

Vergaderjaar 2016–2017

32 861

Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Milieu

Nr. 23

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 februari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 5 december 2016 inzake de beleidsdoorlichting artikel 18: scheepvaart en havens (Kamerstuk 32 861, nr. 22).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 februari 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Wat is het verschil tussen een indicator en een kengetal?

Antwoord 1

Het verschil ligt genuanceerd, strikt genomen zijn de begrippen «kengetal» en «indicator» zelfs min of meer synoniemen. Binnen de begroting hanteren we de volgende definities (Rijkbegrotingsvoorschriften):

Een indicator geeft inzicht in de mate waarin beleid succesvol is uitgevoerd en of het de verwachte resultaten oplevert. Indicatoren zijn in principe gewenst als er veel invloed is op het beleidsterrein, de Minister actief is en er voornamelijk gebruik wordt gemaakt van financiële instrumenten. Als een Minister een indicator in de begroting zet dan is hij/zij ook afrekenbaar op de verwachte resultaten die in de vorm van een streefwaarde en/of doelstelling worden opgenomen.

Beleidsrelevante kengetallen hebben betrekking op het functioneren van het stelsel of systeem waarvoor de Minister verantwoordelijk is, maar weinig directe invloed op heeft. Deze worden opgenomen als dit politiek relevant wordt geacht. Als er sprake is van een stimulerende rol (dus relatief weinig invloed van de Minister maar wel een beleidsdoel) dan moet een kengetal iets zeggen over de gewenste maatschappelijk toestand waaraan het beleid naar verwachting bijdraagt.

Vraag 2

Waarom is in de beleidsdoorlichting het jaar 2015 (en 2016) niet meegenomen? Deelt u de mening dat een tijdsbestek van bijna twee jaar tussen het einde van de periode en de resultaten van de doorlichting onwenselijk lang is?

Antwoord 2

Deze periode hangt samen met het karakter van de beleidsdoorlichting. Dit is een synthese onderzoek dat stoelt op eerder gedane beleidsevaluaties. In mijn brief van 20 oktober 2015¹ over de opzet van de beleidsdoorlichting heb ik dan ook aangegeven welke eerder uitgevoerde beleidsevaluaties beschikbaar waren en op welke periode deze betrekking hebben. De beleidsdoorlichting beslaat daarmee de periode 2007–2014. Deze periode sluit ook aan bij de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek, waarin is bepaald dat tenminste eens in de zeven jaar een beleidsdoorlichting dient plaats te vinden.

Vraag 3

Welke partijen worden op reguliere wijze betrokken bij het opstellen van het beleid en de prioriteiten? Is het belang van de binnenhavens daarbij voldoende gewaarborgd? Kan daarbij aangegeven worden welke regionale partners en welke havens worden vertegenwoordigd?

Antwoord 3

Bij het opstellen van het algemene beleid en prioriteiten stem ik mijn voornemens af in periodiek overleg met het Centraal Overleg Vaarwegen (COV). Het COV is een samenwerkingsverband tussen EVO, Vereniging van Waterbouwers, Koninklijke BLN Schuttevaer, CBRB en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. Met genoemde partijen en andere belangenorganisaties vindt ook bilateraal overleg plaats. Bij de uitwerking van dit beleid in concrete projecten in binnenhavens of vaarwegen betrek ik naast de bredere belangenorganisaties ook de directe omgeving zoals de betreffende gemeente(n), provincies en gebruikers om een zo goed mogelijke uitvoering van de infrastructurele ingreep te realiseren.

¹ Kamerstuk 32 861, nr. 15

Vraag 4

Is specifiek aandacht geweest voor de noodzaak van achtervangmogelijkheden bij calamiteiten, zodat veiligheid, zekerheid en permanente bereikbaarheid van de binnenhavens gegarandeerd zijn? Zo ja, hoe?

Antwoord 4

Het functioneren van de haven zelf is primair een zaak voor de decentrale partijen die deze beheren. Voor de rijksvaarwegen zijn betrouwbare bereikbaarheid en veiligheid belangrijke uitgangspunten voor de planning van onderhouds- en aanlegmaatregelen door Rijkswaterstaat. Ook tijdens de uitvoering is er aandacht voor beperken van stremmingen. Multimodale aansluitingen van binnenhavens en omvaarroutes kunnen in sommige gevallen bij calamiteiten de robuustheid van de infrastructuur vergroten. Dat heeft onder andere de aandacht binnen de MIRT-onderzoeken Goederencorridors Oost en Zuid.

Vraag 5

Welke lessen zijn door u getrokken na de blokkade van het Twentekanaal bij de stuw in Eefde die voor het (regionale) bedrijfsleven tot hoge kosten leidde?

Antwoord 5

De stremming bij Eefde was het gevolg van een onvoorzienbare calamiteit.

Om zo snel mogelijk dit soort schade te kunnen repareren wordt gezien welke onderdelen van kunstwerken essentieel zijn voor het functioneren. Speciale aandacht is er voor onderdelen die niet snel geleverd kunnen worden.

Vraag 6

Op welke wijze wordt bij de afweging van de prioriteiten van beheer en onderhoud door Rijkswaterstaat rekening gehouden met de economische gevolgen van een stremming van een waterweg voor bedrijven rondom de havens? Wordt daarbij bijvoorbeeld eerst het achterstallig onderhoud aangepakt of hebben projecten een hogere prioriteit die cruciaal zijn voor de logistieke keten?

Antwoord 6

De onderhoudsstrategie is gericht op het op peil houden van de gewenste prestaties voor betrouwbare reistijden tegen zo laag mogelijke kosten, zonder dat de veiligheid in het geding komt. Als de prestaties niet meer veilig geleverd kunnen worden, is er sprake van achterstallig onderhoud. Indien er achterstallig onderhoud is wordt dit met prioriteit aangepakt. Indien er verder geprioriteerd moet worden krijgen de belangrijkste routes in de logistieke keten prioriteit. Korthedshalve wordt verwezen naar bijlage 4 van de begroting van het Infrastructuurfonds 2017 (Instandhouding).

Vraag 7

Kunt u aangeven welk budget nog voorhanden is voor het project Vervangingsopgave natte kunstwerken (VONK)? Op welke wijze worden prioriteiten bepaald en hoe ziet de actuele ranglijst eruit van (regionale) projecten, zoals die van stuw / brugcomplex Bosscherveld (te Maastricht)?

Antwoord 7

Het project VONK is inmiddels beëindigd. Dit project had met name ten doel een systematiek te ontwikkelen om de programmering en de besluitvorming over de vervangingen en renovaties zo goed mogelijk te onderbouwen.

Door Rijkswaterstaat wordt regelmatig een prognoserapport gemaakt om zicht te houden op de actuele verwachting van het komende vervanging- en renovatieprojecten. Daarin zijn de objecten opgenomen die tot en met 2050 het einde van de verwachte technische levensduur bereiken. Pas op basis van technische inspecties wordt duidelijk wanneer het daadwerkelijke einde van de levensduur bereikt wordt. Doel is te komen tot zo laag mogelijke kosten op lange termijn. Bij oude objecten nemen de onderhoudskosten sterk toe en neemt de betrouwbaarheid af. Prioriteit wordt gegeven aan projecten op de belangrijkste routes en de projecten waarbij het risico op falen zo groot wordt dat snelle vervanging evident is. Er is op dit moment nog geen nadere ranglijst vastgesteld van (regionale) projecten. De huidige vervanging- en renovatieprojecten zijn opgenomen in het MIRT-overzicht op bladzijde 95. In de planuitwerkingsfase worden vervangingsprojecten afgestemd met de regio.

Vraag 8

Welke stappen zet u om de bekendheid met en de sturing op de wijze waarop Rijkswaterstaat omgaat met de middelen uit het Infrastructuurfonds te verbeteren?

Antwoord 8

In de Infrastructuurfondsbegroting worden de IF-budgetten en de programmering van alle (vaarweg)projecten toegelicht. In de bijlage instandhouding wordt de strategie voor vervanging en renovatie en voor beheer en onderhoud beschreven. In de begroting IF 2017 is dit bijlage 4. Daarnaast zijn de MIRT-spelregels breed bekend en worden deze gehanteerd bij bestuurlijke overleggen MIRT en gesprekken over specifieke projecten.

Vraag 9

Gaat u slechts na of het wenselijk is om het huidige aantal indicatoren en kengetallen uit te breiden c.q. aan te scherpen of gaat u daar daadwerkelijk toe over (zoals in de beleidsdoorlichting wordt aanbevolen)?

Antwoord 9

Ik ga eerst na of het wenselijk is om het huidige aantal indicatoren en kengetallen uit te breiden c.q. aan te scherpen. Op basis van deze nadere afweging besluit ik of ik daadwerkelijk over ga tot uitbreiding dan wel aanscherping van de huidige indicatoren en kengetallen in de begroting.

Vraag 10

In hoeverre is de sector betrokken geweest bij de opzet en uitvoering van de beleidsevaluatie?

Antwoord 10

Het betreft hier geen beleidsevaluatie, maar een beleidsdoorlichting op basis van de regeling Periodiek Evaluatieonderzoek. Een beleidsdoorlichting is een syntheseonderzoek dat stoelt op eerder gedane evaluaties. De voor de beleidsdoorlichting meest relevante Stakeholders, te weten de Branche Organisatie Zeehavens, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en Koninklijke BLN-Schuttevaer, zijn voor de beleidsdoorlichting geïnterviewd.

Vraag 11

Is alsnog een schatting te maken van de belangrijkste exogene factoren die van invloed zijn geweest op dit beleidsartikel en kan aan elk van deze factoren een aandeel in de invloed worden toegekend?

Antwoord 11

De belangrijkste exogene factoren die van invloed zijn geweest op artikel 18 zijn de mondiale economische ontwikkelingen. De onderzoeker concludeert over deze exogene ontwikkelingen dat het moeilijk is de impact daarvan op artikel 18 vast te stellen². Een precieze inschatting zou disproportioneel veel onderzoek vragen, waarbij het eindresultaat onzeker blijft.

Vraag 12

Is de conclusie gerechtvaardigd dat de certificering en het toezicht door de inspectie en klassenbureaus de concurrentiekracht van Nederland verkleinen? Welke maatregelen zijn denkbaar of zouden er moeten worden genomen om de certificering en het toezicht te verbeteren, goedkoper te maken, efficiënter te maken zodanig dat het de concurrentiepositie van Nederland zou verbeteren? Kunt u dezelfde vraag beantwoorden voor de administratieve lasten?

Antwoord 12

Het verminderen van de toezichtslast draagt bij aan de concurrentiekracht van reders. In dit verband is van belang dat in de geëvalueerde periode juist met het oog op meer efficiency, toezichts- en certificeringstaken voor Nederlandse koopvaardijvloot vanuit het Rijk zijn overgedragen aan de markt (aan internationaal werkende klassenbureaus). Deze ontwikkeling sluit aan bij internationaal concurrerende scheepvaartregisters. Reders maken zelf afspraken over prijs en planning van inspecties met deze klassenbureaus.

Ook de vermindering van administratieve lasten draagt bij aan de concurrentiekracht, daarom worden bij alle nieuwe regelgeving de administratieve lasten zoveel mogelijk beperkt en wordt hier ook herhaaldelijk bij internationale gremia de aandacht voor gevraagd. Ook via andere maatregelen zoals het actieplan maatwerk aanpak regeldruk logistiek, wordt getracht de administratieve lasten zo veel mogelijk te beperken.

Vraag 13

Het marktaandeel van de Nederlandse havens daalt, wil dat zeggen dat andere havens het beter doen dan de Nederlandse? Is hiervoor een verklaring te geven?

Antwoord 13

Het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende zeehavens in de Hamburg – Le Havre range fluctueert ieder jaar en de oorzaken zijn gelegen in talloze factoren. Er is dus geen eenduidige verklaring te geven voor de fluctuaties van het marktaandeel. In 2015 is de directe werkgelegenheid in de zeehavens met 1,0% (1.667 arbeidsplaatsen) gestegen ten opzichte van de omvang in 2014. De directe toegevoegde waarde in de zeehavens is gestegen met € 1,7 miljard, een stijging van 7,1%. Dit betekent dat niet alleen het marktaandeel doorslaggevend is voor de vraag of de havens wel of niet goed presteren. Voor het marktaandeel wordt gekeken naar de totale overslag. Binnen de verschillende segmenten (containeroverslag, natte bulk, droge bulk, roro) zijn van jaar tot jaar verschillen zichtbaar ook tussen de individuele Nederlandse havens. In de omslag van een fossiele naar een meer duurzame en circulaire economie zullen veel havens de komende jaren een transformatie ondergaan wat nog onzekere gevolgen voor de overslag zal hebben. Daar hebben alle Europese havens mee te maken. Dat betekent dat ook de komende jaren het marktaandeel verschuivingen zal laten zien.

² Bijlage kamerstuk 32 861, nr. 32 (Beleidsdoorlichting Scheepvaart en Havens, pagina 35).

Vraag 14

Hoe groot is de positieve bijdrage die investeringen in infrastructuur hebben geleverd aan de havens op een schaal van 1 tot 10?

Antwoord 14

De onderzoeker concludeert dat investeringen in infrastructuur een positieve bijdrage hebben geleverd aan de economische positie van de havens. De positieve bijdrage van investeringen in infrastructuur is echter niet zonder meer in een cijfer te vangen. De Nederlandse zeehavens hebben een functie in de aan- en afvoer van goederen tot ver in Zuid- en Oost-Europa. Een buitengewoon efficiënte overslag, snelle afhandeling in de havens en goede verbindingen met het achterland via water, weg, spoor en buisleidingen zijn daarvoor essentieel. Voor het goed kunnen functioneren van de Nederlandse zeehavens blijven we dan ook investeren in infrastructuur, niet alleen in de zeehavens zelf, maar ook op de corridors richting Duitsland en België.

Vraag 15

Is de conclusie gerechtvaardigd dat de bezuinigingen op de bediening van vaarwegen en sluisen, voorzieningen bij overnachtingsplaatsen, etc. eraan hebben bijgedragen dat de omzet en toegevoegde waarde van de binnenvaart tussen 2007 en 2014 zijn afgenomen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 15

Ik zie geen relatie tussen deze bezuinigingen en de omzetsdaling bij de binnenvaart. Die wordt met name bepaald door de markt voor de binnenvaart. De afname laat zich verklaren door de lage tarieven voor transport over water, als gevolg van overcapaciteit. Ook is de impact van de economische crisis terug te zien in de tabel, zoals ook in het rapport is aangegeven.

Vraag 16

Waar is de bezuinigingsprognose die hier genoemd wordt op gebaseerd?

Antwoord 16

Het gaat hier niet om een bezuinigingsprognose, maar om de zogenaamde 20% besparingsvariant. Alle beleidsdoorlichtingen, dus ook de onderhavige, dienen conform de voorschriften van het Ministerie van Financiën een dergelijke 20% besparingsvariant te bevatten: een beschrijving van beleidsopties voor het geval er significant minder budget beschikbaar is.

Vraag 17

Op welke termijn worden de aanbevelingen uitgevoerd en hoe zien we dit terug in de begroting? Worden de aanbevelingen concreet opgenomen in de begroting en de rekening?

Antwoord 17

In mijn brief van 5 december 2016³ heb ik aangegeven welke aanbevelingen uit de beleidsdoorlichting ik heb overgenomen, namelijk de aanbeveling om het inzicht in de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleidsinstrumentarium verder ter vergroten en de aanbeveling om de sector te betrekken bij het bepalen van de inzet van instrumenten en middelen. Ten aanzien van de eerste aanbeveling heb ik in mijn brief aangegeven dat ik hieraan uitvoering zal geven door na te gaan hoe de inrichting van het beleidsproces verder versterkt kan worden en of het wenselijk is om het huidige aantal indicatoren en kengetallen uit de begroting uit te breiden c.q. aan te scherpen. In het najaar van 2017 wordt

³ Kamerstuk 32 861, nr. 22

hierover duidelijkheid verschaft en de resultaten worden vervolgens meegenomen in de begroting. Ten aanzien van de tweede aanbeveling heeft er op 1 februari 2017 een werkconferentie plaats gevonden met de partijen uit de maritieme cluster over de prioriteiten van de komende twee tot drie jaar. U wordt hierover per brief geïnformeerd.

Vraag 18

Is ook gesproken met stakeholders over de beleidsdoorlichting en de wijze waarop die wordt ervaren door bijvoorbeeld goederenvervoerders, de binnenvaart en scheepvaart, havenbedrijven en verladers? Zo nee, wordt dit alsnog gedaan?

Antwoord 18

Zoals ik bij vraag 10 heb aangegeven zijn de belangrijkste Stakeholders gedurende de uitvoering van de beleidsdoorlichting betrokken via interviews. Bovendien heeft een beleidsdoorlichting het karakter van een syntheseonderzoek, dat wil zeggen een beleidsdoorlichting vat bondig samen wat bekend is over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid van een heel artikel in de begroting of een substantieel, samenhangend deel daarvan. Een beleids- doorlichting steunt daarmee op eerder evaluatieonderzoek. Bij het eerdere evaluatieonderzoek zijn meer stakeholders betrokken geweest. Het is niet mijn voornemen om in dit stadium andere stakeholders nog te vragen hoe zij de beleidsdoorlichting ervaren, aangezien alle maritieme Stakeholders (branches, bedrijfsleven, kennisinstellingen en havens etc.) via het uitwerkingsproces van de maritieme strategie direct betrokken zijn bij de beleidsontwikkeling. Zie ook mijn antwoord bij vraag 17.

Vraag 19

Welk deel van artikel 18 is getest op doeltreffendheid? Welk deel niet en waarom niet? Is het een theoretische doorlichting geweest of is ook in de praktijk getoetst of de beleidsinstrumenten doeltreffend zijn geweest (een zogenoemde empirische toetsing)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Artikel 18 is in zijn totaliteit beoordeeld op doeltreffendheid. Het onderzoeksbureau heeft daarvoor aansluiting gezocht bij de ingezette beleidsinstrumenten en geconcludeerd dat het merendeel van de ingezette beleidsinstrumenten op het gebied van zeevaart, zeehavens en binnenvaart een positieve bijdrage heeft geleverd aan de doelstelling van het begrotingsartikel en daarmee doeltreffend is geweest. Voor een klein deel van de instrumenten geldt volgens het onderzoeksbureau dat geen aantoonbare of een negatieve bijdrage is geleverd aan de doelstelling van het begrotingsartikel. Er heeft geen empirische toetsing plaatsgevonden omdat een beleidsdoorlichting het karakter heeft van een syntheseonderzoek, dat wil zeggen een beleidsdoorlichting vat bondig samen wat bekend is over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid van een heel artikel in de begroting of een substantieel, samenhangend deel daarvan. Een beleidsdoorlichting steunt daarmee op eerder evaluatieonderzoek naar de doeltreffendheid en/of doelmatigheid van het betreffende beleid.

Vraag 20

Heeft u overwogen om voor deze beleidsdoorlichting aanvullend onderzoek te laten uitvoeren om de hiaten te vullen en zo meer inzicht te krijgen in de daadwerkelijke doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 20

Voor zover er geen evaluatieonderzoek beschikbaar was, heeft het externe bureau dat de beleidsdoorlichting heeft uitgevoerd hiaten zo veel mogelijk ingevuld aan de hand van verder onderzoek. Hiermee ontstond uiteindelijk een goed beeld van het gevoerde beleid over de onderzoeksperiode 2007–2014. Nader onderzoek was daarmee niet nodig.

Vraag 21

Kunt u, zoals het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voorstelt, alsnog in percentages aangeven voor welk deel van het budget wel een uitspraak over doeltreffendheid en doelmatigheid kan worden gedaan en in welk deel hiervan het oordeel positief of negatief was? Kunt u alsnog, zoals het KiM voorstelt, de toegenomen faciliterende rol van de overheid illustreren met voorbeelden, inclusief consequenties voor het budget voor de uitgevoerde activiteiten door het Rijk?

Antwoord 21

Het merendeel van de uitgaven vond plaats via het Infrastructuurfonds (99%). Dit bevat de uitgaven voor aanleg, beheer en onderhoud. Ten aanzien van aanlegprojecten ten behoeve van het hoofdvaarwegennet constateert de onderzoeker dat deze doeltreffend zijn geweest en dat het vaarwegennet op grond van onderhoud, beheer en vervanging van voldoende kwaliteit was om de primaire functie te vervullen. Daarnaast wordt ten aanzien van grote projecten op het gebied van aanleg en vervanging geconstateerd dat het plausibel is dat er sprake is geweest van doelmatig handelen. Ook over de fiscale instrumenten, zoals de tonnagerегeling en de afdrachtvermindering, is vastgesteld dat deze doelmatig zijn. Mede als gevolg van een geringer beschikbaar budget met als gevolg een afname van de subsidiemogelijkheden, is een groter beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van de sector.

Vraag 22

Bent u van plan concrete acties te ondernemen, buiten het herzien van indicatoren en kengetallen, om beter inzicht te geven in de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleidsinstrumenten? Zo ja, welke acties zijn dat? Wanneer informeert u de Kamer hierover?

Antwoord 22

Zoals ik in mijn brief van 5 december 2016 heb aangegeven zal ik nagaan hoe de inrichting van het beleidsproces verder versterkt kan worden om het inzicht in de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleidsinstrumentarium verder te vergroten. Hierover wordt in het najaar van 2017 duidelijkheid verschaft.

Vraag 23

Welke concrete stappen onderneemt u, buiten de Maritieme Strategie 2015–2025, om de sector te betrekken bij het bepalen van de inzet van instrumenten en middelen?

Antwoord 23

In het kader van de nationale beleidsontwikkeling en de Nederlandse inzet in internationaal verband (Internationale Maritieme Organisatie, Centrale Rijnvaartcommissie, Europese Commissie, Stuurgroep Zeehavens, Bestuurlijk Overleg MIRT etc.) vindt op het gebied van zeevaart, zeehavens en binnenvaart doorlopend afstemming met stakeholders plaats. De daaruit resulterende (inter)nationale afspraken maken onderdeel uit van het afwegingsproces voor het bepalen van de inzet van instrumenten en middelen.

Vraag 24

Is het actief beleid geweest van de overheid om een meer faciliterende rol aan te nemen (in plaats van meer uitvoerend)? Zo nee, hoe beoordeelt u deze constatering?

Antwoord 24

Het overheidsbeleid wordt bepaald door het kabinet en de ter beschikking staande middelen. In algemene zin kan inderdaad worden gesteld dat de rijksoverheid vanwege de doorgevoerde bezuinigingen tussen 2007 en 2014, behalve bij de infrastructuurprojecten, een meer faciliterende rol is gaan vervullen en steeds meer verantwoordelijkheid heeft gelegd bij de sectoren (zeevaart, havens en binnenvaart).

Vraag 25

Waarom is het aantal indicatoren in de geëvalueerde periode sterk teruggebracht?

Antwoord 25

Sinds de nieuwe systematiek van Verantwoord Begroten is geïntroduceerd is ervoor gekozen om alleen die beleidsinformatie op te nemen die een directe relatie heeft met de rol van bewindspersonen, de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de in te zetten financiële instrumenten. Dat kan in de vorm van indicatoren of kengetallen. Echter, er worden in beginsel alleen indicatoren opgenomen die binnen de eigen invloedssfeer liggen en waar een bewindspersoon derhalve op kan sturen. Bijkomend voordeel is dat de begroting daarmee compacter, beter leesbaar en toegankelijker wordt. Dit betekent inderdaad dat er minder indicatoren en kengetallen in de begroting staan ten opzichte van voorheen met de VBTB-systematiek, maar dat de relevantie van de opgenomen informatie in beginsel wel groter is. De indicatoren en kengetallen worden wel vaak in andere vorm aan de Kamer aangeboden, zoals in evaluaties.

Vraag 26

Kunt u per aanbeveling (1 tot en met 7) aangeven op welke wijze u aan deze aanbeveling opvolging geeft?

Antwoord 26

In mijn brief van 5 december 2016 heb ik aangegeven welke aanbevelingen ik uit het onderzoeksrapport overneem en hoe ik daar opvolging aan geef. Zie ook mijn beantwoording van vraag 17.

Vraag 27

Hoe verhoudt aanbeveling 3 zich tot de recente aanbevelingen van de Rekenkamer over beheer en onderhoud van vaarwegen?

Antwoord 27

Deze aanbeveling om via een betere informatiepositie ten opzichte van Rijkswaterstaat sterker te sturen op doeltreffendheid en doelmatigheid van de inzet van middelen uit het Infrastructuurfonds is in lijn met de eerdere aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer.

Vraag 28

Bent u voornemens om indicatoren te ontwikkelen over de thema's concurrentiekracht, innovatie, duurzaamheid en veiligheid, zoals het adviesbureau Berenschot aanbeveelt in aanbeveling 5? Zo ja, welke indicatoren neemt u voortaan op in de begroting? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 28

Ik kan daar nu nog niet op vooruit lopen. Zoals ik bij het antwoord op vraag 9 heb aangegeven zal ik eerst nagaan of het wenselijk is om het huidige aantal indicatoren uit de begroting uit te breiden c.q. aan te scherpen.