

Vergaderjaar 1998–1999

26 081

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997 (slotwet)

26 025

Financiële verantwoordingen over het jaar 1997

26 100

Rechtsmatigheidsonderzoek 1997

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 oktober 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 9 september 1998 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **het wetsvoorstel wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997 (slotwet, 26 081), de financiële verantwoording 1998 (26 100, nrs. 1/2);**
- **het wetsvoorstel wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het infrastructuurfonds voor het jaar 1997 (slotwet, 26 082), de financiële verantwoording 1997 (26 025, nr. 15) en het rapport van de Algemene Rekenkamer (26 100, nrs. 1/2).**

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), De Boer (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Schoenmakers (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Herbrugh (PvdA), Atsma (CDA), Koenders (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Belinfante (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Bos (PvdA).

De heer **Hofstra** (VVD) stelde verheugd vast dat het financiële beheer aanzienlijk is verbeterd en dat de onderuitputting is verdwenen, maar voegde daaraan de vraag toe of er zo'n 80 mln. terugvloeit naar de algemene middelen en dus verloren gaat voor deze sector.

Via een amendement van de heer Van Heemst is 25 mln. overgeheveld van het budget voor de A50 naar de post bevordering verkeersveiligheid. Wat is er precies met dit geld gebeurd? Is zeker gesteld dat de provincie Noord-Brabant 11 mln. bijdraagt voor de A50?

Kan een toelichting worden gegeven op de isolatie van woningen rond Schiphol? De werkelijke cijfers wijken af van de begrote cijfers. Kan een vergelijking worden gemaakt met de situatie rond het vliegveld Beek? De heer Hofstra merkte op dat zijn ervaringen met het departement van Verkeer en Waterstaat, overigens van voor 1994, hem hebben geleerd dat er voor het afsluiten van contracten een soort driehoeksverhouding bestaat tussen mensen die opdrachten uitvoeren voor het departement, mensen die begeleiden en die snel willen werken én ambtenaren van het departement die de zaak vertragen. Wil de minister een oekaze laten rondgaan in haar departement waarin staat dat er geen opdrachten meer mogen worden uitgevaardigd als niet alle handtekeningen zijn gezet? Er

zou nu in het proces op bepaalde momenten sprake kunnen zijn van onrechtmatigheid op boekhoudkundig terrein. De prijzen lijken aan het einde van het jaar hoger te kunnen zijn dan aan het begin van het jaar. Haast is geboden, want zowel de efficiency als de administratieve-lastendruk voor het bedrijfsleven is hiermee in het geding.

Mevrouw **Giskes** (D66) vond het teleurstellend dat juist het departement van Verkeer en Waterstaat, dat zoveel moet aanbesteden, zulke grote problemen heeft op het punt van het afsluiten van contracten met andere partijen. Welke oplossing heeft de minister voor ogen?

Er ligt een goede financiële verantwoording voor 1997 voor. Zal het departement van Verkeer en Waterstaat in 1999 in staat zijn om al in het voorjaar met de benodigde informatie te komen?

Hoewel mutaties van meer dan 50 mln. alleen worden toegelicht als het om meer dan 10% van het budget gaat, lijkt een toelichting op de overheveling van 280 mln. naar het infrastructuurfonds op haar plaats. Er is ondanks deze overheveling een tekort van ruim 36 mln. bij het infrastructuurfonds. Tegelijkertijd is er een onderuitputting op de begroting van Verkeer en Waterstaat van 182 mln. en is er een bedrag dat niet mag worden doorgeschoven naar 1998. Kan de relatie tussen de verschillende bedragen worden aangegeven?

Zal er, nu er op de post sanering waterbodems een overschrijding van 67% is, een grotere claim uit deze hoek komen? En klopt het dat van de 450 woningen die geïsoleerd zouden worden, er nog niet één geïsoleerd is en dat dus 66 mln. nog niet is uitgegeven?

Tot slot vroeg mevrouw Giskes het oordeel van de minister over de passage in het rechtmatigheidsonderzoek van de Algemene Rekenkamer waarin staat dat er 56 mln. als onrechtmatig moet worden aangeduid en dat van 27 mln. niet duidelijk is of het rechtmatig is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) constateerde dat er in het financiële beheer van het departement van Verkeer en Waterstaat een positieve trend waarneembaar is. Hij verzocht om voor 1998 meer inzicht te verschaffen in effecten en prestaties.

Afwijkingen van 5% worden niet verantwoord. Vindt de minister nadere afspraken voor grote bedragen denkbaar?

De heer Van Gijzel kon in de stukken weinig outputgegevens vinden over de De Boergelden. Er is in het stads- en streekvervoer weinig te merken van enig resultaat, terwijl het toch om 1,6 mld. gaat.

Kan inzicht worden verschaft in de vele mutaties op de begroting voor Rijkswaterstaat waarvoor geen verantwoording is afgelegd?

Is de overschrijding op de begroting voor het openbaar vervoer een gevolg van de overgangsregeling en de tegenvallende opbrengsten?

Er zijn voor de Nederlandse overheid grote financiële risico's verbonden aan de gelden die zij heeft geïnvesteerd in NS-Cargo en dus ook aan de constructie van samenwerking met de Deutsche Bundesbahn. Die risico's zitten in de kapitaaldotatie en in de niet beste solvabiliteitspositie van de Deutsche Bundesbahn.

De heer Van Gijzel vroeg om meer inzicht in de publiek-private samenwerking (PPS), omdat projecten als de HSL en de Betuwelijn daarvan afhankelijk zijn. Wanneer wordt de eerste stap op dat terrein gezet? Of moet gevreesd worden voor financiële repercussies voor de overheid? Hij sloot zich aan bij de opmerking van mevrouw Giskes over de post sanering waterbodems.

Er is voor gekozen om de verantwoordelijkheid voor de isolatie van woningen rond Schiphol bij de luchthaven neer te leggen. In plaats van beter gaat het echter slechter. Er gebeurt weinig. Er worden alleen slaap- en woonkamers geïsoleerd, terwijl de overlast in de andere vertrekken net zo groot is. De bouwvoorschriften worden erg strikt nageleefd, terwijl de huizen binnen andere bouwvoorschriften zijn gebouwd.

De heer Van Gijzel sloot zich aan bij de opmerking van de heer Hofstra over het afsluiten van contracten en voegde daaraan de vraag toe of het om puur de administratieve kant van de financiële verantwoording en niet om onoorbare zaken gaat. Tevens sloot hij zich aan bij de vraag van de heer Hofstra over het bedrag van 80 mln. Het is jammer dat dit terugvloeit naar de algemene middelen, maar natuurlijk moet het geld wel voor nuttige zaken worden aangewend.

Hij vroeg vervolgens om een inventarisatie van alle systemen op het gebied van verkeer en vervoer en de verschillende manieren waarop zij zijn voorbereid op het millenniumprobleem.

De achterstand bij de verkeerssignaleringsprojecten is ingelopen. Waarom zijn de kosten desondanks hoger uitgevallen en hoe is omgegaan met het tekort?

De heer **Van der Knaap** (CDA) stelde vast dat het financiële beheer van het departement van Verkeer en Waterstaat goed op orde is, maar dat er ernstige tekortkomingen zijn bij de administratieve organisatie. Zullen de tekortkomingen zo snel mogelijk worden verholpen?

De heer Van der Knaap sloot zich aan bij de opmerkingen over mutaties die groter zijn dan 50 mln., over de publiek-private samenwerking – ook van belang voor Aalsmeer en het ondergrondse transport – en over het millenniumprobleem.

De accountantsdienst heeft geconstateerd dat de Europese regelgeving op het punt van het aanbestedingsbeleid niet correct wordt nageleefd door het ministerie. Probleem daarbij is dat er een niet volledig inzicht is in de omvang van de zaken die Europees moeten worden aanbesteed. Op welke wijze denkt de minister in de toekomst wel de Europese regels te kunnen nakomen?

Tot slot ging de heer Van der Knaap ervan uit dat volgend jaar de stukken van het infrastructuurfonds wel op tijd worden geleverd aan het ministerie van Financiën.

Het antwoord van de minister

De **minister** stelde, de complimenten voor het verbeterde financiële beheer te zullen overbrengen aan haar medewerkers. Alleen de meetkundige dienst en de HDTP hebben een beperking bij de accountantsverklaring opgelegd gekregen.

Het departement van Verkeer en Waterstaat heeft in de financiële verantwoording passages gewijd aan het beleid en de bedrijfsvoering, waarmee de verantwoording meer het karakter van een jaarverslag krijgt. In dit kader is in de discussie met de Kamer al eens het begrip «derde woensdag in mei» gevallen. De minister constateerde dat de Kamer zich kan vinden in dit traject. Zij zei toe, permanent aandacht te zullen besteden aan de toegankelijkheid en de vormgeving van de gegevens en voegde daaraan toe, altijd open te staan voor suggesties vanuit de Kamer. De situatie rond de contracten is inderdaad niet bevredigend. De contracten op het terrein van grond, water en wegenbouw vormen al jaren onderdeel van begrotingsonderzoek. Mede naar aanleiding van de kritiek van de Algemene Rekenkamer wordt op het departement een verbeteringsplan gerealiseerd. Er moet een lange traditie van sluiten van contracten worden doorbroken. Er zijn al verbeteringen doorgevoerd en de verwachting is dat uiterlijk 1999 het financiële beheer geheel op orde zal zijn. Dat proces kan niet worden versneld, gelet op het aantal contracten en het aantal participanten. Hoewel er nog veel helderheid over de contracten en afspraken moet ontstaan, kan er op dit moment zeker niet worden gesproken van onrechtmatigheden op grote schaal, getuige de goedkeurende accountantsverklaringen. Derhalve kan zeker niet gesteld worden dat aan het einde van het jaar hogere prijzen kunnen worden gevraagd dan aan het begin van het jaar.

De heer Lambarts, directeur FEZ, beantwoordde namens de minister de vraag over de 80 mln. Het gaat om lagere uitgaven à 170 mln., om afspraken over de Westerscheldetunnel die bijna 90 mln. betreffen en om een bedrag inzake het Eurovignet dat het ministerie van Financiën toekomt. Dan resteert uiteindelijk een bedrag van 114 mln. Daarvan valt een deel binnen de eindejaarsmarge. Een kleine 50 mln. vloeit terug naar de algemene middelen. Het streven is er zeker op gericht om gemaakte afspraken na te komen en geraamde bedragen aan te wenden. Er zal een overzicht worden verstrekt aan de Kamer, waarin de precieze vindplaatsen van alle getallen worden aangegeven.

De minister stelde dat door de aanneming van het amendement van de heer Van Heemst 25 mln. is uitgetrokken van het budget voor de A50 voor verbetering van de verkeersveiligheid. De start was voorzien in 1997. Er is vertraging ontstaan vanwege het overleg met het IPO en de VNG over het programma. De start zal pas in 1998 plaatsvinden en de gelden zijn daarom teruggeboekt naar het rijkswegenprogramma, waar zij oorspronkelijk vandaan komen. Dit betekent niet dat het geld kwijt is. En omdat de uitvoering van het wegproject is vertraagd, is er voor de provincie Noord-Brabant geen basis om daarvoor te betalen. Dat verandert op het moment dat het project van start gaat.

Er is als gevolg van de overdracht van verantwoordelijkheden vertraging ontstaan in het isolatieprogramma voor woningen rond Schiphol. Het ligt voor de hand dat de gestelde normen na de privatisering strikt worden gehanteerd. Als de Kamer wil, kan daarover nader inhoudelijk overleg worden gevoerd aan de hand van een brief over de stand van zaken die de minister toezegde te zullen sturen.

In het regeerakkoord en het debat over de regeringsverklaring is de PPS uitgebreid aan de orde gesteld. In de financiële verantwoording wordt niet ingegaan op de beleidsmatige kant daarvan. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van PPS via de rapportages inzake grote projecten en kan aan de hand van die rapportages een nadere discussie met de minister voeren. Het is duidelijk dat de overheid alléén niet grote projecten als HSL en Betuwelijn kan financieren. Over de kwestie Aalsmeer en het ondergrondse transport zei de minister vorige week overleg gevoerd te hebben met de Kamer. Er valt niets nieuws over te zeggen. Het bedrijfsleven zal in toenemende mate een financiële bijdrage moeten leveren. Deze ontwikkeling zal in komende slotwetten zeker waarneembaar zijn.

De overschrijding bij de OV-bedrijven betreft de toegepaste loon- en prijsbijstelling, de tegenvallers bij de opbrengsten en het terugdraaien van de taakstelling OV.

Er is op het punt van sanering van de waterbodems vertraging ontstaan door een uitspraak van de Raad van State over baggerlocaties. De achterstand wordt momenteel ingehaald. De oorzaak voor de overschrijding op deze post moet worden gezocht in de sanering van het Ketelmeer. Deze problematiek zal schriftelijk aan de Kamer worden verklaard.

De verlaging van de bijdragen openbaar vervoer is voornamelijk terug te voeren op de vertraging die is opgetreden bij de investeringsimpulsprojecten in het kader van het stad- en streekvervoer (commissie-De Boer). Als oorzaak kan worden genoemd de aanloopproblemen met de regeling, circa 10 mln. De verwachting is dat dit in 1998 zal worden ingelopen. Tezamen met de lagere uitgaven aan het WROOV-onderzoek 1997 verklaart dit het uiteindelijk onbesteed gebleven uitgaven bedrag op artikel 03.10. Er zijn nu nog geen resultaten zichtbaar, maar de overheid heeft gelet op de ontstane vertraging tijd nodig om resultaten te kunnen boeken.

Er zal een overzicht worden verstrekt van de mutaties die hebben plaatsgevonden op de begroting van het infrastructuurfonds: overboekingen uit het infrastructuurfonds naar hoofdstuk XII en overboekingen uit

hoofdstuk XII naar het infrastructuurfonds. Zoals blijkt uit de saldibalans is er in 1997 voor het eerst meer geld uitgegeven dan verwacht, hetgeen inhoudt dat er in latere jaren minder kan worden uitgegeven. Dit is geen ombuiging maar een technische mutatie, die wel gevolgen heeft voor latere jaren. De Kamer is overigens van deze mutaties al op de hoogte gesteld bij Voorjaarsnota en Najaarsnota. In het toegezegde overzicht zal ook het restant van de 280 mln. worden aangegeven. Het infrastructuurfonds is bedoeld om gelden veilig te stellen voor investeringen. Daarvoor geldt geen eindejaarsmarge. Middelen die overblijven, vloeien niet terug naar de algemene middelen maar blijven in het fonds. Als een project sneller loopt, mag bovendien worden ingeteerd op het saldo. Er mag niet worden geleend in het fonds. In die zin is het geen kapitaaldienst. De Kamer wordt van de ontwikkelingen op de hoogte gehouden door de suppletoire begrotingen. De minister stelde dat uit het toegezegde overzicht zal blijken dat er geen sprake is van een tekort van 36 mln. bij het infrastructuurfonds. De berekeningen van het ministerie en van de Kamer kunnen uiteraard naast elkaar worden gelegd.

De Algemene Rekenkamer en de accountantsdienst hebben geconstateerd dat de aanbestedingen soms niet volgens Europese richtlijnen plaatsvinden. De regelgeving is wel goed in de administratieve organisatie verwerkt. Het is zaak dat in de toekomst fouten worden voorkomen. De Staat der Nederlanden moet instemmen met de overeenkomst tussen NS-Cargo en de Deutsche Bundesbahn, hetgeen extra risico's uitsluit. Het departement stelt zich wat deze samenwerking betreft neutraal op. Overigens speelt ook de Europese goedkeuring in dezen een rol. De Kamer heeft over deze kwestie al in juni gesproken. Er is op dit moment geen nieuwe informatie voorhanden.

Er gaat in het kader van de millenniumproblematiek veel aandacht uit naar de strategische objecten bij alle relevante diensten en onderdelen van Verkeer en Waterstaat. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers