minister en met het feit dat zij scherp aandacht zal hebben voor de definities, zodat er goed, transparant en objectief gerapporteerd wordt aan deze Kamer.

Ik wil de Minister ook steunen in haar oproep om in deze sector te komen werken. Wij hebben als commissie in de keuken van Rijkswaterstaat mogen kijken en hebben mogen meevaren op een boot. Als ik opnieuw carrière kon maken, zou ik echt graag op die boot staan. Ik kan het dus iedereen aanraden. Het is een prachtige organisatie. Ik hoop ook dat dit debat niet als kritiek op Rijkswaterstaat wordt opgevat. Ik hoop dat het een aanmoediging is voor deze Minister om ervoor te zorgen dat het achterstallig onderhoud snel weggewerkt wordt en voor al die jonge en ook oudere mensen die zin hebben om aan het onderhoud van al die wegen, sluizen, enzovoort te gaan werken. Meld je aan, want we zitten om mensen te springen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Drost.

De heer Drost (ChristenUnie):

Dank u, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik heb een hoge mate van vertrouwen in de manier waarop de Minister deze zaak nu aanpakt, met achter haar natuurlijk haar ministerie, Rijkswaterstaat en ProRail. Ik ben blij met de toezegging als het gaat om de conceptbegroting die wij straks krijgen. Laat ik nogmaals benadrukken dat voor de Kamer belangrijk is dat de risicoanalyse die gedaan is en het geld dat wordt vrijgemaakt voor 2020 en wellicht verder – ik heb het dan over de korte termijn – nodig zijn om alle risico's maximaal te kunnen mitigeren, zoals dat heet.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal maar gewoon het rijtje langslopen. Er zijn niet meer zo heel veel vragen gesteld. De heer Van Aalst heb ik niet helemaal tevreden kunnen stellen, maar dat had ik ook niet helemaal verwacht. U hebt nog wel gevraagd of ik contact heb gehad met de markt om te vragen of hij mee kan helpen om dit probleem op te lossen. We hebben in de afgelopen tijd wel degelijk gesprekken gehad, want dat heeft Rijkswaterstaat sowieso met allerlei marktpartijen. Hoe wij breder met de markt om willen gaan, daar kom ik op terug in de brief die wij volgende week voor het MIRT aan u zullen sturen. Er zijn uiteraard ook overleggen, zowel met de echte bouwkant als met de technische installatiekant. Ik herhaal het nog maar een keer. Het gaat niet alleen om de hardware maar ook om de software, dus we hebben contact met al die verschillende bedrijven die daarachter zitten.

Ten aanzien van chroom-6 had de heer Schonis nog een vraag over de Stationsbrug bij Middelburg. Ik heb onlangs in een brief geschreven dat wij de omslag hebben gemaakt om niet meer eerst te onderzoeken of het erin zit en het dan op een lijstje te zetten. Het is zoveel gebruikt in het verleden dat we het andersom doen en er standaard vanuit gaan dat het erin zit. Dat lijkt ons de meest veilige weg.

Collega Bruins van het Ministerie van VWS is coördinerend bewinds-persoon wat betreft chroom-6, want dat heeft raakvlakken met heel veel ministeries. Er wordt samengewerkt met ProRail en het Rijksvastgoedbedrijf, en daar is de Inspectie SZW ook bij betrokken, om protocollen op te stellen voor hoe je dit in de toekomst het beste kunt doen. Er is geen expertisecentrum, maar we hebben wel aan collega-wegbeheerders aangegeven dat Rijkswaterstaat altijd bereid is om de kennis die men inmiddels heeft opgedaan te delen.

Dan de opmerkingen over de kortetermijnaanpak. We zullen proberen om die zo concreet mogelijk te maken, in de aanloop naar de begroting. Over de Human Capital Agenda is gevraagd hoe we zorgen dat we voldoende mensen hebben, ook in de toekomst. De kopjes koffie met de collega's staan ook voor de ambtelijke overleggen die erachter schuilgaan. Daarbij kijken we ook of een aanpak zoals bij het Techniepact of zoiets nuttig zou kunnen zijn. We hebben hier aan tafel al verschillende ambassadeurs voor de sector geïdentificeerd. Gaat u daar vooral mee door, zou ik zeggen. We gaan uitgebreid kijken wat er werkt en hoe we daar zo veel mogelijk mensen bij kunnen betrekken.

Dan het pleidooi van de heer Von Martels voor smart maintenance. Hij had er een paar hele mooie volzinnen over, waar ik me helemaal in kon herkennen. Het kan ontzettend veel opleveren, dus daar hebben we zeker ook aandacht voor. Dat zullen we maximaal benutten.

Als ik u zie, denk ik ook aan woordspelingen, zoals dat je het niet te pas en te onpas moet gebruiken. Nu heb ik me er toch weer aan bezondigd. Over dat onderwerp kunnen we nog niet al te veel zeggen. Of een pas op de plaats. We kunnen nog wel even doorgaan, maar laten we dat niet doen. Dan komen we bij de definities, waarover mevrouw Van Brenk een opmerking heeft gemaakt. Laten we daar inderdaad scherp op zijn. Ik heb straks graag een discussie of we een goede nieuwe systematiek weten te vinden, waardoor duidelijk is wat er precies achter de woorden schuilgaat. Dan de heer Drost, als laatste. Hij had het over de risicoanalyses, om die maximaal te benutten om tot betere planning en beheersing te komen. Dat onderschrijf ik helemaal, voorzitter. Dan was ik erdoorheen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan wil ik graag de toezeggingen, zoals besproken, nog even markeren. Die luiden namelijk:

- De Minister zal de Kamer voor de ontwerpbegroting 2020 informeren over financiële en personele maatregelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is in het kader van die ontwerpbegroting, maar niet daarop vooruitlopend, want dat is een beetje te veel gevraagd. Het is bij de normale aanloop van de begroting.

De voorzitter:

... bij de ontwerpbegroting 2020 zal informeren over de financiële en personele maatregelen, op de korte termijn. Hierin zal duidelijk prioritering aangegeven worden en voorrang aan achterstallig onderhoud en een relatie worden gelegd met risicoanalyse.

De heer **Laçin** (SP):
Medio 2020?

De voorzitter:

- Medio 2020 stuurt de Minister haar onderhoudsvisie voor de lange termijn, waarin ook de zogenoemde boeg golf wordt meegenomen.
- Nog voor het AO MIRT, 12 juni, stuurt de Minister een brief aan de Kamer over de toekomstige aanpak van aanbestedingen. Ook innovatie in de wijze van aanbesteden wordt hierin meegenomen.
- De Minister zal werken aan een heldere definiëring, waardoor de Kamer beter inzicht kan krijgen in de werkelijke stand van zaken inzake onderhoud aan infrastructuur.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

En dat was over de modaliteiten heen, over spoor, weg, vaarwegen, alles in één keer.

De voorzitter:

Over de modaliteiten heen.

Dan is er een VAO aangevraagd door de heer Van Aalst, waarbij hij de eerste spreker zal zijn.

Dan rest mij niks anders dan zowel de kwalificatie «filemonster» als «vitaal kaal» als zeer goed bedoeld te beschouwen en de leden te bedanken voor hun inbreng en de Minister voor de beantwoording, en zeker ook de ondersteunende staf en iedereen die hier nog in de zaal zit of meekijkt.

Sluiting 20.25 uur.