

Vergaderjaar 1996–1997

**25 000 XII**

## **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997**

**Nr. 12**

### **VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG**

Vastgesteld 25 november 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 13 november 1996 in het kader van het **begrotingsonderzoek** overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Coenen

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th.A.M. Meijer (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).



# Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Woensdag 13 november 1996

Aanvang 10.00 uur

## Voorzitter: Van Rey

Aanwezig zijn 5 leden der Kamer, te weten:

Blaauw, Reitsma, Van Heemst, Van 't Riet en Van Rey,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie. De volgende ambtenaren namen deel aan de beantwoording: Van der Plas, secretaris-generaal, Lambarts, directeur financieel-economische zaken, Heuer, directeur vervoer en infrastructuur van de Rijksluchtvaartdienst, Varenbrink, hoofd accountantsdienst, Parlevliet, hoofd stafafdeling divisiecontroller van de Rijkswaterstaat, en Mesker, plaatsvervangend directeur directie collectief personenvervoer van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer.

De **voorzitter**: In deze vergadering is aan de orde het begrotingsonderzoek van Verkeer en Waterstaat, waarbij de volgende agenda wordt gehanteerd:

- 1 Financiële verantwoordingen 1995 van het ministerie en van het Infrastructuurfonds (24 844, nrs. 15 en 21), alsmede de rapporten bij deze verantwoordingen van de Algemene Rekenkamer, de Slotwet Infracfonds (24 862) en de Slotwet Verkeer en Waterstaat (24 857);
- 1.1 Financieel beheer, in het bijzonder de handhaving van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de contractuitgaven en Rijksdienst voor het wegverkeer;
- 1.2 Uitvoering begroting Infrastructuurfonds 1995;
- 2 Ontwerpbegrotingen 1997 van het

ministerie van Verkeer en Waterstaat en van het Infrastructuurfonds;

- 2.1 Gebruik outputgegevens en andere kengetallen (naar aanleiding van het onderzoek van Haselbekke en Ros ten behoeve van het begrotingsonderzoek 1996 en de daaruit voortgevloeide toezeggingen van de minister met betrekking tot de begroting 1997);
- 2.2 Artikel 03.10, Bijdragen openbaar vervoer;
- 2.3 Hoofdbeleidsterrein 04, Luchtvaartaanleggen, in het bijzonder de artikelen 04.10, Beheer en ontwikkeling luchthavens, en 04.11, Zonering in het kader van de Luchtvaartwet.

## **1. Financiële verantwoordingen 1995 van het ministerie en van het Infrastructuurfonds (24 844, nrs. 15 en 21), alsmede de rapporten bij deze verantwoordingen van de Algemene Rekenkamer, de Slotwet Infracfonds (24 862) en de Slotwet Verkeer en Waterstaat (24 857)**

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik begin met het rechtmatigheidsonderzoek 1995 van de Rekenkamer. Op vier onderdelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat worden daarin kritische opmerkingen gemaakt. Ik zet een streep onder de openingszin van de samenvatting van de Rekenkamer, waarin zij uitsprekt tot een overwegend positief oordeel te zijn gekomen over de financiële verantwoording 1995. Zij geeft aan dat op een groot aantal onderdelen verbeteringen ten opzichte van eerdere jaren zijn opgetreden. Het lijkt mij goed om dat met zoveel woorden vast te stellen.

De toon is kritisch over een viertal onderdelen van de begroting: de WVO-heffingen, het onderdeel financieel beheer van de onderzoekscontracten en overige contracten, het financieel beheer van de Rijksdienst voor het wegverkeer en de uitgaven voor de grond-, weg- en waterbouwcontracten. In algemene zin hoor ik graag welke nadere voorzieningen voor elk van die onderdelen worden getroffen, waardoor in 1996 en latere jaren aan de bedenkingen en kritische opmerkingen van de Rekenkamer tegemoetgekomen kan worden.

Ik ga specifiek in op een aantal punten uit de financiële verantwoording over 1995. Ik realiseer mij dat waarschijnlijk niet op elk punt direct een volledig antwoord kan worden gegeven. Ik neem aan dat er in dat geval schriftelijk kan worden gereageerd vóór de begrotingsbehandeling.

Ik begin met de financiële verantwoordingen over het jaar 1995 (24 844, nr. 15). In artikel 02.51 gaat het om de bijdragen aan landwegen en oeververbindingen. In de begroting 1995 is een bedrag van 50,1 mln. geraamd. Via een drietal begrotingswijzigingen is de uitkomst 61,1 mln. In gulden is die afwijking niet schokkend, zeker niet afgezet tegen de wensen van de Kamer inzake de inpassing van de HSL. Relatief is de afwijking echter fors, namelijk ruim 20%. Wat zijn de oorzaken hiervan?

Op blz. 46 van hetzelfde stuk wordt een onderzoek genoemd dat wordt uitgevoerd naar de noodzaak en effecten van aanpassingen die te maken hebben met het voornemen om fietsers van rechts voorrang te geven. De resultaten daarvan worden in 1996 verwacht. Op basis van die

resultaten zal worden bepaald of de maatregel wordt ingevoerd. Graag ontvang ik een nadere toelichting op de aard van het onderzoek dat in een aantal concrete situaties in vijf gemeenten plaatsvindt. Zullen de onderzoeksresultaten conform de planning in 1996 beschikbaar komen?

Op blz. 51 wordt onder "Buisleidingen" enige vertraging gemeld bij een proefproject UTP (unit transport by pipe). Wat zijn de oorzaken van deze vertraging? In mijn benadering is dit type projecten veelbelovend. Er is sprake van een hoge toekomstwaarde. Verderop wordt verwezen naar een visie van de stuurgroep Buisleidingen. Is die visie er al? Is het ontbreken van die visie de enige verklaring voor de gesignaleerde vertraging?

Op blz. 55 staat in de toelichting bij artikel 03.04 (Voorlichting) dat als gevolg van het ontbreken van voldoende overeenstemming tussen de ANWB, Veilig verkeer Nederland en Verkeer en Waterstaat bij overige nog te voeren voorlichtingscampagnes opstartproblemen zijn ontstaan. Waar is het ontbreken van voldoende overeenstemming aan toe te schrijven? Om welke campagnes gaat het? Valt te verwachten dat de problemen binnenkort zullen worden verholpen?

Op blz. 60 wordt bij artikel 03.15 (Schone bussen) aangegeven dat vertraging is opgetreden door het achterwege blijven van Brusselse goedkeuring voor het SSZ-project (stillere, schonere en zuinigere). Misschien is het goed om nog eens toe te lichten op welke manier bij dit soort kwesties van tevoren in het overleg met Brussel een beoordeling wordt gemaakt van de kansrijkheid voor het verkrijgen van goedkeuring. Is het project inmiddels van Europese goedkeuring voorzien?

Op blz. 62 staat over verkeersinformatie het volgende: "Mede doordat de projecten in het kader van de verkeersinformatie langzamer zijn verlopen en de uitgaven uit andere bronnen zijn gefinancierd, is van de beschikbare 2 mln. maar 0,2 mln. uitgegeven." Ik vind dat een slecht resultaat en hoor graag een toelichting. Waardoor staat de raming zover af van de realisatie? Om welke andere financieringsbronnen gaat het? Hoe kan de voortgang van het project worden vlot getrokken?

Op blz. 67 lees ik in de toelichting op artikel 04.01 (Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst) dat tijdens de begrotingsuitvoering 1995 is gebleken dat de RLD over onvoldoende personeelsbudget beschikt om de opgedragen taken te financieren. Het verschijnsel komt vaker voor dat men lopend een begrotingsjaar erachter komt dat er personele problemen zijn. Op zichzelf vereist dit wel een nadere toelichting. Wij mogen ervan uitgaan dat er bij het opstellen van de begroting een redelijke mate van zicht is op de toereikendheid van een personeelsbudget. In de nadere toelichting blijkt dat het verkeerd ramen duur kan uitpakken. De voorzieningen die getroffen moeten worden, houden onder andere in het aantrekken van externen. Per definitie is dat duurder in termen van personeelskosten.

Op blz. 73 wordt een toelichting gegeven op artikel 04.21 (Bijdrage aan ZBO luchtverkeersbeveiliging). Ik citeer: "Daarnaast moet echter een samenhangend beleidskader met betrekking tot luchtverkeersbeveiliging worden opgezet, alsmede een stelsel van prestatie-indicatoren." Ik hoor graag of dat samenhangend beleidskader beschikbaar is gekomen. Als dat nog niet gebeurd is, vraag ik op welke termijn het te verwachten is. In meer algemene zin krijg ik graag een toelichting op de volgende zinsnede: "Vanzelfsprekend dient ook een goede scheiding tussen beleid en uitvoering enerzijds en beleid en toezicht anderzijds te bestaan."

Op blz. 80 wordt in de toelichting op artikel 05.11 (Verkeersregeling zeescheepvaart) melding gemaakt van een bijdrage van 4 mln. in 1995 van het Vlaamse gewest, ontvangen vanwege achterstallige betalingen inzake de loodsgeldverrekening Westerschelde in de periode 1990 tot en met 1993. De betalingsachterstand van Vlaanderen is daarmee volledig ingelopen. Het is uitstekend dat de minister en haar medewerkers erin geslaagd zijn, dit resultaat te bereiken. Ik hoor graag of het risico van herhaling bestaat, in de zin dat opnieuw betalingsproblemen ontstaan. Zijn nadere afspraken met het Vlaamse gewest gemaakt?

In de toelichting op artikel 06.01 (Personeel en materieel hoofddirectie telecommunicatie en post) wordt aangegeven dat in 1995 enkele investeringen gefinancierd zijn ter

verbetering van de arbeidsomstandigheden. Waren die investeringen ook begroot? Mijn tweede vraag is van meer algemene aard. Ik neem aan dat ook Verkeer en Waterstaat over een breed front te maken heeft met het opwaarderen van de arbeidsomstandigheden. Ik zou graag inzicht krijgen in de mate waarin dit bij het ministerie kan leiden tot extra investeringen. Bestaat een raming van de bedragen die hiermee zijn gemoeid?

Op blz. 93 wordt in de toelichting op artikel 08.01 (Personeel en materieel Rijksdienst voor het wegverkeer) verwezen naar het in 1995 opgetreden tekort op het actief regulier personeel. In welke mate is bij een opstelling van een begroting te voorzien of het personeelsbestand toereikend is voor het uitvoeren van taken? Slaat het ook hier terug in hogere kosten vanwege noodvoorzieningen en/of het aantrekken van extern personeel?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Op deze hoogtijdag voor Verkeer en Waterstaat zijn wij heel blij dat wij weer in de Kamer aanwezig mogen zijn. Het is een goede zaak dat de Kamer zich bemoeit met de boekhoudkundige kant van de begroting. De heer Van Heemst heeft een hele serie vragen gesteld, waarvan ik vermoed dat wij er een flink aantal schriftelijk zullen moeten beantwoorden, omdat ze een groot detailniveau hebben. Er zijn echter ook grote vragen gesteld.

Allereerst die over het rechtmatigheidsonderzoek van de Algemene Rekenkamer. Ik ben blij dat de heer Van Heemst constateerde dat de Rekenkamer positiever is in haar toonzetting dan in het verleden. Wij zijn tevreden over het feit dat wij flinke stappen voorwaarts maken in het financieel beheer. Natuurlijk blijven er ook bij ons wensen over. Financieel beheer is altijd kwetsbaar en moet voortdurend worden verbeterd. Wij zijn daarmee druk bezig, waar nodig in gesprek met de Rekenkamer.

De heer **Parlevliet:** Voorzitter! De Rekenkamer heeft indertijd gezegd dat de controle op de VWO-heffingen onvoldoende is. Daarop is een lange discussie gevoerd. Moet je steeds meer controle-inspanningen verrichten? Uiteindelijk hebben wij in 1995 een proef gestart, waarbij de inzet van mensen en middelen is

veranderd. Het resultaat van die proef was dusdanig, dat wij hebben besloten op die manier verder te werken. De Rekenkamer heeft over 1995 van het bezwaar afgezien. Er zijn afspraken gemaakt in de zin dat het niet bij deze proef mocht blijven. Voor dit najaar waren vervolgcacties aangekondigd, die op dit moment lopen. Er worden onderzoeken ingesteld naar de papierindustrie en de chemische industrie. Wij hopen dat de Rekenkamer ook over 1996 tevreden zal zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Doordat de zaken sterk verbeterd zijn, is het stukje waarover kritische opmerkingen worden gemaakt, iedere keer kleiner. Wij raken de grens van de 80/20-norm. Moet je dadelijk 80% van de handavings- en controle-inspanningen op een heel klein onderdeel van de begroting richten? Die discussie voeren wij met de Rekenkamer. Het gaat daarbij om veel meer dingen dan alleen de WVO. Het gaat bijvoorbeeld ook over de contractuitgaven. Ik sluit niet uit dat ik aan het eind van de discussie met de Rekenkamer nog een keer met de Kamer wil overleggen. Uiteindelijk is het de Kamer die bepaalt hoe hoog het controleniveau moet zijn.

**De heer Van der Plas:** Voorzitter! Met grote tevredenheid hebben wij geconstateerd dat wij een goedkeurende verklaring voor 1995 hebben gekregen. Het is een mijlpaal in de geschiedenis van het ministerie. Ik stel er prijs op om te zeggen dat daar ook bijzonder hard aan gewerkt is. De Kamer herinnert zich misschien nog de discussie van een aantal jaren geleden tijdens welke wij toezegden, in 1996 een goedkeurende accountantsverklaring te zullen hebben. Welnu, wij hebben het een jaar eerder gehaald. Daarvoor verdienen het management en de medewerkers van vooral Rijkswaterstaat een geweldige pluim. De vraag is hoe wij dit niveau vasthouden. De inspanningen zijn groot. De eisen die wij aan de controle op rechtmatigheid stellen, zijn zeer hoog. Het is onze eerste zorg om het bereikte controleniveau te handhaven. Daarnaast proberen wij verbeteringen aan te brengen op de punten waarop wij nog onzekerheid hebben. Wij zoeken het in de sfeer van het terugdringen van de verrekenbare hoeveelheden in de bestekken.

Daarover vindt bij de werken altijd veel discussie plaats. Wij gaan meer naar prestatiegerichte bestekken toe, naar productgerichte resultaat-beschrijvingen.

Wij waren verwonderd over het feit dat de Algemene Rekenkamer voor 1996 aankondigde op het gebied van de contractuitgaven een bezwarenonderzoek te zullen verrichten. Als je net een goedkeurende accountantsverklaring bij het Infrafonds hebt, is het verrassend als er een bezwarenonderzoek op volgt. Het is de intentie van de Rekenkamer om nog eens in detail te kijken hoe het loopt met de controle-inspanningen. Is de omvang van de inspanningen doelmatig? Kan met minder inspanningen niet tot eenzelfde oordeel worden gekomen over de rechtmatigheid? Daar is het onderzoek van de Rekenkamer mede op gericht. Wij zijn zeer benieuwd naar het resultaat en hopen ermee vooruit te kunnen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik maak mij af en toe wel een beetje zorgen. Bij dit ministerie heb je te maken met uitgaven die minder gemakkelijk zijn te controleren dan uitgaven voor kantoormeubels. Zo werkt het bij asfalt, beton en bruggen nu eenmaal niet. Desalniettemin moet het natuurlijk wel goed gebeuren. Wij moeten zoeken naar een systeem met voldoende zekerheden. Dat woord "voldoende" moet nader ingevuld worden door de Rekenkamer, wij zelf en niet in de laatste plaats de Kamer.

Ik kom op de Rijksdienst voor het wegverkeer. Wij hebben de verzelfstandigingsoperatie achter de rug. Dat betekent niet dat men er nu een potje van kan maken. Sterker nog, meer dan in het verleden zullen wij opereren op outputsturing, op outputkengetallen. Met Financiën is een hele serie afspraken gemaakt, gebaseerd op het vervolgonderzoek Rijksdienst voor het wegverkeer van de Algemene Rekenkamer, het rapport van de accountantsdienst en de inbreng van de directie financieel-economische zaken. Het is set van aanvullende afspraken op basis waarvan de Rijksdienst voor het wegverkeer jaarlijks moet rapporteren. Het is de bedoeling dat de Kamer van die rapportage op de hoogte wordt gesteld, zodanig dat ook de Kamer weet wat er gebeurd is. Wij hebben de indruk dat het echt de goede kant op gaat. Wij zullen de

vinger aan de pols houden, ook omdat het een organisatie betreft die haar inkomsten direct bij bedrijven en burgers moet verwerven. Het is dan van belang dat de efficiency-prikkels zo sterk mogelijk zijn.

De vragen over de bijdragen aan landwegen en oeververbindingen en over de buisleidingen zullen schriftelijk worden beantwoord.

Het onderzoek naar de noodzaak en de effecten van de voorrang voor fietsers van rechts is verricht naar aanleiding van een motie van de Kamer. Ik meen dat het onderzoek inmiddels is afgerond. De resultaten worden betrokken bij de voorbereiding van het uitvoeringsprogramma Duurzaam veilig, waarover wij twee weken geleden met de Kamer hebben gediscussieerd. Wij hebben een inventarisatie bij gemeenten gepleegd om te kijken wat er in de sfeer van de infrastructuur moet gebeuren om ervoor te zorgen dat voorrang voor fietsers van rechts op een veilige manier kan worden ingevuld. De resultaten zullen de Kamer worden toegezonden op het moment dat de besluitvorming terzake is afgerond.

Er zal schriftelijk worden ingegaan op de vraag over de opstartproblemen bij voorlichtingscampagnes.

Inmiddels is toestemming verkregen voor de SSZ-bijdrageregeling. Natuurlijk wordt hierover van tevoren overleg gepleegd. Daarna moet echter een formele melding plaatsvinden, waarop het enige tijd duurt voordat het stempel "Brussel-vast" wordt uitgereikt. Dikwijls willen andere landen geconsulteerd worden over regelingen die te maken hebben met staatssteun en die concurrentiebeïnvloedend kunnen zijn.

De vraag over de verkeersinformatie zal schriftelijk worden beantwoord.

**De heer Heuer:** Voorzitter! Ik ga in op artikel 04.01 (Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst). Allereerst de uitvoering 1995 personeelskosten. Hoe is het verschil tussen planning en realisatie ad 2 mln. ontstaan op krap 28 mln.? Dit heeft in belangrijke mate te maken met niet-voorzienbare activiteiten in de aanloop van de PKB Schiphol en omgeving. Dit heeft onder meer geleid tot meer werk in de sfeer van het PMMS, extra onderzoek, extra milieueffectrapportages, het

ontwikkelen van modellen voor externe veiligheid, enz. Dit heeft doorwerking gehad in de bijdrage die moest worden geleverd vanuit de directies vervoer en infrastructuur en luchtvaartinspectie.

In dat jaar is binnen het ministerie de vraag gesteld of alle omstandigheden in het werkveld van de Rijksluchtvaartdienst incidenteel of structureel waren. Het geheel overziende, lijkt het een structureel beeld. Er is structureel sprake van groei, van meer inspecties, van meer brevetten, meer vergunningen, meer pleidooien voor het verbeteren van de externe communicatie, meer aandacht voor selectiviteit in het luchtvervoersbeleid, nieuwe taken als handhaving, milieubeleid en externe veiligheid, en last but not least de voorbereiding van een nieuw SBL in de vorm van het project TNLI. Dit alles is voor de minister aanleiding geweest om in de komende jaren, met ingang van de begroting 1997, structureel 37 arbeidsplaatsen extra toe te kennen aan de RLD. De overschrijding in 1995 kan dus worden gezien als een kleine aanzet voor de begroting 1997 en volgende jaren.

De heer **Blaauw** (VVD): Op blz. 218 van de begroting 1997 zijn de personeelsuitgaven voor 1995 f 39.927.000. Er is een gat van 9 mln. ten opzichte van de realisatie.

De heer **Heuer**: Daar zit ook het materieel in verantwoord (computers, huisvesting en wat dies meer zij).

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben een groot voorstander van het kiezen voor een kleine hoeveelheid meer personeel bij de RLD voor de vele werkzaamheden meer die daar verricht moeten worden. Ik hoop dat wij het met 37 extra plaatsen aankunnen. Overigens zijn die plaatsen er nog lang niet allemaal. Ondertussen zitten wij met een grote piek van werkzaamheden vanwege TNLI, vanwege het extra beleid terzake van de veiligheid, vanwege de vele vragen die gesteld worden rond het luchtvaartbeleid. Wij hebben moeite om binnen het begrotingskader ons werk te doen. Ik hoop dat de Kamer daar begrip voor heeft. Het is best mogelijk dat wij nog eens over een raminkje heen schieten.

De heer **Heuer**: Er is verzocht om enige toelichting over het samenhangend beleidskader en de prestatie-indicatoren. Het is de bedoeling om in de loop van volgend jaar aan de Kamer een nota aan te bieden over het luchtverkeersbeveiligingsbeleid. Dat is zinvol omdat de beleidsrichtlijnen ten aanzien van het opereren van de LVB en de internationale richtlijnen waarbinnen men werkt, nooit op een ordentelijke manier bij elkaar zijn gezet. De nota zal beschrijven op basis waarvan men werkt en op die manier inzicht geven en wellicht een aantal verbeterpunten indiceren.

In de nota zal ook worden ingegaan op de inspanningen die nu al in gang zijn gezet ten aanzien van prestatie-indicatoren. Wij willen beter meten wat de uitvoeringsorganisatie eigenlijk doet en hoe zij dat doet. Daar wordt nu al aan gewerkt, in samenhang met het stap voor stap opbouwen van een kwaliteitsborgingssysteem. Dat gaat natuurlijk niet op een achternamiddag. Het is een organisatie met ongeveer 800 mensen, die behoorlijk ingewikkeld in elkaar zit. Stap voor stap werken wij aan een kwaliteitsborging volgens moderne maatstaven. Op dit moment is al duidelijk sprake van een scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht. Het beleid en het toezicht liggen aan de kant van het ministerie en de uitvoering ligt bij het zelfstandig bestuursorgaan luchtverkeersbeveiliging. In de nota zal dat onderscheid nog eens worden aangescherpt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van Heemst vroeg naar afspraken met België na het doen van achterstallige betalingen. In de tekst is vermeld dat er inmiddels afspraken zijn gemaakt om dit tegen te gaan.

Waren investeringen in de verbetering van de arbeidsomstandigheden begroot? Ik neem aan dat zij in de normale begroting van de HDTP zaten, maar ik zal het nazoeken. De Kamer zal daarover schriftelijk worden geïnformeerd.

De heer **Van der Plas**: Wij hebben een zeer gericht arbeidsomstandighedenbeleid binnen het totale ministerie. Bij het opstellen van de begroting komt het elk jaar opnieuw aan de orde. Er is geen apart budget voor arbeidsomstandigheden. Het geld zit in de

huisvestingsbudgetten per onderdeel van het ministerie.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Bent u in staat een raming te geven van de meerkosten die zullen voortvloeien uit de hogere eisen die aan de arbeidsomstandigheden worden gesteld?

De heer **Van der Plas**: Wij zullen hier schriftelijk op ingaan. Het is niet zo dat wij voor het ministerie centraal een budget hebben. Wij zullen het overzicht uit de verschillende huisvestingsbudgetten moeten lichten. De Kamer zal zo goed mogelijk worden geïnformeerd.

Hoe pas je bij de overheid je personeelsbestand aan op het werkpakket dat je hebt? Het is een zeer actueel onderwerp, nu wij tegenwoordig praten over de noodzaak om veel meer dan in het verleden inspanningen te koppelen aan producten, aan het werk dat wij doen. Wij zeggen wel eens: wij moeten bij de overheid, daar waar dat kan, met name bij onderdelen die sterk op uitvoering zijn gericht, van een typisch middelengestuurde organisatie naar een typisch outputgestuurde organisatie. Die ontwikkelingen zijn ook bij het ministerie gaande, vooral bij Rijkswaterstaat, die stevig op uitvoering is gericht. Bij de beleidsafdelingen wordt het werkpakket sterk bepaald door datgene wat bijvoorbeeld de Kamer bespreekt en door datgene wat er om ons heen gebeurt. De raming is natuurlijk zo goed mogelijk. Elk jaar zitten wij om de tafel om te beslissen of wij het met dit personeelsbestand aankunnen. In de loop van de jaren groeide bij de RDW het besef dat men krap in het personeel zat. Dan wordt geprobeerd om het werkpakket er zo goed mogelijk op af te stemmen. Als in de loop van het jaar het besef groeit dat men te krap zit, wordt in de begroting een budget gezocht om het personeel wat aan te sterken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij de RDW is op dit moment nog een omgekeerde situatie aan de orde. Daar moet men op een aantal punten efficiënter gaan werken. Dat besef zal de Kamer terugvinden in de volgende rapportage. Men weet daar de productiviteit nog heel sterk te verhogen. Dat heeft iets te maken met de wijze waarop nu met de dienst wordt omgegaan. Het is

interessant dat wij in het verzelfstandigingsproces een behoorlijke efficiëncyslag weten te maken. Voorzover ik weet, zullen de tarieven gemiddeld niet verhoogd worden. Dat zegt niets over het totaal van de tarieven, want ze moeten kostendekkend zijn. Er waren tarieven met overdekking en er waren tarieven met onderdekking. Sommige tarieven zullen fors worden verhoogd, andere verlaagd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het meer algemene discussiepunt is het volgende. Als je in de begroting scherp raamt, bespaar je misschien een paar procent op je personeelskosten. Als je lopende de uitvoering van een begroting erachter komt dat het niet lukt, ben je misschien veel meer procenten kwijt omdat je duur extern personeel moet inhuren om een gat te dichten.

De heer **Van der Plas**: Ik ben het daar graag mee eens. Hoe beter je je personeel op de taken afstemt, hoe efficiënter je werkt, maar wij komen uit een periode waarin nogal bezuinigd is op de taakstellingen. Taakstellingen werden gericht op het personeelsbestand en op de kosten van het apparaat. Het is wel eens verzuimd om de relatie te leggen met het vele werk dat moest worden verricht.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Toch heb ik zelden een minister horen zeggen: dat kan niet, want daar hebben wij geen mensen voor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb de Kamer meerdere malen gezegd dat zij zelf moet aangeven waar het geld voor een gevraagd onderzoek vandaan moet komen. Ik ben van plan om dit vol te houden, zo kan ik de Kamer melden. Ik vind het goed om te melden wat de consequenties van sommige vragen uit de Kamer zijn. Als de Kamer het dan vervolgens wil, moet het natuurlijk wel gebeuren. Zo parlementair ben ik ook nog wel.

De Kamer is ambtelijk gebriefd over het IBO-traject. Dit traject is natuurlijk niet voor niets ingezet. Er was sprake van een rare beweging: ombuigingen in het personeelsbestand en olopemde uitgaven voor de infrastructuur. Wil je dat fatsoenlijk voorbereiden en wil je dat bedrijfseconomisch verantwoord doen, dan zul je daarover moeten spreken. In

de loop van deze ronde zullen wij daarop nog wel terugkomen.

### **1.1 Financieel beheer, in het bijzonder de handhaving van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de contractuitgaven en Rijksdienst voor het wegverkeer**

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De gedachte was dat de opbrengsten van de retributies Wet verontreiniging oppervlaktewateren omhoog zouden gaan. In de begrotingsgetallen zien wij echter dat zij teruglopen.

Ik kom op de contractuitgaven. De Algemene Rekenkamer heeft bij 332 mln. onzekerheid geconstateerd. Hoe moet ik die onzekerheid inschatten en wat is de kans dat daarover zekerheid kan worden verkregen?

De heer **Parlevliet**: Voorzitter! Wij hebben ook geconstateerd dat de WVO-inkomsten zijn achtergebleven. Een van de hoofdoorzaken is dat wij schoner worden. De industrie heeft sneller gesaneerd en de huishoudelijke lozingen zijn sterk teruggelopen. Het is dus eigenlijk goed dat de opbrengst is teruggelopen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De 332 mln. is precies het deel waar het bezwarenonderzoek van de Rekenkamer gaat. Wij zijn er uitgebreid over in gesprek. Ik ben er bang voor dat ik, als wij dit niet goed doen, straks achter elke asfaltwagen een ambtenaar moet zetten. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Wij proberen het fatsoenlijk te doen.

De heer **Varenbrink**: Voorzitter! Dit bedrag van 332 mln. is inderdaad het deel van de contractuitgaven waar onzekerheid over bestaat. Het is een bedrag dat wij zelf berekend hebben. De Rekenkamer is er akkoord mee gegaan. Hoe wordt er gerekend en gejureerd? Aan de hand van de heel strenge normen die wij in de afgelopen jaren met de Rekenkamer overeen zijn gekomen wordt bezien of een gulden die in een steekproef valt, juist of onjuist is. Dat laatste constateren wij nauwelijks. Als wij niet 100% zeker weten dat de gulden juist is, verklaren wij de zaak voor onzeker. Hier zit de crux van de problematiek. Hoe zeker of onzeker is iets? Nogmaals, de normen zijn in de afgelopen jaren heel hoog opgevoerd. Wij hebben er nogal mee geworsteld. Ook in de Kamer is de

problematiek uitvoerig aan de orde geweest. De accountantsdienst moet streng jureren, omdat de Rekenkamer dat wil. Wij kunnen over de jurering discussiëren. Persoonlijk wil ik de bevindingen van de Rekenkamer afwachten. Vervolgens wil ik bezien wat er met de Rekenkamer op het gebied van redelijke zekerheid nog mogelijk is. Ik sluit echter niet uit dat wij nooit tot 100% zekerheid komen. Het zal altijd een soort asymptotisch iets worden. Je zult altijd met problemen blijven zitten.

Als er zand verwerkt wordt en een aannemer een declaratie zendt, dan is het moeilijk om vast te stellen dat precies de aangegeven hoeveelheid is geleverd. Je zult altijd met een risico van een paar procent blijven zitten. Een paar procent onzekerheid op een paar miljard is een paar honderd miljoen gulden. Dat geldt natuurlijk ook voor materialen die in een werk verwerkt worden of die onder water verdwijnen. Laatst heeft de accountantsdienst nog een meetdag bij Rijkswaterstaat gehad. Men heeft ons de problematiek nog eens uitgelegd. Als wij allemaal in een sloot gaan peuren om te kijken hoe diep de sloot is uitgebaggerd, komen wij allen tot andere resultaten. Meetresultaten zijn onzeker. Zo gauw daarvan sprake is, verklaren wij zoiets voor onzeker. De accountantsdienst vindt dat de grens van het economisch haalbare is genaderd. Ik denk dat wij daarop moeten voortborduren en moeten kijken hoever wij komen. Misschien kan er nog zo'n 100 mln. van de geconstateerde onzekerheid af, want wij zitten in een proces. In het afgelopen jaar zijn wij van 450 mln. naar 332 mln. gezakt. Bij 200 mln. à 150 mln. zal de grens liggen waarbij wij zullen moeten zeggen: zo is het goed. Het is een omstandig antwoord, maar ik denk dat je aan de hand van voorbeelden de problematiek goed kunt schetsen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lijkt mij goed om af te spreken dat wij met elkaar zullen spreken op het moment dat de uitkomsten van de Rekenkamer er zijn en wij conclusies hebben getrokken. Misschien is het aardig om dan eens een praktijkvoorbeeld te bekijken. Ik kan de Kamer melden dat de controle-systemen zo langzamerhand buitengewoon intensief en gedetailleerd zijn. Terecht, want het moet

goed gecontroleerd worden, maar er zijn wel grenzen.

De heer **Blaauw** (VVD): Er is een subsidieregeling voor de binnenvaart geweest, mede in het kader van havenontvangstaffaires. Is al beleid ontwikkeld voor het inzamelen van vuil water bij de pleziervaart? In de sector wordt er wel degelijk naar gekeken. Heeft het ministerie de bereidheid om mee te denken en te bezien in hoeverre stimulering nodig en mogelijk is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen dat er inmiddels een afspraak is, in elk geval in het Waddengebied.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat moest op grond van internationale verplichtingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Of het voor het hele land geldt, weet ik eerlijk gezegd niet. Ik zal het bezien.

## 1.2 Uitvoering begroting Infrastructuurfonds 1995

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn eerste vraag geldt de stand van zaken rond de uitvoering van de begroting 1996. Ik wil een beeld krijgen of de actie waarover wij met elkaar afspraken hebben gemaakt, werkelijk tot resultaat heeft geleid. Ik neem aan dat het fonds wel zo gemonitord wordt dat per maand duidelijk is wat de stand van zaken is. Die informatie zou ik graag vernemen.

In de financiële verantwoording valt het op dat geen toelichting wordt gegeven op afwijkingen omtrent de verplichtingen. Ik zou het goed vinden als in het vervolg per onderdeel een toelichting wordt opgenomen in plaats van dat het gedeeltelijk in de slotwet terecht komt en ontbreekt in de financiële verantwoording.

Bij de investeringsartikelen inzake vaarwegen is sprake van onderuitputting van een kleine 40%. Bij de spoorwegen is het ruim 35%. Dat blijft verontrustend. In de rapportage wordt wel enige toelichting gegeven. Bij de rijkswegen zit het probleem in de grondverwerving. Welke actie onderneemt de minister om de grondverwerving sneller te realiseren, zodat dat geen argument meer kan zijn? Welke actie onderneemt de minister ten aanzien van de vergunningen? Wat de vaarwegen

betreft, is het, los van het slib, meer een kwestie van uitvoering. Ik noem het voorbeeld van het Van Starckenborghkanaal. De minister weet waar dat ligt. Ik zie daar niet een-twee-drie de belemmeringen die worden genoemd. Waarom is in 1995 niet alerter verschoven? Is in 1996 een dusdanige lijn ontwikkeld? Wij hebben al vaker gezegd dat het departement wat het investeringsbeleid betreft structureel pech heeft. Dat lijkt mij vreemd, want structurele pech bestaat niet. Je hebt altijd meen tegenvallers. Per saldo zal het ergens op nul moeten uitkomen. De minister en haar voorgangers hebben altijd pech en dat moet eruit.

Ik kom op de onderuitputting bij het stads- en streekvervoer. Een aantal projecten, met name in het stadsgewest Amsterdam, is niet of te laat uitgevoerd. Hoe gaat dat in het vervolg van de uitvoering? Zal hierdoor een aantal projecten dat voor komende jaren op de rol staat, worden doorgeschoven of blijft het passen binnen het financiële schema?

Ik heb ook nog een vraag over de aanbesteding. Deze week hoorde ik op de radio een discussie over een zevendaagse werkweek bij het onderhoud van wegen in bepaalde gevallen. Opnieuw werd van werkgeverszijde de harde kritiek geuit dat de rijksoverheid te laat aanbesteedt. Daar hebben wij hier vaak over gesproken. De minister en vorige bewindslieden hebben steeds gezegd, dat zij er echt op zouden toezien dat de spreiding over het jaar goed is. Wij hebben niets aan een bulk van werkzaamheden op een bepaald tijdstip, want die levert een geweldige fileproblematiek op. Het is ook veel duurder, want als alle werkzaamheden in een korte periode worden gedaan, is er leegloop in een andere periode. Nu horen wij echter opnieuw, dat de bulk van de aanbestedingen pas in mei komt. Er zijn dan al weer twee belangrijke maanden verspeeld.

De minister zou ook actie ondernemen om een deel van het wegonderhoud in de wintermaanden te doen plaatsvinden. Welke acties zijn er in 1995 en 1996 geweest, om er alles aan te doen om onderuitputting te voorkomen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De onderuitputting houdt de Kamer en mij buitengewoon bezig. Die is een grote doorn in het

oog voor het hele ministerie. Wij moeten echter oppassen dat wij het probleem niet groter maken dan het feitelijk is. In 1995 hadden wij 950 mln. onderuitputting. Wij hadden 6,9 mld. begroot en wij hebben bijna 6 mld. uitgegeven.

Bij de redenen voor de onderuitputting vallen een paar dingen op. Van de 950 mln. werd ruim 300 mln. veroorzaakt door de Betuweroute. Een tweede reden voor de onderuitputting was niet slecht: wij hadden ruim 100 mln. aan meevallers bij de aanbesteding van projecten. Blijft over 550 mln., in alle sectoren, vaarwegen, spoorwegen en stads- en streekvervoer. Dat is niet niks, maar die 550 mln. moet je relateren aan 6 mld. uitgaven die wel zijn gedaan.

Er waren drie oorzaken. De eerste was de politieke besluitvorming. Voor onderwerpen waarvoor die niet was afgerond, konden wij geen geld uitgeven. Ten tweede kampen wij nog steeds vaak met vertragingen in procedures. Ten slotte was er een positieve oorzaak, namelijk de meevallers in de markt. Daardoor kunnen wij hetzelfde doen tegen geringere kosten of uiteindelijk meer met hetzelfde bedrag.

Voor 1996 verwacht ik wel een verbetering. Ik zeg dat met de nodige voorzichtigheid, want je weet nooit wat er in de laatste week nog gebeurt. Ik verwacht dat de uitgaven zich dit jaar zullen bewegen rond de 6,6 mld. Dat is ten opzichte van het vorig jaar een toename van ruim 600 mln. Het oorspronkelijk begrote bedrag is voor beide jaren ongeveer gelijk. In de voorjaarsnota heb ik een bedrag gemeld waarbij rekening werd gehouden met een tegenvaller in de uitvoering van de Betuweroute. In vergelijking met dat bedrag zullen de uitgaven op peil blijven.

Toch ben ik helemaal nog niet tevreden over dit jaar, hoewel wij meer uitgeven dan het vorig jaar, doen wij dat in een aantal gevallen op een andere manier dan wij vooraf hadden gedacht. Zo betalen wij België conform de overeenkomst een deel van de bijdrage aan de HSL. Dat is dus geen uitgave waarvoor er nu al een investering is gedaan. Ook hebben wij een aantal extra uitgaven ingepland voor "Brokx-nat". Het is heel belangrijk dat dit wordt afgerond, maar dat kan worden gedaan doordat wij het op een aantal plekken niet reddend. Nu al worden voor de Westerscheldetunnel extra werkzaamheden uitgevoerd. Die



extra uitgaven zijn mogelijk doordat vooral bij de NS een aantal projecten achterlopen bij de verwachtingen. Ik vind dat een zure constatering. Ik zie dat de investeringsuitgaven daar op het ogenblik achteruitlopen. Ik maak mij daar zorgen over en ga er binnenkort met de Nederlandse Spoorwegen over praten, zowel met de RID als met de top van de NS, omdat ik vind dat daar verandering in moet komen. Juist de investeringen in de spoorwegen hebben de grootste urgentie. De organisatie dreigt niet helemaal goed te gaan. Het geldt overigens ook voor de vaarwegen en in heel beperkte mate voor de rijkswegen, waar wij nu bijna aan uitputting toe zijn.

In het wegverkeer is een bijzondere omstandigheid, dat er aan het begin van het jaar een maand lang niet gewerkt kon worden. In de huidige periode zitten wij door de stormen ook al een paar weken met problemen. Ik verwacht dat wij toch ongeveer op de voorziene uitgaven zullen uitkomen. Er kunnen altijd omstandigheden zijn die een negatieve invloed hebben.

Het volgend jaar willen wij het beter, moet het beter en kan het beter. Wij verwachten veel van het nieuwe instrument dat wij vanaf 1 januari 1997 beschikbaar hebben, namelijk niet meer alleen overplanning in de verplichtingen, maar ook in de kasuitgaven. In het verleden hadden wij al mogelijkheden om extra verplichtingen aan te gaan, maar nu staan er in de realisatietabellen van het MIT meer uitgaven dan in het budget beschikbaar is. Dat is echt nieuw en zal, dunkt ons, onderuitputting helpen voorkomen. Er kunnen immers meer projecten in uitvoering worden genomen of de uitvoering van bestaande projecten kan worden versneld. Een systeem van monitoring ondersteunt dat proces en zorgt ervoor, dat de begroting optimaal wordt uitgeput. Bij een fonds mogen wij er zelfs iets overheen schieten, al wordt dat extra's het jaar erna weer afgetrokken. Ik hoop vandaag of morgen een keer te kunnen melden dat wij over een post heen geschoten zijn en dat ik dan moet zeggen, dat wij al een stukje van het budget van het volgend jaar hebben moeten gebruiken. U zult dan geen spijt in mijn stem horen.

Voor 1998 durf ik te rekenen op het uitvoeren van de extra impuls die wij voor Samen werken aan

bereikbaarheid hebben gekregen. Ik verwacht niet alleen veel van de open planning. In 1998 gaan wij ook procedures versnellen. Bij de presentatie van Samen werken aan bereikbaarheid heb ik gezegd, dat dit juridische procedures betreft, maar ook onze interne besluitvorming. In een aantal procedures zijn er nog zeer goede mogelijkheden om tijdswinst te boeken. Die zullen wij moeten benutten.

Vanwege de stijging in de budgetten gaan wij de komende tijd ook een groter beroep doen op het bedrijfsleven om programma's uit te voeren. Wij zijn nu al in overleg. Wij gaan ervan uit dat dit wordt ondersteund door het IBO-proces, omdat wij dan een project van het begin af aan, inclusief de voorbereiding, berekenen.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Ik ben wel akkoord met die overplanning. Ik heb zelf in de gemeente Utrecht wel gewerkt met overplanning. Er zijn dan toch twee factoren waarop gelet moet blijven worden. De eerste is de prioriteitsstelling. Bepaalde projecten met prioriteit worden ingehaald door projecten met minder prioriteit. Voorts kan een stuwmeer aan projecten ontstaan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Weet u dat ik zuchtend van verlangen op deze problemen zit te wachten? Ik ben het wel met u eens dat je moet opletten dat je prioriteitsstelling niet in gevaar komt. Ik kan nu overigens reageren op de vraag van de heer Reitsma, of de investeringen in Amsterdam na alle vertragingen nog wel uitgevoerd kunnen worden. Hij moet zich goed realiseren, dat het geld in het Infrafonds gewoon is meegeschoven. Het bleef voor die projecten bestemd. Natuurlijk hebben wij een aantal projecten die eerder uitgevoerd konden worden ook gerealiseerd, maar die zijn verdwenen van de prioriteitenlijst en behoeven niet meer gefinancierd te worden. In feite maken wij ruiltjes. Wij proberen bij de overplanning wel degelijk de hoogste prioriteiten het eerst uit te voeren. Wordt een hoogst prioritair project vertraagd, dan moeten wij een ander project met een hoge prioriteit daarvoor in de plek laten komen en niet een project helemaal onderaan de verlanglijst.

In welke gemeente ik ook op werkbezoek kom, ik krijg natuurlijk altijd de vraag of ik er niet iets

extra's kan doen aan de infrastructuur, vanwege de onderuitputting. Ik zeg dan dat het eerst hoog op de prioriteitenlijst moet staan.

Wij hebben de afgelopen jaren een uitgebreide actie gevoerd om heel snel te weten wanneer in een regio onderuitputting dreigde. Regio's hebben budgetten op basis van de prioriteitsstelling toegewezen gekregen. Als je in een regio van Rijkswaterstaat of van de spoorwegen werkt, wil je natuurlijk het liefst het toegewezen budget ook in die regio realiseren. Je hebt dan de neiging om te zeggen, dat het in het desbetreffende jaar nog wel lukt, totdat het oktober is en niet blijkt te lukken. Dan moet je met je water naar de dokter. Dan is het te laat. Wij hebben een grote actie ingezet om tot tijdige meldingen te komen. Die worden sterk gemonitord. Ik denk dat de kasoverplanningssystematiek een grote hulp zal zijn.

De allerbelangrijkste oorzaak van de onderuitputting bij vaarwegen is, dat wij het slib niet kunnen storten, omdat wij de erbij horende vergunning niet krijgen. Ook hier geldt dat wij voor het volgend jaar meer in de realisatiefase en de kasfase hebben opgenomen dan op dit moment beschikbaar lijkt te zullen zijn. Ik ga ervan uit, dat wij dat probleem dan niet meer zullen hebben.

**De heer Reitsma (CDA):** Ik vind dat u daar in de toelichting toch wel erg gemakkelijk overheen gaat. De realiteit is dat er een onderuitputting op de verplichtingen is van 54%, meer dan de helft.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja, vreselijk.

**De heer Reitsma (CDA):** Op kasbasis is het bijna 40%.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voor 1995!

**De heer Reitsma (CDA):** Ja, daar hebben wij het over. De eerste oorzaak is het langdurige hoog water in het begin van 1995. De tweede is het zoeken naar een oplossing voor de stort van vervuilde baggerspecie bij de tweede sluis van Lith. De derde is lagere aanbestedingen. Het laatste is een geluk, maar betekent dat je nog harder kunt werken. Ik vind de toelichting op 50% onderuitputting wel ontzettend mager. Je

kunt het daarmee niet afdoen, of er moet iets anders aan de hand zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is niet anders volgens mij.

De heer **Lambarts**: De heer Reitsma heeft voor 1995 de feiten op een rij. Wij zullen de toelichting, vooral op de verplichtingen, de volgende keer iets uitvoeriger maken. Dat neemt niet weg dat dit de hoofdoorzaken zijn voor 1995.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet overigens melden, dat vaarwegen ook dit jaar weer een van de grootste problemen is. Er is geen hoog water geweest, maar wel veel vorst.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp het echt niet. Voor de begroting krijgen wij over het algemeen keurig een lijstje wat er aangepakt kan worden in de desbetreffende sectoren. Er is geld zat, dus wij moeten er werk van maken dat de projecten gehonoreerd worden. Ik neem aan dat men ook op het departement van Verkeer en Waterstaat dingen hoort. Toch is er 50% onderuitputting. Dat probleem moet doorbroken worden. Het kan niet alleen aan de moeilijkheden met de slibstort geweten worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het ligt aan het slibprobleem, de vergunningen en de procedures. Mag ik melden, dat de verruiming van een aantal vaarwegen maatschappelijk gezien niet gemakkelijk is? Binnenkort willen wij beginnen met de verruiming van een vaarweg die de verhoging van bruggen in Delfzijl vergt. Er blijkt veel meer tijd voor procedures nodig dan wij hadden gehoopt, omdat het dan gaat over een brug die in een dorp eindigt. Een verhoging heeft nogal wat consequenties. Het is een taai onderwerp, maar ik hoop dat wij door de huidige opzet sneller met projecten kunnen switchen. Wij gaan er meer voorbereiden en uitvoeringsgereed maken. Als aan het begin van het jaar of halverwege het jaar blijkt dat iets niet uitgevoerd kan worden, kan er snel worden geschoven. Het is ook mij een doorn in het oog, maar dat wist u al langer.

Ik heb het gevoel dat de kritiek van de werkgevers op de aanbestedingen zo langzamerhand een Pavlov-reactie aan het worden is. Zoals met hen

was afgesproken, worden nu op grote schaal meerjarige onderhoudscontracten afgesloten voor grote delen van het rijkswegennet. Dat heeft een aantal gevolgen. Er kan gemakkelijker een spreiding over het hele jaar plaatsvinden. Men kan in de winter doorwerken, want het winterverbod is afgeschaft. Men is nu nog slechts gebonden aan een bepaalde temperatuur, waaronder men geen asfalt meer kan storten. Natuurlijk wordt er nog een deeltje kortlopende projecten aanbesteed. Men poogt dat zo vroeg mogelijk te doen. Er zal ongetwijfeld nog wel eens een aanbestedinkje in mei plaatsvinden, maar vroeger was de klacht niet dat het in mei gebeurde maar in juli, vlak voor de bouwvakvakantie. Dat is volgens mij helemaal voorbij. Ik denk dat wij de grootste problemen hebben opgelost. De heer Reitsma heeft de klachten op de radio gehoord, maar ik heb liever dat de aannemers gewoon bij mij komen als er nog een feitelijke klacht is. Ik heb een beetje het gevoel dat ze het zeggen omdat ze het al tien jaar zeggen.

Wij proberen door dingen parallel te doen vergunningenprocedures zo snel mogelijk te laten verlopen. Meestal moet er niet één vergunning aangevraagd worden maar meerdere. Soms leidt interdepartementaal overleg, binnendepartementaal overleg of politiek overleg tot de grootste vertragingen. Ik zeg het maar eerlijk, want zo is het. Wij proberen daarin de grootste versnelling te brengen. Ik ben ervan overtuigd dat wij met de procedures die wij thans hebben, de Tracéwet en de NIMBY-wet voor de wat grotere projecten en andere voor kleinere, sneller kunnen werken dan op dit moment feitelijk gebeurt.

Grondverwerving wordt mijns inziens meestal vertraagd doordat de politieke besluitvorming niet afgerond is. Zolang dat niet is gebeurd, moet je vreselijk oppassen dat je niet de verkeerde grond verwerft en daardoor de belastingbetaler benadeelt.

De heer **Reitsma** (CDA): Wacht nog even met de grondaankopen voor de HSL!

De **voorzitter**: Die is niet geaandeerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb

het grootste vertrouwen dat ik daar wel mee kan beginnen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is natuurlijk doodzonde, dat wij hier roepen om investeringen in infrastructuur en dat er toch een kruiwagen vooruitgestuurd wordt naar België.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat moet toch een keer.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp uw invalshoek.

Is het, gelet op de vertragingen bij de NS, niet nuttig een zwaardere regiefunctie naar het departement te trekken? Dat past in de discussie over de verzelfstandiging van de spoorwegen. Ook voor 1996 worden weer problemen gesignaleerd.

De **voorzitter**: Dit is eigenlijk een beleidsvraag, die bij de behandeling van de begroting aan de orde kan komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het ook doodzonde, zij het dat er toch aan België betaald moet worden. Wij zijn er dan van af en kunnen verder gaan investeren. De vertragingen bij NS zijn ook voor mij onaanvaardbaar. Wij zijn bezig met opbouw in de sfeer van controling en monitoring. Er komt een fundamentele discussie voor de periode na 2000, naar aanleiding van de motie-Van 't Riet. De discussie wordt natuurlijk beïnvloed door de mate waarin wij de dingen zelf in de hand kunnen houden. Het is niet voor niks dat ik er met de top van de NS over wil discussiëren.

De heer **Reitsma** (CDA): Wanneer rapporteert u ons? Neemt u dan dit zo actuele punt mee?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben graag bereid verslag te doen van mijn bevindingen in het gesprek met NS. Dat gesprek moet ergens in de komende weken plaatsvinden. Ik heb het een beetje druk met een paar politieke onderwerpen in de Kamer, maar hoop ergens een gaatje te vinden.

De heer **Blaauw** (VVD): De minister noemde ineens weer de bouwvakvakantie. Misschien kunnen wij dat woord eens helemaal uit de planning gooien. Wij moeten gewoon in de zomermaanden doorgaan met aanleg

en onderhoud van onze infrastructuur. Het is merkwaardig dat de tent zes weken wordt gesloten. Ik heb begrepen dat er beweging is in het veld en dat er voor het volgend jaar al bepaalde contracten zijn afgesloten voor de zomer. Ik hoop dat dit geen incidenten zijn, maar dat dit volledig in de planning wordt opgenomen. Meerjarige onderhoudscontracten kan men dan in de zomer doorplannen. Waarschijnlijk kan dan wat meer voorkomen worden dat de zevende dag in de week structureel gebruikt wordt, maar alleen incidenteel, als het noodzakelijk is om speciale redenen.

De minister sprak over NIMBY-wet etc. Er zijn in mijn fractie gedachten de andere kant op, zoals de een-besluitregeling. Er is ook het WRR-rapport grote projecten. Kan de minister, om die discussie te onderbouwen en te stimuleren en mede gelet op haar opmerkingen over de vertragingen, op haar departement een paar projecten laten nalopen? Dan kan aangegeven worden waar de vertraging is ontstaan door de inspraakprocedure en waar door het interdepartementale loopgravengevecht of zelfs het departementale loopgravengevecht en het loopgravengevecht tussen de diverse overheden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik mocht gisteren bij KPMG een verhaal houden over de uitvoering van grote infrastructurele projecten. Ik sluit mij graag aan bij de vraag van de heer Blaauw over de interdepartementale gang van zaken. Kan daar een werkgroep of een staatscommissie aangezet worden? Het kan mij niet schelen hoe het heet, maar het gaat om een onderzoek waarbij bijvoorbeeld de relaties met Financiën en EZ kunnen worden onderzocht. Ik vind het van groot belang dat dit in kaart wordt gebracht.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik stel voor, als pilotproject B te nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben zo ontzettend blij dat het geen pilot is.

De **voorzitter**: Dank u voor de aandacht voor het zuiden, mijnheer Reitsma!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zouden ook rijksweg 73 kunnen

nemen. Dat is ook een aardig voorbeeld.

Tot een paar jaar geleden waren bepalingen over het doorwerken in de zomer en de winter in de CAO vastgelegd. Inmiddels zijn zij uit de CAO voor de bedrijfstak, maar houden een heleboel bedrijven zich er toch nog aan. Wij proberen natuurlijk in de contracten vast te leggen, dat men 's zomers door moet werken. Als je echter heel rigide gaat sturen op dergelijke punten, krijg je dezelfde brieven als de Kamer gekregen heeft over het werken op zondag. Wij proberen echter wel, op drukke plekken juist in de zomervakantie door te werken, omdat zo veel filekosten worden uitgespaard.

Wij evalueren op het ogenblik de procedures rond de Tracéwet. Er vindt ook een bredere evaluatie plaats, om daaruit te leren wat wij zelf sneller kunnen doen. Bijvoorbeeld de Betuweroute is een interessant project. Overigens heeft de Kamer zelf een iets beter inzicht in het tegenwoordig wat langer durende interdepartementale overleg. Tegenwoordig moeten wij de Kamer als wij ons niet aan de termijn voor tracébesluiten houden een briefje sturen. Als zo'n briefje wordt gestuurd, komt dat meestal doordat het interdepartementale overleg nog niet is afgerond. Volgens mij staat dat er ook in als wij een melding doen. Ik zal ook eens voor een van de kleinere projecten nagaan waar nu precies de vertraging ontstaat. Ik ben graag bereid, misschien geanonimiseerd, aan te geven waar het aan ligt.

De heer **Blaauw** (VVD): Het gaat mij er ook om, dat je natuurlijk de vastgestelde tijd niet per se hoeft te gebruiken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is absoluut waar. Soms wordt er ook sneller gewerkt, maar de winst gaat meestal later weer dubbel en dwars verloren.

De een-besluitregeling heeft vooral betrekking op grote projecten en minder op de dingen waar wij ons dagelijks mee bezighouden.

## **2. Ontwerpbegrotingen 1997 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en van het Infrastructuurfonds;**

### **2.1 Gebruik outputgegevens en andere kengetallen (naar**

### **aanleiding van het onderzoek van Haselbekke en Ros ten behoeve van het begrotingsonderzoek 1996 en de daaruit voortgevloede toezeggingen van de minister met betrekking tot de begroting 1997)**

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het gebruik van outputgegevens is geen onbelangrijk deel van de begroting. Ik lees op pagina 61 van de begroting: "De ontwikkeling van kengetallen is erop gericht om meer inzicht te verschaffen in de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid van Verkeer en Waterstaat."

Ik denk dat dit essentieel is. Ik kom daarmee op het onderzoek dat is verricht, mede naar aanleiding van een opdracht van de vaste commissie voor de Rijksuitgaven. Het onderzoek van Haselbekke en Ros was in het begrotingsonderzoek van het vorig jaar een van de centrale onderwerpen. Aanbevolen werd om een beter beeld te presenteren van de verhouding tussen prestaties en inzet van middelen en om de beoogde effecten in relatie tot de geleverde prestaties in kaart te brengen. Volgens H en R is juist Verkeer en Waterstaat als investeringsdepartement gebaat bij de juiste informatie over de kosten, waarbij ook afschrijvingen een rol spelen.

De minister heeft op 6 november 1995 een brief gestuurd met haar reactie. Zij wilde een stapsgewijze invoering, met eerst een toerekening van apparaatuitgaven aan programma-uitgaven. Ten aanzien van het laatste heeft het kabinet in hoofdstuk 4 van de Miljoenennota 1997 aangegeven, dat eind 1996 de Kamer een nota over de mogelijke invoering van een kapitaaldienst in combinatie met een batenlastenstelsel zal bereiken. Wij discussiëren er regelmatig over. Volgens mij is er een kamerbrede wens om dat te doen. Het hangt ook af van de EMU-norm in hoeverre het kan. In combinatie ermee duikt de private financiering steeds weer op, maar de kapitaaldienst is toch het beste instrument. Hoe staat het ermee? De nota is er nog niet.

De minister heeft gezegd dat er voorzichtigheid moet worden betracht met de implementatie van de aanbevelingen. Wegen de inspanningen altijd op tegen de toegevoegde waarde ervan? Welke

artikelen hebben prioriteit? Uit de begroting 1997 blijkt trouwens dat er een forse inhaalslag is gemaakt. Niet duidelijk is of de verbeteringen voortvloeien uit prioriteitsstellingen of dat vooral gekeken is naar de verrichte inspanningen. De minister merkt voorts op, dat de begrotingsindeling niet geschikt is voor de presentatie van producten.

In welke mate liggen in dit verband de voornemens naar aanleiding van het interdepartementale beleidsonderzoek Rijkswaterstaat tot het wijzigen van de begrotingsindeling ten behoeve van het ontwikkelen van een productbegroting in lijn met de aanbevelingen van H en R?

Het kabinet heeft rijksbreed als beleid, dat in de begroting 1997 wordt voortgegaan met de ontwikkeling van ramingskengetallen en tegelijk een begin moet worden gemaakt met het presenteren van doelmatigheidskengetallen. Met de ramingskengetallen heeft Verkeer en Waterstaat in de begroting 1997 volgens de grafiek in de Miljoenennota op pagina 60 een inhaalslag gemaakt van 30% naar 75%. Mijn complimenten daarvoor! Uit de tabellen 4.2.2 en 4.2.1 blijkt, dat het departement van Verkeer en Waterstaat nu het vierde departement op dat niveau is; ook mijn complimenten daarvoor. Maar het kan altijd beter. De minister geeft dat ook wel aan.

In de begroting 1997 zijn thans 41 van de 91 uitgavenartikelen op enigerlei wijze met kengetallen toegelicht. De bij elk hoofd-beleidssterrein behorende artikelen voor apparaatsuitgaven zijn toegelicht met kengetallen over de ontwikkeling, de gemiddelde prijs, de FTE en de gemiddelde bezetting. Bij 26 artikelen zijn de aan het artikel toe te rekenen apparaatskosten en FTE's gepresenteerd. Deze artikelen bevatten veelal geen prestatiegegevens, zodat de apparaatskosten nog niet in relatie gebracht kunnen worden met de kosten per product. Daarnaast is er bij veel artikelen waarbij prestatie- en productgegevens zijn opgenomen geen informatie over de kosten. Bij verbeteringen denk je aan dit soort zaken. Wanneer wordt deze slag gemaakt?

In dit verband komt de vraag op in welke mate het doorvoeren van tijdschrijven plaatsvindt. Op pagina 61 staat: "Administratieve

toerekeningssystemen als tijdschrijven en dergelijke zijn daarbij nog niet gehanteerd." Tijdschrijven is altijd een pijnlijk onderwerp. Niemand vindt het leuk, maar het is wel noodzakelijk.

Willen kengetallen een goede bijdrage leveren aan het inzicht dat met een begroting wordt verschaft, dan is het van belang dat deze in een meerjarig kader wordt gepresenteerd en dat ontwikkelingen worden toegelicht. Thans worden veel kengetallen meerjarig gepresenteerd. Echter, een analyse van de meerjarige ontwikkeling ontbreekt meestal. In hoeverre kunnen kwaliteitskengetallen, over klachten, wachttijden etc., bij het analyseren van de ontwikkelingen bij Verkeer en Waterstaat een rol spelen?

Verkeer en Waterstaat is een van de eerste departementen dat effecten in de begroting presenteert, bij negen artikelen. Hoeveel artikelen zijn geschikt voor het presenteren van effectgegevens en kunnen kosten worden toegerekend aan effecten, zoals H en R adviseert?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! De vraag over de kapitaaldienst is een politieke, dus daar zal ik op antwoorden. Elke vrijdag in de ministerraad vraag ik de heer Zalm wanneer hij nou eens met die kapitaaldienstnota komt. Ik weet dat die nota in verregaande staat van wording is. Ook wij willen graag dat zij snel behandeld wordt, maar er moet het nodige werk worden verricht. Er is inderdaad een relatie met de EMU, maar er is veel meer.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Juist omdat het nu zo goed gaat, kan het systeem ingevoerd worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik hoop dat velen van u dat bij de behandeling van de begroting van Financiën tegen de minister hebben gezegd, want ik weet dat er in de Kamer een grote liefde voor de kapitaaldienst is, vaak uitgezonderd degenen die het woord voeren over Financiën. Zo was het tenminste in het verleden.

**De voorzitter:** Dan was De Korte een goede uitzondering, want die is erover begonnen.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Men is er wel voor, maar men kijkt nog heel zuur.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb begrepen dat de minister er wel voor is, maar dat anderen er minder liefde voor hebben. Er is een afspraak in het regeerakkoord. Ik ga ervan uit dat die wordt uitgevoerd, zoals alle afspraken uitgevoerd worden.

De begroting van het volgend jaar zal een belangrijke stap vooruit geven bij het leveren van product- en prestatiegegevens in de begroting. Per 1 januari 1998 wordt het IBO-proces geïmplementeerd. Dat betekent dat de begroting voor 1998 daar al op gebaseerd zal zijn.

**De heer Lambarts:** De begroting 1998 wordt dus een compleet andere begroting. In een ambtelijke briefing hebben wij de commissie laten zien wat dat betekent. Er zal veel meer sturing op producten mogelijk zijn. De relatie tussen input en producten komt duidelijk naar voren. Het is wel in ontwikkeling. Men moet niet verwachten dat wij in 1998 al 100% halen. Het traject is moeizaam en helemaal nieuw. Gaandeweg zullen wij moeten leren. Wij beginnen met een zekere voorzichtigheid, door eerst de directe uitvoeringsuitgaven aan de producten toe te rekenen en met de indirecte uitvoeringsuitgaven nog even te wachten. De overhead wordt nog niet aan de producten toegerekend, omdat daarvoor een sleutel toegepast moet worden. Omdat wij dat niet gewend zijn, moeten wij het leren.

Het element tijdschrijven zal een basis moeten zijn om kosten toe te rekenen. In de praktijk zal ervaren moeten worden welke wijzigingen daar gedurende het proces uit voortkomen. Toch geeft de voortgang van de ontwikkeling van kengetallen die wij dit jaar hebben weten te realiseren vertrouwen, dat wij met het IBO een goede basis hebben om te starten en dat er iets uit voortkomt waarmee wij meer inzicht hebben in producten en meer kunnen kijken naar effecten. Het is overigens altijd lastig om een één op één relatie tussen producten en effecten aan te geven. In de complexe wereld zijn er natuurlijk meer dingen die invloed op een bepaald proces hebben. Ik verwacht dat wij in 1998 een heel goed resultaat kunnen neerzetten, al zal dat niet het optimum zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De commissie is ambtelijk gebriefd. Ik ga ervan uit, dat zij er politiek nog iets

over zal zeggen. In elk geval gaan wij op deze weg voort zolang wij niet van de commissie horen dat zij het er niet mee eens is.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zullen zeker met u spreken, want u zult de Wet op het infrastructuurfonds moeten wijzigen.

De heer **Lambarts**: Die wet wordt op dit moment inderdaad aangepast. Ik heb gisteren de eindresultaten gezien, dus die komen binnenkort aan de orde.

Het interne begrotingsproces voor 1998 loopt al. Gelet op de reacties die wij mochten ontvangen, hebben wij er alle vertrouwen in dat wij niet op een verkeerde manier bezig zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw Versnel zat de vergadering voor. Zij zei dat u alle gezichten mocht beoordelen, maar dat het een inschatting van uw kant bleef. Politieke signalen werden niet gegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarom zeg ik er nu wel iets over. Als de Kamer faliekant tegen deze systematiek is, verzoek ik haar toch vriendelijk dat niet uitsluitend te zeggen bij de behandeling van een wetsvoorstel. Zij moet zich goed realiseren dat, wil je een wetsvoorstel tijdig kunnen implementeren, de voorbereidingen voortgaan. Natuurlijk kun je met elkaar nog over modaliteiten spreken, maar op enig moment moeten wij wel aan de slag. De begroting voor 1998 moet worden voorbereid. Ik weet dat de Kamer vindt dat alles slagvaardig moet gebeuren. Ik doe dat ook graag, maar moet wel de kans krijgen om dat fatsoenlijk te doen.

De heer **Lambarts**: Ik heb gepoogd de vraag over het in relatie brengen van prestatiegegevens en apparaatskosten met de kosten per product te beantwoorden door aan te geven, dat wij in een traject zitten. Voor een aantal artikelen is dit gelukt, meer dan wij het vorig jaar, toen de brief naar de Kamer ging, hadden verwacht. Wij zijn nog zeker niet aan het eind van het traject. Er zullen verbeteringen volgen. Voor de relatie tussen kosten en producten verwijs ik nog een keer naar hetgeen is gesteld over IBO, want daar komt die relatie in beeld. In de huidige begroting is die voorzover mogelijk

aangegeven, maar een volledige indeling blijft lastig.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dus in de begroting voor 1998 worden zij verwerkt?

De heer **Lambarts**: Daarin zullen wij een aanzienlijke voortgang boeken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Kamer moet ervan uitgaan, dat er echt een aantal jaren nodig zijn om het systeem te vervolmaken, want het is een gigantische operatie.

## 2.2 Artikel 03.10, Bijdragen openbaar vervoer

De heer **Reitsma** (CDA): Wij hebben de laatste tijd al vaak over dit onderwerp gesproken. Er is een meerjarenperspectief, er zijn de taakstellingen in de begroting en wellicht komt er nog een nota van wijziging, omdat de 50 mln. voor 1997 volgens de voorjaarsnota nog niet is verwerkt.

In de begroting staat een prachtig grafiekje volgens welk het stads- en streekvervoer vanaf 1992 tot 1996 redelijk stabiel is gebleven. Laten wij nog maar niet spreken van de invloed daarop van het contract inzake de studentenkaart. In een paar jaar tijd moet nu echter een sprong gemaakt worden van een kostendekkingsgraad van 35% naar 42%. Als het tempo van de vier jaren tussen 1992 en 1996 gehandhaafd wordt, komt de minister naar ik haar voorspel voor 2000 niet hoger dan 36%. Hoe organiseert zij de pogingen om dat te bereiken, gegeven het financiële kader? Je kunt eenzelfde vraag stellen over de spoorwegen.

Ik heb begrepen dat de bedragen die worden uitgetrokken voor de sociale veiligheid zijn opgenomen in de totale bedragen, die straks aflopen. Dat betekent dat de vervoersbedrijven het beleid zelf moeten oppakken en financieren uit de bedragen die zij straks uit de exploitatie krijgen. Naar mijn mening is het absoluut ondenkbaar om de conducteur weer te schrappen. Dat zou geld opleveren, maar grote neveneffecten hebben. Welke jaren zouden in de meerjarenraming uitgetrokken moeten worden voor de sociale veiligheid?

Ik vind in de begroting heel weinig informatie over de investeringsimpuls voor het stads- en streekvervoer, de De Boer-gelden. Wij hebben

gelukkig een overzicht gekregen bij de beantwoording van de vragen over de begroting, dat een aardige indicatie geeft waar de middelen heen gaan. De omvang en groei van de investeringen ten gevolge van deze kapitaallastenvergoeding ontbreken. Wat is precies de bedoeling in 1997?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De vermindering van de bezuiniging wordt de Kamer gewoon bij voorjaarsnota gemeld. Wij moeten er niet elke keer tussendoor komen, want dan wordt het zo rommelig. Als de Kamer het anders wil, kan dat natuurlijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik dacht dat gebruikelijk was dat u met een nota van wijziging kwam als zo'n wijziging al voor de begrotingsbehandeling werd aangekondigd. Voor mij is dat geen dogma.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij willen de dekking nog even heel precies uitzoeken, zodat er geen onwenselijkheden ontstaan. Ik heb het niet zozeer gemeld omdat ik het de Kamer wilde melden, maar vooral omdat ik het de bedrijven wilde melden. Vorige jaren gebeurde het elke keer bij de begroting, hetgeen tot gevolg had dat men de dienstregeling al klaar had en vervolgens pas wist, dat er minder omgebogen hoefde te worden. Dat was lastig.

Het grafiekje over de kostendekkendheid van het stads- en streekvervoer in 1992-1996 is inderdaad prachtig stabiel, terwijl die in 2000 naar 42% moet. Ik deel de zorgen over die ontwikkeling. Wij hebben in de afgelopen jaren nauwelijks bezuinigd. De tarieven zijn nauwelijks omhoog gegaan. Kijk je naar het aantal passagiers, dan mag je je helemaal zorgen maken. Wellicht is een belangrijke reden, dat de gevolgen van de investeringen van de De Boer-gelden nog niet terug te vinden zijn, want die zijn nu op gang aan het komen. Omdat ik mij zorgen maak over de ontwikkeling, in relatie tot de geraamde uitgaven voor de exploitatiebijdragen, hebben wij een korte, heel intensieve dialoog met de bestuurders van gemeenten en provincies afgesproken. Dat zijn namelijk degenen die de investeringen moeten doen. Wij zullen bezien of onze doelstellingen nog realistisch zijn en hoe zij beter kunnen worden verwerklijkt.

Voor de lange termijn maak ik mij minder zorgen. De Kamer heeft de Implementatienota gekregen. Ik ben echt overtuigd dat marktwerking ons zeer zal helpen. Voor de korte termijn moet iets worden bedacht. Onder leiding van de heer Smit zal in december en begin februari een zeer intensieve ronde plaatsvinden met de overige verantwoordelijken, om te bezien of wij creatieve oplossingen kunnen bedenken en welke problemen bij de uitvoering er precies zijn. Allen zijn betrokken geweest bij de commissie-De Boer en hebben zich gecommitteerd aan hetgeen is neergeschreven. Hoe realistisch is dat nog? Zodra de discussie is afgerond, wordt de Kamer op de hoogte gesteld. Ik heb resultaten nodig om de begroting het volgend jaar goed te kunnen voorbereiden. Als tot de conclusie wordt gekomen, dat wellicht incidenteel nog middelen nodig zijn, moet ik dat weten voordat de begroting wordt voorbereid.

De heer **Mesker**: Voorzitter! De investeringsimpuls De Boer wordt voor een deel gefinancierd met een annuïteit en voor een deel à fonds perdu. Bij de uitvoering van de begroting wordt steeds bekeken in welke mate à fonds perdu kan worden gefinancierd en in welke mate een beroep moet worden gedaan op de financiering met annuïteiten. In de verstrekte informatie is vermeld wat er met 12 mln. annuïteit kan. Afhankelijk van het tempo waarin er declaraties komen zullen wij kijken hoe er kan worden gefinancierd.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is een mooi verhaal, maar je mag toch op z'n minst verwachten, dat daarover in de begroting die wordt gepresenteerd informatie wordt gegeven. In deze begroting ontbreekt een beeld van de omvang van de investeringen. Naar mijn mening hoort dat in een begroting te staan, ook al wijk je er later van af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Reitsma heeft volstrekt gelijk. Wij zullen zorgen dat het in de begroting van het volgend jaar wordt opgenomen. Wij moeten toch al een aantal schriftelijke antwoorden geven. Ik denk dat wij nu ook al een beter inzicht kunnen geven in de begroting voor het volgend jaar.

De uitgaven voor de sociale veiligheid zijn niet meer aan te geven. Dat is een verantwoordelijkheid van de bedrijfstak. Wij hebben in het verleden een paar keer extra impulsen gegeven. Ik ben ervan overtuigd dat, zoals blijkt uit allerlei evaluaties, de bedrijven er per saldo beter van worden, doordat zij meer reizigers binnenhalen door een goede sociale veiligheid.

De heer **Mesker**: Het beschikbare budget is enigszins verminderd, maar er resteert een budgetreeks in de orde van 15 mln. tot 19 mln. Dat geld wordt versleuteld in de rijksbijdragen voor exploitatie en dus niet meer geoormerkt. De middelen blijven beschikbaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ze gaan niet van het totaal af, dus de bedrijven moeten zelf de prioriteiten stellen. Ik vind dat eerlijk gezegd ook de beste manier, omdat het onderdeel is van de bedrijfsvoering.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik meen dat in 2001 of 2002 de middelen wel opgedroogd zijn. Tot dan staan zij in de ramingen, maar dan houdt het op, omdat een bepaald bedrag uitgetrokken was.

De heer **Mesker**: Voorzover mij bekend, is het geld structureel overgeboekt en vinden wij het niet meer terug als het eenmaal is opgenomen in de exploitatie-middelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Graag krijg ik nog een schriftelijk overzichtje van de meerjarenramingen tot 2010, van de bedragen die in de begroting worden uitgetrokken. Het spoort niet met wat mij bij staat, maar ik kan het mis hebben.

De **voorzitter**: Het antwoord wordt schriftelijk gegeven.

### **2.3 Hoofdbeleidsterrein 04, Luchtvaartangelegenheden, in het bijzonder de artikelen 04.10, Beheer en ontwikkeling luchthavens, en 04.11, Zonering in het kader van de Luchtvaartwet**

De heer **Blaauw** (VVD): Ik haal ook artikel 04.01, het personeelsdeel er nog even bij. In de eerste ronde heb ik er al iets over gezegd. Waarom worden onder e., de kengetallen en eventuele overige gegevens van

04.01.03, Materieel, op een andere wijze gepresenteerd dan bijvoorbeeld in artikel 03 en volgende en 0.5 en volgende? Hier is het materieel opeens verwerkt en bij de andere niet. Daardoor krijg je een merkwaardig inzicht, want de getallen zouden over en weer uit elkaar getrokken moeten worden. Valt dit bij het IBO weg?

Vervolgens wordt aangegeven, dat woningisolatie bij Maastricht minder kan zijn, omdat de ervaringscijfers van Schiphol aangeven, dat het bedrag per woning omlaag kan. Wij weten echter juist dat het normbedrag omhoog gaat. Wij zaten in 1995 op f 55.000 per woning en in 1997 op f 135.000 per woning. Hoe zit het precies in elkaar, met normbedragen, werkelijke bedragen en de relatie tussen Schiphol en Maastricht? Anders hebben wij in de toekomst misschien weer een probleempje.

Ik neem aan dat bij de vervolgbegrotingswijziging het dividend van KLM wordt bijgesteld. Dat is vermoedelijk een kleine tegenvaller.

Kan de minister eens precies aangeven hoe het zit met de aanvullende bijdrage voor de oost-westbaan van Maastricht airport? Nu is het 30 mln. Aanvankelijk was de bijdrage 16 mln. Na het spannende debat dat wij hebben gehad en nu de baan toch van de grond komt, weten wij graag hoe het in elkaar zit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over de totale omvang van onze bijdrage aan Maastricht airport kan ik nog niets zeggen. Er is wel duidelijkheid over de kosten van het vliegveld, maar over exploitatiebijdragen en afkoopsommen moet nog worden onderhandeld. Ik begin daar echt niet eerder mee dan dat ik weet dat het doorgaat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben de vorige week een hele reeks vragen ingediend. Ik neem aan dat die worden beantwoord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzover wij die antwoorden al kunnen geven, krijgt de Kamer ze.

De heer **Heuer**: Er is binnen V en W breed voor gekozen om te werken met een standaardindeling van kengetallen, met een aantal categorieën, zoals onderaan pagina 218. Het nadeel daarvan is, dat je

niet alle nuances per beleidsterrein kunt vangen. In de V en W-brede presentatie, globaal gehouden ten behoeve van de overzichtelijkheid, is een categorie als de technische aspecten van het vervoer, alles wat de luchtvaartinspectie doet, niet V en W-breed apart onderscheiden. In de regel "veiligheid in verkeer en vervoer" staan voor 1995 bijvoorbeeld 29 FTE's geboekt. Die houden zich bij ons in de organisatie bezig met vervoer in economische zin, dus met onderhandelingen, landingsrechten, internationale belangenbehartiging, markttoegang, vergunningenbeleid en dergelijke. Onder "vervoer" in het laatste streepje, is er een groei van 148 FTE's naar 171. Daar gaat het om vervoer in technische zin, dus dat betreft de activiteiten van de luchtvaartinspectie, de intensivering van de geluidsbewaking, intensivering van LVB-beleid, extra aandacht voor veiligheidsbeleid en certificatie van luchtvaarterreinen. Dit staatje is een beetje verwarrend, altijd weer het nadeel van kengetallen. De kengetallen moeten goed worden onderscheiden van de begrotingsbedragen.

De heer **Blaauw** (VVD): Als u het had weggelaten, was het ons niet opgevallen, want in andere paragrafen is zo'n lijstje niet aanwezig.

De heer **Heuer**: Ik hoop dat ik de nadelen van de uniformiteit in deze indeling heb kunnen wegnemen.

De heer **Blaauw** heeft kennelijk een eenvoudige deelsom uitgevoerd door het bedrag dat voor isolatie rond Maastricht in een bepaald jaar is uitgetrokken te delen door het aantal woningen. Hij komt dan tot een stijging van f 55.000 tot f 135.000 per geïsoleerde woning. Dat is niet juist, want van het staatje op pagina 229 kunnen geen gemiddelden worden afgeleid. De gepresenteerde uitgaven hebben betrekking op meer woningen dan in het staatje is vermeld. Woningen die in 1998 worden opgeleverd, maar in 1997 reeds tot uitgaven leiden, tellen volledig mee in de uitgavenraming, maar niet in het totale aantal op te leveren woningen. Dan krijg je rare dingen.

In fase 1 voor Schiphol wordt door de luchtvaartmaatschappijen een totaal bedrag van 280 mln. voor isolatie van woningen opgebracht.

Dat zou voor het hele project door zo'n 4000 woningen gedeeld moeten worden, om een goede indicatie te krijgen. Gemiddeld gaat het om zo'n f 70.000. Wij hebben geen reden om aan te nemen, dat het voor Maastricht in een heel andere orde van grootte ligt.

Om elk misverstand weg te nemen: mee- of tegenvallers in de sfeer van het KLM-dividend zijn mee- of tegenvallers voor de algemene middelen. Zij komen niet terecht op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Soms vinden wij het jammer, soms zijn wij er blij mee!

De heer **Heuer**: Het dossier van de oost-westbaan van Beek loopt al heel lang. Ik loop met zevenmijlslaarzen langs de bedragen sinds het begin van de jaren tachtig. In 1985 is 3 mln. op de begroting gezet. Men ging er toen nog van uit dat de baan 130 mln. zou gaan kosten en er nu ongeveer zou liggen. In 1994 is, anticiperend op verwachte hogere uitgaven voor de aanleg van de baan, want 130 mln. was gebaseerd op een prijsindexcijfer van 1982, 13 mln. bijgeplust. Het werd dus 16 mln. op de begroting 1994. De NACO heeft vervolgens de schatting van de directe aanlegkosten geactualiseerd. Die moesten geraamd worden op 207 mln., prijspeil 1998, een verschil van 77,3 mln. Tussen de departementen zijn nieuwe afspraken gemaakt over de financiering van dat verschil. Afsproken is dat V en W 29 mln. voor zijn rekening zou nemen, bovenop de reeds gereserveerde 3 mln. De 29 mln. is voor een deel gefinancierd uit de 13 mln. die wij anticiperend gereserveerd hadden. Er stond 16 mln. op de begroting. Nu staat er 46 mln. op. De 30 mln. verschil bestaat uit de 16 mln. die wij extra hebben vrijgemaakt. De overige 13,6 mln. komt van Economische Zaken. Het aandeel van EZ is namelijk ook op de begroting van Verkeer en Waterstaat verantwoord. 16 mln. plus 16 mln. plus 13 mln. maakt zo'n beetje 46 mln.

Het heeft mij een paar uur gekost om te traceren hoe de post tot stand is gekomen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nu begrijp ik waarom de minister de

baan zo snel mogelijk wil aanleggen, want dat wordt elk jaar duurder.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb één geluk: je kunt dit project in elk geval niet in een tunnel leggen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar zou ik Bos wel eens over willen horen!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er is veel onzekerheid en onduidelijkheid over de isolatiekosten. Er is een verband met het aantal nachtvluchten dat zal plaatsvinden en de toepassing van de 26  $L_{aeq}$ -norm. Er is nu volgens het staatje op pagina 229 2 mln. uitgetrokken. In hoeverre is dat nattevingerwerk?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit geldt nog niet voor de nieuwe situatie. Voor de  $L_{aeq}$ -zones moeten de berekeningen nog worden uitgevoerd. Als het al echt zo gaat, gaat het om voorfinancieringskosten voor bepaalde onderwerpen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit betreft niet de noord-zuidbaan, want die is uitgesteld. Dit betreft de oost-westbaan. De vraag is welk model er uit komt en in hoeverre de isolatiekosten kunnen worden berekend. Is dit conform de werkelijkheid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij is niemand geïnteresseerd in de isolatiekosten, maar is iedereen geïnteresseerd in het aantal woningen dat geïsoleerd moet worden. Dat wordt een zaak van exacte berekening. Wij hebben globale schattingen, die de Kamer krijgt bij de behandeling van de vragen. Je moet altijd oppassen met het verabsoluteren van globale schattingen. Er zijn nog geen berekeningen van het NLR op basis van inputgegevens. Dit vraagt dus enige voorzichtigheid.

De heer **Heuer**: Er moet een goed onderscheid worden gemaakt tussen de isolatiekosten die gepaard gaan met de dagaanwijzing, die al gegeven is en de isolatiekosten die voortvloeien uit de nachtvluchten. Voorts moet in het achterhoofd worden gehouden dat in het verleden een afspraak is gemaakt over de financiering van de isolatiekosten tussen het bedrijfsleven en overheden. Toen is afgespro-

ken dat een zeer substantieel deel van de isolatiekosten voor rekening van de luchtvaart, dus van het bedrijfsleven komt. De overheid zou alleen het meerdere boven een bepaald bedrag voor haar rekening nemen. Als er nog maar heel weinig op de begroting staat, is dat exclusief het bedrag dat de luchtvaart volgens de oude afspraak voor haar rekening zou nemen. Dat gaat om tientallen miljoenen. Het werkelijke bedrag van de isolatiekosten is het bedrag dat op de begroting van Verkeer en Waterstaat staat plus het bedrag dat de luchtvaart nog voor zijn rekening moet nemen.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee aan het einde van het begrotingsonderzoek gekomen. De minister heeft het vorig jaar bij het begrotingsonderzoek zevenmaal opgemerkt "dat is een doorn in mijn oog". Vandaag heeft zij dat nog maar een enkele maal gezegd, dus wij gaan de goede kant uit.

Ik dank haar hartelijk voor het beantwoorden van de vragen en de collega's voor het stellen ervan.

Sluiting 12.04 uur.



