

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 IXB

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 1999**Nr. 26**¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Reitsma (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Zijl (PvdA), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF), Bakker (D66), De Vries (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Patijn (VVD), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Bos (PvdA), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Verburg (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Smits (PvdA), Duijkers (PvdA), Koenders (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Hofstra (VVD), De Wit (SP), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Hoekema (D66), Van Walssem (D66), Wilders (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Blok (VVD), Weekers (VVD), Bijleveld-Schouten (CDA), Rabbat (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteyn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijkzema (PvdA).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 juli 1999

De vaste commissies voor Financiën¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 22 juni 1999 overleg gevoerd met minister Zalm van Financiën en minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **de voortgangsrapportage PPS (Fin-99-197/VW-99-383)**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Voûte-Droste** (VVD) releveerde dat begin dit jaar het kenniscentrum PPS (publiek-private samenwerking) is opgericht en was benieuwd of de naam van de directeur al bekend is.

Zij vond het een goede zaak dat regering en Kamer zich intensief bezighouden met de rol van de overheid in de samenwerking tussen publieke en private partijen. Door het gebruik maken van de PPS-constructie was het mogelijk een aantal projecten beter en sneller ter hand te nemen dan wel met dezelfde hoeveelheid middelen meer projecten ter hand te nemen. Dergelijke projecten dienen aan een aantal duidelijke criteria te voldoen. In de volgende kon zij zich vinden:

- heldere en gemeenschappelijke doelstellingen zowel van de overheid als van de private partijen, welke in contracten moeten worden vastgelegd;
- de aanwezigheid van bestuurlijk commitment;
- zicht op te realiseren meerwaarde en efficiencywinst;
- de overdraagbaarheid van risico's aan de private partijen; in dit kader zijn de contracten erg belangrijk.
- het stadium van een project;
- de beschikbaarheid van financiële publieke middelen voor realisatie.

Wat het laatste betreft, verwees zij naar de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de A4 Midden-Delfland waarin melding wordt gemaakt dat hiervoor geen publieke middelen zijn gereserveerd.

Verheugd was zij over het hierbij betrekken van private partijen. Welke mogelijkheden zijn er om private partijen zaken te laten uitvoeren? Zij dacht aan het maken van betaalstroken waardoor veel knelpunten kunnen worden opgelost. Het was haar bekend dat in een motie is uitgesproken dat de A4 Midden-Delfland niet aangelegd zou moeten worden. De financiën voor die aanleg waren beschikbaar, maar zijn ingezet voor een

spoortunnel. Om te voorkomen dat Nederland de concurrentieslag in Europa mist, meende zij dat meer geïnvesteerd moet worden in infrastructuur. Haar fractie vond het juist om, gezien de meerwaarde van een PPS-constructie en gezien het feit dat in planologisch opzicht al zeer veel is gedaan, het bedrijfsleven uit te nodigen om hieraan deel te nemen. Mevrouw Voûte-Droste stelde dat PPS maatwerk betreft: haalbare projecten met perspectief. Met het oog daarop moet elk project goed gedefinieerd worden. In algemene termen kan daarover niet gesproken worden, omdat elk project als zodanig uniek is.

In de heldere en overzichtelijke rapportage wordt de rol van de overheid bij PPS-projecten beschreven alsmede de voortgang die is geboekt met lopende PPS-projecten en de wijze waarop de overheid met de geselecteerde PPS-projecten aan de slag gaat. Toch had zij graag gezien dat de inhoud wat concreter vorm had gekregen en dat was aangegeven op welke wijze een en ander op korte termijn wordt uitgevoerd, ook al omdat het bedrijfsleven aangedrongen heeft op duidelijkheid.

Knelpunten doen zich vaak voor bij langetermijnprojecten met perspectief, zoals de A5 Westrandweg/2e Coentunnel. Hoe denkt de regering over het rapport van het bedrijfsleven, getiteld «Aan het eind van de tunnel gloort het licht»?

Bij het streven het bedrijfsleven in een vroegtijdig stadium bij de planfase te betrekken bleken Europese richtlijnen een probleem op te leveren. Kan de regering duidelijkheid hierover verschaffen? Krijgt het bedrijfsleven dat in een vroegtijdig stadium bij de planfase wordt betrokken, een vergoeding voor de creatieve ideeën die worden ingebracht en kan het ook betrokken worden bij de uitvoering? Hoe staat het met de concurrentie op dat onderdeel? Op welke manier kan voldoende prikkeling door concurrentie in het proces geïntegreerd worden? Als een bedrijf vroegtijdig bij de planfase wordt betrokken, staan andere private partijen buitenspel. Op welke wijze wordt gewaarborgd dat de meest efficiënte oplossing wordt gekozen en uitgewerkt?

PPS stelt hoge eisen aan de overheid. De overheid moet betrouwbaar zijn en heldere doelen formuleren. Dit zal aan de orde komen in het programma van eisen. Dat zal de basis voor de samenwerking zijn. Is al voldoende kennis aanwezig op dit gebied om een gedegen programma van eisen vast te stellen? Hoe kan gewaarborgd worden dat het adequaat gebeurt? Als door politieke besluitvorming een PPS-project gewijzigd wordt, zijn dan de kosten hoger dan wanneer het niet gaat om een PPS-project? Is hiermee al ervaring opgedaan?

Aangezien mevrouw Voûte-Droste de discussie over het gebruik van de financiële instrumenten van de overheid belangrijk vond, vroeg zij wanneer de Kamer de notitie daarover tegemoet kon zien. Hoe kijkt de regering aan tegen de overheid als aandeelhouder? Zij begreep dat er nog niet voldoende waarborgen zijn om value capturing te realiseren met het huidige instrumentarium. Kunnen andere instrumenten gebruikt worden? Wat is de mening van de regering daarover?

Wat gebeurt er met efficiencywinsten die met PPS-projecten worden behaald? Worden deze als algemene meevallers beschouwd of komen zij ten goede aan andere infrastructurele projecten? Is het mogelijk dat ter plekke een project wordt opgezet ten gunste van de infrastructuur? Hoe zal de verslaggeving van de PPS-projecten plaatsvinden? Worden de transactiekosten betrokken bij de beantwoording van de vraag of PPS daadwerkelijk doelmatig is? Het mocht naar haar mening niet gebeuren dat zaken worden gerealiseerd die de overheid goedkoper kan financieren. PPS moet meerwaarde hebben en de belastingbetaler mag van zo'n samenwerking niet de dupe worden.

Zij was van mening dat er nog veel te doen is en hoopte dat een aantal heel concrete PPS-projecten voortvarend zal worden aangepakt.

De heer **Reitsma** (CDA) achtte het genoegzaam bekend dat de CDA-fractie een groot voorstander is van private financiering en PPS-constructies. Hij waardeerde de oprichting door de rijksoverheid van het kenniscentrum PPS en was blij dat provincies en gemeenten hun kennis beschikbaar stellen. Naar aanleiding van een door de Kamer geuite wens komen periodiek voortgangsrapportages op tafel, zodat de Kamer de ontwikkelingen kan volgen. Hij nam aan dat bij concrete projecten de vakministers uitleg zouden geven.

Verheugd was hij over het heldere begrippenkader dat in de eerste voortgangsrapportage is verwoord. Niet duidelijk was hem echter waarom in het rapport «Meer waarde door samen werken» sterk de nadruk wordt gelegd op meer efficiency en waarom niet vermeld wordt dat onder alle omstandigheden private financiering aan de orde moet zijn, terwijl uit het begrippenkader blijkt dat het laatste wel het geval is. Zit daar geen spanning tussen?

De minister heeft gesteld dat er bij PPS-projecten sprake kan zijn van het stoppen met PPS in de fase van realisatie en exploitatie. In de sfeer van de besluitvorming leverde dit in het algemeen niet veel problemen op, maar gemist werd wel de innovatieve inbreng van het bedrijfsleven die een grote meerwaarde zou kunnen hebben. PPS in de fase van planvorming kan problemen opleveren voor het democratische gehalte van de besluitvorming. Daar moet een passende oplossing voor worden gevonden. De heer Reitsma vond dat de rapportage daarvoor een aantal goede aanzetten biedt die uitgekristalliseerd moeten worden. Heldere spelregels zijn nodig, zodat het bedrijfsleven, de regering en de Kamer precies weten waaraan wordt begonnen, waar het eindpunt ligt en waar go/no go momenten worden ingebouwd. Komt de minister in de volgende fase met nadere spelregels richting het kabinet, de Tweede Kamer en het bedrijfsleven, zodat men weet waaraan men toe is? Hoe gaat de minister om met vertrouwelijke ideeën die partijen inbrengen, voordat de finale besluitvorming heeft plaatsgevonden? Blijven die vertrouwelijk of worden ze openbaar? Wordt een bepaalde bescherming ingebouwd? Het bedrijfsleven wil zekerheid hebben en de overheid heeft er ook belang bij. Er zijn de PKB+ en de Tracéwet voor grootschalige projecten. Past dit er voldoende in, of moet het wettelijke kader tegen het licht gehouden worden om deze besluitvorming er beter te kunnen inbouwen, waardoor ook voor de private partijen meer rechtszekerheid ontstaat? Komt er een schaderegeling voor de gevallen waarin de regering of de Kamer zegt: het is een prachtig idee en in de uitwerking is veel tijd en energie gestopt, maar wij gaan er niet mee akkoord? Wat is de kern van het onderzoek dat is aangekondigd?

De heer Reitsma meende dat vroegtijdig moet worden geanticipeerd op een strategische grondpositie. Hij stond positief tegenover het activa-beheer. Hoe denkt de regering tijdig grond beschikbaar te krijgen? Hoe past dit in de besluitvorming van regering en Kamer? Wat wordt de rol van de projectontwikkelaar? Anticiperend aankoopbeleid kan niet vrijblijvend zijn. Hoe wordt het voorkomen van risico's ingebouwd, voor wiens rekening komt dat en is daar wetgeving voor nodig?

Hij vond de beantwoording van de vragen betreffende de motie-Bos/Leers erg mager en vroeg de regering met grote spoed uit te werken hoe via regionale participatie en ontwikkelingsmaatschappijen in combinatie met PPS zodanig gewerkt kan worden dat duidelijke effecten ontstaan.

In het kader van samenwerkingsvormen heeft de regering ten aanzien van weginfrastructuur en rail gekozen voor het concessiemodel. Realiseert de regering zich dat daaruit langlopende verplichtingen voort kunnen vloeien als er een publiek deel van de financiering bij hoort? Welke consequenties heeft dit voor de ruimte die op lange termijn voor overheidsfinanciering van infraprojecten over is?

De visie die de heer Bos gegeven heeft in het Financieel Dagblad op het ter hand nemen van projecten met een onrendabele top vond de heer

Reitsma onhelder. Hij vroeg de regering of het onder alle omstandigheden noodzakelijk is dat de projecten voldoende financiële baten opleveren, zodat 100% financiering door de private partijen uit de bus kan komen. Dit is ook aanvaardbaar dat er onrendabele toppen zijn die door de overheid gefinancierd worden, waarbij voor een goede risicoverdeling gezorgd is, omdat het maatschappelijk belang van die projecten bijzonder groot is. De heer Reitsma vroeg ten aanzien van Europese aanbestedingen of het niet goed zou zijn, nadere regels af te spreken.

Hij hoopte dat de kortetermijnprojecten snel van start kunnen gaan en dat er geen enkele afvalt. Hij verzocht de regering in de langetermijnprojecten zoveel energie te stoppen dat een aantal daarvan overgeheveld zou kunnen worden naar de kortetermijnprojecten. Naar zijn mening waren de criteria die in de nota zijn geschetst nogal geschreven van uit de overheid bezien, hetgeen zeker uit de bouwwereld tot de nodige kritiek heeft geleid.

De heer **Bos** (PvdA) complimenteerde de regering en de betrokken ambtenaren voor het goede werk dat zij op tafel hebben gelegd. Wat daarin staat, stemde hem in grote lijnen tevreden. Hij constateerde dat regering en Kamer in de afgelopen maanden meer naar elkaar zijn toegegroeid. Het gaat om een bijzonder ambitieus pakket, waarbij op veel punten sprake is van iets dat in Nederland nog niet op deze schaal is gedaan. In een vorig overleg had hij benadrukt dat, als de private sector concrete baten ondervindt van bepaalde infrastructuur, die sector aangesproken mag worden op de financiering van die infrastructuur. Hij constateerde dat het standpunt van de regering op dat soort standpunten gebaseerd is. Als de markt ergens behoefte aan heeft, mag zij die concreet maken, waarna besproken kan worden of de overheid mee moet doen. Dit betekende niet dat de overheid helemaal niet meedoet, maar het betekent dat de discussie aan een ander eind wordt gestart.

De vorige keer was door de PvdA-fractie gesteld dat niet elk project bij voorbaat voor 100% publiek in de boeken moet worden gezet, waarop van de zijde van de regering was gezegd: als dit niet gebeurt, geef je je onderhandelingspositie weg. Inmiddels zijn aardige tussenoplossingen gevonden. In het kader van het MIT is de rijksbijdrage voor PPS bij de N11 en de A59 nadrukkelijk begrensd. Ook de uitbreiding van de nationale luchthaven en de oplossing van de Rotterdamse problematiek wordt niet bij voorbaat voor 100% publiek ingeboekt. De heer Bos achtte dit een gezonde ontwikkeling.

Wat de A4 Noord betreft, is een halfjaar geleden op een congres door menig financier en wegenbouwer bij hoog en bij laag gehouden dat het onmogelijk zou zijn voor de private sector om meer dan 125 mln. te financieren in het totale project van 600 mln. Gebleken is dat, toen de overheid zich niet bij voorbaat als probleemeigenaar en betaler van de oplossing opstelde, de private sector wel degelijk de volle 600 mln. kon ophoesten. Dat is pure winst en daarvan kan worden geleerd. De heer Bos begreep dat van bepaalde zijde nu ook wordt aangedrongen op de aanleg van die weg. In de motie-Van Heemst/Giskes stond waarom geen middelen ter beschikking moeten worden gesteld voor deze aanleg. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in haar brief van vorige week gesteld dat zij gaat praten met alle partijen die samen met haar moeten beoordelen of deze weg moet worden aangelegd en, zo ja, op welke wijze. De heer Bos wilde over de noodzaak van de aanleg van de A4 Noord pas spreken in het kader van de Vijfde nota ruimtelijke ordening als het gaat om de noodzaak van het plannen van corridors.

Zijn stelling in het Financieele Dagblad was dat, als er sprake is van een investeringsbedrag van 30 mld. en het onrendabele deel 25 mld. bedraagt, niet over een onrendabele top maar over een onrendabel project moet worden gesproken.

De heer Bos was met stomheid geslagen toen hij het artikel las van de heer Blankert in het Financieele Dagblad van 22 juni jl. dat bedoeld was

als een reactie op een artikel van zijn hand in hetzelfde blad. De stellingen die de heer Blankert aanviel, waren premissen die ten grondslag liggen aan het kabinetsbeleid met betrekking tot PPS. Het denken over PPS en over nieuwe verantwoordelijkheden inzake de financiering, de realisering en de uitbating van infrastructuur is inmiddels vele maanden verder, maar het VNO geeft daar geen blijk van, hetgeen hem zorgen baarde. Hij spoorde de regering aan, op dat terrein nog het nodige zendingswerk te verrichten.

Ten aanzien van de lijsten van projecten die op korte dan wel op langere termijn perspectief bieden voor PPS zijn er nogal wat onduidelijkheden, ook voor de lagere overheden en het bedrijfsleven. Wat is het verschil tussen het korte- en het langetermijnlijstje? Komt het ene project er sneller dan het andere? Wordt harder aan het ene project dan aan het andere getrokken? Hoe moeten projecten beoordeeld worden die wel op het lijstje van Zalm staan en niet op het lijstje van Netelenbos? De heer Bos drong erop aan dat de functie van het MIT als het enige kader waarbinnen besloten wordt welke infrastructuur wordt aangelegd, niet ter discussie komt te staan. De regering heeft gesteld dat aan het MIT geen projecten meer kunnen worden toegevoegd tot en met 2010. Hoe wordt gereageerd als private partijen en/of lagere overheden zeggen: wij willen dit graag doen en het kan op deze wijze, maar het staat niet in het MIT? Hij stelde dat met spoed duidelijkheid moet worden geboden over de oplossing van de problemen met de Europese aanbestedingsregels. Hij verwelkomde het dat het weer mogelijk is in de Nederlandse politiek over grondpolitiek te praten zonder dat dit gepaard gaat met een kabinetscrisis. Veel projecten zijn te financieren met gebruikmaking van de waardevermindering van de grond. Hij juichte het toe dat de overheid dit instrument wil benutten en nam aan dat het daarbij onder meer gaat om zaken als voorkeursrecht en baatbelasting. Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Aan de institutionele aspecten van PPS zou meer aandacht besteed moeten worden. Een private partij die over een project wil meepraten, moet veelal met diverse overheden overleg voeren, hetgeen de duidelijkheid niet ten goede komt. Hij vroeg één aanspreekpunt voor het bedrijfsleven te creëren. In dat kader was door de PvdA-fractie al gepleit voor de ontwikkeling van een participatiemaatschappij. Hij verzocht de regering hierop met iets meer dan tien regels – het antwoord op een Kamermotie – terug te komen.

De heer Bos was van mening dat de opbrengsten van PPS niet ten gunste van de begroting van het desbetreffende departement mogen komen om aan leuke dingen te kunnen uitgeven. Een aantal van die opbrengsten zijn te bestempelen als meevallers, zodat een algemene afweging gemaakt moet worden waaraan die kunnen worden uitgegeven. Hij pleitte ervoor om de extra middelen die verkregen worden door PPS ten goede te laten komen aan intensivering van overheidsinvesteringen in lijn met de prioriteiten van het regeerakkoord.

De heer **Van Dijke** (RPF) meende dat de spraakverwarring rond PPS nog niet helemaal verdwenen is. Te vaak wordt gesproken over de A4 Midden-Delfland en betaalstroken. In reactie op een uitspraak van minister Zalm had hij in een vorig overleg gezegd dat geen wegen maar problemen moeten worden aanbesteed. Wanneer kan de uitspraak tegemoet worden gezien dat, als een private partij zich meldt met prachtige ideeën voor een PPS-project waarin het terugdringen van de automobiliteit als doelstelling is opgenomen en die een daarbij behorend budget levert, daarmee zaken kunnen worden gedaan?

Het lag voor de hand om de projecten waarvoor de grootste belangstelling bij het bedrijfsleven bestaat, te bestempelen als kortetermijnprojecten, maar hij vond het niet juist als het bedrijfsleven zou kunnen bepalen wat tot de korte- en wat tot de langetermijnprojecten gaat

behoren, omdat de politiek zich anders afhankelijk maakt van de private sector. Hoe denkt de regering hierover?

De heer Van Dijke vroeg of schadeclaims verwacht kunnen worden als er sprake is van wisseling van politieke prioriteiten en of de regering het ermee eens is dat politiek haar handen vrij moet kunnen houden. Hij was van mening dat door de overheid gestelde regels niet te niet mogen worden gedaan om het belang van het bedrijfsleven te dienen en vroeg de regering terzake een blokkade op te werpen.

De heer **Van der Vlies** (SGP) merkte op dat de gulden regel van zijn fractie is dat publieke belangen publiek behartigd dienen te worden en dat zijn fractie zich daarom altijd kritisch heeft opgesteld tegenover PPS-constructies. Hij was blij met de voortgangsrapportage, omdat daarin de rol van de overheid in dergelijke constructies wordt verduidelijkt. Een eenduidig begrippenkader achtte hij noodzakelijk om de verantwoordelijkheden, de bevoegdheden en de herkomst van de daaraan verbonden geldstromen volstrekt transparant te maken. Diffuse verantwoordelijkheden kunnen alleen maar leiden tot geweldige misverstanden en grote teleurstellingen.

Kenmerkend voor de PPS-contractvorm ten opzichte van de traditionele en de innovatieve contractvormen is dat ontwerp, aanleg, onderhoud/beheer, financiering en eventueel exploitatie in één pakket aan private partijen worden aangeboden. Randvoorwaarden zijn daarbij de door het Rijk eventueel over te dragen risico's en de gewenste beleidsruimte. Wat bedoelt de regering met de zinsnede dat er van PPS geen sprake is, wanneer het Rijk door middel van wetgeving en het gebruik van juiste financiële instrumenten het gewenste gedrag kan afdwingen of stimuleren? Dit betreft het primaat van de politiek en wat nog wel beslist kan worden en wat niet meer, althans niet meer zo onbevangen als de wetgevende macht tot nu toe beoogde. Hij verzocht om een helder antwoord op dit voor hem essentiële punt.

In de rapportage is vermeld dat de planvorming alleen succesvol kan zijn als kabinet en parlement bereid zijn om private partijen invloed te geven op de uitkomst van de planvorming en de realisatie ervan. Kabinet en parlement binden zich derhalve. De heer Van der Vlies vond dit niet op voorhand fataal of uitermate ongewenst, maar meende wel dat men de ogen open moest houden. Hij was van mening dat, als het gaat om publieke nutsfuncties en een prioriteitenstelling erbij, er voldoende beleidsruimte moet zijn en blijven. Binden wij ons eigenlijk niet meer dan wij voor de uitoefening van onze besluitvormende taak nodig hebben? Blijkens de rapportage wordt er outputgericht gewerkt, waarbij dan heldere en controleerbare prestatienormen moeten gelden. Om welke gaat het?

Een aspect van scopeoptimalisatie was value capturing. Hoe denkt de regering dit in de praktijk te realiseren? In hoeverre is anticiperend aankoopbeleid praktisch uitvoerbaar? De situatie zou niet mogen ontstaan dat de politiek achter de feiten aanloopt en voor onomkeerbare ontwikkelingen wordt geplaatst. Indien deze weg wordt ingeslagen, is er dan geen sprake van de harde noodzaak te komen tot wet- en regelgeving op dit punt?

Een noodzaak vond de heer Van der Vlies het vaststellen van een programma van eisen, evenals een volledige en betrouwbare informatievoorziening. Bovendien was hij van mening dat de regering eventueel tussentijds met de Kamer in het openbaar overleg moet voeren over de gang van zaken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) meende dat het nog steeds onduidelijk is of het bij PPS gaat om de meerwaarde die zit in samenwerking en efficiency of om geld. Deze onduidelijkheid kwam ook naar

voren in de selectie van de kortetermijnprojecten. Hij vond dat helderheid geboden moet worden, omdat anders grote verwarring ontstaat. Hij begreep best dat het bedrijfsleven graag stapt in rendabele projecten. Is de regering van mening dat over het plan van de projectontwikkelaars, inhoudende dat ten behoeve van de tweede Maasvlakte de overheid 5 mld. inzet en het bedrijfsleven 2 mld., gesproken kan worden? Is het wel nodig om, als geld wordt gestopt in economische ontwikkelingen, dit te doen in een tweede Maasvlakte en zaken die te maken hebben met de transportfunctie? Is het niet veel belangrijker het bedrijfsleven te ondersteunen in het kader van vernieuwing, waarvoor nu geen geld blijkt te zijn?

De heer Van der Steenhoven stond positief tegenover de activiteiten van het kenniscentrum, ook als het gaat om het ondersteunen van lokale PPS-constructies. Over het Utrechts centrumproject is een akkoord gesloten met marktpartijen. De meeropbrengst die door de PPS ontstaat, wordt ingezet om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Gewacht wordt op een bijdrage van het Rijk om met dat project te kunnen starten. Wat kan het kenniscentrum daaraan toevoegen, gaat dat geen zaken overdoen en aldus de bureaucratie versterken?

Door de Raad voor verkeer en waterstaat en de SER was gewezen op het belang van de betrokkenheid van maatschappelijke organisaties bij projecten. Hoe krijgt dit vorm in PPS-constructies?

Het was hem niet duidelijk hoe het budgetrecht van de Kamer geregeld wordt in PPS-constructies. Zou het te overwegen zijn, de Rekenkamer om advies te vragen? Wat is de rol van de Kamer? Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de wettelijke bevoegdheden van de Kamer geen geweld worden aangedaan?

Hij vond het terecht dat de grondpolitiek weer op de politieke agenda staat. Wie neemt daarin het voortouw en hoe wordt een en ander afgestemd?

In de rapportage staat niets over baatbelasting. Het lijkt erop dat het kabinet zoiets afwijst. Hij wees erop dat in Frankrijk veel sneller dan in Nederland infrastructurele werken worden uitgevoerd en dat dit gaat via een baatbelasting. Verdient het geen aanbeveling, zo'n constructie ook in Nederland eens te bekijken?

De heer Van der Steenhoven wees op de mogelijkheid dat de Kamer akkoord gaat met een plan voor de aanleg van een verhoogde weg om de natuur te sparen en dat later blijkt dat de weg toch op maaiveldniveau wordt aangelegd. De Kamer kan daar dan alleen nog in treden als er door de overheid betaald wordt. Daarom leek het hem evident dat goede afspraken worden gemaakt.

De heer **Bos** merkte op dat de politiek precies definieert in een programma van eisen hoe zo'n werk moet worden uitgevoerd en dat, als de private partijen zich daaraan niet houden, zij daarop kunnen worden aangesproken.

De heer **Van der Steenhoven** stelde dat zelfs als de overheid de zaken regelt de afspraken niet altijd worden nagekomen en verwees naar de gang van zaken bij de A73. Hij achtte het heel goed mogelijk dat iets dergelijks gebeurt als private partijen hierbij een rol spelen en wilde niet dat de Kamer haar beslissingsmogelijkheden uit handen geeft.

Wat de A4 betreft, wordt gesproken over een bijdrage van private partijen van 600 mln. voor een klein stukje weg. Naar zijn mening mocht niet uit het oog worden verloren dat de overheid de hele rest al heeft betaald. Hij begreep dat bij het aanleggen van betaalstroken de weggebruiker een keuzemogelijkheid heeft, maar vond het niet nodig het standpunt van zijn fractie daarover te herhalen.

Mevrouw **Giskes** (D66) was zeer te spreken over deze voortgangsrapportage. Het feit dat deze van een managementsamenvatting is voorzien geeft een heel dynamisch aspect aan het geheel. Eindelijk is goed opgeschreven wat PPS inhoudt. Blij was zij met de uitspraak dat PPS niet ten koste mag gaan van het democratische gehalte van het besluitvormingsproces. Duidelijk is dat PPS geen panacee is voor alle problemen, maar wel een meerwaarde kan hebben en financiële voordelen kan opleveren.

Zij was er wat verbaasd over dat het beeld wordt opgehangen dat het bedrijfsleven een zak met geld heeft geleverd voor de aanleg van een deel van de A4-Noord, terwijl het gaat om geld van de gebruikers van die weg. Het ging naar haar mening in dit soort zaken altijd om het antwoord op de vraag: hoe romen wij geld af bij de burger om iets te realiseren wat voor de burger van belang is?

Haar fractie was de mening toegedaan dat terughoudendheid gepast is bij PPS-constructies in de planvormingssfeer. De overheid moet zich niet uitleveren aan groepen die alleen geïnteresseerd zijn als iets op manier A gebeurt, omdat dan niets meer gedaan kan worden op het gebied van planvorming. Hoe denkt de regering hierover?

Het recente rapport van de Algemene Rekenkamer bij de financiële verantwoording van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 1998 bevat nogal wat schrikbarende conclusies. Voor het succesvol toepassen van PPS is het van groot belang dat er sprake is van een goede financiële en administratieve organisatie bij de overheid die de processen moet begeleiden. Uit bedoeld rapport blijkt dat er bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat sprake is van ernstige tekortkomingen op een flink aantal punten. Voor vijf dienstonderdelen blijkt geen goedkeurende accountantsverklaring te zijn afgegeven, terwijl dat er vorig jaar twee waren. Bovendien blijkt dat niet altijd duidelijk is of bij aanbestedingen conform de Europese richtlijnen is gehandeld. Mevrouw Giskes vond dat een zorgwekkende situatie. Zij hoopte dat hiervoor een oplossing kan worden gevonden, voordat verdere PPS-activiteiten worden ontplooid. Hoe denkt de regering hierover?

Het antwoord van de regering

Minister **Zalm** was de commissie erkentelijk voor de geuite waardering die afstraalt op de medewerkers.

Hij merkte op dat het mogelijk is dat bij PPS-constructies geen private middelen ingezet worden, terwijl het ook mogelijk is dat geen overheidsmiddelen ingezet worden. Dit zijn echter extreme gevallen. In normale gevallen is er sprake van financiële betrokkenheid van zowel de overheid als de particuliere sector. Soms is de inzet om de overheidsbijdrage te minimaliseren. Gedacht kan worden aan uitsluitend publieke financiering ten behoeve van nutsfuncties. Anders ligt het bij projecten als de tweede Maasvlakte. Daarop willen bedrijven zich graag vestigen. Het heeft ook een zeker algemeen belang dat die mogelijkheid ontstaat. In dat soort gevallen is het meer een kwestie van faciliteren en behulpzaam zijn van de kant van de overheid. De primaire invalshoek ligt dan bij het bedrijfsleven – dat moet voor de grond betalen – terwijl pas aan het eind de overheidsfinanciering aan de orde komt. Dit hield volgens de minister in dat minder schichtig hoeft te worden gedaan wat betreft de particuliere invloed op de vormgeving van dergelijke projecten. Hij erkende dat het primaat ten aanzien van de plaats van vestiging van een industrieterrein bij de politiek ligt en ontkende niet dat de overheid en het bedrijfsleven elkaar op een onplezierige manier kunnen tegenkomen als het bedrijfsleven een substantiële inbreng moet worden gegeven inzake de planvorming en de realisering. Hij wees er echter op dat het voor de hand ligt om, indien bedrijven graag grond willen kopen op een industrieterrein, niet achter de rijkstekentafel het hele project uit te werken, maar die bedrijven in de

planvormingsfase te betrekken. Uiteindelijk heeft echter de politiek het laatste woord.

Indien een PPS-project ter hand wordt genomen, worden de risico's gedeeld, maar als het bedrijfsleven daarin geld stopt en de overheid vervolgens tot de conclusie komt dat het project toch maar niet door moet gaan, is de overheid schadeplichtig. Waarschijnlijk is dat dit niet of slechts bij hoge uitzondering voorkomt. De bedoeling is dat de politieke besluitvorming stapsgewijs verloopt, waarbij de betrokkenheid van de Tweede Kamer belangrijk is. Als de overheid een no go geeft, heeft zij daarvoor ongetwijfeld een goede reden, maar moet zij het risico wel dragen. Dat soort risico's kan niet afgewenteld worden. Getracht kan worden, risico's in de sfeer van marktontwikkelingen, kostenontwikkelingen en technologische ontwikkelingen te delen en zelfs in belangrijke mate over te dragen aan de private sector.

Het betrekken van de private sector bij de planvormingsfase is intellectueel het meest interessant en innovatief, waarbij in sommige gevallen potentieel veel is te winnen. Het moet dan gaan om projecten waarvan bekend is wat men ermee wil bereiken en waarvoor een politiek draagvlak is. Het parlement kan altijd zeggen: een paar jaar geleden leek dat nog een prachtige spoorlijn, maar de conclusie is nu dat die spoorlijn er helemaal niet moet komen. Het parlement moet vervolgens afwegen of er, ook als er reeds veel geld in is gestoken, mee moet worden doorgegaan. Dat is echter bij een publieke aanpak niet veel anders.

De minister deelde mee dat de Kamer dit jaar nog de notitie over de mogelijke financiële instrumenten zal ontvangen. Daarin wordt nader ingegaan op het instrument van de ontwikkelingsparticipatiemaatschappij, maar wordt niet ingegaan op de grondpolitiek. De rijksoverheid kan actief zijn op de vastgoedmarkt, omdat het afwachten tot alle formele besluiten zijn genomen tot de conclusie zal leiden dat anderen de grond al gekocht hebben. Hij vond het getuigen van goed koopmanschap om anticiperend aan het werk te gaan.

De heer **Reitsma** vroeg of de minister dacht aan de mogelijkheid dat ten aanzien van de vijfde baan van Schiphol bij het begin van de discussie de grond alvast door de overheid wordt gekocht, zodat deze later kan worden overgedaan aan degene die de grond nodig heeft.

Minister **Zalm** vond dit niet zo'n gelukkig voorbeeld, omdat Schiphol vrij is grond aan te kopen, maar kon zich voorstellen dat die grond wordt aangekocht met het idee: er bestaat een gereede kans dat die grond later nodig is. Als die grond later blijkt toch niet nodig te zijn, moet men weer van die grond af. Ofschoon de gedachtevorming terzake zich nog in een vroeg stadium bevindt, vond hij dogmatiek op dit vlak de vijand van de belastingbetaler, terwijl hij zichzelf als vriend van de belastingbetaler beschouwde. De bredere discussie in de sfeer van het voorkeursrecht en de baatbelasting stond los hiervan.

Hij wilde niet verder gaan dan binnen de geldende wet- en regelgeving te bezien of via een wat actiever activabeheer voordelige zaken te doen zijn voor de belastingbetaler. Los daarvan kunnen meer principiële vragen gesteld worden over de geldende wet- en regelgeving, maar daarvoor voelde hij zich niet als eerste verantwoordelijk. Het was niet zijn bedoeling, grond te kopen ten behoeve van particulieren, maar hij wilde niet pas aan de slag op de grondmarkt als zeker is dat een project wordt gerealiseerd. Dat zou eerder moeten kunnen op basis van een verwachting of een vermoeden. Daarmee kan de overheid wel eens grond aankopen die zij niet kan gebruiken en die zij dus weer moet verkopen. Dat was nieuw ten opzichte van wat tot nu toe werd gedaan. De minister vond het de moeite waard, dit te bezien. Daar sloeg het desbetreffende zinnetje op in de schriftelijke beantwoording, wat tot zijn verrassing de kop van een landelijk ochtendblad bereikte. Het was zeker niet de

bedoeling, de grond in heel Nederland op te kopen. De grootste grondbezitter in Nederland is nog steeds de Staat. Weliswaar is al bijzonder veel in planprocedures vastgelegd, maar er moet nog gesproken worden over projecten die nog niet goed gedefinieerd zijn en die aan de orde komen na 2010. De minister zegde toe de Kamer over een en ander te informeren als de gedachtevorming bij de rijksoverheid wat verder is. In de volgende rapportage zou hij in elk geval de voortgang melden.

Hij merkte op dat de ervaringen met de regionale ontwikkelingsmaatschappijen worden gezien.

Ook gezien de EU-aanbestedingsrichtlijnen is het mogelijk, particulieren vroegtijdig in de planvorming te betrekken. Daarbij is minimaal één aanbestedingsmoment vereist waarop verschillende partijen zich kunnen aanmelden voor een bepaald project om te voorkomen dat een gesloten circuit ontstaat van de overheid met een particulier. Verder is de transparantie gedurende het gehele proces heel belangrijk om de toets van Brussel te kunnen doorstaan. Met de Commissie is hierover contact en ook over de manier waarop die aanbestedingsrichtlijnen in het licht van PPS en concessies moeten worden geïnterpreteerd. De minister hoopte later dit jaar meer duidelijkheid te krijgen en de Kamer daarover in te lichten. Voorlopig is de conclusie dat, mits de zaken goed en transparant zijn en mits er momenten zijn dat partijen kunnen inschrijven, niet in strijd wordt gehandeld met de EU-richtlijnen. Als de prijsvraag tevens de uitvoering omvat, kan iedereen meedingen. Er kan ook stapsgewijs te werk worden gegaan, waarbij de ideevorming apart wordt gehonoreerd en in een afzonderlijke fase de aanbesteding plaatsvindt. Als een project wordt uitgevoerd door een grote ondernemer wordt veelal het MKB in de sfeer van de onderaanneming erbij betrokken. De banenmotor hoeft dus niet te stokken als een bepaalde organisatie de eindverantwoordelijkheid voor een bepaald project op zich neemt.

De minister was het ermee eens dat er een spanning zit tussen de voortgangsrapportage en de verantwoordelijkheid van de vakminister. Hij hoopte dat, als het kabinet de algemene systematiek onder de knie heeft en dit tot de normale parlementaire procedures behoort, hij dan minder over dit onderwerp met de Kamer zal hoeven te spreken. In het stadium van ideevorming leek het hem goed om de vinger frequent aan de pols te houden. Hij ging ervan uit dat voor het einde van deze kabinetsperiode de rol van de vakministers zwaarder is geaccentueerd en hij wat op de achtergrond kan blijven.

Hij merkte op dat het bijna altijd efficiënt is om in PPS privaat geld te steken. Private ideeën aanleveren en problemen uitbesteden, vond hij wel interessant, zeker als daarbij briljante ideeën naar voren komen, maar nog interessanter vond hij het als private partijen financiële risico's willen lopen voor de uitvoering van die briljante ideeën.

Meer helderheid over de spelregels dan in de rapportage verwoord, kan naar de mening van de minister niet worden gegeven, tenzij het over een concreet project gaat.

Over de gang van zaken met vertrouwelijk verstrekte ideeën moeten tevoren afspraken worden gemaakt met de particuliere sector.

De minister erkende dat de overheid grossiert in projecten die wel maatschappelijk rendabel zijn, maar niet eenvoudig bedrijfseconomisch rendabel te maken zijn. Geprobeerd wordt de maatschappelijke baten en de bedrijfseconomische baten dichter bij elkaar te brengen door bepaalde organisatievormen te kiezen en daarmee de belasting voor de overheidsbegroting in te perken. Uiteindelijk moet het maatschappelijk belang doorslaggevend zijn. In een situatie waarin met een project geen overheidsgeld gemoeid is, is niet meer de vraag aan de orde of het maatschappelijk een belangwekkend project is, maar de vraag of het project strijdig is met het maatschappelijk belang. Als het laatste het geval is, kan de overheid de uitvoering van zo'n project verbieden.

Hij vond dat het past binnen de spelregels dat, als een minister particulier geldbronnen weet aan te boren, dit geld ten gunste van diens begroting wordt gebruikt. Dit neemt niet weg dat, naarmate dit succesvoller is, de minister van Financiën kan zeggen dat er wel erg veel in de sfeer van wegen, bruggen enz. gebeurt en dat er sprake kan zijn van een reallocatie binnen het totaal van de begroting op grond van een algemene prioriteitenstelling. Indien grote projecten een zodanig succes blijken te zijn dat meer geld terugvloeit dan voorgefinancierd uit het FES gaan al die financiën naar het FES, waarbij de kans groot is dat bij de verdeling van het meerbedrag rekening wordt gehouden met de wensen van de minister die dat geld heeft binnengebracht.

Minister **Netelenbos** meldde dat, zeker als het om het openbaar vervoer gaat, nogal wat concessies worden uitgezet. Wat de HSL-Zuid betreft, wordt getracht de opbouw van rails en elektrificatie uit de markt te halen, waarbij concessies worden gegeven aan private partijen en gehoopt wordt dat op die manier goed en onderhoudsongevoelig materieel wordt gebruikt. Dat is van groot belang voor ook de concessionaris, de infraprovider, die voor een periode van bijvoorbeeld dertig jaar de infrastructuur aanbiedt aan de vervoerder en ieder jaar een vast bedrag vergoed krijgt, afhankelijk van het vervoer. Op die manier lopen allerlei belangen samen. De infraprovider krijgt een belang bij meer vervoer en naar de mate dat het beter lukt, wordt er meer gefinancierd. Zij wees erop dat daar de PPS-procedure loopt.

Verder is er ten aanzien van de HSL-Zuid een heel ander project aan de orde en dat betreft het vervoer. De standaardprocedure inzake tracé- en PKB-beslissingen is bij verschillende PPS-projecten al aan de orde geweest.

Wat is aangegeven in de rechterkolom van het schema op blz. 26 betreft het combinatiemodel dat wordt voorgesteld. In dat verband geldt een heel andere procedure. Daarin blijft het democratische recht van de Kamer volledig overeind. Eerst vindt de nut-en-noodzaakdiscussie plaats om na te gaan of iets moet. Als de uitkomst «ja» is, wordt de procedure gestart. De markt wordt verkend en een programma van eisen wordt opgesteld. Het moment van bespreking van dat programma van eisen is een heel bepalend moment. Indien in dat kader zaken worden vergeten en in de loop van de PKB-procedure wijzigingen worden aangebracht, zullen degenen die deze wijzigingen voorstaan daarop financieel aangesproken worden.

De beslissing go/no go kan na de afronding van de verschillende onderdelen (PKB1, PKB2, enz.) genomen worden, terwijl ten aanzien van de Mainport Rotterdam zelfs in de aanlegfase die beslissingsmomenten zijn opgenomen.

De minister merkte op dat na de besluitvorming over het programma van eisen de fase van aanbesteding aan de orde is en de private partijen erbij worden betrokken. Er vindt een selectie plaats en er wordt een plan uitgewerkt, waarna beslist wordt of de PKB1-procedure wordt gestart. De rijksoverheid opereert op basis van het programma van eisen. Als in de loop van het aanbestedingsproces blijkt dat er iets misgaat, zal het kabinet terug moeten naar de Kamer en zal een oplossing moeten worden gevonden. Op het moment dat besloten wordt tot aanbesteden, is er geen sprake meer van vrijblijvendheid. Financiële consequenties van wijzigingen in het programma van eisen zullen in dat stadium terdege moeten worden meegewogen, waarbij bedacht moet worden dat het gaat om buitengewoon kostbare projecten. Zij erkende dat een probleem kan ontstaan als een geselecteerde partner het programma van eisen gewijzigd wil zien en de regering de Kamer mededeelt dat aan die wijziging voldaan moet worden, omdat anders de financiering niet rond komt. Er waren soms dominante redenen om niet uitsluitend met publieke middelen investeringen te doen. Bij het project Mainportontwikkeling

Rotterdam (PMR) en een eventueel eiland voor de kust ten behoeve van een nieuwe luchthaven gaat het om bedrijfsterreinen en geldt dat daarin zoveel mogelijk private middelen moeten worden geïnvesteerd en dat buitengewoon grote voorzichtigheid is geboden met het beschikbaar stellen van publieke middelen. Die afweging moet altijd gemaakt worden. De minister vond het belangrijk dat in het kader van het PMR-traject afspraken worden gemaakt over het tijdstip waarop PKB-procedures worden afgerond. Op die manier kan ook iets worden gedaan aan het vraagstuk van de stroperigheid.

Zij stelde dat wat de korte- en langetermijnprojecten betreft, het MIT spelverdeler is. Nadat het tracébesluit is genomen, kan gekomen worden tot de aanleg. Ten aanzien van de verdeling over de verschillende jaren wordt het MIT-ritme gevolgd in relatie tot het FES. De afspraak geldt dat, als er inkomsten zijn die te maken hebben met grote projecten zoals HSL en Betuweroute, deze worden benut voor een beter MIT-ritme terzake van de uitvoering.

Ten aanzien van alle projecten die in het MIT staan, zijn het nut en de noodzaak bewezen. Daarbij past de nuancering dat, wanneer een groot bedrijf een ontsluiting tot stand wil brengen en dit meldt, bezien kan worden of dit past in de benadering die verantwoord wordt geacht. Zulks moet dan wel in de procedure worden meegenomen. Het MIT is dus geen statisch geheel. Tot nu toe zijn overigens slechts ideeën geuit door private partijen en de minister had de indruk dat de kleine lettertjes een probleem vormen.

In het MIT staat een lijst (categorie 1A) van megaprojecten, zoals HSL-Oost, Zuiderzeespoorlijn en de noord-oosttak van de Betuweroute. Daarnaast staat een lijst van kleinere projecten (categorie 3A) waarvan nut en noodzaak duidelijk zijn, maar voor de uitvoering waarvan nog geen geld is. Projecten die vallen in categorie 2 liggen op de plank; die worden pas uitgevoerd na 2010 of zoveel eerder als daarvoor geld beschikbaar is. Indien een particulier een locatie aangeeft waar ook iets tot stand gebracht kan worden en bereid is daarin geld te steken, kon daarop naar de mening van de minister niet worden ingegaan, omdat dit buiten het MIT valt en anders de nut-en-noodzaakdiscussies en het ruimtelijk-orderingsbeleid worden doorkruist. Categorie 3A is nu voor het eerst in het MIT opgenomen als een PPS-categorie.

Projecten als de A2 bij Maastricht en de A4 Midden-Delfland lenen zich voor uitvoering op korte termijn als het lukt om het benodigde geld bijeen te sprokkelen, ook al omdat de tracébesluiten soms al genomen zijn. Ten aanzien van de spoorzone Delft geldt echter dat de ontwikkeling zich nog in de beginfase bevindt.

De minister benadrukte dat een proef wordt genomen met betaalstroken, omdat niet vanzelfsprekend is dat de invoering daarvan succesvol is. De aanleg van extra rijstroken vond zij typisch iets wat met private middelen zou moeten gebeuren.

Zij wilde graag het rapport van het bedrijfsleven «Aan het eind van de tunnel gloort het licht» bestuderen. Zij had de algemene afspraak gemaakt met de provincies en de grote steden dat, als men in de regio met de budgetten die toebedeeld zijn in het kader van het MIT verder kan komen via PPS-projecten, daarvoor de vrijheid bestaat.

Het beeld mocht niet ontstaan dat alleen vanwege het geld dingen worden gedaan. Over de eigendomsverhoudingen moeten goede afspraken worden gemaakt. Vaak verleent de overheid een concessie voor een bepaalde periode, na afloop waarvan de zeggenschap weer in handen komt van de overheid.

De minister deelde mee dat het budgetrecht van de Kamer niet ter discussie staat.

Zij stelde dat bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat een enorm ingewikkelde operatie plaatsvindt op het gebied van het taakstellend financieren van projecten. Dit houdt in dat bij tegenvallers gekeken moet

worden naar de scope en dat sommige plannen worden aangepast. Het rapport van de Algemene Rekenkamer heeft ertoe bijgedragen dat het beleid uiterst kritisch wordt gezien en opnieuw wordt geordend en dat audit bij grote projecten meer regel dan uitzondering zal zijn. Zij had toegezegd dat de situatie die zij destijds aantrof, verbeterd zou worden en gaf de verzekering dat er met de grootst mogelijke spoed aan gewerkt wordt om de nodige goedkeurende accountantsverklaringen te krijgen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Van Gijzel

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

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Janssen