

Aan de orde is de behandeling van:

- **het rapport Onderzoek naar infrastructuurprojecten (29283) van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (Commissie-Duivesteijn).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik heet de commissie en haar medewerkers hartelijk welkom in het vak waar zij nu zitten. Als u mij een persoonlijke opmerking toestaat: het ziet er erg mooi uit zoals u daar zit, ook en vooral de voorzitter. Maar nu worden wij meteen weer serieus. Wij beginnen met het debat en ik geef het woord aan mevrouw Dijkma.



Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Ik moet zeggen dat ik het met u eens ben dat het een mooi plaatje is, maar als zij daar zo zitten, valt mij toch wel weer op dat er geen vrouw aan tafel zit. Gelukkig doen vrouwen in het debat nog wel mee.

De directe aanleiding voor dit debat is de verstopte risico-reservering van 985 mln euro in de begroting van Verkeer en Waterstaat 2003. Een risico-reservering voor overschrijdingen van de grote spoorprojecten Betuweroute en HSL-Zuid. Om dit soort grote problemen in de toekomst te voorkomen, is besloten om een commissie in te stellen. De opdracht aan de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten luidde om te komen tot een hanteerbaar kader voor de Tweede Kamer om haar rol bij de besluitvorming en controle op de uitvoering van grote infrastructuurele projecten te verbeteren. Is de commissie in haar opdracht geslaagd? Deze vraag wil ik in mijn inbreng van vandaag beantwoorden.

De PvdA-fractie heeft met waardering kennis genomen van het rapport van de tijdelijke commissie. Het is naar het oordeel van mijn fractie een waardevol en gedegen rapport. De commissie-Duivesteijn geeft een goede probleemanalyse van de oorzaken van de gebrekkige besluitvorming over grote projecten in de Tweede Kamer. De commissie heeft haar taak breed opgevat en behalve de opdracht, een toetsingskader voor grote projecten te ontwikkelen, ook aanbevelingen gedaan betreffende aanpassingen

van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het Fonds Economische Structuurversterking en de handelwijze van de Kamer. De aanbevelingen van de commissie stijgen daarmee in onze ogen uit boven de beoordeling van individuele grote projecten. Het is een benadering die uitgaat van de noodzaak tot wijziging van het huidige politieke systeem en het functioneren van de Tweede Kamer daarin. Wij zien de aanbevelingen die ervoor pleiten dat de Tweede Kamer haar positie versterkt ten aanzien van de politieke sturing en controle als een belangrijke bijdrage en steunen de aanbevelingen op hoofdlijnen. De commissie maakt duidelijk dat de Tweede Kamer, als zij dat zou willen, haar positie ingrijpend kan veranderen en verbeteren. Daarbij is evident dat het niet alleen gaat om het veranderen van wetgeving of structuren. Het gaat ook om de politieke wil er écht iets van te maken, de bereidheid om de heersende mores en de politieke cultuur ook in eigen kring ter discussie te stellen. Die bereidheid hebben wij, in het volle besef dat ook onze ministers en fractie in het verleden verantwoordelijkheid hebben gedragen voor het verloop van de besluitvorming. Natuurlijk kan standvastigheid van karakter niet worden afgedwongen bij motie of per decreet. Ik denk dat de commissie zich dat ook goed gerealiseerd heeft. Haar bijdrage is er vooral op gericht geweest, de Kamer een spiegel voor te houden en in die spiegel kijken wij nu.

Over enkele weken zullen wij de meeste aanbevelingen van de commissie ook met de betrokken bewindslieden bespreken. Toch hecht ik eraan om daar nu alvast iets over te zeggen. De PvdA-fractie is van mening dat de politieke wil tot verandering en verbetering in het verkeer tussen Kamer en kabinet ook van het kabinet zelf mag en moet worden gevraagd. De reconstructies van de HSL-Zuid en de Betuweroute illustreren waarom dat nodig is. Het kabinet zal zijn huiswerk moeten doen en de organisatie van grote projecten en wijze van risico-beheersing heroverwegen. Ik moet u zeggen dat ik, gezien de enigszins lauwe beantwoording door de regering van de gestelde vragen, het vermoeden heb dat hier nog enig zendingswerk te doen zal zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Misschien kan mevrouw Dijkma preciezer omschrijven wat zij van het kabinet verlangt. De conclusies van de commissie over vooral het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn inderdaad niet mals. Mevrouw Dijkma zegt dat het ministerie lauw reageert. Is zij het met mij eens dat het ten volle de verantwoordelijkheid moet nemen voor de conclusies, wil de kans bestaan dat het succesvol conclusies en lering trekt en er kans is op verbetering?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ja, ik ben het eens met de heer Duyvendak. Ik denk dat er verantwoordelijkheid moet worden genomen. Dat begint natuurlijk met de erkenning dat vooral de informatie-uitwisseling tussen Kamer en kabinet in het verleden problematisch is geweest. Dat blijkt ook uit het rapport. Dat heeft ook iets te maken met de wijze van werken. De commissie doet zeer concrete aanbevelingen voor het managen van grote projecten. Het is jammer dat de regering er een heleboel op voorhand van afwijst. Ik vind dat geen goede zaak.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als het kabinet niet verder komt dan het tot nu toe is gekomen, wat betekent dat politiek dan voor mevrouw Dijkma?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Volgens mij is de Kamer ervoor om het kabinet zo ver te laten komen. Eerlijk gezegd, heb ik er alle vertrouwen in dat dit de uitkomst wordt van het debat dat zij over enkele weken voert. Niet alleen de regering bepaalt hoe zij te werk gaat; de Kamer heeft daar ook iets over te zeggen. Ik neem aan dat de Kamer bereid is om dat desnoods vast te leggen in een aantal uitspraken. Laat ik duidelijk zijn: de PvdA-fractie gaat er volop tegenaan, mijnheer Duyvendak, en graag met zo veel mogelijk mensen.

De TCI schrijft een aantal behartigenswaardige dingen over de discussie over nut en noodzaak die in de Tweede Kamer vaak onvolkomen wordt gevoerd. De PvdA-fractie is van mening dat de beoordeling door kabinet en Kamer van het nut, zoals berekend door CPB of andere deskundigen, en de beoordeling van de noodzaak, expliciet onderdeel moeten uitmaken van de besluitvorming over grote projecten. Uit de rapporten komt ook naar voren dat grote projecten eens per regerings-

Dijksma

termijn tegen elkaar moeten worden afgewogen. Over dit voorstel heeft de PvdA-fractie enkele vragen. Hoe wordt het risico voorkomen dat op deze wijze kleinere projecten die heel goed als alternatief kunnen dienen om bijvoorbeeld de stedelijke bereikbaarheid te vergroten, helemaal niet meer worden meegewogen? Met andere woorden: leidt een afweging tussen grote projecten niet tot overmatige aandacht voor deze projecten? De aanpak van de projecten die het kabinet voorstelt, heeft inderdaad de nodige nadelen. Daarover zijn wij het eens met elkaar. Als per project het jawoord wordt gegeven, is op een gegeven moment de pot leeg en trek je aan het kortste eind als je daarna een voorstel doet. Als grote projecten bovendien eerder op de agenda worden geplaatst omdat zij groot zijn, komen kleinere projecten die gericht zijn op de stedelijke bereikbaarheid en mogelijk een veel hoger maatschappelijk nut hebben, niet altijd vanzelf aan de orde. Ik hoor graag wat de commissie daarvan vindt.

Uiteraard is het voorstel van de commissie voor een nieuw toetsingskader vooral van belang voor de toekomst. Eerst moeten wij serieus checken of wij werkelijk bereid zijn om ons handelen te veranderen ten aanzien van nieuwe, grote projecten. Wat ons betreft, moet het nieuwe toetsingskader dus ook op bijvoorbeeld de Zuiderzeelijn en het project Tweede Maasvlakte worden toegepast. Het verzoek van de noordelijke provincies om door te gaan met het starten van de prijsvraag, kan dus, wat mijn fractie betreft, niet worden gehonoreerd. Dit is alleen niet het moment om een inhoudelijke discussie over de Zuiderzeelijn te voeren. Naar de mening van mijn fractie moeten wij daarvoor een aparte procedure volgen. Allereerst is het kabinet aan zet om met een inhoudelijke reactie te komen op de vraag of het van plan is om de voorgenomen procedure aan te passen aan de adviezen van de commissie.

De heer **Van der Ham** (D66): Is, als het aan de fractie van de PvdA ligt, de belofte aan het Noorden om met een snelle verbinding te komen, van tafel?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, maar wij hebben wel heel duidelijk

gelet op de aanbevelingen van de commissie. Zij beveelt aan om een paar dingen te doen voordat de Kamer instemt met een groot project. En wij vinden dat wij bij de Zuiderzeelijn niet nu al met een prijsvraag aan de slag kunnen gaan, als wij de commissie serieus nemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U wilt het toetsingskader van de commissie toepassen op de Zuiderzeelijn en de Tweede Maasvlakte. Waarschijnlijk bedoelt u dan beginnen met een procedure, vergelijkbaar met het eerste deel van een PKB of een structuurvisie, zoals de commissie het noemt. Klopt dit, wilt u in beide gevallen een paar stappen terug doen en opnieuw beginnen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De projecten verkeren in verschillende stadia, dus je moet ze apart beoordelen. Verder stelt de commissie dat je aan de ene kant nut en noodzaak van een groot project moet kunnen aantonen en dat je het aan de andere kant moet kunnen inpassen in een structuurvisie. Het lijkt mij bijvoorbeeld bij het aanleggen van een snelle verbinding van belang om over zo'n structuurvisie te kunnen beschikken. Overigens weet ik dat men hier in het Noorden heel hard aan werkt, dus ik heb niet de illusie dat dit nog heel lang zal duren. Het punt is dat wij nu geen inhoudelijke discussie voeren over alle opties voor de Zuiderzeelijn die nu op tafel liggen. Er zijn misschien zelfs nog wel meer opties; ik hoor wel eens wat, u waarschijnlijk ook. Wel moeten wij nu kijken naar de procedure die de commissie aanbeveelt en ik vind dan ook dat de regering nu eerst moet beoordelen of zij verder wil gaan volgens het voorgenomen schema. Mijn fractie vindt dat dit in ieder geval niet kan, omdat wij de commissie-Duivesteyn dan niet serieus zouden nemen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wat u zegt, is op zichzelf duidelijk. U vindt dat de regering nog niet mag beginnen met de prijsvraag, maar u wilt de Zuiderzeelijn nog wel een kans geven. De commissie stelt nadrukkelijk een procedure voor; zonder daar nu meteen een definitief oordeel over te vellen zou ik wel graag van u willen weten, hoe ver u terug zou willen in de besluitvor-

ming. De commissie heeft daar expliciet over gesproken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daar denken wij op dit moment natuurlijk zelf ook over na. En wij voeren er ook overleg over met onze partijgenoten in het Noorden, want zij hebben al heleboel huiswerk gedaan. Naar mijn smaak heeft de Kamer dat veel minder gedaan. Het gaat erom, hoe wij kunnen voorkomen dat men in het Noorden het huiswerk nog een keer zou moeten doen, maar wij moeten hier wel eerlijk over zijn en de regering moet nu zelf ook een eerste stap zetten. Als de regering de trein gewoon verder wil laten denderen, zullen wij daar in ieder geval een stokje voor steken.

Voorzitter. Ik ga over tot het bespreken van de tien aanbevelingen van de commissie. De eerste aanbeveling is, een koppeling te leggen met bestaande wet- en regelgeving en de Procedureregeling Grote Projecten een bindend karakter te geven door Kamer en regering het geheel te laten opwaarderen tot een protocol en een informatieregeling voor grote projecten. Daar ben ik snel klaar mee, dit lijkt ons een goed voorstel. De vastgelegde spelregels voor grote projecten verdienen inderdaad een upgrade en de formule van een protocol lijkt ons daarvoor de juiste.

Om de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de integrale beleidsafweging van potentiële grote projecten te vergroten, inclusief de financiering, stelt de commissie in haar tweede aanbeveling voor, de Wet Fonds Economische Structuurversterking te wijzigen in een Wet Fonds Ruimtelijke Economische Structuurversterking. Op dit onderdeel verschillen wij enigszins van mening met de TCI. Ik begin met waarover we het wel eens zijn. De PvdA-fractie heeft al geruime tijd grote kritiek op de wijze waarop wordt omgesprongen met het FES. Het grote betongehalte van dit fonds is ons een doorn in het oog. Daarnaast heeft de toedeling van de middelen uit het FES veel weg van een spelletje monopoly tussen ambtenaren en bewindslieden. De rol van de Kamer is te marginaal. Ieder voorstel dat een einde maakt aan deze mandarijnencultuur heeft dus onze hartelijke instemming. Maar waar de TCI met de toevoeging van het woord "ruimtelijk" de investeringen uit het FES lijkt te beperken tot

Dijksma

ruimtelijke investeringen, wil de PvdA graag de breedte van het FES benadrukken. Juist investeringen in bijvoorbeeld kennisinfrastructuur, de zachte infra, die met het voorstel van de TCI zouden kunnen worden uitgesloten, bieden volgens ons belangrijke kansen voor de toekomst. Zou de commissie eens op deze veronderstellingen kunnen reageren? Via de vaste commissie voor Economische Zaken heeft mijn collega Crone onlangs het kabinet gevraagd, inzicht te geven in de besteding van de middelen uit het fonds. De Kamer krijgt nu jaarlijks een overzicht van inkomsten en uitgaven, tot het jaar 2010, terwijl het kabinet bijvoorbeeld voor investeringen genoemd in de nota Mobiliteit al geld reserveert voor ver na 2010. Het illustreert nog maar eens waarom een stevige rol van de Kamer hier op haar plaats is.

Ik kom toe aan de derde aanbeveling. Om de verantwoordelijkheid van de Tweede Kamer bij grote projecten tot zijn recht te laten komen, wordt voorgesteld de tracébesluiten van grote infrastructurele projecten te integreren in de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening en daarin tevens een evenwichtiger rolverdeling tussen de verschillende bewindspersonen te regelen. Het idee van een structuurvisie wordt door mijn fractie onderschreven. Het voorstel is om in de WRO op te nemen dat voor projecten van nationaal belang een structuurvisie met nut en noodzaak vereist is. De vraag voor ons is wel wat het verschil is met de huidige PKB-procedure, want deze dreigt nu uit de WRO te verdwijnen. In het voorstel van de commissie komt de structuurvisie daarvoor dan in de plaats, althans dat blijkt uit de nadere schriftelijke beantwoording. Wij gaan er wel van uit dat dit met behoud van inspraak is, want dat vinden wij nog steeds belangrijk. Kan de commissie hier nader op ingaan? En hoe verhoudt de nota Ruimte zich in de visie van de TCI ten opzichte van de structuurvisies? De vraag is wel of de minister van VROM alle verantwoordelijkheid zou moeten krijgen ten aanzien van alle structuurvisies, of dat juist de sectorminister verantwoordelijkheid moet behouden voor zijn of haar daden, en bijvoorbeeld ook integraal verantwoordelijk is en blijft voor eventuele aanpassingen of compensatie die bijvoorbeeld wordt vereist

vanuit de habitatrictlijn. Als het erom gaat de automatische macht van het departement van V&W te breken, vindt de commissie de PvdA aan haar zijde. Maar wij zijn niet op voorhand overtuigd van de meerwaarde van de minister van VROM als coördinerend minister, een soort superminister dus. Ik heb gezien dat in haar beantwoording van de vragen ook de regering het idee van één coördinerend minister afwijst. Graag een reactie van de TCI.

De vierde aanbeveling. Om de contacten tussen leden van de Tweede Kamer en rijksambtenaren te normaliseren en de informatievoorziening aan de Tweede Kamer over technische aspecten van grote projecten te verbeteren, wordt voorgesteld de "Aanwijzing externe contacten rijksambtenaren" ± in het jargon de oekaze van Kok genoemd ± te versoepelen. De PvdA onderkent dat door ambtenaren te horen meer (technische) informatie voor Kamerleden beschikbaar zou komen. Daarnaast erkennen wij ook dat een ontspannen verhouding als het gaat om informatie-uitwisseling tussen Kamer en kabinet, en tussen ambtenaren die daarbij een rol spelen, van belang is. Toch wordt mij, ook na beantwoording van de schriftelijke vragen, niet helemaal helder wat er in de praktijk precies moet veranderen. Volgens de PvdA-fractie kan met een versoepeling van de regeling niet de politieke verantwoordelijkheid van de minister onder druk komen staan. In onze ogen moet de minister altijd meewerken aan een verzoek om informatie door de Kamer. Weigeren is dus niet aan de orde. Dit kan ook prima middels het contact met ambtenaren. Het lijkt ons voor de ambtenaar in kwestie van belang dat deze politieke rugdekking krijgt van zijn of haar minister. Dit lijkt mij een punt dat wij in het debat met de commissie nader moeten uitdiepen. Daarvoor moeten wij ons natuurlijk kunnen laten overtuigen. Ik verzoek de commissie op dit punt nader in te gaan.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dit is een interessant en vrij wezenlijk punt uit de aanbevelingen. Acht mevrouw Dijksma het denkbaar dat de Kamer in discussie zal treden met de projectleider over de voortgangsrapportage van de minister over een groot project, om technische informatie uit te wisselen? Dit zou

voor de Kamer winst kunnen betekenen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dit is absoluut het geval.

Om te onderzoeken op welke wijze de informatievoorziening aan het parlement zodanig structureel kan worden verbeterd dat een effectieve controle van de regering door het parlement kan worden zeker gesteld, stelt de commissie voor om naar analogie van een Staatscommissie een parlementscommissie in te stellen, die zich zal gaan buigen over de volgende vragen. Is de informatieplicht van de regering aan het parlement in de Grondwet voldoende verankerd? Is het wenselijk om naast het recht op inlichtingen in artikel 68 een actieve informatieplicht op te nemen? Welke algemene eisen spelen bij dit onderwerp een rol?

De PvdA-fractie ondersteunt de gedachte om over dit onderwerp eens een ordentelijke discussie te voeren. Wij wijzen erop dat in januari 2002 de voormalig minister van Binnenlandse Zaken, Klaas de Vries, op verzoek van de toenmalige voorzitter van dit huis, mevrouw Van Nieuwenhoven, een uitgebreide notitie heeft gestuurd aan de Kamer over de reikwijdte van artikel 68 van de Grondwet. Het betreft stuk nr. 28 362. Het stuk bevat tal van voorstellen die ook ingaan op de door de commissie naar voren gebrachte vragen.

Kern van de zaak is dat de reikwijdte van artikel 68 vooral wordt bepaald door de Kamer zelf. Er bestaat een actieve informatieplicht en een beroep op de WOB ± die discussie speelde toen ± is voor een minister nooit afdoende om van informatieverzoeken van lastige Kamerleden af te komen. Uiteraard kunnen er bepaalde redenen zijn waarom bewindslieden niet willen voldoen aan een verzoek uit de Kamer: eenheid van de Kroon, veiligheid van de staat, bedrijfsinformatie, persoonlijke levenssfeer et cetera. Uiteindelijk kan de Kamer altijd politieke consequenties verbinden aan het weigeren van informatie. Het Presidium heeft later de Raad van State om advies gevraagd over hoe te handelen als een minister informatie weigert. Het Presidium suggereerde destijds een externe instantie te laten beslissen. De Raad van State reageerde heel gedecideerd: niet een externe instantie maar de Kamer zelf moet

Dijksma

dit oplossen. Het raakt immers de kern van het democratisch bestel. De notitie die ik heb aangehaald is nooit in deze Kamer besproken.

Wij kunnen nu twee dingen doen: eerst deze notitie in de Kamer agenderen en bespreken of dit onderwerp als extra opdracht meegeven aan de parlementscommissie-De Vries ± toevallig of niet ± die door het Presidium is gevraagd te adviseren over een eventuele herziening van het enquêterecht. Ik vraag hierop de reactie van de commissie.

Ik kom op aanbeveling nummer zes. Deze aanbeveling kwam ook aan de orde in het debat met de heer Duyvendak. Zij betreft hetgeen het kabinet moet veranderen. Voor de onderwerpen projectorganisatie, projectbeheersing en risico-management, publiek-private samenwerking en contractering liggen er fundamentele beleidsopgaven, waarover wordt voorgesteld het kabinet te verzoeken om op korte termijn met fundamentele beleidsnota's en beleidswijzigingen te komen. In verband met de projectorganisatie vraagt de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten bijzondere aandacht voor de herijking van de gedragsregels die betrekking hebben op ingehuurd personeel en hun geheimhoudingsplicht. Wij zullen ons deze aanbeveling ter harte nemen en de regering verzoeken hierop te reageren.

De zevende aanbeveling gaat over de Kamer. Om effectiever invulling te kunnen geven aan de controletaak van het parlement wordt een aantal zaken voorgesteld, zoals een versteviging van de commissie voor de Rijksuitgaven. Zij moet toezien op de naleving van het nieuwe protocol. Zij zou Kamerleden kunnen voordragen die gaan optreden als rapporteur voor grote projecten. Zij kan de voortgangsrapportages en accountantsrapportages van grote projecten (laten) controleren op de feitelijke naleving van de informatieplicht door de betrokken bewindspersonen. Hierover moet zij dan vervolgens rapporteren aan de vakcommissies. Verder zegt de commissie dat er eigenlijk een nieuw parlementair kennis- en controlecentrum moet worden opgericht, dat de commissie voor de Rijksuitgaven zal gaan bijstaan in haar zware taak.

Het lijkt de PvdA een goede zaak de commissie voor de Rijksuitgaven te versterken en een rol toe te

kennen bij het beoordelen van grote projecten. Welke rol ziet de TCI hierbij weggelegd voor het Onderzoeks- en verificatiebureau?

Wij zijn al geruime tijd groot voorstander van het versterken van de onderzoeksfunctie van ons parlement. Om die reden heeft mijn fractie in het verleden ook bepleit dat de extra middelen voor financiële ondersteuning van het Kamerwerk niet naar de individuele fracties zou gaan, maar naar dit doel, naar het verscherpen en het versterken van onze eigen onderzoeksrol en niet naar bijvoorbeeld onze persoonlijk medewerkers. Het instellen van een kennis- en controlecentrum krijgt dus de steun van mijn fractie. De vraag is ook hier op welke wijze het reeds bestaande Onderzoeks- en verificatiebureau daarin kan worden geïntegreerd. En waarom is gekozen voor een nieuw instrument in plaats van voor het uitbouwen van dit bestaande instrument.

Het instellen van een parlementair rapporteur lijkt ons een interessante aanvulling op de huidige werkwijze. In het Europees Parlement heeft men er goede ervaringen mee. De vraag aan de commissie is wel hoe voorkomen kan worden dat dit nieuwe instrument depoliteiserend werkt. Voor je het weet zadel je één iemand op met een opdracht en denkt de rest van de Kamer: dat is mooi geregeld. Dat zouden wij niet willen.

De heer **Van der Ham** (D66): Uit het rapport bleek echter dat een van de problemen was dat er al een commissie voor de Rijksuitgaven is en dat die ook al adviezen geeft. Die adviezen krijgen wij dan op een A4'tje, waar wij niet letterlijk uit mogen citeren. Die adviezen zijn er dus al. Daar hebben wij geen gebruik van gemaakt, omdat het gepoliteiseerd was. Juist als je één iemand aanspreekbaar maakt en politiek verantwoordelijk maakt om namens de Kamer onderzoek te doen, maakt dat het toch politiek? Het is voor het gezag van dat Kamerlid in de Kamer heel belangrijk dat hij zijn werk goed doet. Ik begrijp uw vrees daarvoor dan ook niet goed. Ik ben het namelijk erg eens met de commissie.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat kan ik mij voorstellen. Ik weet ook dat het in het Europees Parlement goed functioneert. Wij hebben ook alle geestelijke ruimte om hiermee aan

de slag te gaan, maar dat neemt niet weg dat als je met zoiets begint, je je er wel van moet vergewissen dat de mogelijke nadelen die aan zo'n systeem kleven, niet optreden. Het kan zijn dat het juist iets is dat een enorm effect heeft op het thema, omdat één iemand altijd zorgt dat alle anderen op tijd weer meedenken en mee gaan doen met het debat. Ik neem aan dat dat ook is wat de commissie hoopt en verwacht. Het is echter ook denkbaar dat het omgekeerde gebeurt en dat als je één iemand belast met één project er geen onderling politieke debat meer wordt gevoerd. Dat zouden wij jammer vinden. Over projecten, ook grote projecten, zullen wij namelijk altijd wel verschillend blijven denken. Dat moet in politiek opzicht ook tot uitdrukking komen. Je moet daarom aan de ene kant de controlefunctie, waar de rapporteur een belangrijke rol in speelt, en aan de andere kant de politieke rol, die de Kamer zijn haar geheel moet spelen, goed scheiden. Dat moet goed georganiseerd worden. Juist omdat ik voorstander ben van een nieuwe werkwijze, vind ik dat wij er alles aan moeten doen om die succesvol te laten zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Een cultuuromslag is zeker nodig. Dat betekent dat er veel te overwegen valt. Niet alle dingen zijn per definitie ook beter. Ik kan u melden dat wij onlangs een experimentje hebben gedaan in de vaste commissie voor Economische Zaken met een rapporteur. Dat is niet naar tevredenheid verlopen. Daarmee wil ik de desbetreffende rapporteur overigens niets verwijten. Is het niet zo dat een rapporteur in ons systeem de gulden regel "de regering regeert en de Kamer controleert" op een hellend vlak brengt?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Waarom?

De heer **Hofstra** (VVD): Omdat de rapporteur die ik als voorbeeld stelde binnen de kortste keren met een aantal bewindslieden gesproken had. Dus voor je het weet, is de redenering: mijnheer of mevrouw de minister, schuift u een eindje op, dan ga ik er wel naast zitten. Dat lijkt mij in strijd met onze gulden regel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is zo, maar dat is vooral een karakteristiek probleem. Het is maar net hoe je het

Dijksma

invult. De commissie moet ervoor waken dat een rapporteur een soort schaduwminister wordt. Aan de andere kant wordt er zoveel gesproken met ministers door verschillende leden van verschillende commissies, dat ik daar niet wakker van lig. Het is vooral een kwestie van invulling. Er kleven mogelijk nadelen aan zo'n systeem. Daar duidt u nu ook op. Alles staat of valt met een goede organisatie. Wij staan er in ieder geval voor open. Ik denk dat de commissie wel een paar nuttige adviezen op dat terrein heeft.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wat is naar uw mening de toegevoegde waarde van die rapporteur? U maakte zelf een helder onderscheid tussen aan de ene kant de controlefunctie, die versterkt wordt door middel van het parlementair onderzoekscentrum, waar ook die rapporteur een rol in zou moeten vervullen, en aan de andere kant de politieke oordeelsvorming. Kan niet worden volstaan met een goede analyse van de rapportages die voorliggen en een politieke oordeelsvorming door de fracties afzonderlijk? Wat voegt de rapporteur aan dat geheel nog toe?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het zeer met u eens dat politieke oordeelsvorming de taak is van de individuele fracties. Daar kun je een rapporteur nooit mee belasten. Naar mijn mening sluit het voorstel van de commissie wat de controletaak betreft aan bij de gedachte om de werkwijze te professionaliseren. Als ik 's avonds een debat met de minister moet voorbereiden over de voortgang van de HSL-Zuid, doe ik dat meestal in mijn eentje, met een hele stapel papieren onder de arm. Eigenlijk zouden wij als Kamerleden iets meer gewicht in de schaal moeten leggen, ook wat de ondersteuning betreft. De rapporteur die wordt aangewezen, wordt daar voor een belangrijk deel voor vrijgemaakt. Die heeft een soort antennefunctie voor de Kamer om duidelijk te maken wat er speelt. Op het moment dat er politieke besluitvorming aan de orde is, zal dat door de fracties worden gedaan. Dat kan een rapporteur niet doen. Het lijkt mij dan ook ingewikkeld om te besluiten tot een mandaat vooraf. Je moet wel heel precies zijn in wat politiek moet blijven en wat de taak van de rapporteur is. Maar wie weet,

mijnheer van Hijum, komt er nog een "mister HSL-Zuid". Met betrekking tot aanbeveling 8 kan ik concluderen dat de ondersteuning van de Kamer sterk moet verbeteren, met name om de noodzakelijke professionaliteit in het Kamerwerk te brengen. Ik hoor graag meer over de wijze waarop de commissie dat wil inbedden in de bestaande structuur.

Dan kom ik bij de negende aanbeveling. Om in aanvulling op de activiteiten van het kennis- en controlecentrum over meer specialistische kennis te kunnen beschikken, wordt voorgesteld om de planbureaus een onafhankelijke positie te geven door wettelijk een gelijkwaardige toegang voor kabinet en Tweede Kamer tot de onderzoekscapaciteit van de planbureaus vast te leggen. Er wordt bijvoorbeeld voorgesteld om de adviesdienst Verkeer en Vervoer de status van planbureau te geven, wellicht door samenvoeging met het Ruimtelijk planbureau. Toen ik het laatste advies van de adviesdienst Verkeer en Vervoer zag, was ik weer wat minder enthousiast over het voorstel, want daarin werd gesteld dat wij maar zoveel mogelijk afmoeten van het streekvervoer. Even over onze eigen schaduw heen stappend, de PvdA ondersteunt het idee om de Tweede Kamer het recht te geven, de planbureaus onafhankelijk van de regering opdrachten te verlenen. Het is aan ons om ervoor te zorgen dat wij van dat recht meer gebruikmaken. Dat geldt ook voor het voorstel ten aanzien van de adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Omdat er grote afstand zit tussen een rondetafelgesprek en een parlementair onderzoek wordt in de laatste aanbeveling voorgesteld om het instrument van de parlementaire hoorzitting te herijken. Dit instrument moet worden ingezet als een onderzoeksmethode waarbij gehoord moeten kunnen worden ondervraagd door leden van een Kamercommissie met het oog op onderwerpen die in de Kamer in behandeling zijn. Het moet mogelijk worden om verantwoordelijke ambtenaren, bijvoorbeeld projectleiders, te horen.

De PvdA steunt de aanbeveling dat mensen ook gehoord moeten kunnen worden zonder dat je meteen full swing aan een parlementaire enquête begint. Wij vinden het een goede suggestie om de figuur van een hoorzitting onder ede nader uit

te werken. Wij hebben in het debat over de werkwijze van de kamer dit voorstel al gedaan. Dat heeft het helaas niet gehaald. Ik hoop dat met steun van de commissie dit voorstel een meerderheid krijgt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. U hebt het over hoorzitting onder ede, maar dat staat niet in de aanbeveling. Dat roept een andere vraagstelling op in de afbakening ten opzichte van parlementaire enquêtes.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb begrepen dat het instrument onder ede horen, ingezet moet kunnen worden zonder dat er sprake is van een enquête. Wij organiseren nu ook al gewone hoorzittingen. Ik heb begrepen dat men het instrument wil herijken, waardoor de onderzoeksmethode die bij een parlementair onderzoek wordt gebruikt, ook bij een hoorzitting kan worden ingezet. Misschien heeft u het anders gelezen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het lijkt mij goed dat de commissie een nadere toelichting geeft op de aanbeveling.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daar ben ik het mee eens.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Het is al mogelijk om vooraf een enquête te houden. In het verleden is dat wel voorgekomen. U wilt het instrument dat wij al in handen hebben om vooraf een parlementaire enquête te houden vaker toepassen? Dat is namelijk een hoorzitting onder ede.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik weet dat D66 daarover haar eigen opvattingen heeft. U had hierover al een enquête willen organiseren. Wij willen dat helemaal niet. Het onderzoeksinstrument om onder ede te kunnen horen en de garantie dat mensen de waarheid moeten spreken, moet versterkt worden zonder dat er full swing een enquête wordt gestart. Ik denk aan zittingen analoog aan de Amerikaanse hearings. Dat instrument wil ik graag in het Nederlandse parlement kunnen hanteren. Een commissie hoeft dus niet maandenlang onder te duiken en een rapport uit te brengen zoals bij een enquête. Het betekent dat er vaker echte hoorzittingen

Dijksma

worden gehouden in plaats van die vrijblijvende rondetafelconferenties die wij nu gewend zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): De invulling die wij aan enquêtes geven, met lange onderzoekstrajecten waarmee de leden van de commissie maandenlang bezig zijn, hoeft niet. Je kunt een korte enquête houden. Dat is dan precies wat u wilt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Hiermee komen wij in een definitiediscussie terecht en dat wil ik niet. Ik heb begrepen dat de commissie het instrument hoorzitting wil verzwaren en dat zij de Kamer de mogelijkheid wil bieden om daaraan hetzelfde gewicht te geven als het onderzoeks-instrument hoorzitting dat wordt gebruikt bij een enquête. Dat is iets anders dan een ander type enquête starten. Laten wij de commissie hierover horen. Ik ben het met de aanbeveling, zoals ik die heb begrepen, zeer eens.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik heb begrepen dat mevrouw Dijksma haar mening over alle aanbevelingen nu heeft gegeven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kom nog met een algemene conclusie.

Mevrouw **Gerken** (SP): Misschien bevat die een antwoord op mijn vraag. Bent u van mening dat deze aanbeveling er in de toekomst voor zal zorgen dat de Kamer, die horende doof en ziende blind is bij dit soort projecten, informatie van buitenaf echt op haar waarde zal beoordelen? Of zal de Kamer gewoon doorgaan op dezelfde trein?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik begrijp waar u naartoe wilt. Ik heb al gezegd dat je een verandering van werkwijze niet alleen kunt afdwingen met wetsvoorstellen of structuurvoorstellen, maar dat het ook een kwestie is van politieke cultuur. Ik hoop dat u goed hebt gehoord dat mijn fractie dat nadrukkelijk naar voren bracht. Dat neemt niet weg dat een Kamerlid uiteindelijk een eigen verantwoordelijkheid heeft. Als er discussie is over zaken, ook vanuit de samenleving, is het mijn gewoonte om daarnaar te luisteren, maar ik maak wel mijn eigen afweging. Dat recht behoud ik mij te allen tijde voor, ook in de toekomst.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Wat bij de Betuweroute is gebeurd, is vreemd. Wij wisten gedurende het proces dat er andere geluiden waren, die genegeerd werden. Denkt u dat met deze aanbevelingen wordt voorkomen dat dergelijke geluiden in de toekomst worden genegeerd, ook door de individuele Kamerleden met hun eigen verantwoordelijkheid? Bent u ervan overtuigd dat de commissie-Duivesteijn ons zoveel verder heeft gebracht dat wij in de toekomst alle aanbevelingen en geluiden die er zijn op hun waarde zullen beoordelen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb gezegd dat standvastigheid van karakter niet per motie of decreet af te dwingen is. Het ligt niet alleen aan de aanbevelingen van deze commissie of de fouten uit het verleden in de toekomst worden herhaald. Het hangt ook er ook vanaf of wij zelf bereid zijn om de lessen van de commissie serieus te nemen en te laten zien dat wij dat meenemen in de wijze waarop wij besluiten nemen, ook als nieuwe projecten aan de orde zijn.

Mevrouw **Gerken** (SP): Wat zijn dan de lessen van de commissie? Hoe denkt u dat dat geborgd is voor de toekomst?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daarop is natuurlijk niet slechts één antwoord te geven. Het zijn veel lessen, bijvoorbeeld dat de nut- en noodzaakdiscussie beter moet worden gevoerd dan is gebeurd over de Betuwelijn. Mag ik heel duidelijk zijn? U bent altijd tegen de Betuwelijn geweest, wij niet. Nu zegt u eigenlijk dat u toch gelijk had. U wilt dat ik dat ook zeg.

Mevrouw **Gerken** (SP): Nee. Ik wil dat u mij uitlegt hoe het kan dat uw partij gedurende het proces waarvan de nut- en noodzaakdiscussie deel uitmaakte steeds heeft gezegd dat de Betuweroute een goed idee was en dat men niet moest luisteren naar de andere argumentatie die er lag, op basis waarvan niet alleen mijn partij, maar ook andere partijen de Betuweroute een minder goed idee vonden. Hoe wilt u dat in de toekomst voorkomen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als er iets wordt gebouwd, kunnen wij

bijvoorbeeld bij het beantwoorden van de vraag of het nuttig is de aanbevelingen van de commissie nadrukkelijk naar voren laten komen. Wij moeten ook in het achterhoofd houden wat destijds is gebeurd en ons afvragen hoe wij dat kunnen voorkomen. Wij spreken nu over een verandering van politieke cultuur. Dat is een ongrijpbaar iets. Het heeft te maken met de vraag of je geloofwaardig wilt blijven. Zelfs met de wetenschap van nu zeg ik dat er altijd nog verschil van mening mogelijk is over de vraag hoe nuttig de Betuweroute werkelijk is. Dat neemt niet weg dat wij het zeer eens zijn met wat de commissie aantoonde en waarover wij in de Kamer gesproken hebben, namelijk dat het project gigantische overschrijdingen kent en er heel veel problemen zijn. Achteraf moet je misschien zeggen dat wij wellicht andere projecten hadden kunnen steunen om een zelfde effect te bereiken. Ook dan had je het probleem van de Brabant-route moeten oplossen: het vervoer van onveilige stoffen door de kernen van steden. Daar waren wij niet vanaf geweest.

In dit huis wordt vaak gezegd: politiek is niet voor bange mensen. Als je in de keuken staat, mevrouw Gerken, brand je soms je vingers. Als je niet in de keuken staat, heb je altijd gelijk.

Mevrouw **Gerken** (SP): Mijn conclusie is dat als mevrouw Dijksma een volgende keer in de keuken staat, zij geen ovenwanten meeneemt en dat stelt mij niet gerust.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is heel erg jammer dat u dit zegt na mijn inbreng waarin ik heb geprobeerd duidelijk te maken hoe mijn fractie ervaart wat de commissie beschrijft. Ik heb gezegd dat wij beseffen ten volle verantwoordelijk te zijn voor het verloop van de besluitvorming, net als enkele andere fracties. U kunt hier dan toch niet met droge ogen beweren dat de Partij van de Arbeid zich nergens iets van aantrekt? Dan bent u horende doof en ziende blind.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Politieke cultuur is iets ongrijpbaars zegt u, maar ik mis iets in uw betoog. U zegt: onze ministers hebben fouten gemaakt, maar u heeft het niet over de rol van de

Dijksma

fractie van de Partij van de Arbeid. U spreekt niet over regeerakkoorden, torentjesoverleg en strategisch monisme versus een veel dualistisch optreden van uw fractie. U zegt zelfs niet dat dit een voornemen of wens is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zal die passage weer even voor u opzoeken en nog een keer voorlezen: wij hebben de bereidheid om de heersende mores en de politieke cultuur ook in eigen kring ± mijn kring is mijn fractie ± ter discussie te stellen, in het volle besef dat ook onze ministers en fractie in het verleden verantwoordelijkheid hebben gedragen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zegt u dat er in de toekomst geen torentjesoverleg meer zal plaatshebben over dit soort dingen? Worden zij niet meer vastgelegd in het regeerakkoord? Heeft u dergelijke voornemens?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daarover ben ik het zeer met u eens. De grote risico's bij dit soort projecten, zoals blijkt uit het rapport van de commissie, zijn de momenten waarop regeerakkoorden gesloten worden waarin projecten opgenomen worden. Het zijn de momenten waarop een fractie zich niet dualistisch kan of wil opstellen. Daarvan zou ik willen zeggen: ezel, stoot je niet een tweede keer aan dezelfde steen.

Voorzitter. Onze conclusie is dat wij tevreden zijn met het resultaat. Wij danken de commissie daarvoor hartelijk. Sommige criticasters van de commissie menen dat de Kamer met het aanvaarden van de aanbevelingen voorgoed en vooral onnodig kopschuw wordt voor grote projecten. De Groningse gedeputeerde Calon schrijft dat Kamerleden vroeger meer politieke moed toonden dan de huidige generatie ± wij dus ± door zich voor grote infrastructurele projecten uit te spreken. Met bange politici zonder lef en ruggengraat waren de Deltawerken er nooit gekomen en was de Flevopolder niet ontstaan, zo is zijn betoog.

Mijn fractie is van mening dat er ook in de toekomst geen enkel taboe mag liggen op het starten van een groot infrastructureel project. Dat is ook niet de bedoeling van de commissie geweest. Zij vraagt

aandacht voor de haalbaarheid van een eerder genomen politiek besluit. Mijns inziens terecht. Wij zullen altijd blijven bepleiten dat dit land wordt voortgestuwd in de vaart der volkeren. Wij zullen blijven ijveren voor weidse vergezichten die de benauwdheid van de polder kunnen ontstijgen. Gedeputeerde Calon heeft ongelijk dat het enkel van politieke moed getuigt om grootste plannen te durven steunen. Er is namelijk nog veel meer moed nodig om op het juiste moment kritisch naar de eigen grootsheid te durven kijken.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voormalig minister Netelenbos heeft een brief gestuurd waarin zij reageert op het rapport van de commissie. Wat is uw oordeel over die brief?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Allereerst vind ik het goed dat zij zich als een van de weinige politici verdedigt. Ik heb ook geen reden om te twijfelen aan haar integriteit, maar wij steunen wel de commissie als zij zegt dat er onvoldoende informatie is geleverd.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Op 15 december presenteerde de commissie-Duivesteijn ± zo noem ik de commissie voor het gemak, zonder de andere leden van de commissie tekort te willen doen ± haar rapport. Dat was voor mij een dag om trots te zijn op de Kamer. Ook deze commissie laat zien dat de Kamer voortreffelijk werk kan leveren. In korte tijd is het mogelijk gebleken veel boven tafel te krijgen. Wat je ook vindt van de conclusies, het is een kwalitatief hoogwaardig rapport waarmee ik de commissie uit de grond van mijn hart complimenteer.

Het rapport is een vaak boeiende en adequate reconstructie van wat er is voorgevallen met de Betuwelijn, de HSL en de Zuiderzeelijn. Dan springt glashelder in het vizier dat het kabinet de Kamer vele malen onjuist en onvolledig heeft geïnformeerd over deze projecten. Ook brengt de commissie goed en systematisch de tekortkomingen van de Kamer in beeld bij de besluitvorming over de grote projecten. Mijn fractie steunt ook verreweg de meeste aanbevelingen. Tegelijkertijd ziet mijn fractie een aantal tekortkomingen in de analyse. Ik zal dadelijk nader ingaan op de vraag waarom

het is misgegaan rond de grote projecten. Soms ook constateert mijn fractie onvoldoende lef om heilige huisjes aan te pakken. Ook daar zal ik nog een aantal suggesties voor doen.

Er zit wel iets tragisch in het werk van de onderzoekscommissie en dat is dat het onderzoek te laat heeft plaatsgevonden. Het heeft veel te laat plaatsgevonden, want wij kunnen voor Betuwelijn en HSL alleen nog maar terugkijken. Het is tragisch dat dit onderzoek pas kon plaatsvinden na het einde van paars. Mijn fractie heeft vele malen eerder voorstellen gedaan voor allerlei vormen van onderzoek en enquête ± Betuwelijn, HSL en Schiphol ± maar die voorstellen zijn altijd gestrand op verzet van een meerderheid uit de Kamer. Het heeft ertoe geleid dat veel overheidsgeld is verspild. Bij de Betuwelijn is landschap onnodig vernield. Dierbare plekken zijn mensen ontnomen. Dat kunnen wij nu allemaal niet meer terugdraaien. Onder het Groene Hart ligt een volstrekt onzinnige tunnel voor de HSL. Die hogesnelheidsverbinding heeft helaas niet de potentie gekregen die erin zat, namelijk een snelle verbinding tussen drie heel grote steden in de Randstad.

De heer **Van Hijum** (CDA): Waar staat in het rapport dat de Betuwelijn er niet had moeten komen, dan wel dat de HSL-Zuid niet had moeten worden aangelegd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er ontstaat een misverstand. Het is een conclusie van de GroenLinks-fractie dat die lijn er niet had moeten komen. Ik heb gezegd dat het tragisch is dat het onderzoek niet eerder heeft plaatsgevonden. Wij hebben daar bijvoorbeeld in 1999 en in 2000 voor gepleit. Had de Kamer er toen wel in bewilligd, dan hadden wij met elkaar misschien verder kunnen komen in de conclusies en alsnog aan de noodrem kunnen trekken, zoals wij nu hopelijk met de Zuiderzeelijn gaan dan. Omdat dat niet is gebeurd, zitten wij nu in de ogen van mijn fractie ... U kent de rest van de zin.

Als wij kijken naar de breedte en de diepte van het onderzoek, dan moeten wij constateren dat er een onderzoek is gedaan naar de grote projecten HSL en Betuwelijn en, in toetsende zin, naar de Zuiderzeelijn. Bij lezing van het rapport blijf ik het

Duyvendak

gevoel houden dat het goed zou zijn geweest als, zoals mijn fractie wel eens heeft bepleit, ook een onderzoek in de breedte was verricht naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik denk dit vooral gegeven wat er voorvalt met de Maasvlakte en gezien de geschiedenis van Schiphol en wat de commissie zelf stelt over het ministerie. De commissie schrijft dat het ministerie niet functioneert als een dienst van het algemeen bestuur. De commissie noemt het ministerie partijdig en zegt dat het alleen opkomt voor de eigen projecten. Had de voorzitter van de commissie niet een opdracht willen hebben die ook het ministerie omvatte? Of zegt hij: wij hebben aan de hand van deze voorbeelden voldoende grip gekregen op het ministerie in de breedte om er tot voldoende verandering te kunnen komen? Kortom, mijn vraag is of het onderzoek breed genoeg is geweest.

Een ander punt dat ik ter overweging geef, is dat de commissie erg de nadruk heeft gelegd op lessen trekken. Vandaar dat zij komt met een uitgebreid toetsingskader. De commissie heeft minder de nadruk gelegd op waarheidsvinding. Dat schrijft de commissie ook expliciet: het moet geen afrekening worden met vorige ministers. De verantwoordelijkheden liggen zo langzamerhand natuurlijk ook wel een eind in het verleden. Op zich kan ik mij nog enigszins in deze gedachte vinden, maar mijn vraag is wel of de commissie het met mij eens is dat het, om daadwerkelijk op het ministerie van Verkeer en Waterstaat te komen tot de zo gewenste verandering noodzakelijk is dat de waarheidsvinding ten volle wordt onderschreven. De commissie concludeert immers: de Kamer is onvoldoende en onjuist geïnformeerd, het ministerie is geen ministerie van algemeen belang, er is sprake van onheldere agendering van projecten, de Zuiderzeelijn is een oplossing die z'n probleem kwijt is. Is de commissie het met mij eens dat wij geen lessen kunnen trekken zonder om te kijken? Wij moeten terugkijken om stappen voorwaarts te kunnen zetten. Deelt de commissie de analyse dat het kabinet deze conclusies ten volle moet onderschrijven, zodat wij erop kunnen vertrouwen dat die lessen echt worden getrokken? Is de commissie het er omgekeerd mee eens dat wij

een groot politiek probleem hebben als het kabinet blijft weglopen voor het onderschrijven van deze conclusies?

Het persbericht op de avond van de verschijning van het rapport was heel erg afhoudend. Eigenlijk stond er bijna niets in. Het gaf in ieder geval op geen enkele wijze blijk van de urgentie van het probleem. Wij zagen die avond minister Peijs in Den Haag Vandaag. Op z'n best kan ik haar reactie warrig noemen. Uit haar reactie was weinig te distilleren van hoe zij de problemen aan het aanpakken was. Zij zei dat zij een nieuwe SG en een nieuwe DG had. Hadden hun voorgangers dan schuld? Ik had toen niet het gevoel dat de minister in staat was adequaat de vinger op de zere plek te leggen. Ik hoor graag of de commissie dat onderschrijft en of zij nu wel signalen ziet bij het ministerie. Dat stelt in de schriftelijke beantwoording dat er een heel traject van cultuurveranderingen en dergelijke is, dat het lessen heeft getrokken en dat het eigenlijk klaar is om de nieuwe eeuw in te gaan. Is dat zo, commissie? Of moet er door het ministerie nog meer rekenschap worden afgelegd en moet het ministerie nog meer lessen trekken? Ik hoor graag het oordeel van de commissie.

Op de dag van de publicatie heeft mijn fractie vrij zwaarwegende kritiek geleverd op een van de conclusies van de commissie. De commissie legt scherp de institutionele en procedurele beperkingen bloot die de Kamer heeft in relatie tot de controle op dit soort projecten van het kabinet. Zij stelt echter ook dat de Kamer veel heeft laten lopen, dat de Kamer niet altijd een rechte rug en stevige knieën heeft gehad. Hier ligt voor mijn fractie een groot probleem. Eigenlijk zou je via een zoek-ervang-actie in het rapport "de Kamer" moeten vervangen door "de coalitie" of "de regeringspartijen". Veel fracties die niet tot het regeringskamp behoren en af en toe het CDA hebben diverse malen geprobeerd vragen te stellen, debatten te houden en rapporten te krijgen. Dat vind ik echter niet terug in het rapport.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik denk dat de heer Duyvendak ontzettend blij is dat hij in een kleine oppositiepartij zit, want die kan blijkbaar geen

fouten maken. Gefeliciteerd daarmee!

De **voorzitter**: Laten wij dit maar als een vraag opvatten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben er niet op uit om achteraf gelijk te krijgen als het gaat om het al dan niet doorgaan van het project of de rol van de diverse fracties. Wel vind ik dat de juiste diagnose moet worden gesteld om het juiste medicijn te kunnen bepalen. De commissie maakt echter niet de juiste diagnose en daarom ook ontbreken in het rapport instrumenten en aanbevelingen om de rol van de oppositie sterker te maken als zij een coalitiemeerderheid tegenover zich vindt. Je moet allereerst veel dingen doen die de commissie voorstelt, maar vervolgens moet je het mogelijk maken dat de oppositie zaken kan doorzetten als de regeringscoalitie dat probeert te blokkeren. Dat element vind ik onvoldoend terug in de conclusies en aanbevelingen van de commissie.

De heer **Van Hijum** (CDA): Volgens mij wordt u op uw wenken bediend als ik denk aan het aantal spoeddebatten dat wij hier voeren, veelal op instigatie van de oppositie. Los daarvan wil ik opmerken dat het misschien ook voor de oppositie wel eens goed is om in de spiegel te kijken. GroenLinks heeft zich in een verkiezingsprogramma uitgesproken voor de Zuiderzeelijn. Is het niet al te gemakkelijk om de bal alleen bij de regeringspartijen te leggen? Ook GroenLinks pleit voor grote projecten op momenten dat het goed uitkomt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Commissie heeft het voortdurend over "de Kamer" en dat vind ik een analytisch manco. Ik mis in het rapport aanbevelingen om de positie van degenen die telkens vergeefs vragen om rapporten en debatten te versterken. De commissie merkt overigens terecht op dat GroenLinks in haar verkiezingsprogramma van 1998 pleitte voor een snelle trein naar het noorden. Dat wist ik niet en daar was ik verbaasd over.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dan moet het debat dus ook gaan over de vraag hoe de positie van de Kamer als geheel kan worden versterkt. Het is al te gemakkelijk om met dit soort verwijten te komen als je als

Duyvendak

oppositiepartij nooit die verantwoordelijkheid hebt hoeven dragen.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Duyvendak weet dat mijn fractie heeft voorgesteld om te komen tot een minderheidsenquêterecht. Ik meen te weten dat ook zijn fractie daarvan voorstander is. Zelfs regeringspartijen gunnen het dus ook de oppositie. Het is dus niet zo zwart-wit als u het stelt. Bovendien wijs ik er nog op dat oud-collega Giskes in 1999/2000 diverse moties heeft ingediend om de aanleg van de Betuwelijn te heroverwegen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De bedoeling van dit debat lijkt mij niet alleen het elkaar toespelen van de zwarte piet. Naar mijn idee is het goed de vier punten te noemen die mijn fractie graag wil toevoegen aan de aanbevelingen van de commissie.

In het aanbevelingendeel staan in enkele aanloophoofdstukken veel meer aanbevelingen dan in het eindhoofdstuk. Voordat het slot-hoofdstuk aan de orde is, is een groot aantal aanbevelingen vervallen. In totaal blijven er slechts 9 of 10 over, namelijk die waarop mevrouw Dijkma doelde. Veel eerder in het rapport wordt de volgende aanbeveling genoemd: "Geen afspraken in het regeerakkoord die vooruitlopen op eventuele latere besluiten ten aanzien van die grote projecten." Het is dus niet de bedoeling te vermelden dat de Zuiderzeelijn er komt op het moment dat de discussie over het nut en de noodzaak nog wordt gevoerd. In het verleden is dat natuurlijk wel vaak gebeurd. Die aanbeveling vinden wij echter niet terug in de laatste lijst van de commissie. Dat verbaast mij, want dat lijkt mij een cruciale aanbeveling die van belang is om het dualisme te laten terugkeren. Ik verneem dus graag waarom die aanbeveling niet is opgenomen en of het mogelijk is die alsnog toe te voegen.

Wij weten dat in procedurevergaderingen politiek wordt gemaakt. Ik heb nog eens met mijn voorganger, de heer Van der Steenhoven, gebeld en ik ben tot de conclusie gekomen dat in dergelijke vergaderingen veel voorstellen van de fractie van GroenLinks zijn gesneuveld. Ik kan er ook een aantal brieven, voorstellen enzovoorts bij pakken. Naar mijn idee is het van belang in procedurevergaderingen

twee zaken te veranderen met als eerste doel de oppositie meer kracht te geven. Het doet er dan niet toe wie daarvan op dat moment onderdeel uitmaakt. Het tweede doel daarvan is de informatie op tafel te leggen en het derde is de regering te controleren. Procedurevergaderingen dienen naar mijn idee in de eerste plaats in het openbaar te worden gehouden.

In de tweede plaats dient het evenals in het plenaire debat in geval van spoeddebatten mogelijk te zijn op verzoek van 1/5 deel van de Kamer een debat, een brief, een onderzoek of een contra-expertise toe te staan waarmee wordt verzekerd dat de oppositie dat voor elkaar kan krijgen. Zij dient dus voor een brief, een debat of wat dan ook niet afhankelijk te zijn van de regeringspartijen. Dat lijkt mij een effectieve methode waarmee het monisme krachtig kan worden doorbroken.

De heer Van der Ham stelde tussen neus en lippen door voor de mogelijkheid te scheppen om een minderheid van de Kamer een parlementaire enquête en een parlementair onderzoek te laten afdwingen. Dat is mijn vierde suggestie. Zodoende zijn de oppositiepartijen ook wat dat betreft niet afhankelijk van de regeringspartijen.

Als wij die voorstellen gezamenlijk steunen en daarmee een omissie in het werk van de commissie rechtzetten, namelijk dat de Kamer zat te slapen, kunnen wij ervoor zorgen dat de oppositie niet afhankelijk is van meerderheden van de coalitie. Dat is namelijk het grote euvel geweest bij de HSL en de Betuwelijn.

De Zuiderzeelijn als toekomstig project is in dit debat natuurlijk het hete hangijzer. Ik ben geneigd te zeggen dat er een ijzige correspondentie voorbij komt tussen de commissie en bijvoorbeeld de heer Alders met zijn commissie. Daarvan worden wij deelgenoot. Het lijkt mij goed te melden wat de mening is van de fractie van GroenLinks over de stand van zaken ten aanzien van de Zuiderzeelijn. Het rapport van de commissie geeft naar mijn oordeel een goede analyse waaruit blijkt hoe de Zuiderzeelijn stap voor stap de besluitvorming is binnengeloodst. Nu en dan veranderde het probleem en soms wijzigde het doel enigszins, maar plotseling was die lijn er en

eigenlijk weten wij nog steeds niet of die er echt is. Waar zijn wij nu precies? In welke fase zitten wij nu? Er staat inmiddels wel 2,73 mld euro voor in het MIT. Ik denk dat de commissie heel treffend zegt dat dit een oplossing is geworden op zoek naar een probleem.

Wij vinden dat wij met de Zuiderzeelijn een paar stappen moeten terugzetten. Wij moeten ons opnieuw afvragen wat het primaire doel is dat wij ermee willen bereiken. Als wij dat weten, moeten wij ons afvragen welke mogelijkheden en alternatieven er zijn om dit doel te bereiken. Dit betekent dat wij alsnog een nut- en noodzaakdiscussie moeten voeren.

Ik vind het begrip nut- en noodzaakdiscussie wat ongelukkig, want het gaat toch ook altijd om de gevolgen en de effecten. Die horen ook in het debat thuis. Nut en noodzaak kunnen heel groot zijn, maar als de gevolgen voor of de effecten op bijvoorbeeld natuur en milieu desastreus zijn, kun je toch tot een negatief oordeel komen. Daarom zou ik zeggen: er moet alsnog een nut-, noodzaak- en gevolgendiscussie worden gevoerd.

De commissie zegt dit naar mijn mening ook. Zij stelt voor om opnieuw een soort PKB 1-procedure te volgen zolang er nog geen structuurvisie is. Hierin zou dan wel een grotere rol moeten zijn weggelegd voor de Kamer dan in de huidige PKB-procedures. Dit is ook een van de aanbevelingen van de commissie. Zo niet, dan zij wij pas over twee of drie jaar aan de beurt bij deel 3 en het gaat ons er nu juist om dat de rol van de Kamer beter wordt verankerd.

Zolang de overheid haar huiswerk nog niet op orde heeft, en wij weten nog onvoldoende, is het nog veel te vroeg voor een prijsvraag en de betrokkenheid van externe partijen. Je kunt niet met externen zaken doen als je zelf nog niet weet wat je wilt.

Ik loop tot slot de aanbevelingen van de commissie langs. De commissie stelt een forse verbetering van de procedureregeling Grote projecten voor. Op wat punten en komma's na kan mijn fractie daarmee instemmen. Ik zou willen dat wij daar al mee konden werken.

De volgende aanbeveling heeft betrekking op de aanpassing van de regels van het FES. Hier toont de commissie net te weinig lef. Waarom

Duyvendak

stelt zij niet voor om het fonds überhaupt af te schaffen? Mevrouw Dijkma zei het niet met zoveel woorden, maar zij zinspeelde daar wel op toen zij vroeg waarom het geld automatisch wordt bestemd voor de ruimtelijk-economische structuur. Ik las tot mijn vreugde dat minister Brinkhorst de vraag heeft gesteld of de extra aardgas-meevallers wellicht kunnen worden gebruikt voor de kinderopvang. Dit kan nu niet, want dit past niet binnen de criteria van het FES. Als je zegt dat het FES is bedoeld om Nederland een mooier en beter land te maken dat klaar is voor de toekomst, waarom wordt er dan voorgesorteerd op asfalt en beton? Het fonds is bedoeld voor ruimtelijk-economische investeringen met een heel klein randje voor natuur of een topinstituut voor kennis. Waarom heeft de commissie niet deze stap gezet? Waarom schrijft zij niet dat de aardgasbaten moeten meelopen in de begrotingscyclus en moeten worden afgewogen binnen de begroting?

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Duyvendak weet toch ook dat er in de beschrijving van het FES staat dat er ook geld kan worden besteed voor natuur en kennisontwikkeling. Dit staat wel vast.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er staat dat er een klein beetje naar natuur en kennis kan en heel veel naar asfalt en beton, laat staan dat het geld kan worden besteed voor kinderopvang of andere zaken die wij belangrijk vinden.

Wij zitten nu natuurlijk nog met het FES. Er wordt nu al weer voorgesorteerd voor de nieuwe ronde. De aardgasbaten lijken 1400 mln euro extra op te leveren. Achter de schermen vindt nu een enorm gevecht plaats om vast te stellen wie daarvoor in aanmerking komen. Dit is onzichtbaar voor de Kamer, zij heeft er geen enkele greep op en heeft geen idee welke alternatieven er zijn. Wij weten gewoon niet wat er gebeurt tot er straks plotseling voorstellen liggen. Ik las al iets over extra geld voor de Zuidas. Er wordt dus weer eindeloos gegoocheld met het geld. Ik hoor graag van de commissie of zij dit proces bedoelt als zij in haar rapport schrijft dat de Kamer geen grip heeft op belangrijke besluitvorming en niet betrokken is bij de afweging van alternatieven. Ik

zou het interessant vinden om van de commissie te horen hoe de Kamer misschien alsnog wat meer greep kan krijgen op de verdeling van die 1400 mln euro. De heer Duivesteijn heeft hierover in de media al iets gezegd, maar ik hoor toch graag wat meer over de opvatting van de commissie over de besluitvorming rond de Zuidas.

Als het FES onverhoopt niet wordt afgeschaft, wordt het voorstel om te komen tot een toelatingsbesluit heel interessant. Die procedure zou het debat in ieder geval enigszins structureren en de Kamer de mogelijkheid geven om zaken beter tegen elkaar af te wegen.

De nieuwe ruimtelijke procedure in de Wro. De commissie stelt in haar derde aanbeveling voor om de minister van VROM een sterkere rol te geven, een structuurvisie te introduceren en de Kamer daarbij een explicietere rol te geven. Mijn fractie staat overwegend positief tegenover deze aanbevelingen. Mijn fractie vindt het namelijk geen raar idee om de minister van VROM in de eerste fase een trekkende rol te geven. Mevrouw Dijkma stelde dit ter discussie, maar omdat het onder de Wro valt, ligt het nu eenmaal voor de hand om de minister van VROM in de eerste fase een belangrijke rol te geven.

Het kabinet is daarvan geen voorstander en geeft de voorkeur aan het afwisselen van ministers; de minister die een project trekt, moet het doen. Ik denk dat de commissie hier een reactie op moet geven, omdat dit raakt aan haar constatering dat juist de ministeries die zich met een project identificeren, op iets meer afstand moeten worden geplaatst. Het kabinet is het blijkbaar niet eens met deze constatering en daarom hoor ik graag een reactie van de commissie.

De commissie doet een voorstel voor een structuurvisie. Waarom heeft zij er echter niet voor gekozen om de PKB-procedure in de nieuwe Wro te handhaven? Dat is helemaal niet zo'n slechte procedure, zeker niet als in de PKB 1-fase een expliciete rol aan de Kamer wordt gegeven. Het is wellicht mogelijk om het met een structuurvisie te repareren, maar dat lijkt mij een onnodige omweg.

Ik wil verder met kracht pleiten voor het opnemen van de mogelijkheid van een burgerinitiatief in dan wel de PKB dan wel de structuur-

visie. Er worden nu vaak meerdere alternatieven onderzocht voordat een definitief besluit wordt genomen. Dat zijn alternatieven die zijn aangedragen door het kabinet, de departementen, of de Kamer. Daarbij zou volgens mij standaard een burgerinitiatief moeten worden betrokken. Dat kan voorkomen dat zich dezelfde situatie voordoet als bij de Bosvariant bij de HSL. Die variant lag van het begin af aan op tafel, maar werd niet meegenomen in de voorbereiding. Het resultaat was dat in de besluitvorming twee ongelijke varianten tegenover elkaar kwamen te staan die niet goed tegen elkaar afgewogen konden worden.

De oekaze van Kok, het verbod op contact tussen ambtenaren en Kamerleden over feitelijke informatie. Het zou ook mijn fractie een lief ding waard zijn als er een einde kwam aan deze praktijk. Het is namelijk mijn indruk dat er nog behoorlijk wat van dat soort contacten zijn, maar dan vooral tussen regeringspartijen en ambtenaren en veel minder tussen oppositiepartijen en ambtenaren. Als die indruk juist is, is dat voor mij een extra reden om te pleiten voor het handhaven van dit verbod. Coalitiepartijen en oppositiepartijen moeten immers als gelijken tegenover elkaar staan in een Kamerdebat.

De commissie stelt voor om een parlementaire commissie in te stellen die moet adviseren over de informatieplicht en het informatie-recht van de Kamer. Ik neig ertoe om dit voorstel te steunen. Ik hoor echter nog graag de reactie van het kabinet op het stuk van voormalig minister De Vries. Het is volgens ons interessant om dit stuk hierbij te betrekken.

De aanbeveling van de commissie dat de regering verplicht moet worden om informatie te verstrekken, is niet slecht. De Kamer heeft wel het recht om informatie te vragen maar de regering heeft niet de plicht om de Kamer uit zichzelf te informeren. Die omkering is interessant, want als je niet weet wat er gebeurt, weet je ook niet waar je naar moet vragen. De projecten die wij nu bespreken, bevatten veel voorbeelden van momenten waarop de Kamer helemaal niet wist wat er speelde. Dat is overigens ook het geval met de 1400 mln euro die nu naar het FES gaat. De Kamer weet niet wat daar speelt en weet dus ook niet waarover vragen zouden moeten

Duyvendak

worden gesteld. Een plicht tot het geven van informatie is dus een interessante suggestie, ook al weet ik niet hoe dik de stapels worden die de regering naar de Kamer gaat sturen. Het kabinet moet zelf schoon schip maken ± dat is eigenlijk aanbeveling 6 ± op de departementen. Daar heb ik al over gesproken en ook over het politieke belang van een kabinet dat aangeeft dat het dat gaat doen. Wij zullen daar met het kabinet verder over te spreken komen.

Aanbeveling 7 pleit voor de instelling van een parlementair kennis- en controlecentrum, een rapporteur en dergelijke. Ik kan geen dag wachten. Als wij als Kamer eindelijk in staat zouden zijn om ons apparaat effectief en flexibel te vergroten en om onze controlerende taak beter waar te nemen, dan zou ik bijna een noodactie bij de voorzitter willen beginnen om daar geld voor vrij te spelen en dat op te tuigen. In de afgelopen twee jaar heb ik daar verschillende keren vele fracties over horen praten, maar er is nog niets gebeurd. Ik ben bang dat wij er ook nu weer over praten, maar dat het allemaal weer veel te lang gaat duren. Het beeld dat commissievoorzitter Duivesteijn gaf van een Kamerlid dat in zijn eentje of met anderhalve medewerker zit te zwoegen tegen een departement met honderden zo niet duizenden ambtenaren, is natuurlijk heel erg terecht. Natuurlijk is de kans groot dat je dan belangrijke dingen mist, laat staan dat je in staat zou zijn om alles systematisch op tijd geordend te hebben. Daarbij is steun heel nuttig en dat vergroot de kans dat wij beter en effectiever controleren en betere debatten houden, dus heel veel steun daarvoor.

Eveneens nuttig lijkt mij aanbeveling 8, dat wij als Kamer planbureaus direct opdrachten kunnen geven en dat dit niet hoeft te lopen via de route van de ministeries. Ik weet niet of wij zo gelukkig zijn met de aanbeveling dat wij het Ruimtelijk Planbureau en het AVV moeten optuigen en wellicht samenvoegen. Of je nou ieder ministerie een eigen planbureau moet geven zoals dat tussen de regels door klinkt, weet ik nog net zo niet. Het hoort niet helemaal bij het debat dat wij hier voeren, maar ik ben niet onder de indruk van de prestaties van het Ruimtelijk Planbureau. Ik zie veel dubbelingen met wat het RIVM doet.

Als wij het AVV daar ook weer een rol in geven, weet ik niet of wij dan te veel aan het optuigen zijn en of je niet bijvoorbeeld RIVM en CPB in deze velden zelf nog een aantal taken kunt geven.

Ik rond af met de laatste aanbeveling, de invoering van parlementaire hearings. Een hoorzitting in de Kamer is vaak een lachertje, als ik eerlijk moet zijn. Het is een soort beleefd gesprek. Vaak is het nog omgekeerd: de mensen schuiven aan en houden hun betoog en wij stellen een paar vragen. Dat mag geen onderzoek heten. Wij zijn dan niet op zoek, wij luisteren naar wat signalen uit de maatschappij. Het blijven nuttige gesprekken, maar op het moment dat wij echt uit zijn op informatie en het naadje van de kous, dan moeten wij andere middelen hebben. Wij hebben al eerder gepleit voor het onder ede horen van mensen, ambtenaren of niet, in een korte periode, goed voorbereid. Dat zou een nuttige aanvulling kunnen zijn op onze controletoek. Ik ben het wel eens met de heer Van der Staaij dat het niet helemaal duidelijk is of de commissie wil dat mensen onder ede kunnen worden gehoord of niet. Wij willen daar graag duidelijkheid over. Wij zouden daar wel voorstander van zijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik heb inmiddels in de beantwoording van de vragen gelezen dat de mogelijkheid van het horen onder ede wel expliciet wordt genoemd. Ik meen dat het in het antwoord op vraag 59 was. Dus in het rapport staat van niet, maar in de beantwoording van de vragen is dat wel nader toegelicht.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Volgens mij komt het misverstand er ook vandaag dat het in de beantwoording wel staat, terwijl het in de aanbevelingen niet expliciet staat. Ik vertrouw het de heer Duivesteijn toe om dat morgen op te helderen.

De **voorzitter**: Dan is het woord nu aan mevrouw Huizinga-Heringa, die zich met zeer grote moeite uit Friesland door de sneeuw hiernaartoe heeft gespoed. Ik denk dat zij zich vanochtend even een zweeftrein vanuit Heerenveen naar Den Haag heeft gewenst.

□

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn gedachten over de zweeftrein zijn vandaag inderdaad weer een beetje veranderd, na mijn ervaring van vanochtend.

Het is opmerkelijk dat de media het vrijwel alleen over de Zuiderzeelijn hebben als zij berichten over de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. Daarmee wordt tekort gedaan aan de betekenis van deze commissie onder leiding van collega Duivesteijn. Dat de fractie van de ChristenUnie het belang van deze commissie, die zich met veel meer bezighoudt dan alleen de Zuiderzeelijn, direct heeft onderkend, blijkt uit het feit dat mijn fractiegenoot Slob zitting heeft genomen in de commissie. Hij wist dat hij daarmee een zware wissel zou trekken op zijn agenda en die van onze kleine fractie, maar dat was het zeker waard.

Op zichzelf is het niet verbazingwekkend dat de fractie van de ChristenUnie veel waarde hecht aan gedegen onderzoek naar de besluitvorming over grote infrastructuurprojecten en daarom instemde met de totstandkoming van de TCI. Bij mijn fractie leefde al geruime tijd de gedachte dat de Tweede Kamer steevast achter de feiten aan loopt als zij over grote infrastructuurprojecten spreekt. Een onderzoek dat tot doel heeft om de rol van de Kamer bij de besluitvorming en de controle te versterken, juicht mijn fractie dan ook van harte toe. Als de Kamer erin slaagt, die rol te versterken, kan dat ook een heilzame werking hebben op de bestaande politieke cultuur. Liefhebbers van het dualisme hebben tot nu toe bij debatten over grote projecten weinig te zoeken gehad. De TCI spreekt van strategisch monisme. Bij de hoorzitting zijn daarvan onthutsende voorbeelden gegeven. Coalitiepartijen worden geacht voor een project te zijn; de oppositie meestal tegen. Dientengevolge worden geluiden vanuit de oppositie niet of nauwelijks gehoord. Mijn fractie heeft bij de Kamerdebatten over zowel de Betuweroute als de HSL-Zuid keer op keer ondervonden wat het is om zinvolle suggesties te doen of complete alternatieven aan te dragen, maar te moeten constateren dat die niet volwaardig worden beoordeeld. Als ik in dit kader de

Huizinga-Heringa

naam van mijn partijgenoot Stellingwerf noem, weet u waarover ik het heb.

De commissie-Duivesteijn heeft in ruim één jaar tijd veel werk verzet. Er is een indrukwekkende hoeveelheid informatie verzameld en verwerkt, maar qua omvang benadert het bij lange na niet het Betuweroute-dossier. De commissieleden zullen dat vast niet als belediging opvatten. Ik complimenteer de commissie en haar staf met het eindproduct. Wij hebben niet alleen een zeer uitvoerig stuk geschiedschrijving over de gang van zaken rond de totstandkoming van de Betuweroute en HSL-Zuid, maar ook een rapport met aanbevelingen voor mogelijke verbeteringen. Deze aanbevelingen en concrete voorstellen bieden een prima handvat voor een inhoudelijk debat.

De TCI beschouwde het als haar belangrijkste taak om lessen te trekken uit de reconstructie van een tweetal grote projecten. De waarheidsvinding heeft niet centraal gestaan, zoals bij een parlementaire enquête, schrijft de commissie met zoveel woorden. Nu is het niet mijn bedoeling om een semantische discussie te voeren, maar de commissie heeft een uitgebreid feitenonderzoek verricht en talloze mensen verhoord. Er is dus aan waarheidsvinding gedaan. Een parlementaire enquête is bovendien toch niet alleen gericht op het vinden van een politieke zondebok, maar ook op het trekken van lessen?

Het onderzoeksrapport van de TCI lijkt vooral een intern werkdocument van de Tweede Kamer te zijn geworden. De aanbevelingen raken primair de werkwijze van de Tweede Kamer, al is bij een aantal aanbevelingen ook het kabinet rechtstreeks betrokken. Het is opvallend dat er geen minderheidsstandpunten in het rapport zijn opgenomen. Dat is ook uitzonderlijk, zeker omdat sommige voorstellen vrij verregaand zijn. Dat is een compliment aan de commissie waard.

Wij zijn met de TCI van mening dat de Tweede Kamer op een goede en geloofwaardige manier inhoud moet kunnen geven aan de rol die zij speelt op het gebied van politieke sturing en politieke controle. Bij het onderzoek van de TCI en bij alle andere onderzoeken en enquêtes, staat telkens de vraag centraal of de Kamer voldoende invulling heeft gegeven aan haar controlerende taak en of de regering haar daar

voldoende toe in staat heeft gesteld. Daarmee zitten wij direct in het hart van ons staatsrecht. In de deelrapporten is uitvoerig onderbouwd dat de Kamer over te weinig informatie over de Betuweroute en de HSL-Zuid beschikte om de voorstellen over de gehele linie weloverwogen te beoordelen. Ik vond in dit verband het beeld heel treffend van het Kamerlid als kleine zelfstandige tegenover het ministerie als multinational. Wij herkennen ons in de analyse dat bij de planologische kernbeslissing het probleem is ontstaan dat de Tweede Kamer in een te laat stadium een formele rol te spelen kreeg. Bij de Betuweroute was het zelfs zo dat de nut- en noodzaakfase zeer impliciet werd doorlopen en dat hierover geen herkenbaar besluit werd genomen. Wij kunnen ons ook het nodige voorstellen bij de conclusie dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich vereenzelvigde met het project en eenzijdig gericht was op het gerealiseerd krijgen van het project, zoals dat het ministerie voor ogen stond. Dit leidde tot een weinig open houding ten opzichte van andere meningen en oplossingen. Ook de beschrijving van de rol die sommige bewindspersonen hebben gespeeld in bijvoorbeeld het aansturen van de commissie-Hermans of van departementale accountants, is voor mijn fractie zeer herkenbaar. Als die zelfde bewindslieden nu nog in het zadel zaten, zouden zij wel een groot probleem hebben, denk ik.

De commissie streeft niet naar versterking van de rol van de Tweede Kamer over de hele linie. Zij bepleit bijvoorbeeld meer terughoudendheid van de Tweede Kamer in de uitvoeringsfase. Mijn fractie is er nog niet van overtuigd dat dit wenselijk zou zijn. Ik kan me voorstellen dat een brede afweging, voorafgaand aan het besluit om een project te starten, ertoe leidt dat de Kamer zich minder met de uitvoering ervan bemoeit, maar wij zijn er nog niet helemaal aan toe om dit als uitgangspunt te hanteren. Een aantal zaken kan ongetwijfeld worden verbeterd door aanpassingen in de kennis- en informatiestructuur, maar daarmee is de cultuur nog niet aangepast. Die illusie heeft de commissie ook niet, zoals in de schriftelijke ronde duidelijk bleken is. Strategisch monisme is niet te voorkomen door de informatievoorziening te verbeteren. Maar

daarmee is ook niet alles gezegd; ik denk dat de commissie gelijk heeft als zij stelt dat een meer dualistische houding niet alleen een kwestie is van willen, maar ook van mogelijkheden. Als de Kamer te laat aan bod komt, is er het risico dat de besluitvorming ontardt in een prestigestrijd en in monistisch gedrag.

Ik kom bij de aanbevelingen. Het uitgangspunt is dat de positie van de Tweede Kamer wordt versterkt. Dat onderschrijven wij van harte. De TCI stelt een fundamentele wijziging voor in de wijze waarop grote projecten tegen elkaar worden afgewogen en in de wijze waarop hierover besloten wordt. Er moet een aanwijsbaar moment komen waarop potentiële grote projecten tegen elkaar worden afgewogen. Een in het oog springend voorstel is dat van een evenwichtiger rolverdeling tussen de verschillende bewindspersonen. Daarbij moet een zwaarder accent worden gegeven aan de ruimtelijke afweging. Een direct gevolg hiervan is een opwaardering van de positie van de minister van VROM. Die heeft, als het aan de commissie ligt, het voortouw bij het opstellen van de structuurvisie. Dit betekent nogal wat, gelet op het feit dat de structuurvisie de plaats van de PKB moet innemen. Mijn fractie kan deze lijn goed volgen. Het betekent wel dat de minister van Verkeer en Waterstaat een stapje opzij moet doen ten faveure van de minister van VROM. Deelt de TCI deze analyse?

Ik heb er nog geen afgewogen oordeel over of de hiermee samenhangende voorgestelde wijzigingen van de Wet Fonds Economische Structuurversterking in alle opzichten de toets der kritiek kunnen doorstaan, maar op het eerste gezicht lijkt ons dit een heel werkbaar model. De commissie doet op dit punt tamelijk revolutionaire voorstellen. Het zal in het licht van wat ik zojuist zei, geen verbazing wekken dat wij de gedachte steunen om Economische Zaken en VROM de primaire verantwoordelijkheid te geven voor de selectie van grote ruimtelijke economische projecten en voor de toewijzing van gelden daarvoor. Wij willen de proeve van een initiatiefwetsvoorstel in bijlage 2 van het hoofdrapport in elk geval zeer welwillend beoordelen. De regering geeft trouwens in de beantwoording op de vragen aan dat

Huizinga-Heringa

zij positief staat tegenover een aantal belangrijke elementen van de TCI-aanbevelingen, maar wie de regievoering bij de structuurvisie zou moeten hebben, laat zij in het midden. De vraag wat de regering vindt van een grotere rol voor VROM, blijft dan ook onbeantwoord. Mijn fractie steunt de aanbeveling op dit punt graag en ik neem aan dat wij hierop in het debat met de regering nog uitgebreid terug zullen komen.

De commissie stelt voor, de bestaande Procedureregeling Grote Projecten een meer bindend karakter te geven. Het voorgestelde Protocol Procedure- en Informatieregeling Grote Projecten zou moeten leiden tot een versterking van de positie van de Tweede Kamer. Hier zet ik enige vraagtekens bij. Zo zie ik weinig meerwaarde in de gedachte, de Kamer in staat te stellen om in iedere fase van een project nadere informatie-eisen te formuleren. Dit recht heeft de Kamer nu toch al? Wij verwachten meer van het voorstel dat een groot project uitsluitend op basis van een door de Tweede Kamer te nemen besluit kan doorstromen van de initiatief fase naar de uitwerkingsfase en van de uitwerkingsfase naar de uitvoeringsfase. Er zal in de praktijk moeten blijken of dit model een einde maakt aan de nadelen die de bestaande regeling ook al heeft, te weten een overkill aan informatie en te veel binding aan het kabinetvoorstel. De Kamer kan zo veel informatie krijgen dat hoofd- en bijzaken nauwelijks meer te onderscheiden zijn. En nauwe betrokkenheid kan ertoe leiden dat de Kamer zich te veel aan diverse stappen in de besluitvorming committeert, zodat controle van de regering wordt belemmerd. Zullen de nieuwe organen, zoals de rapporteur grote projecten, het parlementair kennis- en controlecentrum en de Commissie voor rijksuitgaven en grote projecten, deze nadelen wegnemen? Graag een uitgebreide reactie van de commissie hierop. Wat vindt de commissie van de gedachte dat het eigenlijk een ongeschreven wet zou moeten zijn dat een besluit tot realisatie van een groot project een zeer breed draagvlak in het parlement moet hebben, en belangrijk meer steun dan alleen die van de coalitie? Deze ongeschreven regel kennen we bijvoorbeeld ook bij de uitzending

van militairen. Er zijn plannen om deze code verder te ontwikkelen.

De voorstellen met betrekking tot het Parlementair kennis- en controlecentrum spreken mijn fractie aan. De commissie heeft zelf ook oog voor de risico's in de sfeer van bureaucratiesingering en inflexibiliteit. Over de omvang van het centrum laat de commissie zich niet uit. Het moet een hoogwaardige, maar flexibele eenheid worden. Dat lijkt ons een goed uitgangspunt, al dringt de vraag zich op of dit niet zal leiden tot een vrij fors beroep op externe onderzoekscapaciteit, om voldoende countervailing power te ontwikkelen. Is de commissie daar niet beducht voor? Los hiervan moeten we geen overspannen verwachtingen hebben van de betekenis van dit centrum. We mogen misschien rekenen op meer vakinhoudelijk tegenwicht, maar een Tweede Kamer zal nooit kunnen beschikken over een apparaat met een vergelijkbare omvang als die van een ministerie.

Voor wat betreft de taakverdeling tussen de rapporteur grote projecten en de Commissie voor rijksuitgaven en grote projecten rijst bij ons de vraag of precies duidelijk is hoe die is geregeld. Ik lees in de stukken dat beide wat extra's moeten brengen op het terrein van procedurele kennis omtrent grote projecten. Hoe voorkomen we overlap? Heeft de commissie dat scherp of moet dat zich in de praktijk uitkristalliseren?

Het voorstel om de contacten tussen Kamerleden en rijksambtenaren te normaliseren, onderschrijven wij uiteraard van harte. Een belangrijk aandachtspunt betreft de consequenties die dit heeft voor de ministeriële verantwoordelijkheid. Maar uitgaande van het gegeven dat het om puur feitelijke informatie gaat, is het goed te regelen. Overigens lukt het ook mijn fractie af en toe best feitelijke informatie bij individuele ambtenaren los te krijgen, maar het zou mooi zijn als duidelijk wordt uitgesproken dat het mogelijk moet zijn.

Terecht heeft de commissie de vraag opgeworpen of de informatieplicht, zoals die is vastgelegd in artikel 68 van onze Grondwet, voldoende is. De commissie legt ons de vraag voor: moeten we niet expliciet een actieve informatieplicht van de zijde van de regering aan het parlement opnemen in de Grondwet? Het lijkt ons een uitstekend idee om dat eens nader te onderzoeken. Het

is een te vergaand voorstel om hiertegen direct ja of nee te zeggen, maar de gedachte is een verder onderzoek waard.

De TCI heeft ook het nodige op papier gezet over publiek-private samenwerking (PPS). Natuurlijk zal per project moeten worden afgewogen welk type private betrokkenheid wenselijk is op welk moment. Het zal niet meevallen daarvoor objectieve criteria te ontwikkelen. Acht de commissie het denkbaar dat het bedrijfsleven in een zeer vroeg stadium wordt ingeschakeld, om zijn mening te geven over de mogelijke oplossing van een door de overheid geformuleerd probleem? Wij zouden die mogelijkheid graag wat meer de ruimte willen geven, omdat het bedrijfsleven soms met een onverwachte, integrale en efficiënte oplossing kan komen, waaraan de overheid nog niet had gedacht. Uiteraard blijft hierbij altijd uitgangspunt dat de overheid verantwoordelijk is voor de inrichting van de publieke ruimte. Ik vat de betreffende aanbeveling van de commissie op als een uitnodiging aan het adres van de regering om wat meer vaart te zetten achter de beleidsvorming op dit punt.

De commissie spreekt nog de wens uit dat de uitvoering van grote projecten in tijd meer gespreid zou moeten worden. Natuurlijk heeft dat als voordeel dat de beschikbare capaciteit en expertise beter kan worden beheerst, maar ik vraag me af of dat wel reëel is. Is zoiets te sturen? Is het denkbaar dat we zeggen: leg die ene grote spoorverbinding maar aan, als dat andere bijzonder waardevolle project dan maar even in de ijskast verdwijnt? Natuurlijk heeft gelijktijdige realisatie van projecten nadelen, maar deze benadering lijkt mijn fractie iets te rigide. Graag een reactie daarop.

De TCI heeft in mei vorig jaar besloten haar toetsingskader los te laten op de Zuiderzeelijn. Mijn fractie vindt het goed dat dit kader is beproefd op een project dat nog in de steigers staat. Als de commissie het zou hebben nagelaten, zou het haar ongetwijfeld voor de voeten zijn geworpen. Mij is na lezing van de stukken nog niet helder op grond van welke criteria nu is gekozen voor dit project. Uit de beantwoording van de Kamervragen leid ik af dat die keuze eigenlijk min of meer willekeurig is geweest en dat eigenlijk net zo goed de keus op de

Huizinga-Heringa

IJzeren Rijn of Project Mainport Rotterdam had kunnen vallen. Voor deze projecten is in elk geval eenzelfde soort exercitie mogelijk. De leden van de commissie hebben wel zo veel politiek gevoel dat zij er zeker van konden zijn dat zij met de keuze voor de Zuiderzeelijn de nodige publiciteit zouden halen. Het was voorspelbaar dat bij dit gevoelige dossier elke beweging in een andere richting dan vooruit door de pers zou worden uitgelegd als het om zeep helpen van de Zuiderzeelijn. Op zich zijn de uitspraken in het deelrapport genuanceerd en zeker goed onderbouwd. De commissie heeft overtuigend aangetoond dat in de Tweede Kamer een aparte discussie over nut en noodzaak achterwege is gebleven.

De Stuurgroep Zuiderzeelijn doet bij monde van de heer Alders in een brief van 28 februari 2005 de suggestie om de geplande prijsvraag toch te laten doorgaan. In de beantwoording van de Kamervragen heeft de commissie gesteld dat het niet verstandig is in dit stadium te beginnen met de prijsvraag. De crux zit in de vraag welke consequenties deze prijsvraag zal hebben voor het project. De vraag is of met het uitschrijven van de prijsvraag een onomkeerbaar proces in werking wordt gezet. De heer Alders zegt dat dit niet het geval is en de commissie bestrijdt dit ook niet. "Maar", zegt de commissie, "er zal na afloop van de prijsvraag nog wel een go-no-go moment zijn." Toch raadt de commissie de stap af, omdat de start van de aanbesteding met een prijsvraag niet zonder financiële consequenties is. In de beantwoording wordt verwezen naar Metro-Rapid in het Rhein-Ruhrgebied, die tot het no-go besluit ruim 54 mln euro heeft gekost. Ik vraag de commissie of de vergelijking met dit project onontkoombaar is. Welke financiële claims hebben wij te verwachten van partijen die zouden meedoen aan een prijsvraag als het project niet doorgaat? Is het niet mogelijk om een prijsvraag zodanig uit te schrijven dat grote financiële risico's worden afgedekt?

Los van dit alles breng ik nog een ander aspect onder de aandacht. Is in dit kader niet ook de betrouwbaarheid van de rijksoverheid in het geding? Bij allerlei betrokkenen zijn verwachtingen gewekt. Er liggen geen harde toezeggingen aan het Noorden, maar toch hebben bijna

alle betrokken overheden jarenlang rekening gehouden met de komst van de Zuiderzeelijn. In de begrotingen is geld gereserveerd, in bestemmingsplannen is ruimte gereserveerd. Er zijn verwachtingen gewekt en er is 2,73 mld euro gereserveerd. Hoe zwaar weegt dat aspect? Ik vraag de commissie een reactie hierop.

Wanneer het mogelijk zou zijn een prijsvraag uit te schrijven, komen dan met de resultaten daarvan niet alle gegevens op tafel? In zo'n situatie kan een Kamer die de rug recht houdt, rekening houden met alle maatschappelijke en financiële kosten en baten en een afgewogen beslissing nemen. Met zo'n gang van zaken zou recht worden gedaan aan gewekte verwachtingen. Ik vraag hierop een reactie.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Een van de spiegels die de commissie ons probeert voor te houden, is dat wij niet op basis van gewekte verwachtingen moeten doorgaan met de rijdende trein. Mevrouw Huizinga zegt in haar pleidooi dat wij allerlei verwachtingen hebben gewekt en dat wij niet zomaar "nee" kunnen zeggen.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Nee, ik zeg niet dat wij allerhande verwachtingen hebben gewekt en dat wij niet zomaar "nee" kunnen zeggen. Ik leg de commissie voor te reageren op de gedachtegang, die bij mij ook boven komt, of men niet moet zoeken naar een manier om recht te doen aan een proces dat loopt. De Zuiderzeelijn is geen nieuw project. Bij een nieuw project kan men alles precies doen zoals is voorgesteld en kan men al deze stappen nemen. De Zuiderzeelijn is een project dat al jaren loopt. Men heeft te maken met de feitelijke werkelijkheid.

Ik vraag mij af of het niet meer recht doet aan de ontstane situatie om wel een duidelijk go-no-go moment in te bouwen. Dat moment moet er zijn, maar na een prijsvraag waarbij echt alle cijfers op tafel liggen en ook het financiële beeld duidelijk is. Daarom zeg ik dat de Kamer wel de rug recht moet houden.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De andere kant van het verhaal is dat men zegt dit te doen op basis van gewekte verwachtingen en dat het goed is te

proberen aan de verwachtingen tegemoet te komen. Dit begrijp ik uit het betoog van mevrouw Huizinga. Als men inziet dat er andere geluiden zijn, is het naar mijn mening goed het politieke lef te hebben om te zeggen dat sprake is van voortschrijdend inzicht. Zelfs de prijsvraag is op dit moment nogal opportuun, dus laten wij een pas op de plaats maken en eerst bezien waar wij staan ondanks de gewekte verwachtingen. Volgens mij wekt men meer verwachtingen als men ook nog de prijsvraag houdt.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik denk niet dat je het zo moet stellen. Je hebt in dit kader ook te maken met het aspect van een betrouwbare overheid. Aangezien jarenlang duidelijke verwachtingen zijn gewekt en gemeenten met een paar duizend inwoners jarenlang bezig zijn en geld reserveren in de begroting en de bestemmingsplannen en daar rekening mee houden, moet je overwegen of je daaraan recht kunt doen door een moment te creëren waarop alles op tafel ligt en waarop de maatschappelijke en financiële kosten en baten af kunnen worden gewogen. Daarbij moet dan duidelijk de mogelijkheid worden ingebouwd dat je als Kamer alsnog "nee" zegt. Dan heb je volgens mij ook recht gedaan aan de verwachtingen die je bij de lagere overheden hebt gewekt. Er is sprake van een spanningsveld. Wij beginnen als het om de Zuiderzeelijn gaat niet op nul. Daar moeten wij ons rekenschap van geven. Het kan niet zo zijn dat wij nu net doen of een jarenlange geschiedenis niet heeft bestaan. Dan doe je geen recht aan de maatschappij.

De heer **Van Hijum** (CDA): U heeft een aantal scherpe vragen gesteld als het gaat om de mate waarin de prijsvraag een onomkeerbaar proces is. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de commissie op die vraag. Ik worstel zelf met de vraag hoe die constatering zich verhoudt tot uw eerdere constatering dat ook de nut en noodzaakdiscussie over de Zuiderzeelijn nog niet volledig is gevoerd. Hoe kunnen die twee processen met elkaar in overeenstemming worden gebracht?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Dat is een lastig probleem. Wij hebben namelijk te maken met een geschiedenis die

Huizinga-Heringa

gelopen is en met gewekte verwachtingen bij overheden, waar je, als je een betrouwbare overheid wilt zijn, niet zo maar een streep door kunt zetten. Tegelijkertijd moet je zeker zijn dat bij de besluiten die je neemt ook recht wordt gedaan aan de nut en noodzaak van de projecten. Ik denk dus dat wij in dit geval, omdat het hier gaat om een project dat al loopt, die nut en noodzaakdiscussie zouden moeten betrekken bij het moment van go of no go na zo'n prijsvraag, als alles op tafel ligt. Mijn vraag aan de commissie is of dat mogelijk zou zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U maakt een afweging tussen gewekte verwachtingen enerzijds en de nog niet volledig gevoerde nut en noodzaakdiscussie anderzijds. Wij zouden het ook praktischer kunnen benaderen. Is het nu voor een particuliere firma niet volstrekt onmogelijk om mee te dingen in zo'n prijsvraag? Wat weten wij eigenlijk van die lijn? Wij weten niet in welke mate Almere gaat groeien. Wij weten niet hoe Schiphol ontsloten moet worden. Wij weten absoluut niet hoe de Vogel- en Habitatrichtlijn uitwerkt en hoeveel tunnels er moeten komen. Er is dan toch nog helemaal geen reëel ontwerp te maken? Het is dan toch veel te vroeg?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik ben dat niet met u eens. Ik denk dat het wel mogelijk zal zijn om nu de volgende stap te zetten.

De heer **Van As** (LPF): Begrijp ik goed dat uw fractie die kant op wil? U spreekt over gewekte verwachtingen en dergelijke, maar u realiseert zich toch wel dat hier geldt beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald? Het zou uitermate dom zijn om deze misinvestering door te zetten. Het staat in wezen ook op gespannen voet met de speech die u hiervoor heeft gehouden. Ik kan mij nog wel een aantal dingen herinneren waarin de ChristenUnie andersom redeneerde als het gaat om een betrouwbare overheid.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Dat laatste laat ik voor uw rekening. Ik kan mij daar weinig bij voorstellen. Ik zal wel op uw eerste opmerking ingaan. Ik zoek naar een weg, waarbij je recht doet aan een proces dat al jaren loopt. Ik

worstel ermee dat de Zuiderzeelijn een project is dat al loopt en waar veel overheden al jaren mee bezig zijn. Je kunt niet net doen alsof dit een nieuw project is waar wij nu mee beginnen. Ik zoek naar een weg waarbij sprake is van een betrouwbare overheid en waarbij een goede afweging wordt gemaakt over grote infrastructurele projecten. Ik heb de commissie hierover een vraag voorgelegd waar ik graag een antwoord op krijg. Naar aanleiding daarvan zal ik in tweede termijn vertellen hoe mijn fractie daar precies in staat.

De heer **Van As** (LPF): Het is toch te gek voor woorden dat u op basis van die argumentatie vindt dat die trein door moet blijven rijden? Wij kunnen toch met open ogen zien dat het de verkeerde kant opgaat? Hebt u dan helemaal niets geleerd?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Die trein rijdt nog niet. Dat is het punt juist. Het gaat erom of die trein gaat rijden of niet. Mijn punt is dat de nut- en noodzaakdiscussie niet voldoende is gevoerd. Dat betekent echter niet dat daarmee het antwoord is gegeven dat nut en noodzaak er niet zijn. Ik wil niet vooruitlopen op discussies die nog gevoerd moeten worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind de redenering van mevrouw Huizinga ontzettend interessant. Ik zit ook op die lijn. Als ik haar goed begrijp, zegt zij dat voordat er überhaupt een besluit genomen kan worden, eerst bekend moet zijn wat de markt aanbiedt. Er zijn nu alleen maar grenzen getrokken. Ik heb van haar begrepen dat zij vindt dat wij alle ruimte houden om in een aantal stadia "nee" te zeggen.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Precies. Ik wil graag alle gegevens op tafel en dan een afweging maken, maar dan wel met een Kamer die bereid is de rug recht te houden wanneer zij tot de conclusie komt dat het geen haalbare kaart is.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik begrijp uw redenering wel. Toch wil ik graag één uitgangspunt van u horen. Staat u nog steeds achter de belofte die ook door uw fractie is gedaan dat er een snelle verbinding, in welke vorm dan ook, naar het

Noorden komt? Of neemt u die stelling opnieuw in overweging?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik heb de indruk dat de nut- en noodzaakdiscussie gaat over het hele terrein van een snelle verbinding. Mijns inziens zal bij ieder project die nut- en noodzaakdiscussie voorop moeten staan.

De heer **Van der Ham** (D66): U zet dus de belofte die aan het Noorden gedaan is even op de reservebank tot nader order?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Die belofte zet ik niet op de reservebank. Die belofte nemen wij serieus. Mochten wij onverhoopt tot de conclusie komen dat het geen haalbare kaart is, nadat wij alles op een rijtje hebben gekregen, dan zullen wij daarop terug moeten komen. Maar dat is een kwestie van voortschrijdend inzicht.

Voorzitter. Ik heb namens mijn fractie gereageerd op de aanbevelingen van de commissie en mijn grote waardering uitgesproken voor het werk van deze commissie. Het rapport heeft ons geleerd dat wij, de Kamer, zullen moeten werken aan een cultuuromslag van strategisch monisme naar democratisch dualisme. Voor zo'n cultuuromslag zijn geen regels op te stellen, maar de aanbevelingen van de commissie kunnen ons daar wel behulpzaam bij zijn.

□

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. De SP-fractie wil beginnen met de commissie te bedanken voor het vele werk dat zij verzet heeft. Wij hebben jarenlang gepleit voor meer onderzoek naar met name de Betuweroute en wij waren dan ook erg verheugd over de komst van een parlementair onderzoek. Wij hebben gezien dat vooral de openbare verhoren veel hebben losgemaakt. Heel Nederland besepte weer even dat politici verantwoord om moeten gaan met ons geld. De conclusie bij een groot deel van de mensen die deze verhoren volgden was duidelijk: de Kamer zat te slapen. Toen ik de rapporten uitgelezen had, keek ik om mij heen om te zien of ik soms een deel was vergeten. Ik mis in de rapporten toch nog het een en ander. De voornaamste conclusie die ik ± en



Mevrouw Gerkens (SP)

© M. Sablerolle ± Gouda

met mij vele anderen ± uit de verhoren had getrokken, ontbrak veelvuldig in de rapporten. In de rapporten wordt naar mijn gevoel veel schuld gelegd bij de grote informatiestromen en de ontransparante regels. Natuurlijk klopt dit, maar bleek uit de verhoren niet dat deze aspecten ook in de tijd van de besluitvorming al naar voren kwamen? Bleek toen ook niet al duidelijk dat er veel onzekerheden waren. Was het niet zo dat de Kamer doof was voor deze bedenkingen en moeten wij dan ook niet daar de schuld neerleggen? Waarom is de commissie daar niet op ingegaan?

De rol van de Tweede Kamer is naar mijn mening weggemoffeld. Ik heb mij afgevraagd waarom. Ik kom tot twee opties. Het kan zijn dat er partijpolitieke redenen aan ten grondslag lagen, maar het kan ook zijn dat de commissie deze rol niet zo belangrijk vond. Kan de commissie daarover meer duidelijkheid verschaffen? Welke keuzes heeft zij gemaakt? Ik verwijs naar de macro-econoom Muller, die in zijn verhoor al aangaf dat het hem opviel dat in 1994 de meeste politieke partijen geen kennis wilden nemen van zijn bevindingen. Waarom wilden deze partijen dat niet? Heeft de commissie dat punt nog onderzocht? Waar vind ik dat terug in de rapporten?

Oud-CDA-Kamerlid de heer Leers gaf hierop antwoord door aan te geven dat eenmaal ingenomen standpunten van politieke partijen constant worden verdedigd en dat grote projecten een "ritueel voortgangsproces zijn". Een dergelijke blindheid is van essentieel belang lijkt mij. Hoe ziet de commissie dit?

In antwoord op de feitelijke vragen merkt de commissie op dat "als een van de problemen wordt gesignaleerd dat de Tweede Kamer bij de uitoefening van haar controlerende taak afhankelijk is van de informatie die de regering verstrekt". Hoe ver reikt volgens de commissie deze afhankelijkheid? Mijn oud-collega Remi Poppe had hier namelijk heel weinig problemen mee. Bij de besluitvorming in 1995 merkte hij in een Kamerdebat op dat "steeds meer deskundigen erop wijzen dat de Betuwelijn geen maatschappelijk nut dient, onrendabel zal zijn, nog duurder zal uitpakken dan nu wordt aangegeven en onnodig is, omdat de voorspelde groei van het containervervoer makkelijk over het water kan worden verwerkt". Ik ken Remi Poppe redelijk goed. Ik weet dat hij geen waarzegger of helderziende is, maar toch heeft hij gelijk gekregen. Hoe kon hij dit in 1995 al weten? Inderdaad, door zich niet afhankelijk op te stellen van de informatie van het ministerie. Vandaar dat ik mij

verwonder over deze zin van de commissie. Bij grote onderwerpen is er toch helemaal niets mis mee dat politieke partijen hun eigen feiten verzamelen en hun eigen analyse maken? Licht daarin dan niet veel meer de uitdaging voor de toekomst in plaats van gemakzuchtig te kijken naar de informatie van het ministerie?

Voorzitter. In 1995 werd in een motie van mijn oud-collega Remi Poppe gevraagd om nader onderzoek naar de mogelijkheden van de binnenvaart en de beperking van het wegvervoer als alternatief voor de Betuwelijn. Alleen de SGP en de RPF steunden dit verzoek. De Kamerleden Harry van Bommel en Hugo van der Steenhoven probeerden het in 1999 met een motie waarin werd gevraagd om het RIVM de opdracht te geven om het onderzoek naar de milieugevolgen van de Betuweroute te actualiseren. Naast de SP en GroenLinks steunden wederom alleen de SGP en de RPF deze motie. In 2000, na de constatering van de Algemene Rekenkamer dat de informatie bij de besluitvorming van de Betuwelijn onvolledig en gebrekkig was, stelde mijn collega Harry van Bommel voor om even pas op de plaats te maken met de Betuwelijn en het Centraal planbureau een integrale afweging van de alternatieven te laten maken. Hierbij kon hij wederom alleen op steun van GroenLinks, SGP en RPF rekenen. Was er sprake van gebrekkige informatie aan de Kamer, zo vraag ik de commissie, of wilden de Kamerleden gewoon geen adequate informatie hebben? Waarom is die laatste vraag niet onderzocht? Graag wil ik van de destijds betrokken Kamerleden horen waarom zij die moties niet wilden ondersteunen. Waarom wilden zij deze extra informatie niet hebben bij de besluitvorming over een dermate belangrijk project? Hoe kan het dat de Kamer niet alle informatie wil hebben die nodig is voor die besluitvorming? Hoe ziet de commissie dit?

De **voorzitter**: U stelt een vraag aan de destijds betrokken Kamerleden. Het gaat daarbij ten dele over mensen die geen lid meer van de Kamer zijn. Als u wilt dat die vraag wordt beantwoord, zult u haar aan de fracties moeten stellen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ja,

Gerkens

voorzitter. Ik heb het bewust zo geformuleerd, omdat ik het jammer vind dat bij dit debat dat geheugen voor een deel niet meer aanwezig is. Ik ben daar ook zelf schuldig aan. Ik ben blij dat mijn oud-collega Remi Poppe mij wil bijstaan bij dit debat. Misschien kunnen jonge fractieleden aan de oud-Kamerleden van hun fractie vragen waarom dat zo was.

Mijn fractie kwam met het rapport "Laat de Betuwelijn varen", waarin werd aangetoond dat de binnenvaart ruim voldoende capaciteit heeft en dat de hele Betuweroute overbodig is. Waarom heeft de commissie dit rapport niet betrokken bij haar onderzoek? Over de rapporten die in de loop van de tijd zijn uitgekomen, zijn ook bij mij twijfels gerezen. Onderdirecteur Van Hoek van het CPB gaf toe dat het CPB nauwelijks aan een inhoudelijke beoordeling toekwam vanwege een gebrek aan mankracht. Minister Maij-Weggen kon een rapport van McKinsey zo manipuleren dat een zeer rooskleurig beeld ontstond, zo bleek uit het verhoor van de heer Paauwe. De heer Van Schijndel van het bureau Knight Wendling gaf toe dat de opdracht te beperkt was en dat de conclusies daardoor min of meer op drijfzand waren gebaseerd. Zo kwamen tijdens de verhoren meer missers aan de orde. Hoe beoordeelt de commissie al deze missers? Wat is het nut van onderzoeken, als de inhoud niet volledig is? Is hier niet sprake van een veel groter probleem, namelijk dat onderzoeken dermate te manipuleren zijn, dat er altijd wel een gewenst resultaat uitkomt? Waarom heeft de commissie niet onderzocht hoe de conclusies van onderzoeksrapporten zich in brede zin verhouden tot de opdrachtgevers van deze onderzoeken? Is de commissie bereid dit alsnog te onderzoeken?

De rol van de Kamer in relatie tot het ministerie moet helder zijn. Ik zou willen oppassen met de wens van de commissie om de contacten tussen Kamerleden en rijksambtenaren te normaliseren. Voor simpele, feitelijke vragen lijkt dit mij een aanzienlijke verbetering. Dat is goed en het moet kunnen. Wij moeten wel waakzaam zijn dat het politieke debat geenszins vertroebeld wordt door verschillen in informatieniveau tussen Kamerleden onderling en tussen de Kamer en de buitenparlementaire deskundigen. Ik hoor graag

de mening van de commissie over deze bedenking bij haar aanbeveling.

Naar mijn mening heeft een aantal ministers steken laten vallen. Is een dergelijk project inderdaad te groot voor één minister? Natuurlijk hebben ministers die helemaal niets hebben met het onderwerp infrastructuur het extra moeilijk. Het kabinet-Kok II blonk uit door het grote aantal ministers zonder inhoudelijke deskundigheid, waaronder minister Netelenbos. Haar rol in de dossiers HSL en Betuweroute is, op zijn zachtst gezegd, een opmerkelijke. Cobouw blikte op 7 december jongstleden dan ook vooruit op het rapport van de commissie met de krantenkop "Oud-minister Netelenbos kop van Jut". Het verzwijgen van informatie voor de Tweede Kamer is een hoofdzonde en zou haar sterk moeten worden aangerekend. Minister Netelenbos meldde dreigende kostenoverschrijdingen niet, omdat zij de cijfers niet hard genoeg vond. Zij zadelde liever haar opvolger De Boer op met deze problemen. Dat is inderdaad een politieke hoofdzonde. Toch komt minister Netelenbos er naar mijn mening nog goed mee weg in dit rapport. Zelf ziet zij dat anders. In de brief aan de commissie bijt zij fel van zich af. De onjuiste informatie in 1999 was volgens haar wel juist en de commissie zou uitspraken doen die niet hard te maken zijn. Kennelijk ziet zij zichzelf als slachtoffer van het debat over de schuldvraag. Hoe ziet de commissie deze opmerkingen van mevrouw Netelenbos?

De heer **Duivesteijn**: Wij hebben een uitgebreide brief gestuurd als antwoord aan de oud-minister. Daarin hebben wij aangegeven wat wij hiervan vinden.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dank u voor de toelichting. Ik zal de brief lezen.

Enkele bestuurders zijn flink de fout in gegaan. Ik vind dat dergelijk gedrag moet worden bestraft. Een zwarte lijst met liegende bestuurders kan veel effect hebben. Waarom is de commissie hier niet op ingegaan? Hoe denkt de commissie over de strafbaarstelling van het misleiden van het parlement door een bewindspersoon? Kan een spreekplicht voor ambtenaren helpen? Ik denk het wel. Dit zijn drie eenvoudig klinkende voorstellen met mogelijk een groot effect. Graag zag ik deze

als aanvullende aanbevelingen van de commissie. Is dat mogelijk?

Ik zal niet alle aanbevelingen nalopen. Ik vind ze overwegend prima. Zoals uit mijn betoog blijkt, vrees ik echter dat zij de echte, wezenlijke problemen niet oplossen. Kleine verbeteringen en aanscherpingen zijn altijd wenselijk, maar het gaat om de algehele bestuurderscultuur in Nederland. Maatschappelijke verantwoordelijkheid moet hierin meer centraal komen te staan. In plaats van het land lam te leggen met nog meer bureaucratiese regels, zouden bestuurders hun best moeten doen, het hun geschonken vertrouwen te verdienen. Dit vraagt een wezenlijke cultuuromslag.

Toch begin ik er langzamerhand vertrouwen in te krijgen. Dat is een lichtpuntje. De duidelijke brief van de commissie over de Zuiderzeelijn in reactie op de Stuurgroep Zuiderzeelijn geeft blijk van een zakelijke en verstandige redentatie. Natuurlijk kan deze commissie de Zuiderzeelijn niet afwijzen, maar het is wel een belangrijk signaal. Ik roep de Kamerleden op, deze verstandige lijn te volgen en snel duidelijkheid te verschaffen aan Noord-Nederland met een nee tegen de zweefverbinding en een snelle uitwerking van de alternatieven. Als wij dit als Kamer doen, heeft de commissie ons voor deze misstap kunnen behoeden. Daarvoor wil ik haar alvast bedanken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik begrijp dat u wel voor een snelle verbinding naar het noorden bent, maar niet voor een zweeflijn.

U heeft het ook over de cultuuromslag. Alles wat de commissie voorstelt, vindt u hartstikke goed, u wilt ook dat het wordt gedaan, maar u vindt het onvoldoende. Een cultuuromslag kun je niet bewerkstelligen door het aan iemand te vragen. Wat stelt u voor om bestuurders daartoe te dwingen en ze wat meer de duimschroeven aan te draaien?

Mevrouw **Gerkena** (SP): U zegt dat bestuurders daartoe gedwongen moeten worden?

De heer **Van der Ham** (D66): U had het over het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Kamerleden. U vraagt een cultuuromslag, maar wellicht zegt men nee.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik heb drie

Gerkens

eenvoudig klinkende voorstellen gedaan om die duimschroeven aan te draaien: 1. een zwarte lijst voor liegende bestuurders; 2. strafbaarstelling van misleiden van het parlement door bewindspersonen en 3. een spreekplicht voor ambtenaren.

Wij zijn altijd voorstander geweest van een snelle verbinding naar het noorden. Ik heb daar nooit anders over gedacht. Wij willen echter geen HSL of magneetweefbaan.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Er zijn weinig zaken die het vertrouwen van burgers in de overheid zo ondermijnen als het gevoel dat belastinggeld verspild wordt, het gevoel dat miljarden-uitgaven door de politiek worden doorgedrukt in weerwil van argumenten of het gevoel dat prestige het wint van het nut voor de samenleving. Hoe je het ook wendt of keert, dit gevoel hebben veel burgers bij de Betuwelijn en de HSL-Zuid. Het rapport van de Tijdelijke commissie infrastructuurprojecten bevestigt hen in dit beeld. De commissie zegt overigens nergens dat de Betuwelijn en de HSL-Zuid er niet hadden moeten komen. De rol van de politiek in de besluitvorming over de projecten wordt stevig gekraakt.

Niet argumenten, maar lobby's waren doorslaggevend voor de besluitvorming. Kosten, baten en risico's werden niet reëel voorgespiegeld. Alternatieven werden genegeerd of als onrealistisch afgedaan. Onzekere private bijdragen werden voor zeker aangenomen. De Tweede Kamer werd op sommige momenten ontijdig en onvolledig geïnformeerd. Tijdens het proces schroefde ook de Kamer zelf de eisen en de kosten verder op. Als een koekoeksjong in een vreemd nest verdrongen beide projecten uitgaven op de begroting voor beheer en onderhoud met als gevolg enorme achterstanden met name bij spoor- en vaarwegen.

Kamerbreed is onderkend dat het roer om moet om het vertrouwen van burgers in de overheid te herstellen. De in de begroting voor 2003 verstopte risicoreservering van 985 mln waarnaar mevrouw Dijkma ook al verwees, vormde de bekende druppel. Na de aanvaarding van de motie-Hermans werd de Tijdelijke commissie infrastructuurprojecten in het leven geroepen met als opdracht

voorstellen te ontwikkelen voor een betere besluitvorming en beheersing van grote projecten.

De CDA-fractie is van mening dat de commissie uitstekend werk heeft verricht. Het project is twee weken te laat opgeleverd, zo heb ik begrepen, maar het is binnen het budget gebleven. Wij hebben geen andere signalen ontvangen. Wij hadden erop kunnen rekenen dat met de actieve informatieplicht die ook de commissie uiteraard in acht neemt, wij dat op tijd hadden vernomen. Wij vinden dat de besluitvorming bij beide projecten grondig is geanalyseerd en dat er duidelijke lessen voor de toekomst zijn getrokken. Wij waarderen het ook zeer dat de commissie met concrete voorstellen tot wijziging van wetten, procedures en werkwijzen is gekomen. Over die voorstellen gaan wij graag in debat. Daarbij zullen wij ons vooral richten op de hoofdlijnen van het rapport.

Mijn eerste vraag aan de commissie betreft de opzet van het onderzoek. De analyse en de aanbevelingen van de commissie zijn gebaseerd op de ervaringen met twee grote projecten die fors uit de hand liepen. Ook na de beantwoording van de vele vragen blijft bij mijn fractie de vraag hangen waarom de commissie niet een aantal succesvolle grote projecten heeft onderzocht, zoals de aanleg van de Westerscheldetunnel. Kunnen wellicht ook lessen getrokken worden uit besluiten van kabinet en Kamer om af te zien van grote projecten zoals de HSL-Oost of het rondje Randstad? Kan de commissie een aantal factoren benoemen die een succesvol verloop van grote projecten in het verleden hebben bevorderd?

Een van de hoofdconclusies van de commissie is dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in elk geval bij de besluitvorming over de HSL en de Betuweroute heeft gefunctioneerd als een partijdig ambtelijk bolwerk. Dit lees ik in het rapport. Opeenvolgende ministers en Kamerleden konden of wilden hiertegen kennelijk geen tegenwicht bieden. Ministers vereenzelvigden zich al snel met hun departement en de correcties die de Kamer aanbracht, betroffen vooral inpassingsmaatregelen zoals tunnels. De commissie werpt terecht de vraag op hoe wij het systeem van "checks and balances" bij grote projecten kunnen herstellen. Door de lange looptijd

van grote projecten en de ongelijke verdeling van informatie staat de politiek al bij aanvang met 2-0 achter. Alle voorgestelde wijzigingen van wetten en procedures ten spijt, het winnen van deze wedstrijd staat en valt uiteindelijk met de inzet van mensen: ambtenaren, ministers en Kamerleden. Ambtenaren horen hun voorbereidende en uitvoerende werk integer en professioneel te doen. De minister hoort het departement zo aan te sturen dat besluiten inhoudelijk goed worden voorbereid, goed worden gemotiveerd en dat eenmaal genomen besluiten goed worden uitgevoerd. De Kamer hoort de regering kritisch te beoordelen en te controleren. Wat dat betreft kan iedereen uit deze gebeurtenissen lessen trekken.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Is het wilden of konden?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het heeft allebei een rol gespeeld. Er zullen politieke argumenten een rol hebben gespeeld. Er zijn ook een aantal structurele oorzaken waardoor de Kamer in de discussie met het kabinet op achterstand stond. Ik heb die zo-even geprobeerd te benoemen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De heer Van Hijum stelt ook expliciet dat de Kamerleden niet anders wilden.

De heer **Van Hijum** (CDA): De commissie is duidelijk in haar conclusie dat eenmaal genomen besluiten over grote projecten een vanzelfsprekendheid krijgen. De heer Leers heeft dat ook geconstateerd. Die les kunnen wij hier, in de politiek, ter harte nemen.

Wij moeten uit het rapport niet de conclusie trekken dat er in Nederland geen enkel groot project meer wordt aangelegd. In het kleine Nederland, met zijn hoge bevolkingsdichtheid en ruimtelijke dichtheid, zullen wij steeds vaker te maken krijgen met grote, complexe projecten. Wij zullen blijven bouwen aan ons land en aan de samenleving. Ook in de toekomst zal de politiek voor afwegingen staan rond het aanleggen van nieuwe wegen, vaarwegen en spoorlijnen, al dan niet verdiept. Van de politiek mag worden verwacht dat wij toekomstgericht en soms zelfs visionair bezig zijn. Daarbij is het lastig dat wij de effecten van investeringen op de ontwikkeling van

Van Hijum

vervoer, economie, werkgelegenheid, ruimte of milieu nooit met 100% zekerheid kunnen voorspellen. Uit het onderzoek van de commissie komt naar onze mening ook het beeld naar voren dat de complexiteit en onzekerheden rond grote projecten voor de politiek heel moeilijk te hanteren zijn. De commissie zoekt het antwoord vooral in het rationaliseren van de besluitvorming. De commissie wil een aantal duidelijke stappen onderscheiden: een voorbereidende fase, een uitwerkingsfase, een bestemmingsplanfase en een uitvoeringsfase. De commissie lijkt daarbij overigens de instandhoudingsfase vergeten te zijn. Iedere fase wordt afgesloten met een expliciet besluit van de Tweede Kamer. Dit schema ademt de sfeer van de eenvoud. De vraag is echter of de complexe en langdurige besluitvorming rond grote projecten zich in dit schema laat dwingen. Ik wijs hierbij op de woorden van de heer Korf, voormalig projectleider van de HSL: De logisch lijkende volgorde, eerst nut en noodzaak aantonen en vervolgens het besluit uitwerken en uitvoeren klopt niet. Nut en noodzaak van een project blijven voortdurend in discussie, maar eens moet er een besluit vallen of contracten gesloten worden of dat men ermee stopt. Is het niet een illusie om te denken dat de politiek een onomstreden "ja" kan zeggen tegen nut en noodzaak van een groot project? Er zullen immers altijd vragen en onzekerheden overblijven. Zo blijkt uit een recente CPB-studie dat het vervoer over de Betuweroute zich veel sneller ontwikkelt dan destijds werd voorspeld. Maar ontwikkelingen kunnen ook een heel andere kant op gaan, want wie voorzagt dat de moordende concurrentie van prijsvechters in de luchtvaart zo'n invloed zou hebben op het internationale treinvervoer? Nogmaals, van de politiek mag enige visie en lef worden verwacht. Die visie moet dan wel worden onderbouwd en worden uitgewerkt. Risico's en onzekerheden moeten zo goed mogelijk worden geïnventariseerd. Anders wordt het luchtfietserij op kosten van de belastingbetaler. Er zal echter altijd onzekerheid blijven bestaan. De Kamer zal aan het eind van iedere fase voor de afweging staan of het de moeite waard is om het project verder te doordenken en uit te werken. Deelt de commissie

deze analyse? Is het fasenmodel in dit opzicht niet te statisch? Valt niet meer te zeggen voor een dynamische benadering waarin het bestuurlijke proces, het ontwikkelingsproces en de contractering beter worden gesynchroniseerd door duidelijke go no go-besluiten?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is het grote probleem niet dat er bij grote projecten of helemaal niet, of nauwelijks of in ieder geval niet als zodanig te herkennen sprake was van een nut en noodzaakdiscussie, laat staan dat die herkenbaar was afgesloten? Niemand zal beweren dat na een dergelijke discussie iedereen het ermee eens zal zijn, maar wel dat je die discussie zorgvuldig moet agenderen en voeren en uiteraard ook conclusies moet trekken. Dan moet het klaar zijn en niet wat u nu lijkt te suggereren altijd maar door moeten lopen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik wil dat ook niet suggereren. Als je overigens kijkt naar de stapels rapporten die over beide projecten zijn geproduceerd dan is die nut en noodzaakdiscussie wel degelijk gevoerd, maar de commissie uit wel kritiek op het soms wat eenzijdige karakter van die documenten. Daar kun je dan inderdaad wel wat vraagtekens bij plaatsen. Ik denk dat er aan het eind van alle discussies ook een politiek oordeel overblijft op basis waarvan je heel goed van mening kunt verschillen of een project wel of niet moet doorgaan. Ik denk dat je niet de illusie in stand moet willen houden dat je, als je maar voldoende objectief onderzoek doet, wel een onomstreden besluit kunt nemen.

Voorzitter. Mijn fractie heeft nog niet helemaal scherp welke ruimte het door de commissie voorgestelde fasenmodel biedt voor publiek-private samenwerking. Het vroegtijdig inschakelen van het bedrijfsleven via PPS kan naar onze mening een belangrijke meerwaarde hebben voor een infraproject. Creatieve ideeën over het ontwerp kunnen de kwaliteit van een plan verbeteren en de inschattingen over kosten en exploitatie meer objectiveerbaar maken. De Kamer zal daarbij scherp moeten letten op de onzekerheden over private bijdragen ± dat is bij de Betuweroute ook flink mis gegaan ± maar ook op de verdeling van financiële risico's, de mate waarin de overheid financiële risico's voor haar

rekening neemt. In het voorstel van de commissie lijken private partijen pas echt in de uitwerkingsfase aan bod te komen, nadat in de structuurvisie al keuzes zijn gemaakt over "realistische alternatieven, ruimtelijke condities en dat soort zaken". Is dat eigenlijk niet te laat? Laat ik de Zuidas maar even als voorbeeld nemen. Je kunt daarvoor toch geen goede structuurvisie ontwikkelen zonder een marktverkenning naar creatieve alternatieven en hun realiteitsgehalte? Dat betekent overigens nog niet dat je via een prijsvraag aanbesteding direct ook verplichtingen moeten aangaan. Kan de commissie dieper ingaan op de betrokkenheid van het bedrijfsleven in de eerste fase van het besluitvormingsproces?

Mijn fractie deelt de conclusie van de commissie dat de selectie van grote projecten zich te veel onttrekt aan de invloed van de Kamer. Het advies over de besteding van de FES-middelen is uitgegroeid tot hét sleutelmoment in de selectie van grote projecten. De CDA-fractie kan zich in grote lijnen vinden in de suggestie tot vervanging van het FES en het ambtelijke voorportaal door een fonds en een commissie ruimtelijke economische structuurversterking die adviseert over de toelating van projecten, onder meer op basis van adviezen van het CPB. Wij steunen daarbij ook de gedachte van goedkeuring via een toelatingsbesluit en dat expliciet moet worden ingestemd met het opnemen van een groot project in de financiële meerjarenplanning. Belangrijk bij de beoordeling is dat ook de documenten en adviezen waarop het kabinet het voorstel baseert toegankelijk zijn voor de Kamer. Deelt de commissie die conclusie?

Ook het voorstel voor het opstellen van een structuurvisie waarin de strategische waarde en het rendement van het project verder worden verkend, steunt mijn fractie. Belangrijk daarbij is dat er geen reële alternatieven en gedachten op voorhand worden uitgesloten. Om eenzijdigheid te voorkomen, zou de Kamer in het proces bijvoorbeeld bewust tegengeluiden kunnen organiseren via een operatie zijlicht. Deelt de commissie deze suggestie?

Mijn fractie heeft enkele vragen bij de voorgestelde uitwerking van de procedure. In hoeverre treedt volgens de commissie de structuurvisie in de plaats van de PKB-

Van Hijum

procedure en de Tracéwet? Waarom kan bij grote infrastructurele projecten niet gewoon de MER/tracéprocedure worden gevolgd, waarbij transparant en stapsgewijs wordt toegewerkt naar een voorkeurstracé? Ik realiseer me dat niet alle Grote Projecten over infrastructuur gaan, maar als dat wel het geval is, is dit een optie. Hoe vindt de tracévaststelling plaats in het voorstel van de commissie? En ligt het voortouw bij de vaststelling van een structuurvisie per definitie bij de minister van VROM? Komt daardoor de nadruk niet al te zeer te liggen op de ruimtelijke randvoorwaarden van de besluitvorming, in plaats van op de inhoudelijke en vervoerskundige afweging? Kan het kabinet niet beter per project bepalen welke minister leidend is en deze doorzettingsmacht geven? Graag een reactie op deze suggestie, die overigens ook van het kabinet is gekomen.

Ik ben aangeland bij de informatievoorziening. Mijn fractie deelt de conclusie dat de Kamer zich bij de besluitvorming over Grote Projecten meer moet richten op de hoofdzaken en minder op de details. De periodieke rapportages aan de Kamer moeten daar dan wel toe uitnodigen. De Kamer moet worden geïnformeerd over ontwikkelingen op het terrein van kwaliteit, tijd, budget en risico's, en dat alles ook tijdig. Het is duidelijk dat het niet-informereren door het kabinet van de Kamer over een dreigende miljardenoverschrijding bij de aanbesteding van de onderbouwcontracten bij de HSL-Zuid volstrekt onacceptabel is, maar kan de commissie dan duidelijk aangeven wanneer sprake is van juiste en tijdige informatievoorziening? Moet een dreigende overschrijding direct worden gemeld aan minister en Kamer, of mag van de projectorganisatie ook worden verwacht dat deze het probleem eerst zelf probeert op te lossen? Het zou goed zijn om, zoals de commissie voorstelt, een parlementscmissie te laten onderzoeken of het opnemen van een actieve informatieplicht in de Grondwet bijdraagt aan een betere informatievoorziening tussen regering en Kamer. De suggestie hieromtrent van mevrouw Dijkema kan hierbij prima worden meegenomen.

Wij moeten overigens niet de indruk wekken dat een goede rapportage 100% zekerheid verschaft

over kosten en risico's: er zullen zich altijd onvoorziene zaken voordoen, zoals recent het verzakken van een pijler onder een brug. Openheid hierover is gewenst, maar geeft vaak ook aanleiding voor politieke commotie; dat bleek uit het "uitlekken" van een inventarisatie van onveilige plekken rond de Betuweroute, nota bene door de projectorganisatie zelf opgesteld. Ook de Kamer zal hiermee moeten leren omgaan. Het melden van risico's moet worden gestimuleerd, niet afgestraft. Het politiek opblazen van meldingen werkt het onder de pet houden van informatie, de opstelling van schaduwdoSSIERS op ministeries en afschuifgedrag in de hand ± maar is daarvoor géén excuus. Kan de commissie iets zeggen over het effect van de politieke cultuur op de verantwoording over de uitvoering?

Voorzitter: Ten Hoopen

De heer **Van Hijum** (CDA): Nu de informatieverwerking. De commissie doet een aantal voorstellen om de controlerende rol van de Kamer te versterken: zo moet er een parlementair kennis- en controlecentrum komen en moet de Kamer ook zelf onderzoeken kunnen uitzetten bij planbureaus. De CDA-fractie deelt deze voorstellen op hoofdlijnen, maar wil waken voor de oprichting van een nieuwe ambtelijke organisatie onder de aansturing van het parlement. Primair zouden kennis en adviezen die bij departementen beschikbaar zijn, eenvoudiger voor Kamerleden toegankelijk moeten worden; denk aan de CPB-adviezen over Grote Projecten. Dat kan ook door de besluitvorming transparanter te maken, achterliggende documenten beschikbaar te maken en parlementaire hoorzittingen te organiseren. Het controlecentrum zal dus klein moeten zijn en zich moeten richten op het ondersteunen van de Kamer bij het verzamelen, analyseren en interpreteren van gegevens. Mijn fractie kan zich vinden in de aanbeveling dat de Commissie voor de Rijksuitgaven de kwaliteit van de rapportages en informatievoorziening bewaakt en het controlecentrum aanstuurt. Wij hebben twijfels over het aanstellen van een rapporteur per project, zoals in het Europees Parlement gebeurt. De beoordeling van de informatie en de uitoefening van de controle

blijven immers een verantwoordelijkheid van de Kamerleden zelf; we zullen daarom ook een discussie moeten voeren over de ondersteuning van de fracties. Een rapporteur krijgt al snel een onduidelijke positie tussen de Kamercommissie en de minister in. Acht de commissie dit voorstel in overeenstemming met de werkwijze van de Kamer?

Wij delen wel de conclusie dat we vooral niet te krampachtig moeten doen over contacten tussen Kamerleden en ministers. Veel technische informatie kan prima langs deze weg worden uitgewisseld. Bij het uitbrengen van een rapportage kan een projectleider bijvoorbeeld een toelichting geven en technische vragen beantwoorden; dat hoeft zeker niet ten koste van de ministeriële verantwoordelijkheid te gaan. Het vergt wel professionaliteit van de ambtenaar en zelfbeperking van de Kamerleden. De oekaze van Kok kan wat ons betreft worden ingetrokken.

Ook delen wij de conclusie dat terughoudend moet worden omgegaan met het vertrouwelijk informeren van de Kamer. Uiteraard kan om goede redenen worden besloten tot een vertrouwelijk overleg of het vertrouwelijk ter inzage leggen van stukken. Uit het verslag van de verhoren blijkt echter dat sommige overleggen zo vertrouwelijk zijn dat men achteraf van mening verschilt over de vraag of zij al dan niet gehouden zijn. Achteraf moet natuurlijk terug te vinden zijn in verslagen dat vertrouwelijk overleg heeft plaatsgevonden. Acht de commissie een wijziging van het Reglement van Orde op dit punt gewenst?

De adviezen van de commissie kunnen naar de mening van mijn fractie niet zonder gevolgen blijven voor toekomstige en lopende grote projecten. Met het oog op omvang, impact en risicobeheersing dienen in dat verband de Zuidas en de Hanzelijn alsnog aangewezen te worden als grote projecten. Hetzelfde kan overwogen worden voor de A6/A9 waarvoor de besluitvorming zich nog in een vroeg stadium bevindt. Ook de Zuiderzeelijn kan als groot project worden aangewezen. Mijn fractie heeft dat al eerder voorgesteld, maar de Kamer heeft dat nog steeds niet zelf besloten. Ik stel voor om de commissie voor de Rijksuitgaven hierover om advies te vragen. De erkenning van een groot

Van Hijum

project moet uiteraard extra ondersteuning met zich brengen voor het volgen ervan.

Over de gevolgen voor de Zuiderzeelijn wil mijn fractie in dit debat nog geen conclusies trekken. Zij kijkt wel kritisch naar de bijdrage die een snelle verbinding tussen de randstad en het noorden levert aan de gestelde doelen van het project. Overhaaste conclusies doen echter geen recht aan de conclusies van de TCl. De CDA-fractie stelt voor om het kabinet te vragen om een standpunt naar aanleiding van de adviezen van de commissie. Bij de behandeling van de nota Ruimte heeft het kabinet overigens al aangegeven te werken aan een nieuw spoorboekje voor het vervolg. Dit spoorboekje moet naar de mening van mijn fractie Duivesteijn-bestendig zijn. Kan de commissie nog eens helder aangeven hoe zij de vervolgproucedure voor zich ziet? De commissie vindt het te vroeg voor de prijsvraag als eerste stap in de aanbesteding. Welke risico's worden echter gelopen met die eerste stap? Acht de commissie het wel denkbaar dat bijvoorbeeld een marktverkenning wordt uitgevoerd ten behoeve van de structuurvisie? Ik verwijs in dit verband naar de eerdere opmerkingen en vragen over publiekprivate samenwerking.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik respecteer het feit dat de CDA-fractie op het punt van de Zuiderzeelijn niet met een al te uitgebreide reactie komt, maar ten aanzien van de prijsvraag vraag ik mij af wat het verschil is tussen hetgeen u nu zegt en hetgeen u in uw eerste reactie op het rapport in december hebt gezegd. In uw persbericht stond dat de prijsvraagprocedure vooral kritisch tegen het licht gehouden moest worden en dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse aan de orde was.

De heer **Van Hijum** (CDA): De discussie over nut en noodzaak moet goed worden gevoerd, hetgeen in die eerste reactie is aangegeven. Ik onderschrijf de conclusies van de commissie dat met het uitschrijven van een prijsvraag niet direct allerlei verplichtingen mogen worden aangegaan. Die prijsvraag omvat eigenlijk de vormgeving van onze aanbestedingsprocedure. Ik deel de analyse van de commissie dat het wat vroeg is om met een aanbeste-

ding te beginnen waaraan wellicht allerlei verplichtingen verbonden zijn. Ik vraag de commissie om duidelijk te maken wat die verplichtingen inhouden, omdat ik meen dat het serieus tegen het licht houden van dat project vereist dat de ideeën van het bedrijfsleven goed worden bezien. Voor een goede uitvoering van een PPS-project is het noodzakelijk dat het bedrijfsleven vroeg wordt geraadpleegd over alternatieven en realiteitswaarde. Het zou zonde zijn als wij aan die vragen niet toekomen. Ik volg deze modus maar houd mij aanbevolen voor goede suggesties.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U geeft aan dat het debat over nut en noodzaak nog gevoerd moet worden en dat het bij het debat over de mogelijkheden ook interessant is om de visie van het bedrijfsleven te horen. Dat verschilt wezenlijk van het starten van een aanbestedingsprocedure, want dat is die prijsvraag de facto.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben dat met u eens. De politiek gaat uiteindelijk over het oordeel, over het nut en de noodzaak, maar het is goed om wat meer te weten over de bereidheid van het bedrijfsleven om te investeren en om te horen welke varianten het op het oog heeft.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Laten wij toch terugkeren van het leeghoofdige najagen van een doel zonder te kijken naar de kosten. Deze prachtige woorden zijn ontleend aan pagina 432 van het boek van mijn geachte collega Duivesteijn getiteld "Het Haagse stadhuis", met als ondertitel "Bouwen in een slangenkuil". Ik kan het alle aanwezigen aanraden. De VVD-fractie heeft bijzonder veel waardering voor het werk van de commissie en wij vinden dat er sprake is van een doorwrocht en eerlijk rapport waarin de commissie de Kamer zelf ook niet ontziet. Het heeft veel interessante tv-uren opgeleverd, ook al was dat misschien niet het primaire doel. Bovendien is er een unaniem standpunt van de commissie en is er niet gelekt en geruzied. Dat heb ik ook wel eens anders beleefd. Na deze introductie zeg ik allereerst iets over de probleemstelling en de terugblik. Vervolgens kom ik op de aanbevelingen die concreet door de

commissie zijn gedaan. Begrijpelijkwijls kan ik de Zuiderzeelijn niet onbesproken laten. Tot slot past nog een eindconclusie.

Dat er veel mis ging, was algemeen bekend. Toen mevrouw Netelenbos allerlei tegenvallers voor zich uitschoof alsof zij er niet waren, ontstond de beruchte risico-reservering van 986 mln in de begroting van 2003. De toen nieuwe minister, mijnheer De Boer, kon niet anders dan dit opbiechten, zij het dat dit biechten wat ons betreft in iets grotere lettertjes had gemogen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind dat u de geschiedenis geweld aandoet als u zegt dat de heer De Boer dat heeft opgebiecht. Ik kan mij heel goed herinneren wat het moment was dat de Kamer kennis nam van die risicoreservering. Dat was toen collega Duyvendak en anderen bij het begrotingsonderzoek 2003 doorvroegen over dat bedrag van 985 mln euro. Toen pas kwam het ministerie schoorvoetend over de brug met de benodigde informatie. Laten wij niet doen alsof de heer De Boer ± hoe graag ik hem overigens ook mag ± hier een kroontje op zijn hoofd heeft, want dat heeft hij niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heb ik ook niet willen doen en vandaar die toevoeging dat de lettertjes van de biecht wel iets groter hadden gemogen. Wij moesten er inderdaad naar zoeken. U zult zich herinneren dat ook mijn fractie flink heeft meegegaan aan die zoekpartij. Uiteindelijk was dit de aanleiding om deze commissie in te stellen.

Ondanks onze waardering zijn er toch een paar punten waarover wij ons enigszins hebben verbaasd. Allereerst was er wel heel veel aandacht voor de Betuweroute en de HSL-Zuid. Het leek bijkans een enquête, terwijl allerlei nijvere lieden in het veld bezig waren om de rails al op de bielzen te schroeven en ook bij het andere project druk aan de gang te gaan. Er was weinig ± te weinig vinden wij eigenlijk ± aandacht voor dingen die goed zijn gegaan bij andere projecten. Daar kun je ook van leren. Waarom gingen die goed? Er was voorts overmatig veel aandacht voor de Zuiderzeelijn. Dat is echter ook wel begrijpelijk als je dat project kiest voor het doel waarvoor de commissie het heeft gekozen. Wij hadden eigenlijk ook verwacht dat er wellicht

Hofstra

internationaal wat meer informatie zou zijn verstrekt. Er is op dat punt wel enige informatie verstrekt, maar niet in de zin van procedures die men in andere Europese landen volgt. Gelukkig is er door de commissie toch veel aandacht besteed aan wat wij nu het beste zouden kunnen doen.

Ik wil eerst stilstaan bij de vraag waarom het nu mis ging en wie daarvoor verantwoordelijk is. Dat is toch een vraag die moet worden gesteld. Ik denk dat deze vraag tweeledig moet worden beantwoord. Allereerst heeft de Kamer, zeker bij de Betuweroute en de HSL-Zuid, onverstandige besluiten genomen op verschillende momenten. Als ik over verantwoordelijkheid spreek, dan wil ik daaraan toevoegen dat ook de regering tekort schoot. Zij is niet meer in staat om megaprojecten uit te voeren als rijksoverheid. Dat klinkt wat hard als ik het zo zeg. Ik heb dat ook eerder gezegd en ik blijf bij dat standpunt. Daar zouden wij iets aan moeten doen. Wat heeft de Kamer verkeerd gedaan? Wij kennen het welbekende werkbezoek. Voor het busje moest 1000 worden betaald en er was discussie over de vraag uit welk budget dat moest. Op diezelfde dag was er een toezegging gedaan van zo'n 1 mld gulden om allerlei tunnels te maken. Dat is toen toch iets te snel gegaan.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben benieuwd naar een verdere onderbouwing van de stelling van de heer Hofstra dat de rijksoverheid niet in staat is om dit soort projecten überhaupt te managen. In dat geval hebben wij een probleem van heel andere orde. Kunt u daarover iets meer zeggen en welke conclusies verbindt u daaraan?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb gesproken over megaprojecten. Ik zeg niet: alle projecten. Met die megaprojecten bedoel ik vooral de Betuweroute en de HSL. Ik zal straks nog voorbeelden geven. Geconstateerd moet worden dat wij die in de huidige situatie blijkbaar niet meer aankunnen. Met "wij" bedoel ik: regering, Kamer en ambtelijk apparaat samen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik kan mij redelijk vinden in de conclusie dat de regering geen megaprojecten kan runnen. Vindt de heer Hofstra dat uit de reacties van

minister Peijs blijkt dat zij ook maar enigszins doordrongen is van die scherpe conclusie?

De heer **Hofstra** (VVD): Naar mijn smaak onvoldoende, maar het is goed gebruik dat er na een debat als dit nog een ander debat komt, met de regering. Dan hebben wij alle gelegenheid om daar met haar over te praten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is de heer Hofstra het met mij eens dat een zware toets die wij met haar moeten uitvoeren is, of zij voldoende rekenschap aflegt en dus ook voldoende verbetering kan beloven? Raakt dat ook het vertrouwen van de Kamer in haar?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar laten wij daar niet op vooruitlopen. Wij zullen zien hoe die discussie verloopt.

Ik sprak over de verkeerde dingen die de Kamer naar mijn smaak in het verleden heeft gedaan. Daarbij is sprake geweest van een wederzijdse gijzeling van Kamer en kabinet. Ik heb enig recht van spreken. Ik ben sinds 1994 lid van de Kamer. Ik heb nog nooit enige minister van Verkeer en Waterstaat horen zeggen dat de Kamer moest kiezen tussen hem en zijn project en haar eigen project. Dat had de regering ook kunnen doen, toen de Kamer de rondgang had gemaakt van 1 mld gulden en 1000 voor het busje. Dat is nooit gebeurd. In mijn analyse is er een gijzeling over en weer van Kamer en kabinet geweest.

Voor de regering blijken megaprojecten niet beheersbaar en uitvoerbaar te zijn. Dat komt naar mijn smaak ook doordat de overheid, bij uitstek de rijksoverheid, tegelijk heel veel petten op heeft: wetgever, uitvoerder, handhaver, opdrachtgever en toezichthouder. Je zou er wellicht nog een aantal andere functies aan kunnen toevoegen.

Wij hebben ook grote bouwclubs, die nog steeds geneigd zijn om het laatste boutje in de middenbermbeveiliging uit te tekenen alvorens de prijs wordt gevraagd. Dat is niet meer van deze tijd. Er is een onpraktisch aanbestedingsbeleid, waardoor heel veel met deelbestekken wordt gewerkt. Iedereen kent de voorbeelden. Bij de HSL-Zuid zei de aannemer: sla de heipaal maar op die plek in de grond. De goede man wist dat hij die paal een maand

later twee meter verderop moest zetten. Dat hinderde niet, want hij vond het financieel beter om het zo te doen. Dat kon ook allemaal binnen de bestekken. Ik vind dat niet echt een voorbeeld van beheerst overheidsbeleid.

Heel illustratief in de voortgangsrapporten over de HSL-Zuid is dat wij vele soorten risico's onderscheiden. Er zijn planningsrisico's, raakvlakrisico's, tegenvallers in contracten, die terecht ook als risico's worden gezien en beheerskosten. De laatste categorie is ook een heel aardige. Dat zijn de McKinsey's en soortgenoten die alles een beetje moeten doorlichten. Die posten zien wij de laatste tijd zelfs oplopen. Er is dus een viertal soorten risico's.

Dan blijkt ook nog dat er af en toe met accountantsrapporten werd gesjoemeld. De VVD vindt dat toch wel heel bedenkelijk. Wij menen de regering te moeten zeggen dat dit, voor zover het nog gebeurt, onmiddellijk moet ophouden.

De communicatie tussen de Kamer en de regering draagt ook niet altijd direct bij aan een goede uitvoering van de grote projecten. Ik noem als voorbeeld de Betuweroute, maar het geldt deels ook voor de HSL-Zuid. Alom werd bekend dat het veel duurder werd. Er zijn vanuit de Kamer suggesties gedaan om dat te veranderen. Ik herinner mij nog dat mijn ex-fractievoorzitter Frits Bolkestein een keer zei dat het toch wel gek was dat wij zo vreselijk veel geld uitgaven aan de tunnel onder het Groene Hart. De goede man had natuurlijk gelijk, maar het lukte blijkbaar niet meer om het besluit daarover te veranderen. Zelf heb ik bij de Betuweroute naar voren gebracht dat het misschien wel verstandiger zou zijn om eerst de bovenleiding niet te bouwen ± waarvoor opeens een bouwvergunning nodig bleek te zijn, ook zo'n gek verschijnsel ± de beveiliging wat simpeler te doen, waardoor in het eerste stadium veel geld zou kunnen worden bespaard en die later, als de trein er eenmaal reed, aan te brengen. En dan de goudgerande tunnels! Wat hebben wij daar niet over geconverseerd met de minister. Hoe moest dat precies? Achteraf bleek dat de minister het probleem zelf veroorzaakt had. Wij dachten eerst dat de burgemeesters allemaal zulke gekke eisen stelden. Het Rijk

Hofstra

had die eisen er echter zelf in gestopt.

Ik geef een nog erger voorbeeld: de vogeltjes bij de schermen rond de HSL-Zuid. Dat was een hype: vogeltjes vlogen tegen de schermen aan en gingen dood. Je moet in de politiek overall rekening mee houden, dus zoiets moet je in de afweging betrekken. Hoe groot was het probleem nu eigenlijk? Hebben wij daar wel ooit goed bij stilgestaan? Er werd een behoorlijke uitgave gedaan, naar ik meen in de orde van grootte van 15 mln à 20 mln, om het te herstellen. In korte tijd werd een aantal AO's gehouden. Tijdens een van die AO's zegde de minister toe het plaatsen van die schermen te zullen stoppen. Als eenvoudig Kamerlid denk je dan: een van de tien ambtenaren snelt nu de zaal uit en belt op met de mededeling "stoppen". Mevrouw Gerkens, vaak heel accuraat op dit soort punten, ontdekte na twee of drie weken dat het gewoon doorging. De minister bood haar excuses aan, maar het bleek dat er geen opslag voor de schermen was. Ze werden wél geproduceerd, dus ze werden toch maar langs de spoorbaan gezet. Wij zijn blijkbaar niet in staat om zoiets goed te doen. Nogmaals, zowel Kamer als kabinet draagt de verantwoordelijkheid voor dit soort dingen. Gedane zaken nemen helaas geen keer, dus laten wij als waren wij een AEX-fonds ons verlies maar nemen en vooruitkijken.

Wij moeten drie dingen goed doen. Ten eerste moeten wij de twee megaprojecten die zoveel aandacht hebben gekregen goed afmaken. De projecten zijn in het landschap te zien. Ik vind bepaalde onderdelen zelfs mooi. De projecten zijn echter nog niet af en de exploitatie is nog niet geregeld. Bij de een dachten wij dat het goed zat, maar dat bleek achteraf tegen te vallen, mede door standpunten van onze zuiderburen. Een aantal moties is nog niet volledig uitgevoerd. Wij moeten er nu vooral voor zorgen dat de projecten goed en efficiënt worden afgemaakt en dat de exploitatie goed in de benen komt. De VVD heeft er geen behoefte aan dat wij hier over twee of drie jaar met een échte enquêtecommissie zitten om de afronding ook nog eens onder de loep te nemen. Ten tweede moeten wij in het infrastructuurbeleid in algemene termen grote verbeteringen zien te realiseren. Het derde

punt betreft de vraag hoe wij de Zuiderzeelijn verder afhandelen.

Wij moeten onderscheid maken tussen datgene wat de regering moet doen, datgene wat speelt in de omgang tussen Kamer en kabinet en datgene wat de Kamer zelf moet doen. De VVD-fractie is van mening dat er nog heel veel gebouwd zal moeten worden, misschien wel meer dan sommige fracties in dit huis lief is. Bij de commissie heb ik gelukkig geen enkele aversie bespeurd tegen infrastructuur en af en toe wat grootschalige plannen. Wij zijn een klein land met heel veel activiteiten.

Wij steunen de gedachte van de commissie dat het daarbij van belang is dat wij sterker dan tot nu toe in het begintraject heel erg kritisch zijn. Daar moeten goede afwegingen worden gemaakt. In zijn algemeenheid kunnen wij instemmen met de aanbevelingen 1, 2, 3 en 6, maar wij hebben er wel een aantal bemerkingen en aanvullingen bij.

De eerste daarvan is: FES moet FES blijven. Wij voelen er niet voor om de zaak open te zetten en te zeggen: komt u maar met kinderopvang of weet ik wat. Het is FES en dus vooral asfalt, beton en staal.

Verkeer en Waterstaat is er niet voor niets, met alle respect voor de belangrijke departementen VROM en EZ. Wij voelen er niet voor om de primaire V&W-taken door deze departementen te laten overnemen. Wij kunnen ons best voorstellen dat er een iets grotere inbreng vanuit EZ en VROM wordt geregeld ± bij VROM denk ik dan eerder aan de RO-poot dan aan de milieupoot ± maar laat Verkeer en Waterstaat wel prevaleren. Hoewel het ergens in de bijlagen staat, mist mijn fractie bij de regelgeving de lex specialis als mogelijkheid om het infrastructuurbeleid te verbeteren. Dat is een oud idee dat de VVD-fractie vanaf een jaar of tien geleden geregeld heeft geopperd. Ik breng in herinnering dat voor de Betuweroute 4000 aparte besluitjes moesten worden genomen. Bij elk besluit kon men volgens mij 37 keer in beroep gaan. Dat duurde allemaal ontzettend lang. De recente uitspraken van de Raad van State over de luchtkwaliteit maken opnieuw duidelijk dat wij helemaal vastlopen. Graag vernemen wij de reactie van de commissie op ons voorstel dat een lex specialis kan helpen om tot een effectievere besluitvorming voor de grote projecten te komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil een betere indruk proberen te krijgen van wat precies wordt beoogd met de lex specialis. De heer Hofstra verwijst naar de uitspraken van de Raad van State over de luchtkwaliteit, maar die zijn het gevolg van het feit dat dit kabinet haar milieubeleid niet op orde heeft. Wil de heer Hofstra bezwaarmakers met een lex specialis buitenspel zetten? Wat is de bedoeling ervan?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben de afgelopen twee weken in China op werkbezoek geweest. Daar wordt een heel adequaat infrastructuurbeleid gevoerd. Binnen een jaar stampen ze er van alles uit de grond, maar als een huisje net naast de weg kan blijven staan, laten ze dat ook staan. Dat is niet mijn voorstel. Mevrouw Dijksma hoeft niet bang te zijn dat wij willen dat de lex specialis alleen om beton, asfalt en staal gaat. Er moet een integrale afweging worden gemaakt. De aspecten die nu een rol spelen, moeten er in principe ook in worden geregeld. Je kunt de procedures aanzienlijk stroomlijnen door dingen maar één keer te laten doen in plaats van 4000 of 37 keer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): In gewonemensentaal bedoelt de heer Hofstra dus eigenlijk dat alle burgers die steeds maar kunnen inspreken een beetje op achterstand moeten worden gezet.

De heer **Hofstra** (VVD): Neen. De VVD-fractie vindt de inbreng van burgers bijzonder belangrijk. De overheid heeft op een gegeven moment het recht om eigendommen van mensen aan te tasten, maar moet hen daarvoor heel goed schadeloos stellen. Dat je respect hebt voor de inbreng van burgers, betekent niet dat je daarvoor zo vaak de gelegenheid moet geven. Als er 4000 besluiten genomen moeten worden voor een groot project, wat is er dan op tegen om het één keer te doen als je het duidelijk aankondigt en bijeenkomsten houdt in de regio's? Ik zie het bezwaar daarvan niet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat is dan precies het voordeel van een lex specialis, behalve de snelheid waarmee de infrastructuur kan worden geregeld? Het gaat in dit debat vooral om de zorgvuldigheid en om de rol van de Kamer in de

Hofstra

beginfase. Wat ik de heer Hofstra hoor bepleiten komt veel meer neer op: een beetje snel graag, en niet te moeilijk doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Neen. Snelheid vind ik trouwens niet onbelangrijk. Wij willen niet alleen graag een beter infrastructuurbeleid, maar ook een sneller. Je zou ook andere dingen kunnen regelen. Er kunnen bijvoorbeeld noodrem-procedures worden ingebouwd voor het geval er ten aanzien van het budget dingen mis gaan. In de huidige situatie lopen wij achter de feiten aan. Achteraf tellen wij de rekeningen op, maar dan hebben wij geen invloed meer.

Wij moeten de beheersbaarheid verbeteren door een ander aanbestedingsbeleid, het meer toepassen van PPS en het consequent van toepassing verklaren van de levensloopbenadering. Er moet dus niet alleen worden gebouwd, maar de exploitatie en het onderhoud moeten er direct bij worden betrokken. Ons voorstel is om de bouwdiensten om te vormen tot slanke kenniscentra die goede dingen uit de markt kunnen halen. De rijksoverheid moet ophouden zelf dingen te ontwerpen. De markt beschikt over mensen die dat heel goed kunnen. Wij kunnen dan veel slankere overheidsapparaten maken. Wij moeten ervoor zorgen dat wij goede mensen hebben en houden. Nu lopen die veelal naar marktpartijen. Wij kunnen ons een soort centraal ingenieursbureau of managementbureau voorstellen, dat de markt goed kent om de goede dingen uit de markt te kunnen halen. De regering heeft ten aanzien van de Zuiderzeelijn geprobeerd op deze manier te werk te gaan. Ik kom daar later op terug.

De zes aanbevelingen die resteren gaan specifiek over de Kamer dan wel de omgang tussen de Kamer en de regering. In dat kader missen wij één vraag die voor ons centraal zou moeten staan in het debat. Het woord "cultuuromslag" is genoemd. Aan de ene kant willen wij meer op hoofdlijnen sturen. Iedereen in dit huis wil dat eigenlijk. Maar aan de andere kant zijn wij bang informatie te missen, willen wij nog meer regelen, nog meer informatie en nog meer instrumenten hebben. Volgens mij moet je vanuit deze hoofdgedachte redeneren, hoe je het verder

ook bekijkt en welke beslissing je uiteindelijk ook neemt.

Wij gaan akkoord met de aanbevelingen 5 en 10. Deze betreffen een wat meer structurele wijziging van onze bestaande reglementen. Dat werk zou echter wel gedaan moeten worden door bestaande clubs. De werkgroep van Klaas de Vries is al genoemd. Ook kan er aan de commissie voor de Werkwijze gedacht worden. Wij moeten in ieder geval proberen om dat organisatorisch zo handig mogelijk te doen.

Mij resten dan nog vier aanbevelingen, namelijk die inzake de ambtenaren, verzwaring van de commissie voor de Rijksuitgaven met een rapporteur, oprichting van een parlementair kennis- en controlecentrum en de planbureaus. De VVD-fractie is beducht voor meer democratie in het parlement.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij is dit een freudiaanse verspreking.

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD-fractie is natuurlijk voor nog veel meer democratie in dit gebouw, maar vooral voor veel minder bureaucratie. Men weet wellicht dat ik zelf in de Kamer ben gekomen om tegen de bureaucratie te vechten. Je kunt zeggen dat dit niet erg gelukt is, omdat ik tien jaar later nog zeg dat er te veel bureaucratie is. Ik moet echter ook zeggen dat het een heel moeilijke strijd is.

De VVD-fractie is dus beducht voor meer bureaucratie en voor verwatering van de primaire verantwoordelijkheidsverdeling door het verzwaren van onze instrumenten en regels. De regering regeert en de Kamer controleert. Bovendien heeft de Kamer het laatste woord. Als wij een keer vinden dat een minister echt onhandig bezig is, dan moeten wij ook de durf hebben \pm er is al gesproken over een rechte rug \pm om te zeggen dat het genoeg is geweest en dat hij of zij beter kan gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben een beetje verbaasd dat u het hebt over verwatering van de centrale taak van de Kamer, de controle. Het onderzoeksbureau is bedoeld om de controlerende functie beter te kunnen vervullen. Dat behoeft helemaal geen bureaucratie te betekenen. Ik vind dat de

commissie daar heel interessante suggesties voor doet. Bent u erop tegen dat er een onderzoeksbureau komt dat ons informatie verschafft waardoor wij onze controlerende taak beter kunnen vervullen?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, daar ben ik niet op tegen. Dat zal ook blijken uit de rest van mijn betoog. Ik zeg alleen dat wij de bureaucratie tot een minimum moeten beperken. Het verbaast mij dat niemand daar verder op heeft gehamerd. Ook vind ik dat wij moeten vasthouden aan de verantwoordelijkheidsverdeling tussen regering en Kamer. Daar toetsen wij de concrete voorstellen ook aan. De uitwerking van de voorstellen waarmee wij akkoord gaan, zal dus zo moeten geschieden dat deze twee voor ons belangrijke punten niet in het gedrang komen.

Een van de punten is het horen van ambtenaren. Bij de presentatie van het rapport hebben wij al gezegd dat wij daar, staatsrechtelijk gezien, niet echt vóór zijn. Ik stel vast dat het nu al mogelijk is om met ambtenaren te praten. Ten eerste kun je iemand opbellen. Het zou wel heel onbeleefd zijn als die dan zou zeggen dat hij niet met jou wil praten. Ten tweede kun je in de commissie aangegeven dat je daar een ambtenaar wilt spreken. De gangbare procedure is dat de minister daar toestemming voor geeft. Dat vind ik niet verkeerd, want de minister geeft leiding aan het departement. Het zou wel een heel rare situatie worden als wij hier lukraak allerlei ambtenaren, die soms ook lid zijn van een politieke partij, gaan uitnodigen. Daarom vinden wij dat dit moet blijven zoals het is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat je als Kamerlid een ambtenaar kunt bellen om informatie te vragen. Formeel is dit echter in strijd met de oekaze van Kok. Mijn ervaring is ook dat het vaak niet lukt om informatie te krijgen. Misschien is dat voor regeringspartijen anders, maar ik vraag mij af of het niet goed is om te formaliseren dat een Kamerlid informatie mag vragen aan een ambtenaar.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik moet zeggen dat ik er altijd weinig behoefte aan heb om ambtenaren te spreken, omdat ik vind dat het onze taak is om met de regering van gedachten te wisselen. In de

Hofstra

bestaande situatie kan het echter al wel. Zeer recent hebben wij bij Verkeer en Waterstaat een technische briefing gehad over de concessies op het spoor. De minister was daar niet bij aanwezig, maar die briefing had wel haar instemming. Welnu, u weet wat er vervolgens gebeurd is. Je kunt wel zeggen dat die ambtenaren verkeerde antwoorden hebben gegeven, maar dit moest wel weer allemaal recht gebreid worden in het politieke debat. Dit is een duidelijk voorbeeld waarom het ons niet verstandig lijkt om die mogelijkheid zo breed open te zetten. Het kan nu en misschien dat het in de toekomst best nog iets ruimhartiger kan worden geïnterpreteerd, maar het lijkt mij niet nodig dit formeel te veranderen.

De heer **Van As** (LPF): De heer Hofstra spreekt hier klare taal die mij uit het hart is gegrepen. Hij zegt dat de minister leiding geeft aan het departement. Maar wat wil hij dat er gebeurt in het geval ambtenaren leiding moeten geven aan de minister?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is wellicht een bijkomend nadeel van het lukraak met ambtenaren gaan praten, namelijk dat ze dan helemaal de macht grijpen.

De heer **Van As** (LPF): Als ze node de minister op de been moeten houden, wat moeten wij als Kamer dan doen?

De heer **Hofstra** (VVD): De ministers zijn zelf primair verantwoordelijk, maar ik meen dat het in de regelingen over en weer het het meest zuiver zou zijn om het te laten zoals het nu is, dan wel om een kleine versoepeling in de praktijk te realiseren.

De heer **Van As** (LPF): Dus u komt terug op uw verhaal van "dan maar de minister de laan uit"? Dat sprak mij namelijk bijzonder aan.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Ik wil het nog wel duidelijker zeggen. De laatste jaren is het gezag van de Kamer niet toegenomen. Volgens mij hangt dat samen met het feit dat er de laatste jaren eigenlijk niemand is weggestuurd.

De heer **Van As** (LPF): Of is dat de

kool en de geit sparen, wat men hier regelmatig ziet?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Ik zou er voorstander van zijn dat de Kamer wat dat betreft wat assertiever wordt. Als er echt een politiek conflict is over een bepaalde zaak, moet je je als Kamer realiseren dat je uiteindelijk het laatste woord hebt en je dus ook kan zeggen: zo doen wij het dus niet langer.

De heer **Van der Ham** (D66): U had het zo-even over een harde lijn met hier en daar een versoepeling. Dat is volgens mij geen harde lijn. Wat is volgens u die versoepeling?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hadden het eerder over de oekaze van Kok die, naar ik meen, alle ambtenaren heeft bericht dat ze nooit meer met een Kamerlid mochten spreken. Welnu, ik bel niet veel met ambtenaren maar ik heb nog nooit iemand aan de lijn gehad die zei: ik mag van mijnheer Kok of mijnheer Balkenende niet met u praten.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan zegt u eigenlijk dat u het ermee eens bent.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, waar ik aan vast wil houden, is dat er niet met ambtenaren wordt gesproken zonder toestemming van de minister.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar niet elk telefoontje dat u pleegt wordt toch gemandateerd door de minister?

De heer **Hofstra** (VVD): Het hangt er ook van af hoe de minister dat op het departement zelf afspreekt. De ambtenaar kan bijvoorbeeld ook zeggen: ik bel u morgen wel even terug. Dan kan hij vervolgens toestemming vragen.

Mevrouw **Gerken** (SP): De heer Hofstra spreekt stevige woorden over het feit dat ministers de afgelopen jaren vaak zijn blijven zitten terwijl ze in zijn ogen weg hadden gemoeten. Wij hebben hier te maken met een minister van wie je op z'n zachtst zou kunnen zeggen dat er sprake is geweest van misleiding, in ieder geval van het niet geven van informatie. De desbetreffende minister, mevrouw Netelenbos, is inmiddels geen minister meer. Vindt de heer Hofstra ook niet dat er een

zwarte lijst moet komen voor liegende bestuurders en dat er strafbaarstelling moet komen voor misleiding door bewindspersonen richting het parlement?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat eigenlijk allemaal te ver gaan. Bij de bouwfraude hebben wij het gehad over het op de zwarte lijst plaatsen van bedrijven. Ik vind dat je wel heel zeker van je zaak moet zijn als je dat gaat doen. Ik zou er dan veel liever voor kiezen om het politieke instrument dat wij hebben, te hanteren. Als een minister dan in functie is, zouden wij kunnen zeggen: wij houden ermee op.

Mevrouw **Gerken** (SP): Maar is dat nu juist niet precies die cultuur die je in stand houdt op het moment dat gesteld wordt dat wanneer een minister eenmaal die functie niet meer heeft, die persoon niet meer verantwoordelijk is voor wat hij of zij gedaan heeft? Op die manier wordt het in de hand gewerkt dat wanneer er kostenoverschrijdingen zijn, het goed is om ze zo ver mogelijk in een la te stoppen om te voorkomen dat het tijdens je periode als bewindspersoon naar buiten komt. Zouden wij echter niet juist moeten zeggen: als minister ga je die verantwoordelijkheid aan en je krijgt het vertrouwen van het volk, daar heb je op een goede manier mee om te gaan en als je dat niet doet dan kost dat je, of je nu in vak K zit of inmiddels geen minister meer bent?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp uw redenering, maar ik vind die toch echt te ver gaan. U kunt zichzelf geruststellen met de gedachte dat mevrouw Netelenbos het niet leuk zal vinden wat er over haar gezegd en geschreven is en zeker niet wat er vandaag over haar gezegd is. Dat is op zichzelf ook al een sanctie.

Mevrouw **Gerken** (SP): Een bedrag van 5,4 mld en het dan niet leuk vinden dat iemand zo over je praat?

De heer **Hofstra** (VVD): U begrijpt wel wat ik bedoel. Uw voorstellen gaan mij te ver en zij werken nogal willekeurig uit. Waar leg je de grens? Het nut van dit soort onderzoeken is ook dat er in dat kader kritiek geleverd kan worden.

Aanbeveling acht betreft de oprichting van een kennis- en controlecentrum. Wij hebben echter

Hofstra

al een bureau dat zich met deze zaken bezighoudt. Ik ben er niet voor om daarnaast een nieuwe organisatie in te richten. Een en ander moet met het bestaande bureau gecombineerd worden. De Kamer kan niet op alle vakgebieden deskundigen in huis halen. In de eerste plaats kan zij dat niet betalen en in de tweede plaats zullen de betrokkenen driekwart van het jaar met hun duimen zitten te draaien. De Kamer kan wel enkele goede mensen aantrekken die de markt kennen en die weten hoe een onderzoek aangepakt moet worden. De benodigde kennis moet zoveel mogelijk uit de markt gehaald worden. Daar vallen wat mij betreft ook planbureaus en kenniscentra onder. De Kamer zelf moet terughoudend zijn in het aantrekken van deskundigen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Daarmee pleit u in feite ook voor verhoging van het budget om dat soort mensen in te kunnen huren.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat hoort er inderdaad bij.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb nergens gelezen dat het de bedoeling is om een omvangrijk apparaat in het leven te roepen.

De heer **Hofstra** (VVD): Soms komt in mijn dromen het bureaucratisch spook naar voren. Misschien zie ik het te negatief, maar dan hoor ik dat wel van de commissie. Het gaat mij om een beperkte bezetting met mensen die weten hoe een onderzoek opgezet moet worden en hoe de markt in elkaar zit.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U was bang voor verwatering van verantwoordelijkheden. Een van de belangrijkste taken van de Kamer is het controleren van de regering. Daar zal het kennis- en controlecentrum bij uitstek op gericht zijn. Ik zie geen verantwoordelijkheden die verwateren.

De heer **Hofstra** (VVD): Als het op die manier kan, ben ik tevreden.

Wij hebben ook de Algemene Rekenkamer. Zij controleert op rechtmatigheid, maar ook op doelmatigheid. Hoe ziet de commissie het nieuwe centrum, gelet op de bestaande relaties met de Rekenkamer?

Wat aanbeveling negen betreft, zijn wij er zonder meer voor dat de Kamer een goede en gereglemeerde toegang krijgt tot alle planbureaus. Wij denken dat dit kan worden uitgebreid met de kenniscentra van de overheid. Daar zullen dan echter budgetten voor beschikbaar worden gesteld, want die centra kunnen niet tegelijk voor de Kamer en voor de regering werken. Daarnaast moeten er praktische afspraken worden gemaakt, over werkwijze, tijdschema, contactpersonen enzovoorts.

Wij zijn tegen de figuur van de rapporteur. Ik heb al verwezen naar de ervaringen bij Economische Zaken. Er moet voorkomen worden dat er verarring ontstaat over de woordvoering en over de vraag welke minister verantwoordelijk is. Als de vaste commissie voor de Rijksuitgaven die functie krijgt, komt al snel de minister van Financiën in beeld, terwijl er ook een minister voor Verkeer en Waterstaat is. Ik kan mij wel voorstellen dat de vaste commissie voor de Rijksuitgaven wordt uitgebouwd met het kennis- en controlecentrum. Wij zijn echter geen voorstander van een rapporteur.

De heer **Van der Ham** (D66): U denkt wel heel sectoraal, want wij hebben te maken met de regering als geheel. Wij moeten controle uitoefenen op de wijze waarop de pot met belastinggeld wordt besteed. Dat het een keer niet goed is gegaan met een rapporteur is toch geen reden om direct het hele idee af te schieten? Wilt u dit niet alsnog een kans geven?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil het antwoord van de commissie op de gestelde vragen afwachten. Wij hebben er bezwaren tegen om die kant op te gaan. Ik heb daarvoor mijn argumenten gegeven. Overigens, als deze bewerktuiging enige omvang krijgt, is het niet onverstandig om goed in de gaten te houden hoe het allemaal wordt aangestuurd. Misschien moet de Kamer de bestuurlijke kanten in de gaten houden om te bekijken of het goed gaat en of er iets gewijzigd moet worden.

Niet alleen bij het project van de Zuiderzeelijn gaan wij uit van behandeling zoals die door de commissie heeft plaatsgevonden. Ook bij Ruimte voor de rivier of

andere projecten, in principe bij alle grote projecten, moet duidelijk zijn wat er precies gebeurt en wat de baten en de kosten zijn. Ik neem aan dat de commissie dat ook bedoelt. Er is veel aandacht voor de Zuiderzeelijn. Betreurenswaardig is dat daardoor de afspraak die in de procedurevergadering over het ontstaan van de commissie is gemaakt, dat tijdens de verbouw de koop doorgaat, voor dit project geen opgeld doet. De motie van mevrouw Dijksma is immers door een meerderheid van de Kamer aangenomen. Dat leidt de facto tot een nu al aanzienlijke vertraging. Wij denken echter dat wij verder moeten met dit project. Ik ben dan ook blij met de inbreng van mevrouw Huizinga op dit punt. Wij moeten immers weten wat de markt ons kan bieden voordat er überhaupt een zinvol besluit genomen kan worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Hofstra neemt de aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn blijkbaar serieus. Dat betekent toch niet dat dit alleen gebeurt op het moment dat dit hem goed uitkomt en dat bij een project dat hem minder goed uitkomt het toetsingskader opzij wordt geschoven? Dat vind ik ook in het verhaal van mevrouw Huizinga niet zo geloofwaardig.

De heer **Hofstra** (VVD): De commissie houdt ons voor dat in de laatste tijd bij projecten dingen te impliciet en te sluipend zijn gebeurd. Dat herkennen wij allemaal. Het moet dus allemaal veel explicieter en met een stapsgewijze aanpak. Het is overigens grappig dat de regering dat juist bij dit project voorstelt. De Kamer moet veel bewuster een besluit nemen. Ik zie daarbij geen conflict.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dit gaat niet over de vraag of de snelle verbinding er moet komen of niet. Iedereen die kritiek heeft op de procedure wordt immers bij voorbaat in een bepaalde hoek gezet. De commissie stelt heel duidelijk dat nut en noodzaak aan de orde moeten zijn, maar wijst daarbij op de financiële risico's. Als de markt nu al mag inschrijven op plannen terwijl wij niet weten waar de tunnels straks allemaal komen te liggen, hebben wij na afloop een groot probleem. Die tunnels komen er overigens misschien niet eens omdat Kamerle-

Hofstra

den dat willen, maar omdat de Habitatrichtlijn dat van ons vraagt.

De heer **Hofstra** (VVD): De markt is geen zelfstandige grootheid die niet door de Kamer te beïnvloeden is. De minister is toch niet zo onverstandig om een marktvraag te doen met de opmerking erbij dat men er claims aan zal kunnen ontfemen? Er moet een heel beperkte vraag worden gesteld. De worst die voorgehouden wordt, is het grote bedrag dat de regering bereid is om erin te steken. Wij moeten dan wel weten wat wij daarvoor krijgen. Ik zie geen risico bij dit proces in het geval van een goede omschrijving en een goede beperking.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De gemaakte afspraak over de Zuiderzeelijn en de limitering aan de bijdrage van de rijksoverheid heeft tot gevolg dat degenen die iets extra willen daarvoor ook moeten betalen. Dat kan snel betekenen dat de lokale overheden opdraaien voor allerlei noodzakelijk extra's en voor veel meer dan het miljard dat zij nu bij elkaar brengen, zeker op het moment dat de markt een vraag wordt gesteld voordat de latere risico's duidelijk zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): De andere overheden beschikken ook allemaal over volksvertegenwoordigende controleorganen. Die zullen toch net zo reageren als wij? Ik hoorde van mevrouw Huizinga duidelijk dat wij de rug recht moeten durven houden als de cijfers beschikbaar komen. Als bijvoorbeeld de firma Siemens zegt dat het voor 2,73 mld niet kan, maar wel voor het dubbele, zijn er toch weinig mensen in deze zaal die zeggen: laten wij dat ook maar weer doen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik snap eigenlijk niet waar u naar toe wilt. In het begin van uw betoog zet u zwaar in en zegt u dat de regering megaprojecten nu niet kan uitvoeren en dat de Kamer haar taak heeft verzaakt, het niet goed heeft gedaan. Nu zegt u ineens dat wij gewoon moeten doorgaan met de Zuiderzeelijn. Dan moet je toch eerst zeker weten dat de regering het wel aan kan? Wij weten dat toch niet? U zei zelf al dat minister Peijs nog aan het woord komt. Wij moeten de zaken toch ook zelf op orde hebben?

De heer **Hofstra** (VVD): Het begint een beetje vervelend te worden dat wij zo langs elkaar heen praten. De grap is dat de Zuiderzeelijn geen rijksproject is, wij laten dat aan de markt over, iets wat in ieder geval wij ideaal vinden. Wij geven slechts een donatie, zij het een fors bedrag, maar andere overheden doen dat ook. Ook de minister heeft al enkele malen duidelijk in dit huis uitgesproken dat het geen rijksproject is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij hebben toch een enorme verantwoordelijkheid als wij daar 2,73 mld in stoppen? Stel nu dat wordt begonnen maar het niet wordt afgemaakt? Wie moet er dan straks bij lappen? Dat is toch het rijk?

De heer **Hofstra** (VVD): Maar daar moeten natuurlijk duidelijke afspraken over worden gemaakt. Wij gaan toch geen onbetrouwbaar ogende transactie aan? Het rijk doet wel vaker grote transacties. Daar speelt de minister van Financiën een belangrijk rol bij. Wij hebben toch wel deskundigen die daar goede contracten voor kunnen maken? Bovendien kennen wij nog zoiets als een bankgarantie. Ik maak mij daar dan ook niet zoveel zorgen over.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt vaak dat de Kamer haar taken serieuzer moet nemen. Ik zie dan ook graag dat u ook op het punt van de Zuiderzeelijn net wat meer aan de kant van veel collega's komt staan die zeggen dat wij hier ook niet te snel mee akkoord moeten gaan en eerst de rug recht moeten houden. Eerst de zaak op orde voordat wij ermee doorgaan. Dat kan veel leed in de toekomst voorkomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik sta al aan de kant van veel collega's, alleen anderen dan de heer Duyvendak bedoelt!

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind dat u wel heel gemakkelijk zegt dat het nu die 2,7 mld is en verder niet zonder nu al een goede inschatting te kunnen maken van de risico's die aan het project verbonden zijn.

Besluit u nu om toch gewoon te beginnen met de prijsvraag? Hoe taxeert u dan de opmerking van de commissie dat je in deze fase eigenlijk geen onomkeerbaar proces in gang moet zetten? Welke risico's zijn er verbonden aan het zetten van

de eerste stap in een aanbestedingsprocedure?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kom daar nog op!

De VVD-fractie wijst op het oude principebesluit dat de laatste jaren ook in de financiële meerjarenramingen steeds is meegelopen om de verbinding met Noord-Nederland te verbeteren. Onze fractie wil aan die afspraak vasthouden en heeft daar op zich een substantieel bedrag voor over. Het is een groot bedrag dat natuurlijk wel moet worden afgewogen tegen de baten. De opmerking van de commissie dat dit nu typisch een project is waarbij de oplossing geen relatie meer met het probleem had, vond ik nu niet zo heel sterke typering, want het gaat wel om de verbetering van de bereikbaarheid van een belangrijk deel van ons land. Er is een groot aantal varianten. De Kamer heeft die ook in recente discussies, deels voordat de commissie geïnstalleerd was, deels daarna, nog enigszins verduidelijkt: de Hanzelijn, de Hanzelijn-plus, een nieuw spoor door Friesland, een Zuiderzeelijntracé met 200 km per uur of heuse HSL en wij hebben nog een zweeftrein. De VVD-fractie zou nog graag als open variant willen inbrengen snel wegvervoer, omdat dit wellicht ook elders nog belangrijke voordelen zou kunnen hebben. Een- en andermaal heb ik in dit huis gezegd dat ik niet al deze opties even kansrijk acht. Ik noemde zo-even al het werkbezoek aan China. Verleden week heb ik geloof ik viermaal met de magneettrein tussen het nieuwe vliegveld van Sjanghai en de rand van de binnenstad gereden. Ik kan u zeggen dat het heel aardige ritjes waren die veel weg hadden van een kermisattractie, maar dat de Chinezen zelf dat ding niet of nauwelijks gebruiken. Dat is een van de redenen om te zeggen dat de kans mij dan ook niet zo groot lijkt. Maar, wie ben ik om voor de markt te oordelen? Daarom ben ik ervoor om die uitvraag toch te doen. Ik verzoek mevrouw Dijksma om ons van haar motie te ontheffen. Dan kunnen wij gewoon verder. Wat mij betreft zouden wij dezelfde week als waarin wij dit interessante rapport met de regering bespreken ook een voortgangsoverleg kunnen hebben met de minister over de Zuiderzeelijn, uiteraard na ommekeer van een brief van het kabinet daarover. Bovendien zou ik graag

Hofstra

voor 1 november zicht hebben op zo'n eerste stap, misschien een quickscan. Je moet van groot naar klein werken. Dan weten wij waarover wij praten en kunnen wij waarschijnlijk ook spijkers met koppen slaan en zeggen welke varianten beter kunnen worden geschrapt. In het ergste geval blijft er niets over, als uit de kosten-batenanalyse geconcludeerd kan worden dat een en ander echt niet verantwoord is.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De heer Hofstra vraagt mij of ik de Kamer van mijn motie wil ontheffen. Dat is natuurlijk aan de Kamer zelf, maar ik was het in elk geval niet van plan. Er moet eerst een reactie van het kabinet komen op de aanbevelingen van de commissie. Het is verstandig om die reactie af te wachten alvorens te besluiten op welke wijze verder te gaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb zelf al gezegd dat op de brief van de regering gewacht moet worden. Misschien moeten wij het overleg daarover niet in dezelfde week maar een week later plannen. Stel echter dat de regering zich aansluit bij mijn woorden en bij de woorden van mevrouw Huizinga en de heer Van Hijum.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De heer Van Hijum heeft zich niet op die manier daarover uitgelaten.

De heer **Hofstra** (VVD): Hij heeft andere bewoordingen gekozen maar hij heeft zich wel degelijk ervoor uitgesproken. Om een afweging te maken, moeten de kosten bekend zijn. Zolang die niet bekend zijn, kan geen kosten-batenanalyse gemaakt worden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Volgens u waren die kosten al bekend. U zei dat die nooit meer dan 2,73 mld zijn. U hebt de markt niet nodig om achter de kosten te komen, want u weet al hoeveel u maximaal wilt uitgeven.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij moeten weten of de markt het gevraagde voor dat geld kan aanbieden. Het bedrag van 2,73 mld geldt alleen voor de zweeftrein, niet voor de andere varianten.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De markt moet toch weten wat aangeboden

kan worden op het moment dat een prijsvraag wordt georganiseerd. Zolang de markt niet weet welke risico's worden gelopen op het terrein van milieuwetgeving en Europese richtlijnen en dergelijke, kan de markt alleen een "wild guess" doen. Men kan zich daar heel gelukkig mee laten maken, maar daarmee komt men later wel op de koffie. Ik wil dat liever niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben dat niet met u eens. Ik heb steeds betoogd dat de risicoverheid niet de plannen gedetailleerd moet uitstippelen, maar een functioneel en beknopt programma van eisen moet maken. Dat ligt voor dit project al klaar, maar door de genoemde motie komen wij er maar niet aan toe. Wij moeten gewoon verder met het project door de eerste stap te zetten en na te gaan wat de markt kan doen. Als het antwoord daarop binnen is, bij voorkeur voor 1 november, kan de Kamer verantwoord doen wat de commissie adviseert.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik concludeer dat ik het over één punt eens ben met de heer Hofstra, namelijk dat wij snel duidelijkheid moeten hebben voor het noorden over de manier waarop wij verder gaan. Ik vrees echter dat dit het enige punt is waarover wij het eens zijn.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb nog geen antwoord gehad op mijn vraag. Ik kan mij goed voorstellen dat de heer Hofstra snel duidelijkheid wil over hetgeen de markt te bieden heeft en over de realiteitswaarde van de verschillende alternatieven. De vraag is echter of die punten de eerste stap van de aanbesteding vormen en gekoppeld zijn aan de prijsvraag. Onderschrijft de heer Hofstra de risico's die de commissie ziet kleven aan het zetten van die eerste stap? Acht hij op dit moment het proces en de informatie die wij hebben voldoende voldragen om die stap naar aanbesteding te zetten?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zeg niet dat er nu aanbesteed moet worden want dan creëren wij rechten aan de andere kant van de tafel. Er moet een slimme constructie bedacht worden waardoor men op grond van het programma van eisen en de risicoverdeling serieuze voorstellen

kan doen. Als via een moderne aanbestedingstechniek één keuze moet worden gemaakt, moet er trechtervormig gewerkt worden. Ik doe de suggestie om de eerste stap te zetten en dus tot de eerste trechtering te komen. Het mag echter geen aanbesteding zijn want daarmee halen wij ons veel problemen op de hals.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het punt is natuurlijk wel dat de prijsvraag waarover wij spreken niet door een winkeltje uitgeschreven is. Die prijsvraag is de eerste stap in een aanbestedingsproces. Hoe kijkt u daartegenaan? Wilt u dat wel of niet?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil het niet als aanbesteding zien. Als potentiële aanbesteder moet je wel duidelijk zeggen wat je wilt, welke kwaliteit je verwacht en wat je budget is. Dat heeft de regering ook duidelijk gezegd. Partijen moet duidelijk worden gemaakt dat als hun aanbiedingen passen in het beeld, er een tweede stap zou kunnen komen maar dat er een belangrijk go/no go-besluit tussen zit waarbij de Kamer inspraak heeft.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Daarmee kom je toch snel terecht in de sfeer van de aanbesteding. Is in dat licht het toetsingskader van de commissie niet te star? Op basis daarvan zegt de commissie: je loopt te hard als je nu al aan een prijsvraag toe zou komen.

De heer **Hofstra** (VVD): In dat kader heb ik gedacht aan het toepassen van een quickscan. Hoe vager dat element wordt, hoe vager de resultaten. Een aannemer zegt dan natuurlijk al snel: voor dat bedrag kan ik het wel maken. Dan zwemmen wij toch de fuik in waarvoor de commissie steeds waarschuwt. Het is niet zo dat ik precies kan zeggen hoe het allemaal moet, maar onze gedachten gaan meer hiernaar uit. Wellicht dat de commissie daarop kan en wil reageren. In overleg met de regering moet vervolgens worden bezien of het kan. Hopelijk stuurt zij daarover dan een duidelijke brief, en dan zien wij verder. Daar zijn wij zelf bij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik luister met een open mind naar wat hier wordt gezegd. De hele teneur van het commissierapport is: maak

Hofstra

alles helderder en markeer duidelijke momenten. Bij de eerste de beste casus komen wij nu echter al in een wat schimmige discussie terecht: moeten wij dat stapje al zetten of toch nog maar niet? Waar zijn wij dan eigenlijk mee bezig? Hoe komt het dat wij gelijk in zo'n schimmige discussie verzanden, terwijl wij nog met de commissie over het rapport discussiëren?

De heer **Hofstra** (VVD): Het gaat niet om een groot probleem. Dit project staat al heel lang op de rol. Er ligt al een programma van eisen, waarover wij als Kamer nog niet hebben gesproken, maar dat zullen wij zeker nog doen. Met elkaar moeten wij besluiten of dat kader aanvaardbaar is. Er is wel verwarring, of misschien een verschil van mening. Als VVD-fractie zeggen wij: je moet als overheid ophouden met alles precies van tevoren uit te tekenen en meer functioneel omschrijven wat je wilt. De markt kan dan voorstellen doen; waarschijnlijk komen er dan combinaties die aanbiedingen doen. De marktpartijen kunnen heel goed duidelijk maken wat zij voorstellen, wat het gaat kosten en hoe de risico's worden verdeeld. Dan weten wij al veel meer.

Ik sluit af met een soort slotconclusie. Wij waarderen het rapport. Het is een goede basis voor de discussie die wij met de regering zullen voeren. Wij kunnen echter niet alle concrete voorstellen steunen; ik heb geprobeerd om aan te geven welke wij wel, niet of misschien wel steunen. Wij stellen de primaire verantwoordelijkheidsveroordeling en het meer sturen op hoofdlijnen centraal. Als Kamer moeten wij daar uiteindelijk naartoe. Juist omdat wij nog zo veel in dit land moeten bouwen, moet het uitgangspunt zijn dat het beter moet en kan. Politiek is echter geen wetenschap. Wij kunnen niet alles uitrekenen; het blijft hier uiteindelijk politiek handwerk.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ergens in het begin van zijn betoog zei de heer Hofstra: laten wij het verlies nemen. Hij zit al heel lang in de Kamer, en in dat licht wil ik teruggrijpen op de commissie-Hermans. De VVD-fractie heeft op basis van het rapport van die commissie haar steun gegeven aan de Betuwelijn: Betuwelijn ja, maar dan met PPS, het belasten van het vrachtverkeer en een verder onderzoek naar de binnenvaart. Al

die drie dingen zijn er echter niet gekomen. Voelt de heer Hofstra zich nu een beetje belazerd? Of mag ik uit de interruptie met de heer Duyvendak ± daarin zei de heer Hofstra dat kleine partijen geen fouten lijken te maken ± afleiden dat hij van mening is dat zijn partij een fout heeft gemaakt door de Betuweroute te steunen?

De heer **Hofstra** (VVD): Het is een beetje wonderlijk hoe de Kamer met het rapport van de commissie-Hermans is omgegaan. Op grond van het rapport is besloten om de Betuwelijn te bouwen. Onze fractie speelde daarin inderdaad een specifieke rol. Wij waren namelijk aanvankelijk tegen de aanleg, en later waren wij ervoor. Een van de voorwaarden was echter het belasten van het vrachtverkeer, en daar waren wij niet voor. Overigens heb ik desondanks voorgesteld om tegelijkertijd met Duitsland het Duitse systeem in te voeren, maar daarvoor was geen meerderheid in de Kamer. Maar goed, mevrouw Gerken hoeft zich dat niet persoonlijk aan te trekken want haar fractie heeft ongetwijfeld voorgestemd. Het is dus allemaal ongelukkig gelopen. Toch vinden wij de Betuwelijn en de snelle lijn naar Parijs nuttige en nodige projecten. Er moet dan ook hard aan worden gewerkt zodat de lijnen snel en goed in exploitatie worden genomen. Het moet toch ook voor mevrouw Gerken een hele geruststelling zijn dat straks al die containers met de trein en voor een deel per schip naar Duitsland gaan en niet meer over onze snelwegen hoeven te worden vervoerd?

Mevrouw **Gerken** (SP): In mijn betoog zei ik al dat het allemaal prima over het water had gekund; die oplossing was er dus al. Maar ik mag dus uit uw woorden opmaken dat het zonet een kleine "slip of the tongue" was toen u zei dat kleine partijen geen fouten lijken te kunnen maken. U vindt dat u geen fouten heeft gemaakt.

De heer **Hofstra** (VVD): Tja. Wij maken afwegingen en zijn daar zelf ook verantwoordelijk voor. Achteraf is het altijd makkelijk praten. Wij zien zelf ook wel in dat wij soms dingen anders hadden kunnen doen. De Betuwelijn heeft echter bestaansrecht. Je kunt wel met de binnenvaart alles naar Duisburg, een grote

haven, brengen en dan op het spoor zetten, maar overslag is duur. Voor de haven van Rotterdam is het dus helemaal niet erg dat de Betuwelijn bestaat, temeer omdat de goederentreinen daarmee van ons kwetsbare spoorlijnnet af worden gehaald, wat beter is voor milieu en reizigers.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Hoe moet de Tweede Kamer in besluitvormende en controlerende zin omgaan met grote infrastructurele projecten? Over deze belangwekkende vraag heeft de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten een omvangrijk rapport uitgebracht. Ik wil graag mijn waardering uitspreken voor het vele werk dat door commissie en stafmedewerkers is geleverd. Het is een prima rapport, met een heldere analyse van de problemen bij de eerdere grote projecten, voorzien van belangwekkende aanbevelingen en concreet uitgewerkte voorstellen. Het leest als een trein. Lof daarvoor!

In de media hebben vooral de uitwerkingen ten aanzien van de Zuiderzeelijn en andere concrete casussen aandacht gekregen, maar de impact van het rapport is veel groter en breder. De aanbevelingen van de commissie overstijgen zelfs de materie van de grote infrastructurele projecten en gaan in algemene zin in op de verhouding tussen parlement en regering. Dat is op zich waardevol, juist nu is geconstateerd dat de Kamer bij de grote bouwprojecten van het Rijk vaak achter de feiten heeft aangelopen.

Voordat ik toekom aan een concrete beoordeling van de conclusies en aanbevelingen van het rapport, maak ik een algemene, wellicht wat relativerende opmerking. Na lezing van het rapport moeten we vaststellen dat een deel van de geconstateerde hiaten in de besluitvorming rond grote projecten min of meer is vastgebakken aan de Nederlandse coalitiepolitiek, met voortdurend schuivende verhoudingen in kabinet en Kamer aan de ene kant en decentrale overheden en lobbyisten aan de andere kant ± en dan heb ik het nog niet eens over de cocktail van regeerakkoord-coalitiepolitiek-fractiediscipline. Van de suggesties om de besluitvorming te technocratiseren of om de Kamer meer slagkracht te geven als tegenkracht van de departementen

Van der Staaij

mag dan ook niet worden verwacht dat deze bij voorbaat alle toekomstige problemen zullen kunnen voorkomen. De aanbevelingen van de commissie op het gebied van adequate procedures en efficiënte informatievoorziening vormen, hoe waardevol ook, dus geen wondermiddel om politieke debacles en financiële blunders rond Grote Projecten definitief te voorkomen. Het verleden heeft wel geleerd dat niet altijd alleen maar onheldere procedures of gebrekkige informatie leidden tot het onverantwoord doordrukken van onstreden projecten; starre coalitieafspraken tussen regeringspartijen speelden een belangrijke rol. Dat kun je natuurlijk niet oplossen met louter een versterking van de formele positie van het parlement. Dat vraagt eenvoudig \pm al blijkt dit in de praktijk vaak heel moeilijk \pm om Kamerleden met karakter, die een onafhankelijke positie durven innemen, als het moet los van de dictatuur van het regeerakkoord. Dit is in het bijzonder de waarheid gebleken bij de besluitvorming inzake de Betuweroute, waarover kritische rapporten uit maatschappij en wetenschap overvloedig voorhanden waren. De loopgraven waren ingenomen om dit prestigeproject hoe dan ook tot uitvoering te brengen. Ik sluit mij graag aan bij wat de woordvoerder van de SGP, de heer Van den Berg, hierover zei tijdens de verhoren door de commissie. Hij vond dat de Kamer de moed moest hebben om bij zo'n ingrijpend project, met zoveel financiële kosten, een open debat te voeren, zuiver op argumentatie. Hij had dat gemist. Hij vervolgde: nooit mag het zo zijn dat politieke prestige onafhankelijke besluitvorming in de weg staat. Ik haal nog een laatste opmerking aan waarbij ik mij volledig aansluit: ik vind het erg goed dat u een toetsingskader maakt of uitbouwt, maar de toepassing ervan staat of valt met de onafhankelijke, kritische positie van het Kamerlid. Tegen deze achtergrond wil ik de commissie uitdagen om terugkijkend te zeggen of het heel anders gelopen zou zijn met de Betuweroute en de HSL als deze aanbevelingen al eerder werkelijkheid waren geweest. Zou het resultaat naar de verwachting van deze commissie anders zijn geworden? Ik vraag dat ook tegen de achtergrond van de ontevredenheid

over het verloop van grote projecten uit het verleden.

De commissie heeft het in het rapport heel concreet over twee miljardenprojecten met een matig maatschappelijk draagvlak en een onzekere economische basis. Zij stelt pijnlijk, maar terecht vast dat de wijze waarop de Tweede Kamer tot besluiten is gekomen het gezag van de Staten-Generaal heeft aangetast. Dat beeld is door deze rapportage van de commissie nog eens helder neergezet en is ook via uitzendingen het land ingestuurd. Bij veel burgers leefde hierover onvrede en zij herkenden het beeld van dit soort prestigeprojecten waarvan de trein maar doordendert. Deze onvrede en kritiek communiceer je gemakkelijker naar de burgers van het land toe, dan dat je aannemelijk kunt maken dat het nu echt gaat veranderen en dat het nu ook beter gaat. Daarom zou ik graag van de commissie horen of zij er echt vertrouwen in heeft dat wij geloofwaardig kunnen zeggen: beste mensen, het is heel pijnlijk, maar het zal echt anders gaan in de toekomst. Deze burgers hebben het tenslotte allemaal gezien en spreken ons daarop aan.

De commissie spreekt in stevige bewoordingen over een soms zelfs bewust tekortschietende informatievoorziening van de zijde van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als het gaat om de projecten Betuweroute en HSL. Daarnaast legt de commissie de vinger bij de coalitiebelangen en ten slotte wordt gewezen op de dure wensenlijstjes van de regio's. Dat zijn drie verklaringen voor de financiële debacles rond deze grote projecten. Kan de commissie binnen deze verklaringen nog een hiërarchie aanbrengen? Waar ligt nu de grootste oorzaak voor het falen van het besluitvormingsproces en het uit de hand lopen van de kosten? Wat was doorslaggevend? Waarop moeten wij in de toekomst het meest alert zijn?

Heel expliciet zegt de commissie dat lopende besluitvormingsprocedures over grote projecten in het regeerakkoord gerespecteerd moeten worden en dat men zich niet op voorhand vast moet leggen op een uitkomst. Betekent dit dat de commissie hiermee klip en klaar zegt dat dit soort grote infrastructurele projecten naar hun aard ongeschikt zijn voor stevige afspraken in een regeerakkoord? Is dat inderdaad wat

deze hele commissie vindt? Dat is politiek van grote importantie. Als de Kamer daarmee ook akkoord gaat, kan dit nogal wat gevolgen hebben voor de toekomst. Is dat met die stelligheid de bedoeling van deze commissie? Het is dan best een lastig punt wat er wél in een regeerakkoord moet staan, want er staan juist vaak dingen in die er bij een normaal democratisch proces niet uit zouden komen. Ik noem het voorbeeld van de gekozen burgemeester en het kiesstelsel.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben blij dat u de gekozen burgemeester een groots project vindt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is zeker een groots project. Ik hoop dat u uit deze rapportage de conclusie hebt getrokken dat het met dit soort grootse prestigeprojecten wel eens helemaal mis kan gaan.

Wat betreft de informatievoorziening aan de Kamer suggereert de commissie dat de Grondwet op dit punt een onevenwichtigheid bevat. Althans, zo heb ik deze passage in het rapport gelezen. Artikel 68 van de Grondwet bevat een inlichtingenrecht van de Kamer, maar er is eigenlijk geen evenknie in hoofdstuk 2 van de Grondwet, dat over de regering handelt. Er wordt ook een soort verbinding gelegd tussen deze klaarblijkelijke grondwettelijke omissie met de praktijk van alledag, waar dat inderdaad een probleem vormt. Ik hoor hier graag een nadere toelichting op van de commissie, want ik zie de problemen in de praktijk wel, maar niet zozeer de grondwettelijke omissie. Er staat inderdaad in letterlijke zin geen evenknie in hoofdstuk 2 van de Grondwet. De ministeriële verantwoordelijkheid is vastgelegd in artikel 42. Die heeft een uitwerking gekregen in artikel 68 over het inlichtingenrecht. Is er niet een nauwer verband dan nu naar voren komt? Is de wetgever, zoals uit Kamerstukken blijkt, niet uitgegaan van een actieve informatieverstrekking aan het parlement?

Ik vraag mij af of het wenselijk is om een aparte parlementaire commissie in te stellen over artikel 68 van de Grondwet. Ik kwam in mijn archieven de uitvoerige en grondige notitie over artikel 68 van de Grondwet tegen die begin 2002 is opgesteld. Is het in dit verband niet juist van belang dat de Kamer haar

Van der Staaij

rechten goed kent en er vooral ook assertief en actief zorg voor draagt dat zij zich niet laat afschepen bij ontoereikende informatievoorziening?

Ik vind het zorgwekkend dat de commissie in het rapport tussen de regels door laat doorschemeren dat zij bij de uitvoering van het onderzoek zelf ook ervaring heeft opgedaan met ontoereikende informatievoorziening door de regering. Dat is aangegeven op pagina 74 van het rapport. Ik zou het aardig vinden als dat nader wordt toegelicht. Er staat eigenlijk toch dat de commissie heeft gemerkt dat er op gestelde vragen halve antwoorden werden gegeven. Het is toch wel heel treurig als dit gebeurt als de Kamer besluit om nog eens kritisch terug te kijken. Kunt u die kritiek nader toelichten zodat de regering hier indringend mee kan worden geconfronteerd?

Ik heb de aanbevelingen van de eerdere Kamercommissie over de besluitvorming bij uitzendingen, de commissie-Bakker, naast dit rapport gelegd. Dat is wel interessant omdat dit rapport ook ging over een terugblik op grote projecten in een andere zin. Die commissie heeft onderzocht wat er misging met die uitzendingen en wat er voor aanbevelingen konden worden gedaan. Deze commissie heeft waar het ging om informatievoorziening expliciet gewezen op informele contacten tussen fractiewoordvoerders en bewindspersonen en noemde dat een wijze van informatievoorziening die een transparante besluitvorming belemmert. Deelt deze commissie dit oordeel? Wat is precies de invloed en betekenis geweest van dergelijke informele contacten tussen bewindspersonen en woordvoerders bij de besluitvorming over de projecten die de commissie heeft onderzocht?

Het rapport wijdt heel veel woorden aan de noodzaak om de Kamer in een zeer vroeg stadium te betrekken bij de agendering, selectie en initiatie van grote projecten. Ik heb daar vanzelfsprekend veel begrip voor gezien de analyse van wat er is gegaan. De Kamer kwam er vaak te laat aan te pas. Ik heb een vraag over de staatsrechtelijke inbedding hiervan. Past dit helemaal bij de rol van de Kamer in ons staatsbestel, met het accent op de controlerende taak? Kan die niet juist worden bedreigd als de Kamer vanaf het

eerst ogenblik medeplichtig wordt aan de besluitvorming en dus feitelijk gaat zitten op de stoel van de regering? Ik wil graag een nadere afweging over de vraag wat de rol van de Kamer moet en mag zijn in de voorfase van de beleidsontwikkeling.

Er zijn ook allerlei praktische problemen. Bij aanvang van de besluitvorming zal er heel vaak sprake zijn van aannames en globale schattingen, zeker in financiële zin. Waar zegt de Kamer dan precies "ja" tegen? Zal er in de uitwerkings- en uitvoeringsfase niet vaak opnieuw aanleiding zijn tot nieuwe nut- en noodzaakdiscussies? Dit soort dingen kan door een vroegere betrokkenheid van de Kamer toch niet per definitie worden voorkomen? Ik ben op zich positief over de richting die de commissie inslaat. Ik heb er echter wel wat kritische vragen bij, zoals of het echt zo zal gaan werken en of er in de praktijk lastige problemen kunnen opdoemen.

Heel zinvol vond ik de constatering van de commissie dat de Tweede Kamer ondanks haar budgetrecht zichzelf ten onrechte geen rol heeft toegekend in de afweging tussen projecten uit het FES. Dit gaat immers wel over belangrijke stappen op weg naar de besluitvorming over grote projecten. Het recht van budget en de wetgevende rol van de Kamer worden hierdoor bedreigd. Mijn fractie vindt de concrete en uitgewerkte voorstellen van de commissie om dit te verbeteren sympathiek.

Wat betreft de contacten tussen rijksambtenaren en Kamerleden bepleit mijn fractie een nuchtere benadering. Het staat voor ons buiten kijf dat de ministeriële verantwoordelijkheid en het primaat van de minister onaangetast moeten blijven. Die moeten nopen tot voorzichtigheid op dit punt. Tegelijkertijd treden professionele ambtenaren steeds meer naar buiten op en onderhouden zij openlijke contacten met tal van organisaties en instellingen. Dit wordt zelfs al langere tijd bevorderd. Het wringt dan dat contact met jan en alleman mogelijk moet zijn, maar niet met Kamerleden. Mijn fractie vindt de voorstellen van de commissie om de oekaze van Kok terug te draaien dan ook waardevol. Je kunt je echter voorstellen dat het onderscheid tussen feitelijke en politieke vragen in de praktijk nieuwe vragen kan

oproepen. Waar ligt de grens? De hoofdlijn is echter dat wat minder krampachtig, wat flexibeler en wat gemakkelijker moet worden omgegaan met informele contacten tussen ambtenaren en Kamerleden. Die steunen wij van harte.

Het formeel, ook in commissieverband, horen van ambtenaren zou meer kunnen worden geprobeerd dan in de praktijk tot nu toe. Ook de commissie Besluitvorming uitzendingen heeft destijds al gezegd dat de Kamer dit eigenlijk meer zou moeten doen. Wij kunnen ons voorstellen dat het nuttig kan zijn om ambtenaren te horen. In defensieverband gebeurt dat vrij stelselmatig, bijvoorbeeld in de voorbereiding van debatten over uitzendingen. De Kamer spreekt, meestal met de minister erbij, dan met ambtenaren. Zij kan dan feitelijke vragen voorleggen en krijgt uitgebreid antwoord.

Wij hebben de neiging om het een stap te ver te vinden om te stellen dat de Kamer zonder tussenkomst van de minister elke ambtenaar moet kunnen horen die zij wil horen. Gelet op de ministeriële verantwoordelijkheid is het het meest logisch dat dit via de formele tussenkomst van de minister gebeurt.

De commissie doet voorstellen voor een parlementair kennis- en controlecentrum. Ter versterking van de positie van het parlement kan ik mij daarbij het nodige voorstellen. De commissie beklemtoont dat het professionele van een eigen kennisinfrastructuur moet worden verwezenlijkt via een strikt onafhankelijk instituut, waarop door de Kamer een beroep kan worden gedaan. Wat voegt een dergelijk centrum nu precies toe aan andere bestaande instituten? Enerzijds zijn er de externe instituten, zoals het CPB, het SCP, het Ruimtelijk Planbureau en het RIVM. Anderzijds is er ons eigen Onderzoeks- en Verificatiebureau. Zou dat niet verder kunnen worden uitgebreid? Is er nu echt een nieuw instituut nodig? Wij zijn daar niet op voorhand tegen, maar wij zijn ook niet op voorhand overtuigd. Met een knipoog zeg ik: dat komt ook een beetje doordat elke onderzoekscommissie waar collega Duivesteijn in zit met een voorstel voor een nieuw bureautje of een nieuw centrum komt. Dat is reden om even kritisch te kijken of het wel echt nodig is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Van der Staaij

Gaat het de heer Van der Staaij vooral om de inbedding en minder om de vraag of er behoefte is aan extra capaciteit?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat zou mijn volgende zin zijn geweest. Voor de fractie van de SGP staat buiten kijf dat meer budget en meer capaciteit voor onafhankelijk onderzoek noodzakelijk en wenselijk is, ter versterking van de positie van de Kamer.

Van verschillende kanten wordt erop aangedrongen om bouwbedrijven eerder te betrekken bij grote projecten. Juist dan zou de prijs beter kunnen worden beheerst en wordt de innovatie in de bouwsector bevorderd, zo wordt gesuggereerd. Er zou beter gebruik worden gemaakt van de expertise van bouwbedrijven. Er kan worden onderhandeld op basis van de prijs-kwaliteitverhouding in plaats van alleen de prijs, die in de praktijk altijd veel hoger uitvalt dan van tevoren was vastgesteld. De commissie is wat terughoudend over design and construct-contracten. Zij wil die beperken tot wat kleinere projecten. Bij grote projecten moet daarmee worden opgepast, zo begrijp ik uit pagina 72 van het rapport. Er komt echter ook naar voren dat er in andere landen, Groot-Brittannië en Spanje, goede ervaringen mee zijn opgedaan. Kan de minister toelichten waarom zij pleit voor een terughoudende benadering?

In een interruptiedebatje is al even gezegd dat de Zuiderzeelijn een voorbeeld is van concrete toepassing van het toetsingskader dat de commissie voorlegt aan de Kamer in een lopend project. Juist omdat er al een tijd over wordt gediscussieerd, vinden wij het van belang dat er voortvarend wordt geprobeerd duidelijkheid te bieden. Wij willen echter op geen enkele manier in mindering brengen op het resultaat van het werk van de tijdelijke commissie dat wij over een helder toetsingskader beschikken. Wij moeten nog een debat met de regering daarover aangaan. Voor ons is van groot belang dat de besluitvorming bij juist zo'n Zuiderzeelijn volstrekt TCI-proof moet zijn. De brief van 22 februari die wij van de commissie daarover hebben gehad, vonden wij een stevige en heldere brief. Daarin stond dat op dit moment een prijsvraag als eerste

stap in een aanbesteding een stap te ver zou zijn; ik vond dit behoorlijk stevig neergezet. Wij horen de discussie verder aan en staan daarvoor open, maar ons standpunt is vooralsnog conform datgene dat de commissie daarover in die recente brief naar voren heeft gebracht.

Over de aanbevelingen, in hoofdstuk 8 van het hoofdrapport, merk ik nog het volgende op. De meeste aanbevelingen kan mijn fractie steunen. Ik heb vragen gesteld naar aanleiding van aanbeveling 5, over de wenselijkheid en noodzaak van een aparte parlementscommissie. Hetzelfde geldt voor aanbeveling 8, waar het betreft de vormgeving van de versterking van de onderzoekscapaciteit van de Kamer. Over aanbeveling 10, die voorziet in een herijking van het instrument van de parlementaire hoorzitting, heb ik gezegd dat in ieder geval een ruimer gebruik zou kunnen worden gemaakt van de mogelijkheden die al worden geboden, ook in het huidige Reglement van orde. De vormgeving ervan, met het horen onder ede en dergelijke, vinden wij behoorlijk vérgaand en wij vragen ons af of dat recht doet aan een heldere afgrenzing ten opzichte van het recht van enquête. Ik wijs in dit kader op de opdracht die is gegeven aan de Commissie vernieuwing Wet op de parlementaire enquête, de commissie-De Vries, waarvan ik ook deel mag uitmaken. In deze opdracht is expliciet vermeld het schenken van aandacht aan de mogelijkheid en de wenselijkheid van het horen onder ede buiten de context van een parlementaire enquête, met name ten behoeve van hoorzittingen van commissies. Dat proces loopt en je zou kunnen zeggen dat er een parlementaire commissie is die gevraagd is om juist ook op dit punt in te gaan. Het betekent dat de uitwerking van deze aanbeveling in de vraagbeantwoording niet op voorhand door ons wordt omarmd.

□

De heer **Van As** (LPF): Voorzitter. De besluitvorming rond grote projecten is voor de fractie van de LPF sinds haar intrede in de Tweede Kamer een van de speerpunten geweest. De overheid heeft in het verleden zeer ondoelmatig gesmeten met miljarden, afkomstig van de

belastingbetalers. De reconstructie die door de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten is gemaakt, laat dit ondubbelzinnig zien. De twee geanalyseerde projecten, de Betuweroute en de HSL, zijn hiervan schrijnende voorbeelden. De centrale begrippen die deze projecten typeren, zijn de volgende:

- het ontbreken van een probleem-analyse;
- het verstrekken van misinformatie, waarbij "liegen" eigenlijk de meest juiste term zou zijn;
- enorme kostenoverschrijdingen;
- zowel HSL als Betuweroute is onrendabel;
- het politiek doordrukken van projecten waarvan op voorhand vaststond dat zij onverstandig waren.

Inmiddels heeft de overheid ruim 11 mld euro uitgegeven, miljarden die veel beter besteed hadden kunnen worden. Nederland had er op dit moment economisch beter voor kunnen staan, als deze 11 mld euro anders waren aangewend, bijvoorbeeld voor wegen of vaarwegen. Ook moeten wij constateren dat de wissel die de twee genoemde projecten op de begroting van Verkeer en Waterstaat hebben getrokken, immens is. In een tijd waarin investeringen in infrastructuur juist hard nodig zijn, ligt noodgedwongen de prioriteit bij achterstallig onderhoud. Dit betreft onderhoud dat is achtergebleven door de investeringen in de Betuweroute en de HSL.

Het doet ons dan ook genoegen dat de Kamer heeft besloten tot de instelling van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten in de hoop grip te kunnen krijgen op grote projecten. Voor ons ligt nu het eindrapport van de commissie. Mijn fractie hecht eraan nadrukkelijk haar waardering uit te spreken voor de werkzaamheden en de inspanningen die door de commissie zijn geleverd.

Ik zal in mijn bijdrage niet de afzonderlijke projecten gaan behandelen. Wij zijn van mening dat de commissie hier grondig werk heeft geleverd. Wij achten het voor het debat, waarbij het moet gaan om de begrippen politieke controle en sturing, nuttiger de aandacht te richten op het hoofdrapport. De twee grote projecten komen hier immers samen en leiden tot concrete aanbevelingen voor de rol en het functioneren van de Kamer. Ik zal in mijn betoog de voor mijn fractie belangrijkste lessen behandelen.

Van As

Ten aanzien van de sturing en controle trekt de commissie een conclusie die in al haar eenvoud onthutsend is: zorg dat de discussie over een groot project altijd start met een probleemanalyse. Dit lijkt bij het aanwenden van miljarden aan belastinggeld toch een abc'tje. De praktijk leert echter anders. Zowel bij de Betuweroute als bij de HSL is er op geen enkel moment sprake geweest van een probleemanalyse. Het is stuitend om te zien dat de verschillende kabinetten en ook de Kamer zich twee vragen nooit hebben gesteld. Wat is nu eigenlijk het probleem en wat is hiervoor de beste oplossing? Deze vragen doemen nu ook weer op inzake de Zuiderzeelijn, waarover ik later zal spreken.

Overigens lijkt het erop dat deze vragen wél keer op keer aan de orde zijn gekomen in ICES-verband, maar vervolgens zijn genegeerd door de kabinetten. Deelt de commissie deze analyse? Is het gebrek aan een gedegen probleemanalyse niet steeds aan de orde geweest in ICES-verband? Hoe verklaart de commissie dan het negeren van de adviezen van deze zware ambtelijke club? Zowel bij de HSL als bij de Betuweroute velde de ICES het oordeel "zwak". Het is goed om op te merken dat er geen lager oordeel bestaat. "Zwak" staat hier gelijk aan: slecht project, niet uitvoeren, er zijn betere bestedingen denkbaar.

De tweede les die de commissie trekt ligt in het verlengde van de eerste. De Kamer is nooit voldoende betrokken geweest bij het agenderen van grote projecten en met name bij de afweging tussen projecten. Het ligt voor de hand om deze betrokkenheid te vergroten. Twee projecten die ambtelijk eigenlijk zijn afgeschoten ten gunste van andere toepassingen, worden toch doorgezet. Het zou een goede zaak zijn als de Kamer hier verantwoordelijkheid neemt en krijgt.

Een andere les ten aanzien van politieke controle en sturing vinden wij ook van uitermate groot belang: het ontbrak de Kamer aan een eenduidige toetssteen om het project Betuweroute tussentijds te beoordelen. De commissie beveelt aan om te sturen op heldere, kernachtige voortgangsrapporten die primair zijn gericht op signalering van (dreigende) knelpunten en waarin consequent wordt gereflecteerd op scope, budget, planning, risico's en

kwaliteit van het project. Dit zijn absoluut zaken die gewaarborgd moeten worden. De vraag aan de commissie is nu in hoeverre de probleemanalyse levend moet worden gehouden. De grote projecten kenmerken zich door een langdurig besluitvormingsproces en een dito uitvoering. Zou de probleemanalyse en met name de actualiteit ervan niet moeten worden gecontroleerd? Ook hierbij zouden twee simpele vragen centraal kunnen staan. Is de probleemanalyse juist? Deze kan immers door de tijd worden ingehaald. Kunnen de geconstateerde problemen niet beter worden aangepakt als gevolg van voortschrijdend inzicht? Een project zou immers achterhaald kunnen worden.

Het moet mogelijk zijn om starheid ten aanzien van grote projecten te voorkomen. In hoeverre deelt de commissie dit standpunt? Is de commissie hier bij eis 4 aan het toetsingskader niet aan voorbijgegaan? Zou de mogelijke dynamiek van een project geen expliciete aandacht moeten krijgen? Het gevaar dreigt dat de Kamer wel erg star bepaalde contouren in het oog gaat houden.

Een ander punt dat expliciete aandacht verdient zijn de regeerakkoorden. De commissie concludeert terecht dat de bindende werking van regeerakkoorden een probleemgebied is. Departementen alsmede fracties gebruiken de akkoorden als een window of opportunity om belangen voor langere tijd te verankeren. Het kijkje achter de schermen in het boekje "Haags spel" van voormalig secretaris-generaal Pans laat dit ook zien. De Kamer kan naar aanleiding van regeerakkoorden de greep op een groot project volledig verliezen. In relatief korte tijd verliest de Kamer mogelijk haar primaat. In onze ogen is het dan ook terecht dat de commissie dit als pijnpunt benoemt.

Ten aanzien van de informatievoorziening aan de Kamer kraakt de commissie harde noten. Er is sprake van een enorme informatie-asymmetrie tussen regering en Kamer. Misinformatie, strategisch gebruik van informatie, niet of te beperkt inlichten van de Kamer komen voor ten aanzien van zowel de Betuweroute als de HSL. De commissie heeft ten aanzien hiervan vier eisen aan het toetsingskader gesteld, eisen die wij kunnen delen,

hoewel wij over de precieze invulling ervan nog komen te spreken.

Er is een mogelijke oplossing, die tijdens de verhoren door de commissie naar voren is gekomen, maar niet door de commissie ter hand is genomen. Het gaat om het straffen van misinformatie. Professor Flyberg heeft dit als een van de belangrijkste aanbevelingen in zijn rapport opgenomen. Misinformatie zou moeten worden bestraft. Een project zou bijvoorbeeld niet door moeten gaan of verantwoordelijken zouden van hun taak moeten worden ontheven. De Kamer moet te allen tijde kunnen uitgaan van betrouwbare informatie. Het lijkt erop dat de commissie nu alleen aanbeveelt om het evenwicht te herstellen. Mooier zou echter zijn als door middel van het straffen van misinformatie een cultuur zou ontstaan waarbij een minister het wel uit haar of zijn hoofd laat om de Kamer niet goed te informeren. Ik krijg graag een reactie, vooral op het ontbreken van het straffen van misinformatie.

Mijn fractie steunt de voorstellen voor het professionaliseren van de kennisstructuur. Het Nederlandse parlement is hiertoe, ook in vergelijking met parlementen in andere landen, onvoldoende toegerust. Wij willen echter nadrukkelijk waken voor het opbouwen van een groot apparaat. Wij zien een klein, professioneel bureau voor ons, dat ad hoc kan worden opgeschaald. Bureaucratie moet niet met nog meer ambtenaren worden bestreden. De meeste winst valt te behalen met het bewerkstelligen van een cultuuromslag. Het straffen van misinformatie is daarbij van essentieel belang. Wij missen dit in de voorstellen van de commissie. In het debat met de regering zullen wij hiertoe voorstellen doen.

De grondige analyse door de commissie heeft geresulteerd in een toetsingskader. De commissie heeft terecht de reikwijdte hiervan aangegeven. De titel van het hoofdrapport luidt immers "Een infrastructuur voor besluitvorming". Dit biedt natuurlijk geen kant-en-klare oplossing voor de aanpak van grote infrastructurale projecten. Wel biedt het toetsingskader de noodzakelijke infrastructuur voor besluitvorming. Het structureert de momenten waarop de Kamer betrokken moet zijn en waarborgt de noodzakelijke informatie aan de Kamer. Mijn fractie onderschrijft de kanttekening die de

Van As

commissie zelf al heeft gemaakt bij het toetsingskader, dat het werkelijke succes van het werk van de commissie afhangt van de cultuuromslag bij de Kamer. Kamerleden en fracties zullen infrastructurele projecten anders moeten en willen benaderen.

Het toetsingskader zorgt er niet alleen voor dat de Kamer op het juiste moment aan zet is. Het disciplineert de Kamerleden ook tot eigen afwegingen. De rol van de Kamer, en daarmee van de leden, wordt prominenter. Het is aan de Kamerleden om dit primaat van de politiek juist te hanteren. Daarbij is een meer dualistische houding ten opzichte van de regering en de regeerakkoorden een noodzakelijke voorwaarde.

Mijn fractie spreekt haar waardering uit voor de diepte waarvoor de commissie heeft gekozen ten aanzien van het stroomlijnen van de bestaande procedures. Hierbij staan een zware bemoeienis van de Kamer ten aanzien van nut en noodzaak en het wegen van alternatieven voorop. De structuurvisie is hiervoor het meest geschikte instrument. Er is sprake van een nogal fundamentele herschikking van verantwoordelijkheden van Verkeer en Waterstaat naar VROM. Een integrale aanpak is de juiste, gezien de ruimtelijke problemen en de opgave die natuur en milieu, mobiliteit, Europese richtlijnen zoals die ten aanzien van de luchtkwaliteit en de Vogel- en Habitatrichtlijn, stellen.

In de structuurvisie zijn waarborgen opgenomen ten aanzien van de vereiste informatie aan de Kamer. De verschillende onderzoeken achten wij noodzakelijk. Vooral het feit dat informatie vooraf beschikbaar moet zijn, is een fundamentele wijziging en betreft met name de PPS-onderzoeken. Wij zijn van mening dat PPS een rol moet spelen bij elk groot project. Wij willen graag objectivering van de informatie waarborgen. Eerder sprak ik al over het straffen van misinformatie. Wat gebeurt er wanneer moedwillig een verkeerde voorstelling van zaken wordt gegeven? Hoe kunnen wij de juiste informatie afdwingen?

De verschillende go/no go-momenten, waarop de Kamer expliciet tot een oordeel moet komen, betekenen een fundamentele verbetering ten opzichte van de PKB-procedure waarin de Kamer aan het einde van de rit nog een keer

haar zegje mag doen. De structuurvisie geeft een zware bemoeienis aan de Kamer bij het begin van een project. Net als de commissie zijn wij van mening dat de bemoeienis van de Kamer vervolgens moet afnemen tot puur controlerend gedurende de uitvoeringsfase. De Kamer zal een genomen besluit moeten dragen en in latere fasen niet nog eens met miljarden kostende inpassingsvoorstellen komen. De Betuweroute en de HSL zijn hiervan schrijnende voorbeelden. In onze visie kan de structuurvisie herhaling hiervan voorkomen, aangezien voorstellen niet meer kaal naar de Kamer zullen komen met alle gevolgen van dien. Projecten zullen naar behoren dienen te zijn ingepast en vergezeld dienen te gaan van een kosten-batenanalyse. De camel nose zou tot het verleden moeten behoren.

Voorzitter. Mijn fractie neemt de aanbevelingen van de commissie graag over. Wij plaatsen er de kanttekening bij dat wij een concrete aanbeveling ten aanzien van het straffen van miscommunicatie bij de aanbevelingen van de commissie missen. Wij zullen dit punt opnieuw aan de orde stellen tijdens het debat met het kabinet. Wij zullen dan ook kritisch het debat aangaan over de precieze invulling van de kennisinfrastructuur van de Kamer.

Mij rest de rapportage van de commissie over de Zuiderzeelijn. De commissie heeft aangetoond dat de planbureaus, de ICES en de VROM-raad ernstige kanttekeningen bij nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn plaatsen. De commissie heeft zich beperkt tot het beantwoorden van twee vragen. Het antwoord daarop leidt tot de conclusie dat het besluitvormingsproces opnieuw dient te geschieden. De LPF-fractie is van mening dat de conclusie verder dient te gaan. De feiten zijn als volgt. Het project heeft van de ICES de laagste waardering gekregen: zwak. Het project scoort in het CPB-rapport zeer negatief met betrekking tot de maatschappelijke kosten en baten. Er is geen adequate probleemanalyse opgesteld. Nut en noodzaak kunnen onvoldoende worden aangetoond. Aan het project liggen tendentieuze rapporten ten grondslag. Ook is aangegeven dat er enorme financiële risico's aan kleven voor de provincies. De prijsvraag geeft geen inzicht in nut en noodzaak. Die geeft wellicht inzicht in de financiële haalbaarheid en maakt de onrenda-

bele top hoogstens inzichtelijk. De gereserveerde miljarden zouden beter geïnvesteerd kunnen worden. De belastingbetaler verdient meer waar voor zijn geld. Een structuurvisie is op zijn plaats, geen prijsvraag. Eigenlijk wil ik met de commissaris van de Koningin, de heer Alders, een weddenschap om een flinke kist wijn aangaan dat er alternatieven zijn die voor zijn provincie meer kunnen betekenen. Mogelijk kan een afschrift van het stenogram zijn kant opgaan.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie dat zij al de hele middag zitten te luisteren. Ik hoop dat zij het niet slaapverwekkend vinden om ook nog naar mij te luisteren.

De heer **Duivesteijn**: Wij zijn juist blijven zitten, omdat u nog niet aan het woord was geweest.

De heer **Van der Ham** (D66): U bent me er eentje.

De commissie heeft een fraaie stapel papier met wijze lessen weten te fabriceren. In het rapport staat een aantal concrete zaken, waardoor de kans dat het in de onderste la terecht komt, klein is. Als de Kamer de aanbevelingen van de commissie niet automatisch overneemt, dan kunnen de leden van de commissie hier nog moties over indienen. Ik vind dat grote winst. Dit is wellicht ook een voorbeeld voor toekomstige onderzoekscommissies.

Het politieke debat zullen wij met de regering aangaan. Mijn fractie zal zich nu met name richten op een aantal van de aanbevelingen van de commissie. Het debat is voor een groot gedeelte navelstaren in de meest constructieve zin. De burgers vertrouwen erop dat volksvertegenwoordigers goed met hun belastingcenten omgaan. Wij moeten evenwel constateren dat dit op een aantal punten niet goed is gegaan. Een ander dilemma ± dit komt niet goed terug in het rapport ± is dat de Kamer soms ook visionaire beslissingen moet nemen. Soms moeten wij besluiten tot dingen, terwijl wij niet helemaal kunnen inschatten of die wel het gewenste effect zullen hebben. In het bedrijfsleven wordt dit ook gedaan, maar wij doen het met belastingcenten. Dat is het grote verschil. Dit soort

Van der Ham

dilemma's heeft zich al eerder voorgedaan. Een historisch voorbeeld van een beslissing waar de overheid bij te pas moest komen, is het Noordzeekanaal. Koning Willem I heeft uiteindelijk gezegd dat dit aangelegd moest worden, omdat hij erin geloofde. Ik wil graag dat de voorzitter van de onderzoekscommissie nader ingaat op het dilemma dat wij aan de ene kant zorgvuldig moeten zijn, terwijl ons aan de andere kant door de kiezers wordt opgedragen om dingen uit te proberen. Wij moeten namelijk wel besluiten kunnen nemen, terwijl wij niet voor 100% zeker weten hoe die uitpakken. Ik zou zelf graag zien dat er een groot project rond duurzame energie wordt opgezet. Daar zijn natuurlijk risico's aan verbonden, maar toch kan het op een gegeven moment politiek wenselijk zijn.

Er is veel tijd en energie in gestoken om te achterhalen hoe de politieke cultuur op het ministerie van Verkeer en Waterstaat is. Ik heb in de debatten in de Kamer al diverse malen aangegeven dat de "macha"-cultuur ± er zitten voornamelijk vrouwen aan het hoofd ± mij in toenemende mate irriteert. Ik denk overigens dat de minister en de staatssecretaris het rapport van de commissie wel kunnen zien als een blessing in disguise. Zij zitten nog relatief vroeg in hun ambtstermijn en wellicht kan het rapport nog een beetje op henzelf afstralen. Laten wij hopen dat zij hierdoor niet treden in de voetsporen van hun voorgangsters die de "macha"-cultuur in sterke mate hebben vormgegeven.

Het valt vooral op dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat vaak in een tunnel zit: het moet op één manier. Het is lastig om met een minister te discussiëren, als de ambtenaren die de minister adviseren, maar één denkwijze hanteren en geen alternatieven ontwikkelen voor een project. De Bos-variant voor de HSL is een voorbeeld van een alternatief dat nader uitgewerkt had moeten worden. Ik vraag mij ook af waarom de commissie niet een aantal adviezen heeft gegeven aan de minister om op ministeries wat meer te laten experimenteren met het concurreren van ideeën. In het bedrijfsleven komt het ook voor. Het gaat om verschillende teams die naast elkaar worden gezet, een bepaald idee gaan uitwerken en daar veel energie in steken, waarvan de

uitkomsten als zodanig aan de Kamer worden voorgelegd. Op die manier kan er wat meer variatie in ideeën worden verkregen. Overigens kunnen wij als Kamer een dergelijke aanpak ook gaan volgen als wij straks meer onderzoekscapaciteit hebben.

Waar het gaat om het bevechten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is er moed vanuit de Kamer nodig. Dat is dan ook iets waar wij onszelf toe moeten oproepen. D66 is de afgelopen jaren zelf ook vaak regeringspartij geweest. Wij hebben ongetwijfeld ook fouten gemaakt, maar ik wil hier toch ook wel mijn voorgangster mevrouw Giskes roemen om het feit dat zij vanaf 1999 diverse keren moties heeft ingediend met als doel het project rond de Betuwelijn te heroverwegen. Ik zag er helaas niet al te veel van terug in de stukken, maar ik zeg het nu maar om het toch enigszins onderdeel van de wetsgeschiedenis te laten zijn.

Over de werkwijze van de Kamer is een groot aantal interessante opmerkingen in het rapport van de commissie gemaakt. Met de meeste ervan zijn wij het volslagen eens. Zo zijn wij het er van harte mee eens dat de oekaze van Kok opgeheven moet worden. Verder stelt de commissie terecht dat de Kamer meer informatie moet krijgen en dat zij wat dat betreft niet te afhankelijk moet zijn van de regering, dat die informatie helder moet zijn en dat allerlei beleidsinformatie openbaar moet zijn. Ook steun ik het voorstel van de commissie om de informatievoorziening in een protocol door de Kamer en het kabinet vast te laten stellen. Eerder pleitte D66 voor een spreek- en verschijningsrecht van ambtenaren bij hoorzittingen. Deze oude wens van D66 zien wij in het rapport terug en daar zijn wij vanzelfsprekend zeer content mee.

Ook de aanbeveling van de commissie voor een eigen onderzoeks-, kennis- en controlecentrum van de Kamer is een oude wens van D66. Die aanbeveling steunen wij dan ook van harte. De plicht tot informatie vinden wij een discussie waard die zeker gevoerd moet worden. Wij wachten ook de adviezen en suggesties van Klaas de Vries op dat punt af. Ik heb nog wel een vraag over dat onderzoeksbureau. Door sommige fracties is aangegeven dat dit niet op fractieniveau zou moeten functioneren,

maar dat het een algemeen bureau moet zijn. Refererend aan de competitie van ideeën plaats ik daar wel een kanttekening bij. Juist fracties moeten vanuit hun ideologische achtergrond zelf informatie en kennis kunnen vergaren en mensen kunnen inschakelen om onderwerpen verder uit te zoeken. Mijn vrees is dat bij een steriel onderzoeksbureau waar wellicht met meerderheid van stemmen moet worden bepaald wat er precies onderzocht wordt, juist de kleine ideeën die wellicht tot grote wasdom kunnen komen, ondersneeuwen. Hoe kan ervoor gezorgd worden dat ook dergelijke ideeën ± wellicht zelfs een idee van een kleine fractie dat in eerste aanleg door de rest van de Kamer belachelijk wordt gevonden ± voldoende aan bod komen en nader kunnen worden onderzocht?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het idee dat fracties ook onderzoek willen laten doen, vind ik helemaal niet belachelijk. Ik zou alleen niet willen bepleiten dat je zo'n kennis- en controlecentrum weer gaat versplinteren. Dan zouden wij veeleer de discussie moeten gaan voeren over de vraag of individuele fracties een beroep op dat centrum zouden moeten kunnen doen. Dat lijkt mij op zichzelf geen gek idee.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is een van de oplossingen. Het probleem is natuurlijk dat je te maken hebt met de capaciteit. Er is bijvoorbeeld een hoeveelheid onderzoeken gedaan waardoor het budget bijna is bereikt. Als er dan om een extra onderzoek wordt gevraagd, moet een weging plaatsvinden. De vraag is dan wie die weging maakt. Ik vind het heel erg belangrijk dat de zelfstandigheid van fracties vooral wordt erkend. Ik hoor graag van de commissie hoe wat haar betreft ook de marginale ideeën die wellicht interessant zijn op termijn, daarbij kunnen worden meegenomen.

Ook de commissie voor de Rijksuitgaven mag worden versterkt, zoals de commissie-Duivesteijn voorstelt, bijvoorbeeld door haar het terugzendrecht te geven. D66 deelt de analyse van de commissie dat de rapporten van de commissie voor de Rijksuitgaven vaak weinig zijn gebruikt, dit omdat ze vaak politiek te steriel zijn. Niemand kan de problematiek echt naar zich toe

Van der Ham

trekken. Daarop gelet, is het idee om een rapporteur in te stellen zeker interessant. Daarmee wordt iemand politiek verantwoordelijk voor een goede controle door de Kamer. In het Europees Parlement blijkt dit goed te werken. De rapporteur krijgt een incentive om goed werk te leveren en hij zal boven de partijen moeten blijven staan.

De heer **Van Hijum** (CDA): U zegt dat de rapporten van de vaste commissie voor de Rijksuitgaven niet worden gebruikt omdat ze te steriel zijn. Zegt dat echter niet meer over de fracties dan over de kwaliteit van de rapporten? In zo'n rapport wordt een analyse gegeven van de risico's bij bepaalde projecten. De vaste commissie voor de Rijksuitgaven, daarin gesteund door een parlementair onderzoeksbureau, kan een inschatting daarvan maken. Daar kunt u uw voordeel mee doen.

De heer **Van der Ham** (D66): U hebt op zichzelf volkomen gelijk, maar met de commissie ben ik van mening dat er een bepaalde cultuur is ontstaan waarin men minder snel geneigd is om signalen van andere organen op te pakken. Het instellen van een rapporteur kan bijdragen aan de gewenste cultuurverandering. Daardoor kan het meer afrekenbaar en tastbaar worden.

De heer **Van Hijum** (CDA): Vervalt u daarmee niet in dezelfde fout die door de commissie wordt geconstateerd? U legt dan de verantwoordelijkheid voor het bewaken van een project ergens anders neer. Het is belangrijk dat fracties, dus de Kamerleden, zich dat zelf meer aantrekken.

De heer **Van der Ham** (D66): De rapporteur is een lid van de Kamer. Hij of zij kan een debat aangaan over de geconstateerde feiten. De zaak wordt daardoor politiek interessanter. Volgens mij kan dit een instrument zijn om de huidige politieke cultuur te doorbreken. Overigens zijn dergelijke instrumenten nooit dé oplossing, maar de transparantie van het proces kan erdoor bevorderd worden.

De coalitiepolitiek blijft een dilemma. Ik zeg tegen de heer Van der Staaij dat het invoeren van de gekozen formateur de problemen kan verminderen. Ik noem de staatsrechtelijke vernieuwing als metafoor. De

heer Van der Staaij zegt dat de gekozen burgemeester zomaar even wordt ingevoerd. Dat klopt feitelijk niet, want daarvoor is een grondwetswijziging in tweede lezing nodig. Analoog daaraan kan de wijze van behandeling van grote projecten vorm krijgen. Op een bepaald moment kan er een cesuur in de besluitvorming worden aangebracht waarbij de Kamer de mogelijkheid krijgt om een project te heroverwegen. De suggestie om hoorzittingen te organiseren waarop mensen onder ede kunnen worden gehoord, is zo gek nog niet. Eerder heb ik zelf de enquête vooraf gesuggereerd. Die mogelijkheid heeft de Kamer al. In dat kader kan een Kamerbrede commissie een paar maanden of enkele weken in afzondering alle ins en outs van een groot project te bestuderen. Daarmee wordt een soort natuurlijke cesuur in de besluitvorming gecreëerd. Het is niet mijn bedoeling om dit uit te besteden. Collega Duyvendak heeft in een aardige notitie geschreven over de wijze waarop studieopdrachten worden uitbesteed aan externe commissies. Ik wil dat een Kamercommissie zich hiermee bezighoudt. Voor dit soort projecten, die regeerakkoorden overstijgen en consequenties hebben voor begrotingen van toekomstige coalities, lijkt mij dit een goede werkwijze. Dat betrokkenen onder ede gehoord kunnen worden, is essentieel voor de waarheidsvinding.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het ontbreken van een verschijningsplicht voor ambtenaren en van de mogelijkheid om de eed af te nemen buiten de context van een parlementaire enquête heeft ook bij deze commissie gevolgen gehad. Heeft de heer Van der Ham het idee dat het ontbreken van die mogelijkheden de waarheidsvinding en de rapportage van deze commissie in de weg heeft gestaan?

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is een andere discussie. De commissie moet zelf maar aangeven of zij het gemist hebben. De andere discussie gaat erover of een commissie of de Kamer zichzelf vooraf de mogelijkheid geeft om mensen en wellicht ambtenaren onder ede te horen en om de koppen bij elkaar te steken en om de discussie minder partijpolitiek af te ronden alvorens een besluit te nemen. Daarover gaat mijn voorstel.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Van Ham zegt terecht dat het goed zou zijn om de vraag aan de commissie te stellen. Ik doe dat bij deze.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil graag een antwoord van de commissie op de vraag hoe zij het onderzoek van tevoren ziet. Moet er een korte hoorzitting zijn of moet er ook een pre-enquête ingesteld kunnen worden om dit soort zaken op scherp te stellen alvorens tot besluitvorming over te gaan? Nu is het te vaak dat wij een enquête houden als het kalf verdronken is. Wij moeten proberen het kalf levend te houden.

Wij zijn een groot voorstander van de minderheidsenquête. Wij horen graag de opvatting van de commissie daarover. Dat kan een middel zijn om de zaak beter op scherp te stellen.

De aanbevelingen van de commissie-Duivesteyn over de Zuiderzeelijn zijn volgens D66 zeer bruikbaar bij de besluitvorming rond de nieuwe infrastructuur. Laat ik er maar helder en direct over zijn: de nut- en noodzaakdiscussie gaat wat mij betreft vooraf aan een eventuele doorstart met een prijsvraag. Ik zeg er overigens bij dat het vlot moet gebeuren. De mensen wachten immers op duidelijkheid. De Kamer moet snel met een nut- en noodzaakdiscussie komen, zodat een eventueel pijnlijke beslissing zo snel mogelijk na een stevig debat genomen kan worden.

Ik vraag de commissie om een reactie op de brief met kritiek van de Stuurgroep Zuiderzeelijn. Een van de raarste dingen in de brief is dat er staat dat door de opname in de nota Ruimte het project Zuiderzeelijn al voldoet aan het toelatingsbesluit. Daarmee ben ik het niet eens. Dat is immers een cirkelredenering. Als iets in de nota Ruimte staat, is het niet zo dat het dan per definitie moet. Dat is een rare redenering. Ik hoor graag een reactie van de commissie op de brief, waarin de nodige argumenten staan.

Wij hebben met zeer veel belangstelling gekeken hoe de commissie het FES wil inrichten. Kan de commissie ingaan op de vraag of de beleidsvrijheid van kabinetten, van welke kleur dan ook, niet beperkt wordt door steeds meer op te schrijven? Wordt het niet te strikt voorgesteld?

Van der Ham

Ik heb al gevraagd of het geen overweging waard is om meer ideeënconcurrentie op de ministeries te organiseren. Waarom heeft de commissie dat niet geopperd? Een andere vraag is hoe de minister moet omgaan met ambtenaren die al jarenlang op een ministerie zitten en al die tijd met hun eigen dossiers onder de arm lopen in de hoop die ooit doorgevoerd te krijgen. De minister moet natuurlijk stevig zijn. De minister moet boven zijn ambtenaren staan. De ambtenaren moeten naar de minister luisteren. Moet er niet meer ruimte komen voor een minister om een eigen staf samen te stellen? Dat kan ervoor zorgen dat bepaalde ingesloten ideeën verdwijnen met de komst van een nieuwe minister, à la het "cabinet du ministre" in België en Frankrijk.

Voorzitter. Mijn laatste vraag betreft het andere deel van de volksvertegenwoordiging, de Eerste Kamer, die ook wel wordt genoemd een chambre de reflection. Nergens in het rapport van de commissie wordt gesproken over de reflectie van die Eerste Kamer op dit hele gebeuren. Niemand heeft daar tot nu toe nog over gesproken, maar die Eerste Kamer is er toch vooral voor om ons te controleren? Heeft zij haar werk gedaan, wat heeft zij in onze richting ondernomen, had zij niet meer moeten doen? Als zij dat alles niet heeft gedaan, is zij dan niet overbodig?

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 18.45 uur tot 20.00 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Toezicht accountantsorganisaties (29658).**

(Zie vergadering van 10 februari 2005.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Dit is de derde termijn van het debat over het wetsvoorstel Toezicht accountantsorganisaties. Vanwege die derde termijn stel ik voor om spreektijden te hanteren van plusminus vijf minuten.

Als eerste is het woord aan mevrouw Van Egerschot.

□

Mevrouw **Van Egerschot** (VVD): Voorzitter. Ik was net voor de griffier aan het opschrijven wat er allemaal is ingetrokken, overbodig is enzovoort. Er staat een hoop op mijn lijstje! Toch kan ik u vertellen dat hier, na vijf nota's van wijziging, een gelukkig mens staat.

De minister heeft namelijk enorm veel van mijn amendementen overgenomen; daarover ben ik bijzonder verheugd. Na de tweede termijn van zo'n twee weken geleden kan ik concluderen dat wij eindelijk samen op dezelfde lijn, de lijn die wij ook voor ogen hadden, terecht zijn gekomen: zwaar toezicht op de OOB's, omdat mijns inziens dáár zich in het verleden de problemen hebben voorgedaan. Ik zal niet het hele bouwfraudeverhaal herhalen, maar de pijn zat bij mij in het MKB. Voor de niet-OOB's-controllerende accountantsorganisaties ± en daar gaat het per slot van rekening om ± hebben we een paar zaken bereikt. Zo gaat de minister de vergunningen kostengericht maken, en wel op zo'n niveau dat de organisaties die niet-OOB's controleren slechts 5% moeten betalen van het bedrag dat de OOB's-controllerende organisaties moeten betalen. Dat is een prachtig voorstel van de minister. Tot zover de vergunningen.

De crux zat echter in het toezicht. Als ik de vijfde nota van wijziging van de minister goed begrijp, dan wordt tegemoetgekomen aan de heer De Haan: die zei in tweede termijn dat hij een gelukkig mens zou zijn als er een marginale toets kwam door de AFM op de niet-OOB's. We houden één toezichthouder over voor de wettelijke controles met betrekking tot niet-OOB's. Van de drie toezichthouders zijn we dus af, prachtig! Het mooiste is dat de minister in zijn hele vijfde nota van wijziging ook maar één pakket papierwerk toezegt. In alle eerlijkheid: dát wilde ik bereiken in deze derde termijn. In zijn vijfde nota van wijziging en de daarbij behorende brief over de amendementen legde de minister nog één voor de VVD-fractie belangrijk puntje uit: de Commissie eindtermen. Hierover heb ik drie amendementen ingediend, die stuk voor stuk op elkaar aansloten. De minister legde duidelijk uit wat de

essentie was: wat deden we met de Commissie eindtermen? Ik had dat verkeerd begrepen, maar dankzij de minister is het helemaal duidelijk geworden: van de drie examenbureaus gaan we er een maken. Als liberaal kan ik daar alleen maar ontzettend blij mee zijn. Dank dus aan de minister voor zijn uitleg hiervan en dank ook voor zijn uitleg van de overbodigheid van de extra vereisten in de amendementen met betrekking tot het kwaliteitseisenpakket.

Ik mag dus concluderen dat wij elkaar helemaal hebben gevonden: marginaal toezicht voor de kleine kantoren of de niet-OOB-kantoren en het verminderde papierwerk. Ik denk dat wij allen tevreden kunnen zijn over dit pakket. Ik zal de griffier zo meteen de conclusie netjes doorgeven. Er zijn zo'n vijftien amendementen. Ik zou heel blij zijn als u mij de gelegenheid gaf om dit op een later moment door te geven.

De heer **Douma** (PvdA): Ik probeer te begrijpen welk toneelstuk hier wordt opgevoerd. Er is op stuk nr. 51 door u een amendement ingediend waarvan de minister heeft gezegd dat hij het absoluut niet ziet zitten. Verder hebt u op stuk nr. 53 een amendement ingediend over de externe accountant. Ik herinner mij daarover een prachtig debat. Trekt u deze amendementen in? Daarin waren fundamentele kritiekpunten neergelegd en u doet nu alsof de minister de amendementen overgenomen heeft, maar ik zie dat niet.

Mevrouw **Van Egerschot** (VVD): Op mijn lijstje staat dat de amendementen op de stukken nrs. 14, 26, 45, 50, 51, 52 en 53 kunnen worden ingetrokken. De minister geeft aan dat de term "rekening houden met" in artikel 43b neerkomt op de marginale toetsing waarover in tweede termijn gesproken is. Verder is heel duidelijk dat er één papierberg aan te pas komt, hetgeen voor mij voldoende is. Ik ga ervan uit dat ik u hiermee gelukkig maak, want u vond dat ik te ver ging. Er ligt nu een prachtig geformuleerd pakket voor waarover wij allemaal heel tevreden kunnen zijn. De zwaarte komt te liggen bij de accountantsorganisaties die OOB's controleren en er komen marginale toetsen, eenmaal papierwerk en betaalbare vergunningen.