

---

Aan de orde is het **debat** over het **rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (29283)**.

De **voorzitter**: Wij zijn toe aan de volgende ronde: het debat met de regering. Vanavond heeft de Kamer de gelegenheid om in eerste termijn te spreken. Ik heet naast de minister van Verkeer en Waterstaat de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties welkom. Ik denk dat die laatste in zijn tweede functie vanavond slechts passief aanwezig is. Ook heet ik de commissaris van de Koningin van de provincie Groningen van harte welkom.

In het debat met de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten hebt u onderling veel gedebatteerd. Het lijkt mij dat het doel van de komende twee dagen is dat er wordt gedebatteerd met de regering. Het heet ook een debat met de regering. Ik kan mij voorstellen dat u af en toe eens een verhelderende vraag aan elkaar wilt stellen, maar ik kan mij ook voorstellen dat wij vanavond niet zeer uitgebreid onderling gaan discussiëren. Met die grondhouding – zo heet dat, geloof ik – ga ik dit debat leiden.

Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Dijkma.

De beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Op 2 en 3 maart jongstleden heeft de Kamer met de commissie-Duivesteijn gedebatteerd over het rapport dat die commissie heeft opgesteld. Het debat met de regering vindt deze week plaats. Ik debatteer eigenlijk nooit met minister Dekker, maar ik ben blij dat dit debat in haar aanwezigheid kan worden gevoerd.

Bij kamerbrede motie zijn alvast de aanbevelingen aangenomen die betrekking hebben op de werkwijze van de Kamer. Bovendien hebben de meeste fracties in dat debat ook erkend dat zij zich medeverantwoordelijk voelden voor de in het verleden gemaakte fouten. Vandaag volgt de beoordeling van de kabinetsreactie op het rapport. In hoeverre is bij de bewindslieden en departementen het besef doorge-

drongen dat het roer echt om moet? Om die vraag draait het. Het spijt mijn fractie, te moeten constateren dat de regering in haar reactie veelal ronduit afwijzend heeft gereageerd op de meeste aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. Het gehanteerde argument daarvoor is dat de regering het allemaal al doet of dat het overbodig is. Ten aanzien van bijvoorbeeld de ICRE-beoordelingen van projecten zegt de regering zelfs dat de Kamer ervoor moet waken, mee te regeren. Maar de Kamer heeft natuurlijk gewoon budgetrecht. Dat lijken de dames – en in dit geval ook de heer – bewindspersonen voor het gemak te vergeten.

Aan de regering zijn schriftelijke vragen gesteld. Zij geeft daarop enkele opmerkelijke antwoorden. Zij staat achter het voorstel om elk groot project te onderwerpen aan een toelatingsbesluit en noemt daarbij expliciet de Zuiderzeelijn. Zij steunt ook de figuur van een structuurvisie en biedt zelfs aan om met regeringsvoorstellen te komen, maar volgens haar is het niet aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om daartoe initiatieven te nemen. Mijn fractie vindt dit een gemiste kans. Juist omdat grote infrastructurele projecten vaak worden bestudeerd vanuit een ruimtelijke en economische invalshoek, is het niet goed om het primaat steeds aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat te geven. Daar zijn wij zo langzamerhand wel van overtuigd. De regering geeft aan bij overheidsparticipatie de voorkeur te geven aan een heldere en duidelijke contractuele verdeling van verantwoordelijkheden. Mag ik daaruit opmaken dat zij niet langer meewerkt aan vage samenwerkingsovereenkomsten zoals wij hebben gezien bij het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de Zuiderzeelijn? De regering is terughoudend ten aanzien van het horen van ambtenaren. Eigenlijk zegt men, dat het nu al kan. Men doet wel een toezegging om er ruimhartig mee om te gaan. Ik kom daarop nog terug.

Eenzelfde redenering wordt gevolgd bij het door de Kamer zelfstandig laten verlenen van opdrachten aan planbureaus. Mijn fractie wil daarover graag verder spreken met de regering.

Er is een staatje opgenomen waaruit blijkt dat een verschil bestaat tussen de bij de projectdirectie bekende overschrijdingen op de Betuweroute en die welke destijds bij de minister bekend waren. Daarover zou ik natuurlijk ook graag nog wat meer willen horen.

Naar aanleiding van de schriftelijke vragenronde heeft de commissie-Duivesteijn nadere informatie van de regering opgevraagd met betrekking tot de advisering van de ICRE en de RPC – de ambtelijke voorportalen – over de Zuiderzeelijn. Hun beider adviezen bleken afwijzend te zijn geweest. Maar toch heeft de minister destijds besloten om in ieder geval deze adviezen niet ter harte te nemen. De heer Duivesteijn laat in zijn brief van 16 maart aan de Tweede Kamer zijn ongenoegen daarover blijken. Hij zegt dat de gegevens van de minister eigenlijk onvolledig zijn. In elk geval is een deel ervan pas in tweede instantie ontvangen. De vraag die dan natuurlijk rijst, is of hier sprake is van het achterhouden van informatie. Ik zou hierop graag een reactie krijgen van het kabinet.

Vervolgens wil ik een aantal andere aanbevelingen nader onder de loep nemen, om te beginnen de afwegingsprocedure voor grote projecten, gekoppeld aan het MIT. In haar rapport stelt de commissie-Duivesteijn voor om per kabinetsperiode eenmalig een afweging te maken tussen de verschillende grote infrastructurele projecten. Tijdens de begrotingsbehandeling later dit jaar zal een voorstel worden gedaan voor de bestedingen van FEZ-gelden in de periode 2010-2014 met een doorloop tot 2020. Feitelijk worden dan vergaande besluiten genomen ten aanzien van de keuze voor de financiering van infrastructurele projecten in de komende jaren. Daarmee wordt ook al het tot 2014 voor infrastructuur vrijkomende geld belegd, waardoor nieuwe projecten niet kunnen worden toegelaten wanneer er eerder dan in 2014 geld voor nodig is. Is het kabinet bereid om dergelijke nieuwe projecten – dus niet de doorloop van de reeds toegezegde gelden – in een inzichtelijk afwegingskader te presenteren? Pas wanneer van al deze projecten een dergelijk afwegingskader wordt gemaakt, zoals destijds ook door het CPB ten behoeve van de ICRE-rondes is gedaan, en deze kaders worden

## Dijksma

gepresenteerd aan de Tweede Kamer, ontstaat de mogelijkheid tot een werkelijk integrale afweging. Een dergelijke afweging contrasteert met de huidige aanpak van wat wij dan maar het "sinterklaaspakket" noemen. Die bestaat eruit dat één voor één projecten worden goedgekeurd en er geld aan wordt toegewezen. Vervolgens is het geld op. In ieder geval bij de Kamer bestaat lang niet altijd een vergelijkbaar beeld over de rentabiliteit van de verschillende projecten.

In dit verband wil ik opmerken dat het voor mijn fractie steeds duidelijker wordt dat de meerwaarde van megaprojecten vaak zeer gering is. Wij zijn ervan overtuigd geraakt dat de economische dynamiek pas echt op gang kan worden geholpen wanneer je met projecten aansluit op reeds bestaande stedelijke ontwikkelingen. Dan doe je, wat het kabinet zegt te willen doen. Dan maak je sterker wat van huis uit al potentie heeft. Ook op deze visie zou ik graag een reactie van het kabinet krijgen.

Voorzitter. Ik kom toe aan een aantal concrete aanbevelingen. De eerste daarvan is dat een koppeling moet worden gelegd met bestaande wet- en regelgeving. Men zegt dat er een procedureregeling voor grote projecten moet worden gemaakt die een meer bindend karakter heeft. Deze moet worden opgewaardeerd tot een "protocol procedure en informatieregeling grote projecten". Dat protocol dient te worden overeengekomen tussen het kabinet en de Tweede Kamer. Dit lijkt ons een uitstekend voorstel. De vaste commissie Verkeer en Waterstaat heeft inmiddels een notitie ontvangen van haar eigen staf en medewerkers van de commissie Rijksuitgaven. Uit die notitie blijkt dat op dit moment heel veel projecten worden geclassificeerd als groot project. Alleen al op het terrein van Verkeer en Waterstaat lopen er al zeven. Het gevolg is dat de commissie regelmatig verrast wordt met vuistdikke voortgangsrapportages of grote projecten. Op die manier kan een zekere informatie-overkill ontstaan. Het zal de Kamer moeten dwingen tot een zekere mate van selectiviteit en scherpere controle op de kwaliteit van de geleverde informatie, maar het moet er ook bij het kabinet toe leiden dat het de informatie levert die relevant is en deze niet laat verzanden in een brij van cijfers en argumenten, waarbij

het de vraag is wat wel en niet relevant is.

Ik kom op het horen van ambtenaren. Ik kan het heel mooi zeggen, maar eigenlijk zegt de commissie-Duivesteijn: die oekaze van Kok moet op de helling. In het debat met de commissie bleek dat het voor de Kamer van belang kan zijn, de mogelijkheid open te houden om een projectdirecteur uit te nodigen om op puur feitelijke vragen antwoord te geven. Het kabinet heeft zich er misschien van kunnen vergewissen dat mijn fractie aanvankelijk wat aarzelingen had omdat zij vindt dat de ministeriële verantwoordelijkheid onverkort blijft gelden. Ik meen echter dat in het debat duidelijk werd gemaakt – in elk geval door de commissie – dat de ministeriële verantwoordelijkheid in dit voorstel niet wordt aangetast. Mijn fractie komt dan ook terug op haar aanvankelijke aarzelingen en steunt het voorstel van de commissie voluit. Ik wil daarbij niet onvermeld laten dat in het bijzonder het positieve pleidooi van CDA-woordvoerder Van Hijum om dit vooral mogelijk te maken ons over de streep heeft getrokken.

Ik kom op de tiende aanbeveling. Die betreft het verschil tussen enerzijds het rondetafelgesprek en anderzijds het parlementair onderzoek. De commissie heeft gezegd dat daartussen een te grote afstand zit. Men zou een instrument – een soort parlementaire hoorzitting – moeten kunnen maken waarbij men wel een onderzoeksmethode inzet als instrument, maar deze niet zo optuigt dat het bijna nooit voorkomt. Men heeft, veronderstel ik, bekeken wat in de Verenigde Staten met enige regelmaat gebeurt. Daarbij moet ook de mogelijkheid worden geopend dat direct verantwoordelijke ambtenaren bij een project of een wetsvoorstel zonder tussenkomst van de minister worden gehoord over puur feitelijke zaken.

Mijn fractie steunt deze aanbeveling. Gezien de grote afstand tussen het rondetafelgesprek en het onderzoek lijkt het haar een goede suggestie de figuur van een hoorzitting nader uit te werken. Men zou dit haast ook een vorm van bestuurlijke vernieuwing kunnen noemen. Al eerder heeft mijn fractie hierover een motie ingediend. Die kreeg toen nog onvoldoende steun. Wij zijn er echter van overtuigd dat met de aanbevelingen van de

commissie het parlement misschien wat wijzer wordt en zichzelf deze prachtige instrumenten niet uit handen laat slaan.

Ik kom op het FES. De commissie heeft bepleit het breder te maken – ruimtelijk-economisch – en de parlementaire controle te verscherpen. Met het laatste zijn wij het sowieso eens. Bij dit soort middelen vinden wij dat het kabinet niet alleen aan zet is en dat wij niet elke keer achter de feiten aan kunnen hobbelen. De breedte hangt voor ons wel af van hoe men het ruimtelijke begrip indeelt. Wij zijn het ermee eens dat de minister van VROM hierbij een nadrukkelijker rol moet spelen. Wij zijn echter niet van de afdeling beton, zeg ik er eerlijk bij. Wij vinden al heel lang dat vooral uit die fondsen bijvoorbeeld onderwijs- vernieuwingen veel meer moeten worden gefinancierd. Die zijn ook structuurversterking. Het is enigszins de vraag of dat probleem met deze aanbeveling helemaal wordt opgelost. Daarover willen wij graag eens inhoudelijk met het kabinet spreken. Het gaat ons namelijk niet zozeer om de vraag hoe men het beestje noemt, als wel om de vraag hoe wij daarover meer te zeggen kunnen krijgen en of het geld wordt besteed aan wat wij willen. Daarover hebben wij veel te weinig te zeggen en helaas wordt er te weinig sociale infrastructuur uit gefinancierd, die in het bijzonder moet worden versterkt. Mijn fractie zou dit graag anders zien.

De heer **Van der Ham** (D66): Voor men het weet wordt er van alles uit de snoepkot gehaald. Mevrouw Dijksma bedoelt waarschijnlijk dat men er niet alleen asfalt van moet aanleggen. Er is ook wel gesuggereerd dat van de commissie-Duivesteijn de suggestie uitgaat dat er bijvoorbeeld woningbouwprojecten uit kunnen worden gefinancierd. Deelt mevrouw Dijksma die suggestie of vindt zij dat wij dit juist niet moeten doen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Je kunt hierbij ook aan scholenbouw denken; dan gaat het ook om beton, maar wel met een heel ander doel dan bijvoorbeeld bij een weg. Dergelijke vormen van beton zouden wij wel weer meer uit dit fonds gefinancierd willen zien. Ik zal open kaart spelen; elke methode om dit fonds een beetje open te breken en elke kans

## Dijkma

om ervoor te zorgen dat wij wat meer te zeggen krijgen over de besteding ervan, grijp ik graag aan. Als het voorstel van de commissie daaraan bijdraagt, sta ik daar dan ook geheel en al achter. Als het geen panacee is en als blijkt dat wij er geen bal mee opschieten, zullen wij een andere route moeten zoeken. Daarbij reken ik dan wel weer op uw steun, zo zeg ik er alvast maar bij.

De heer **Van der Ham** (D66): U weet dat onder andere door de inbreng van D66 het FES wat meer in de richting van onderwijs is gegaan, dus op dit punt zijn wij het wel eens, denk ik. Maar u zou dus in principe wel willen vasthouden aan de huidige verdeling van de bestedingen uit dit fonds, dus infrastructuur, kennis en natuur, maar dan misschien in een andere verhouding? Of wilt u een nog bredere besteding?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Wij hebben niet op voorhand al problemen met een bredere besteding, maar zoals elke andere politieke partij hebben ook wij onze prioriteiten.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan zou ik wel willen weten wat die prioriteiten zijn, want er is nog wel eens gesuggereerd dat het woningbouw zou kunnen zijn. Scholenbouw is iets anders.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Er is een heel groot tekort aan woningen, vooral voor mensen met lagere inkomens. Als wij een probleem kunnen oplossen door ook iets voor hen te doen, zal ik dus in mijn fractie niet zeggen dat ik het daar niet mee eens ben.

De heer **Van der Ham** (D66): U vindt dus dat het FES ook daarvoor kan worden gebruikt?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat fonds is nu eigenlijk te veel een bron van middelen voor harde infrastructuur, dat is mijn probleem. En mijn tweede probleem is dat wij er eigenlijk geen bal over te zeggen hebben en alleen achteraf ja en amen mogen zeggen, en dat is niet helemaal mijn ding ...

Hoe gaat de regering nu met deze aanbeveling om? Zij krijgt natuurlijk nog een revanche om na te gaan of wij na de aanvankelijke harde afwijzingen nader tot elkaar kunnen

komen. Maar ik zeg er alvast bij dat ik, als zij dit niet doet, overweeg om de Kamer te vragen, de regering haar huiswerk te laten overdoen door een beleidsnota over grote projecten te maken. Daar gaan wij dan in het najaar wel over overleggen, vóór de behandeling van de Nota Mobiliteit.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vraag me af of dit wel de juiste gang van zaken is, want er is een duidelijk advies van de commissie-Duivesteyn en er is een reactie van de regering. U kunt die reactie onvoldoende vinden, maar als u die na het antwoord van de regering nog steeds onvoldoende vindt, kunnen wij er toch conclusies aan verbinden en ons oordeel uitspreken over de aanbevelingen van de commissie? Dan is het toch niet nodig om op nog een beleidsnota te wachten?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Misschien kunnen wij het zo formuleren dat wij het eens worden. Wij kunnen de regering opdragen om die aanbevelingen op te volgen; als wij dat overeen kunnen komen, vind ik het ook goed. Maar het mag niet alleen een verandering op papier zijn, want kennelijk is men er nog niet helemaal van doordrongen dat een paar dingen echt moeten veranderen. Het is dus geen kwestie van alleen anders formuleren, het gaat erom dat de regering ook laat zien dat zij bepaalde dingen voortaan anders gaat aanpakken, dat zij op sommige punten een andere werkwijze zal hanteren. Als wij onszelf nu deze opdracht geven door onder uw leiding een motie aan te nemen waarin een aantal aanbevelingen die echt expliciet voor de Kamer golden, alvast worden uitgewerkt, waarom zouden wij dat dan niet van het kabinet kunnen vragen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat kun je natuurlijk van het kabinet vragen, maar de commissie-Duivesteyn heeft een aantal initiatieven genomen en u heeft ongetwijfeld ook de oproep van de voorzitter van deze commissie gehoord om de Kamer aan het eind van het debat toch in ieder geval conclusies te laten trekken. Ik vraag me dan ook af of het wel handig is om de regering weer een opdracht te geven terwijl het resultaat van de discussie wel duidelijk is.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Laat ik er

dan volstrekt duidelijk over zijn: als het aan mij ligt, omarmen wij gewoon alle aanbevelingen van de commissie. Maar daarmee zijn wij er nog niet, want zo'n uitspraak is één ding, maar het verinnerlijken daarvan en het laten zien dat die werkelijk in beleid wordt omgezet, is weer iets anders. Mijn punt is dat wij ook wel een stukje huiswerk van het kabinet vragen om te laten zien op welke wijze het dat gaat doen, als straks de uitspraak er ligt en de Kamer zegt dat de regering wel degelijk die aanbevelingen moet overnemen. Volgens mij is de cirkel dan weer rond. Ik zie de heer Van Hijum knikken en dat is bemoedigend.

Over de Zuiderzeelijn heeft het kabinet nu zelf ook een voorstel gedaan. In het najaar van 2004 is dit onderwerp een aantal malen op de agenda van de Tweede Kamer gekomen naar aanleiding van een conceptsamenvattingsovereenkomst die de minister had gesloten met de regio's. De Tweede Kamer heeft toen besloten dat behalve de twee voorkeursvarianten magneetweefbaan en HSL, ook de opties Hanzelijn-plus en IC gelijkwaardig moesten worden meegenomen in de afwegingen. Gezien de instelling van de Tijdelijke Commissie heb ik indertijd in een motie gevraagd, de besluitvorming over de Zuiderzeelijn uit te stellen tot na de rapportage van de Tijdelijke Commissie. De goedkeuring voor de samenwerkingsovereenkomst is daarmee toen de facto uitgesteld.

In het debat met de Tijdelijke Commissie is de Zuiderzeelijn ook vrij uitgebreid aan de orde gekomen. Uit dat debat kunnen een aantal conclusies worden getrokken over de gevoelens van de meerderheid. Men wilde op korte termijn een debat over nut en noodzaak. Men wilde voorlopig geen prijsvraag in de zin van een echte aanbesteding. Er was meer informatie nodig over de structuurvisie en de wijze waarop eventueel de marktverkenning daarin een TCI-proof plek zou kunnen krijgen. Het kabinet moest snel komen met een voorstel voor een aanpak tot besluitvorming over de Zuiderzeelijn. De intentie werd uitgesproken om dit een groot project te laten zijn. Het kabinet doet in reactie daarop een voorstel dat hieraan behoorlijk tegemoet lijkt te komen, dat overigens ook weer aardig wat tijd in beslag neemt. Het wil een structuurvisie maken en een

## Dijksma

marktverkenning uitvoeren. Dan wordt het in elk geval wel ver in 2006 voordat een nut-en-noodzaakdiscussie kan worden gevoerd. Tegelijkertijd hebben veel mensen er behoefte aan dat er snel duidelijkheid komt.

Het kabinet stelt nu dus voor, geen prijsvraag te organiseren en wel met die structuurvisie te komen en die marktverkenning te doen. Wij zijn blij, zeg ik hier maar, dat het kabinet wil afzien van een prijsvraag. Als wij de redenering volgen, vallen overigens nog wel een aantal opmerkingen te maken over de gekozen route. Zo vinden wij dat een marktverkenning niet het begin, maar het sluitstuk van een procedure moet zijn. Zo vinden wij ook dat je eigenlijk alleen maar kunt werken aan een PKB, zolang wij het begrip "structuurvisie" nog geen wettelijke basis hebben geboden.

Maar, voorzitter, eigenlijk achten wij de tijd rijp om vanavond maar gewoon eens eerlijk en duidelijk te zeggen wat wij er zelf van vinden, niet van de procedures, maar wel van de inhoud. Mijn fractie, zo kan ik u verzekeren, heeft daar indringend over gesproken. Wij kennen de noodzaak om de noordelijke regio's met een snellere verbinding beter te ontsluiten, maar wij achten het, gezien ook de lessen die de commissie ons heeft voorgespiegeld, niet heel erg reëel dat het te doen zou zijn met een nieuwe HSL- of magneetweefbaanvariant. De lessen uit de grote projecten leren ons hoe verschrikkelijk moeilijk het is om een dergelijk project rendabel en exploitabel te maken. De les van de commissie is om een klein beetje nuchterheid terug te brengen in het debat over de grote projecten. Die les willen wij ons graag aantrekken.

Met collega Hofstra – wij praten wel eens samen – heb ik de afgelopen weken daarover vaker gesproken. Hij heeft zijn spreekbeurt veel later, maar ik geloof dat wij in onze fracties uitkomen op een zelfde soort visioen. Eigenlijk wil ik nu gewoon maar zeggen hoe wij erover denken. Wij zijn bang dat aan het eind van het liedje niets meer over is voor het Noorden, als de procedure van de regering wordt gevolgd. En dat is niet wat wij willen. Wij willen graag ook iets voor de regio's kunnen blijven doen. Daarom zou het misschien goed zijn om naast het regeringsvoorstel een alternatief voorstel te laten uitwerken waarbij

wordt uitgegaan van het bestaande gereserveerde budget van € 2,7 mld. Daarvan zou de helft naar de noordvleugel van de Randstad moeten gaan, omdat zelfs in de Nota Ruimte van minister Dekker heel duidelijk is gemaakt dat daar heel snel iets moet gebeuren. Dat wordt alom erkend, maar nog niet voldoende met geld belegd. De andere helft zou kunnen worden besteed aan een van de varianten, de Hanzelijn-plus. De Hanzelijn wordt voor een deel al aangelegd; daar ligt al € 1 mld. voor. Daar zou nog een behoorlijk bedrag bovenop kunnen komen, waarmee je een snelle verbinding realiseert over bestaand spoor. Maar die moet vanaf Zwolle wel worden geüpgraded. Ik heb gezien dat de heer Meerstad van NS ook een dergelijk pleidooi heeft gehouden. Wij zijn het niet zo vaak eens, dus dat vond ik bijzonder.

Dan is er de bijdrage van de regio zelf. Die is nu begroot op € 1 mld. Je zou kunnen zeggen: € 1 mld. Hanzelijn, € 1,35 mld. Zuiderzeelijn en een bijdrage van de lokale overheden tot € 3 mld. Dat is minder dan men nu hoeft te besteden. Als men dat bij elkaar legt, krijg je een behoorlijke pot met geld waarmee je een paar goede dingen kunt doen. Ik noem nadrukkelijk het Kolibriproject. Ik heb al gezegd dat ik graag een visie van u wil. Moet je alleen kijken naar megaprojecten of wil je nu voor de economische structuurversterking, ook van het noorden, combinaties maken van een snelle verbinding, voor een belangrijk deel over bestaand spoor en het geven van een goede impuls aan die projecten die de ontsluiting in de regio realiseren? Wij hebben bij het MIT al eerder gesproken over het Kolibriproject. Dat heeft de volle steun van mijn fractie. Overigens zijn er in de provincies nog een paar andere prioriteiten waaraan men wel wil werken, maar waarvoor men onvoldoende middelen heeft.

Ik vraag de regering om samen met de regio's te werken aan zo'n alternatief. Dat kunnen wij natuurlijk niet alleen. Dan leggen wij dat in december maar eens naast elkaar. Uit een oogpunt van gecreëerde verwachtingen en van behoorlijk bestuur kun je niet besluiten om helemaal te stoppen met de bestaande procedure, maar wij willen wel een reëel alternatief ontwikkelen, ook omdat wij niet willen dat het noorden aan het eind

van deze hele rit met lege handen blijft. Ik beseft dat dit nogal opmerkelijk is of ver gaat. Maar met meel in de mond blijven praten is op dit moment wel het laatste wat wij moeten doen. Ik ben liever eerlijk over onze verwachtingen en over datgene wat wij nog reëel achten. Overigens blijven wij een mogelijkheid bieden om ons door anderen te laten overtuigen, omdat wij niet definitief afscheid nemen van de procedure die nu voorligt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat laatste is natuurlijk een mooie toevoeging, maar ik constateer toch dat de PvdA de Zuiderzeelijn nu feitelijk ten grave draagt. Het verhoudt zich toch heel moeilijk met de aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn om op basis van informatie die wij nog niet hebben al tot dergelijke vergaande conclusies te komen, juist bij zulke grote projecten en belangrijke investeringsbeslissingen, waarin regio's zelf een voorkeur hebben laten blijken en bereid zijn te investeren. Wij hebben vastgesteld dat wij die aanbevelingen willen opvolgen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daarom is het een voorstel tot het ontwikkelen van een alternatief en geen definitief besluit. Maar laten wij duidelijk zijn: politiek heeft dit natuurlijk betekenis. Dat realiseer ik mij ten volle. Daar loop ik ook helemaal niet voor weg. Wij vinden wel dat je op dit moment eerlijk moet zijn over je verwachtingen. Wij weten allemaal hoe het nu gaat met de HSL. Ik hoef u daar geen sprookjes over te vertellen. Die lijn loopt van het drukbevolkte Amsterdam naar het evenzeer drukbevolkte Parijs, maar daar heeft men al buitengewoon veel moeite om het hoofd boven water te houden; ik zeg het nu heel voorzichtig. Dat noopt ons tot realiteitszin. Onze loyaliteit uit zich in ons streven, ervoor te zorgen dat het geld voor het Noorden niet op kousenvoeten de deur uit sluipt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wij hebben van de commissie-Duivesteijn de opdracht gekregen om voorstellen kritisch en met een gezonde dosis scepsis op hun realiteitswaarde te beoordelen. Het opstellen van een structuurvisie en het onderzoeken van alternatieven en van de bereidheid van het bedrijfsle-

## Dijksma

ven om daarin te investeren, dat is de zorgvuldige procedure die wij moeten volgen. Wat zijn uw overwegingen om op dit moment al zo'n vergaande conclusie te trekken?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb de regering met nadruk gevraagd of zij bereid is om zo'n alternatief in overleg met de regio's en wellicht ook met derden uit te werken. Daar hoort natuurlijk een visie op de gewenste ontwikkelingen bij. Een project zoals de Hanzelijn-plus in combinatie met Kolibri dient gestoeld te zijn op een sluitende ruimtelijk-economische redenering. Mijn stelling is dat dit het geval is. Ik ben bang voor de gevolgen van de andere alternatieven. Het is niet meer dan eerlijk om dat nu eens hardop te zeggen en niet alleen maar in de wandelgangen.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik luister met grote verbazing naar uw betoog. Een paar maanden geleden had u het nog over nut en noodzaak en over het belang van een aanpak die TCI-proof is. Nu hebt u kennelijk al die onderzoeken niet meer nodig, want u weet al wat er uit moet komen. Daarmee schuift u het werk van de TCI met een grote armzwaai van tafel. Kennelijk is dat van generlei waarde meer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik meen dat de fractiewoordvoerder die in het vorige debat zich als enige afvroeg of de discussie over nut en noodzaak überhaupt wel gevoerd moest worden op dit punt een zekere bescheidenheid zou kunnen tonen.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Dat is geen antwoord op mijn vraag.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daar kom ik nu aan toe. Natuurlijk moet je deze keuze ook inhoudelijk onderbouwen. Ik zeg ook niet dat dit het moet worden. Als ik dat zou doen, heeft u volstrekt gelijk. Juist met inachtneming van de aanbevelingen van de TCI moet je alle opties onderzoeken. Ik zeg ook niet tegen de regering dat zij haar voorstel wel in de prullenbak kan gooien omdat het mijne het enige echte is. Ik vraag de regering of zij de geestelijke ruimte wil nemen om mogelijke alternatieven te onderzoeken. Ook daarop zijn de regels van de commissie uiteraard

van toepassing. Ik heb niet gezegd dat het allemaal morgen klaar moet zijn. Daar hebben wij de rest van het jaar nog voor.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): De commissie heeft gezegd dat het een groot probleem is als een discussie belast wordt met een uitkomst die tevoren vaststaat. Bij de structuurvisie moet het probleem benoemd worden en moet met een open oog worden gekeken naar mogelijke oplossingen. Naast de infrastructuur moet het geheel in beeld worden gebracht, dus inclusief economische stimulansen. U wilt wel een structuurvisie, maar u geeft op voorhand al aan dat een discussie over nut en noodzaak niets op zal leveren. Vervolgens legt u uw voorstel ernaast. De TCI heeft aangegeven dat dit juist gedaan moet worden. U zou redelijk zijn als u het kabinet zou vragen om de Hanzelijn-plus te betrekken bij de structuurvisie. Die weg geeft de TCI aan. Nu laat u twee processen naast elkaar bestaan, waarbij voor u de uitkomst al vaststaat. Daarmee draagt u de TCI in feite ten grave.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb onze politieke opinie gegeven en die naast het voorstel van de regering gelegd. De vraag is nu wie de ontwikkelingen met het meest open oog beschouwt. Is dat degene die zegt dat er geen voorstellen aan de huidige vier toegevoegd mogen worden of zijn dat degenen die alternatieven aandragen?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik heb niet gehoord dat u het voorstel in het kader van de structuurvisie doet. Ik heb begrepen dat u het als een apart alternatief daarnaast wil leggen en dat u nu al aankondigt dat dit het waarschijnlijk zal worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het lijkt ons waarschijnlijk dat dit de uitkomst zal zijn en wij zijn dermate open dat wij onze kaarten hier op tafel leggen. Ik weet dat dit ongebruikelijk is in dit huis. Desondanks pleit ik ervoor iets dergelijks tot ontwikkeling te laten komen en in december aanstaande na te gaan wat dat heeft opgeleverd. Ik heb niet bepleit dat het kabinet niet mag doorgaan met die structuurvisie en dat die opties daarbij niet aan de orde mogen komen. Naar mijn idee kunnen die

daarbij gewoon een rol spelen. Ik zie dat niet zo zwart-wit als mevrouw Huizinga-Heringa.

De heer **Van der Ham** (D66): Naar mijn idee begrijp ik mevrouw Dijksma heel goed. Ik meen dat zij zegt dat het niet de bedoeling is zo dogmatisch te werk te gaan. Het lijkt haar beter, in overleg met het Noorden en met inachtneming van alles wat in het verleden is toegezegd na te gaan wat nodig is. Op grond daarvan is het mogelijk een dergelijk alternatief uit te werken. Wat mij betreft, is die opstelling van de fractie van de PvdA een reden tot het vieren van een feestje. Ik feliciteer mevrouw Dijksma met het feit dat zij daarover zo open wil zijn. Waarom was dat niet twee jaar eerder mogelijk? Toen stonden wij namelijk eveneens hier en ook op dat moment bestond de mogelijkheid om dat besluit te nemen. Dit leefde al in de wandelgangen. Heeft de fractie van de PvdA dit werkelijk nodig gehad?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De reden daarvan is dat de heer Van der Ham het licht altijd eerder ziet dan ik.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het eerste gedeelte van het betoog van mevrouw Dijksma geeft misschien reden tot feest, maar naar mijn idee verstoort zij haar eigen feestje iets te veel met het tweede gedeelte waarin zij met een paar projecten op de proppen kwam. Als wij de discussie over het nut en de noodzaak en over de structuurvisie serieus nemen, zijn er naar mijn idee enige tijd totaal geen projecten. Dan zijn die vier projecten van het kabinet er dus niet en evenmin die welke mevrouw Dijksma heeft genoemd. Dan gaan wij namelijk blanco opnieuw na wat de beste oplossingen zouden kunnen zijn voor het gedefinieerde probleem. Ik vind dus dat mevrouw Dijksma te snel met allerlei projecten op de proppen komt, waardoor zij geen blanco blik meer heeft. Het is belangrijk blanco een discussie in te gaan en deze te voeren aan de hand van een gedefinieerd probleem. Vervolgens kunnen wij nagaan in welke projecten een en ander terecht komt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het probleem is echter dat wij er helemaal niet blanco tegenover staan. De heer Duyvendak moet zich

## Dijksma

bovendien realiseren dat wij niet aangeven dat wij absoluut niets willen. Daar scheiden onze wegen zich. De commissie geeft evenmin aan dat er niets mogelijk is. Zij wil dat er enige vorm van ratio en nuchterheid wordt teruggebracht. De heer Duyvendak heeft gelijk als hij zegt dat projecten zichzelf moeten bewijzen. Daaraan doe ik dan ook niets af. Tijdens de behandeling van het vorige MIT heeft mijn fractie het Kolibriproject overigens al aange-merkt als iets waarvoor overheids-steun nodig is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Kan mevrouw Dijksma zich voorstellen dat er nog zeven andere projecten zullen meedingen, of wenst zij hiermee de rij te sluiten?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, ik vind het juist belangrijk dat ook de regio zelf in dit geval aan zet is.

Mevrouw **Gerken** (SP): Mevrouw Dijksma heeft zojuist opgemerkt dat de fractie van D66 eerder het licht heeft gezien. Ik kan haar wat dat betreft uit de droom helpen. In 2002 heb ik namelijk een motie ingediend met de vraag om nader onderzoek te doen naar de Hanzelijn-plus en de intercityverbinding. Die werd echter door geen enkele fractie gesteund, met uitzondering van die van de SP. De fractie van D66 was twee jaar geleden wat dat betreft dus ook niet van de partij.

Ik complimenteer de fractie van de PvdA met deze doorbraak. Het verheugt mij dat ook zij die conclusies heeft getrokken uit de debatten die wij hier hebben gevoerd en dat zij zich eveneens heeft afgevraagd wat dit betekent voor de koers die wij varen. Mevrouw Dijksma spreekt over de Hanzelijn-plus. Is de intercityverbinding voor haar ook nog een optie? Is het juist dat mevrouw Dijksma van gedachte kan veranderen als die PPS-constructie geen doorgang vindt, of zegt zij dat hierover aan het eind van dit jaar besluiten moeten worden genomen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Op de eerste vraag antwoord ik dat die intercityverbinding onderdeel uitmaakt van het voorstel van het kabinet. Die zal dus worden uitgewerkt en wij wachten af wat het rendement daarvan zal zijn. Verder denk ik dat het wijs is om niet al te

lang te wachten met een besluit, maar dat moet wel zorgvuldig worden genomen. Dat moet met elkaar in evenwicht worden gebracht. Met alle werkkraft in dit huis en bij het kabinet acht ik dat toch wel mogelijk.

De heer **Van der Staaij** (SGP): In hoeverre is dit een specifieke regeling voor dit project, gelet op het feit dat dit al een tijd loopt? Moet dit volledig voldoen aan alle vereisten van de TCI?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij hebben wij die discussie net ook de hele tijd gevoerd. Als je de aanbeveling van de commissie serieus neemt dat je rationaliteit moet aanbrengen in je ambities, moet je de andere aanbevelingen ook serieus nemen. Er moet een visie ten grondslag liggen aan wat je gaat doen. Dat lijkt mij evident. Daarom heb je ook tijd nodig voor het ontwikkelen van een alternatief. Dat geldt ook voor wat het kabinet nu voorstelt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik luister met belangstelling naar de alternatieven die worden aangereikt. Ik wil u nog even confronteren met het gevoel dat ik wel herken, dat de commissie liet zien dat het in het verleden wel eens mis ging, omdat wij in de politiek wij te makkelijk onze zinnen zetten op een bepaalde oplossing. Vervolgens werd gezegd dat het procedureel allemaal netjes moest lopen, maar eigenlijk verloren wij een stuk onafhankelijkheid voor een werkelijk gelijkwaardige afweging van die alternatieven. Hebt u hiermee niet op een bepaalde manier positie gekozen waar u moeilijk van af te brengen bent?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens de heer Van der Ham was ik twee jaar te laat en u zegt dat het te gemakkelijk is. Het kan niet allebei waar zijn, denk ik dan maar. Zonder gekheid, ik denk dat het helemaal niet makkelijk is om met zo'n voorstel te komen, omdat wij in onze eigen partij en in het Noorden ook mensen hebben die dat niet leuk zullen vinden. Ik hoop dat u dat wilt erkennen. Wij hebben gezegd dat wij nu eerlijk willen zijn over wat onze verwachting is. Daarbij heb ik alle ruimte gelaten om ons te kunnen laten overtuigen van het tegendeel. Het zou wat anders zijn, als ik nu

tegen het kabinet zou zeggen: gooi het voorstel maar in de prullenbak, want ik weet het beter, maar dat zeg ik niet. Ik hoop dat u dat goed verstaat.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U zegt aan de ene kant dat het een verwachting is, niet meer en niet minder, maar aan de andere kant zegt u dat het wel politieke betekenis heeft wat u zegt. Daarmee scheidt u toch onduidelijkheid. Wat is uw concrete bedoeling met het op deze manier presenteren ervan?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn concrete bedoeling is dat dit voorstel een serieuze kans krijgt. Dat is mijn bedoeling.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Om te beginnen spreek ik mijn waardering uit dat wij met zo'n grote delegatie van het kabinet van gedachten kunnen wisselen over dit onderwerp. Dit vertegenwoordigt natuurlijk ook een bepaald belang. De manier waarop de besluiten over de HSL-Zuid en de Betuwelijn zijn genomen, heeft het aanzien van de politiek geen goed gedaan. Dat mogen wij toch wel concluderen na de grondige en scherpe analyse van de commissie-Duivesteijn.

Opeenvolgende ministers schetsten een te rooskleurig beeld van kosten en baten en marginaliseerden alternatieven. Informatie over de ontwikkeling van risico's en overschrijdingen werd soms achtergehouden. Op het departement van Verkeer en Waterstaat was de maatschappelijke agenda soms ondergeschikt aan de eigen agenda.

En de Tweede Kamer? Die liet het eigenlijk allemaal gebeuren, met als uitkomst twee projecten die miljarden duurder uitvielen, waarvan de exploitatie nog steeds omgeven is met veel onzekerheden, en die in de samenleving omstreden zijn.

De hoofdvraag van mijn fractie is hoe wij als politiek, dus ministers en Tweede Kamer, het vertrouwen in de politiek kunnen herstellen. In ieder geval doen wij dat niet door niet meer te besturen. Wij moeten blijven bouwen aan de toekomst van Nederland. Ook in de toekomst zullen wij grote infrastructurele projecten en bouwprojecten uitvoeren. De commissie-Duivesteijn is gelukkig niet met het voorstel

## Van Hijum

gekomen om voortaan over elk groot project een referendum te organiseren. Nee, ministers en Kamerleden moeten hun werk gewoon goed doen.

Als wij besluiten om miljarden uit te trekken voor een groot project, moet daar simpelweg goed over nagedacht zijn. Nut en noodzaak, kosten en baten, alternatieven en scenario's moeten inzichtelijk zijn en wij moeten daarna in een aantal duidelijke stappen tot zorgvuldige afwegingen komen. Eigenlijk is het heel simpel, maar kennelijk is het niet zo eenvoudig om dat beeld te bereiken. Voor de CDA-fractie staat vast dat een cultuuromslag nodig is waarin de Kamer, minister en ambtelijke organisatie zich niet vooraf vastleggen op een bepaalde uitkomst. Tijdens het besluitvormingsproces zal er openheid en transparantie moeten zijn over de ontwikkeling van kosten, baten, risico's, tegenvallers et cetera. Dat laat zich niet allemaal in structuren en besluitvormingsprocessen afdwingen. Dat vergt gewoon echt een andere politieke cultuur, zowel bij de minister als bij de Tweede Kamer. Het melden van tegenvallers en andere veroorzakers van mediarellen moet worden gestimuleerd en niet onder de pet gehouden en afgestraft, zoals onder voorgaande ministers soms het geval was. De Kamer moet zich daarbij realiseren dat het opblazen van zulke meldingen het achterhouden van informatie, schaduwdoossiers op ministeries en afschuifgedrag in de hand werkt. De minister moet dan ook reële ontwikkelingen onder ogen durven zien en deze tijdig aan de Kamer melden.

Mijn fractie constateert in elk geval met instemming dat de regering in de brief van 22 maart erkent dat in het verleden fouten zijn gemaakt, zij het – dat ben ik met mevrouw Dijkstra eens – een beetje zuinig. Er staat echter in ieder geval duidelijk in dat zowel de besluitvorming als de projectbeheersing beter had moeten en dat de informatievoorziening aan de Kamer in een aantal gevallen tekort is geschoten. Net als de Algemene Rekenkamer constateren wij echter ook dat al de nodige verbeteringen in gang zijn gezet. De kwaliteit van de rapportages is duidelijk verbeterd. Er wordt inzicht verschaft in de ontwikkeling van risico's en er is inzicht in het oordeel van de accountant over de

kwaliteit van de organisatie, het risicomanagement en de projectbeheersing. Dat waren in het verleden allemaal zaken die bepaald niet vanzelfsprekend waren, maar kan de minister aangeven welke veranderingen zij op het departement precies nastreeft en hoe zij daar concreet aan werkt? De brief aan de Kamer beschrijft immers vooral een aantal intern-organisatorische maatregelen, maar de vraag is hoe nu concreet wordt gewerkt aan een andere cultuur op het departement. Hoe kunnen wij ervan verzekerd zijn dat deze minister externe adviezen wel toegankelijk maakt voor de Kamer, ook als die haar niet welgevallig zijn? Hoe stimuleert zij de interne openheid over risico's en tegenvallers, zodat zij tijdig in de voortgangsrapportages worden gemeld?

Aangezien de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing aanwezig is, zou ik hem willen vragen welke lessen getrokken kunnen worden ten aanzien van de structuur en werkwijze van de "Andere overheid", met name op het punt van dit soort besluitvormingsprocessen bij grote projecten. Transparantie, integraliteit en zorgvuldigheid zijn begrippen die vrij makkelijk in de mond worden genomen, maar hoe werken wij echt concreet aan een proces van besluitvorming dat vertrouwen bij burgers verzekert?

Nu kom ik bij het punt van het herstel van checks en balances, waarover de commissie een aantal voorstellen heeft gedaan. Dat herstel kan naar onze mening bijdragen aan een transparanter proces. Het advies over de FES-middelen is uitgegroeid tot een sleutelmoment in de selectie van grote projecten. Mijn voorstel deelt het voorstel van de Tijdelijke Commissie om de rol van de Kamer bij de verdeling van de FES-middelen te vergroten. Het FES is niet alleen een verdeelfonds ten behoeve van de deelbegrotingen, zoals de regering stelt, maar een bestemmingsfonds voor maatregelen die de economische structuur van ons land structureel moeten versterken. Het fonds moet dus geen politieke grabbelton worden. Aan de wettelijke bepalingen over de bestemming van het fonds willen wij dan ook niet tornen. Wel moet de besteding van het geld getoetst kunnen worden door de Kamer. Dat geldt ook voor de inhoudelijke onderbouwing en de externe

adviezen. Voor een beperking tot ruimtelijk-economische investeringen voelen wij op voorhand niet veel. Dat zou ook de wettelijke bepalingen ten aanzien van de besteding van de middelen nodeloos inperken. Zaken zoals kennis, innovatie en onderwijs zouden dan buiten de boot vallen. Ook een centrale positie voor de positie van VROM is in dit kader weinig zinvol. Ik denk dat je per geval zou moeten bekijken welke ministeries bij de voorstellen betrokken zouden moeten worden.

Dat brengt mij bij het punt van de structuurvisie bij de start van een groot project. Ook dat voorstel van de commissie steunen wij. Een typisch Haagse vraag is vervolgens wel welk ministerie de regie mag voeren bij het opstellen van zo'n structuurvisie. Voor de CDA-fractie is vooral van belang dat in de fase van de structuurvisie integraal wordt gedacht en ambtelijke verkokering wordt doorbroken. In de praktijk zal dat betekenen dat zowel de minister van VROM als de vakminister en mogelijke andere ministers betrokken zijn. Bij de realisatie van bedrijventerreinen kan dat EZ zijn, bij infrastructuur Verkeer en Waterstaat en bij de ecologische hoofdstructuur LNV. Ook in de brief van de regering lijkt het vraagstuk al snel te worden verengd tot een competentievraag. In de praktijk zal altijd sprake zijn van gedeelde verantwoordelijkheid. Ons lijkt het op zich voor de hand te liggen dat VROM de regie voert over het proces van de structuurvisie, terwijl de vakdepartementen altijd medeverantwoordelijk blijven voor inhoudelijke aspecten van de besluitvorming. Geen superminister van VROM dus. Is het kabinet bereid de WRO volgens deze lijn uit te werken?

Mevrouw **Dijkstra** (PvdA): In welk opzicht vindt de heer Van Hijum zijn voorstel verschillen van datgene wat de commissie aanbeveelt?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het voorstel van de commissie roept op dit punt wat onduidelijkheid op, omdat daarin staat dat de minister van VROM de regie moet hebben. De commissie gaat niet in op de positie van de vakministers. De structuurvisie zal ook inhoudelijke aspecten van projecten bevatten en daarom zullen de vakministers inhoudelijk betrokken zijn bij de besluitvorming.

## Van Hijum

Hun ministeries zijn dan niet alleen uitvoeringsdepartementen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het er mee eens dat die betrokkenheid bestaat. De heer Van Hijum geeft aan dat het opstellen van de structuurvisie een inhoudelijk proces is. Hij stelt voor om de minister van VROM procesbeheerder te laten zijn. Dat is toch ook een regiefunctie?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik zeg niet dat er geen regiefunctie zou moeten zijn. Ik maak wel een onderscheid tussen het ruimtelijke kader waarin een afweging wordt gemaakt en de inhoudelijke aspecten die bij de uitwerking van bijvoorbeeld een infrastructuurproject aan de orde zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Van Hijum is het in ieder geval niet eens met datgene wat de regering over deze aanbeveling zegt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat roept een aantal vragen op, met name over de relatie tussen de projectuitwerking en het ruimtelijke kader waarin die moet plaatsvinden. Het zou goed voor de eenduidigheid zijn als één minister het opstellen van de structuurvisie zou coördineren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daarover zijn wij het eens.

De heer **Van Hijum** (CDA): Om eenzijdigheid te voorkomen zou het kabinet bij de totstandkoming van de structuurvisie bewust tegengeluiden kunnen organiseren, bijvoorbeeld via een "operatie zijlicht". Ik heb dat voorgesteld tijdens het debat in de commissie en ik hoor graag een reactie van het kabinet op deze suggestie.

Het vroegtijdig inschakelen van het bedrijfsleven via PPS kan een belangrijke meerwaarde hebben voor een project. Dat geldt voor projecten zoals de Zuiderzeelijn, maar ook voor de Zuidas. Dan kunnen creatieve ideeën over het ontwerp, die leven bij het bedrijfsleven, worden betrokken bij de besluitvorming. Ook kan er tijdig een inschatting worden gemaakt van de kosten en van de realiteitswaarde van alternatieven. In het debat met de TCI hebben wij voorgesteld om in de fase van de structuurvisie een marktverkenning uit te voeren. Ik constateer dat het kabinet verder wil met die mogelijk-

heid. De vraag is wel hoe het opstellen van de structuurvisie en het uitvoeren van de marktverkenning zich precies tot elkaar verhouden. Hoe hard en bruikbaar is bijvoorbeeld de informatie die in deze fase uit de markt kan worden verkregen? Hoe kun je al in die vroege fase omgaan met de verdeling van risico's?

De Kamer en het kabinet moeten nadere afspraken maken over de periodieke rapportages over grote projecten. Met het oog op de informatievoorziening is het van belang dat de onafhankelijke positie van de Departementale Audit Dienst gewaarborgd is. Is het in dat kader gewenst om in de procedureregeling op te nemen dat de DAD desgewenst buiten de minister om de Kamer kan informeren over geconstateerde feitelijke onjuistheden in de informatievoorziening?

De CDA-fractie deelt de conclusie dat wij niet te krampachtig moeten doen over de contacten tussen Kamerleden en ministers. Ik ben verheugd over de steun van mevrouw Dijksma op dat punt. Veel technische informatie kan prima langs die weg worden uitgewisseld. Bij het uitbrengen van een rapportage kan een projectleider bijvoorbeeld een toelichting geven en technische vragen beantwoorden. Wij kunnen ook het instrument van de ambtelijke briefing vaker inzetten. Wij hebben daarmee inmiddels al wat ervaring. Dat hoeft zeker niet ten koste te gaan van de ministeriële verantwoordelijkheid, maar het vergt wel professionaliteit van de ambtenaren en enige zelfbeperking van de Kamer.

Deelt het kabinet onze visie dat de oekaze van Kok kan worden vervangen door een wat soepeler "code van Karla"?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Van Hijum laat in het midden of de minister vooraf toestemming moet geven en zegt alleen dat wij daarmee soepeler moeten omgaan. Mevrouw Dijksma was duidelijker. Vindt de heer Van Hijum dat expliciete toestemming vooraf van de minister niet nodig is en dat kan worden volstaan met een melding achteraf?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ja. Mijn uitgangspunt, waarover ik bereid ben te discussiëren, is dat de ministeriële verantwoordelijkheid niet moet

worden ondermijnd. Dat betekent dat je ambtenaren niet moet willen uitdagen om tot politieke uitspraken te komen. Het zou om factfinding moeten gaan; om toelichting op de stand van zaken en om technische details. Ik denk dat daarover heel goed een debat tussen de Kamer en de ambtelijke organisatie zou kunnen worden georganiseerd. Wij hebben daarmee al ervaring opgedaan, onder andere bij het debat over het contract met de Nederlandse Spoorwegen. Ik denk dat dit een prima manier is om in de toekomst verder te gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De bijeenkomst over de spoorwegen was op zichzelf genomen heel nuttig, maar wij vroegen wel eerst toestemming aan de minister. De minister vond het goed, en toen kwamen de ambtenaren pas uit hun hok. In mijn "code van Carla" is er geen sprake van toestemming vooraf van de minister, onder de gemeenschappelijke afspraak dat er slechts feitelijke en technische vragen worden gesteld en er achteraf melding plaatsvindt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind dat vooraf duidelijkheid moet worden gecreëerd over de vraag onder welke omstandigheden men wel of geen contacten met Kamerleden zou kunnen hebben, want anders wordt het voor de mensen in de ambtelijke organisatie onwerkbaar. Er zou dan een wildgroei aan contacten kunnen ontstaan. Daarom zoek ik naar de balans tussen die twee zaken. Wij moeten niet te krampachtig doen, maar aan de andere kant moet recht worden gedaan aan de ministeriële verantwoordelijkheid.

De adviezen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten kunnen niet zonder gevolgen blijven voor toekomstige en lopende projecten. Eerder heb ik gesuggereerd met het oog op de omvang van het project, de impact en de risicobeheersing, om onder andere de Zuidas en de Hanzelijn alsnog als grote projecten aan te wijzen. Hetzelfde zouden wij kunnen overwegen voor de A6 en de A9, ten aanzien waarvan de besluitvorming zich nog in een heel vroeg stadium bevindt. Wij zijn het in de Kamer al met elkaar eens over de Zuiderzeelijn. Wij vinden wel dat de aanwijzing als groot project moet bijdragen tot



## Van Hijum

een betere beheersing en niet mag leiden tot vertraging in de uitvoering. Deelt de minister dat uitgangspunt en kan zij een inschatting maken van de gevolgen van de aanwijzing tot groot project in de gevallen die ik noemde voor de projectbeheersing, maar ook voor de mogelijke vertraging? Met andere woorden, acht zij dit ook gewenst? Ik denk dat wij daarin samen een afweging zouden kunnen maken.

Mijn fractie is van mening dat het project "Duivesteijnbestendig" moet worden gemaakt. Ik meende dat wij wat dat betreft tot nu toe op één lijn zaten met de PvdA-fractie, die eerder ervoor pleitte om deze kans om de zaken nu goed op de rails te krijgen, met beide handen aan te grijpen. Ik vind echt dat wij dit moeten doen en dat wij daarin de zorgvuldigheid moeten bewaken. Het is jammer dat dit van de andere kant nu wat lijkt te ontsporen.

Een snelle verbinding kan bijdragen aan de versterking van de economie van het Noorden en aan de ontwikkeling van de ruimtelijke as tussen de noordvleugel van de Randstad en het Noorden. Mijn fractie onderkent ook dat de discussie over deze bijdrage en de vier alternatieven nog onvoldoende is uitgekristalliseerd om nu al met de prijsvraag te beginnen. Wij hebben dat ook al eerder in het debat met de commissie gewisseld. Mijn fractie steunt daarom het voorstel van het kabinet om eerst de structuurvisie op te stellen, waarin nut, noodzaak en alternatieven worden gezien. Daarbij verwachten wij ook een expliciete reactie van het kabinet op de externe adviezen van het CPB en de RPC, die tot nu toe onvoldoende aan bod zijn gekomen in de standpuntbepaling van het kabinet. Afstemming met de plannen voor de noordvleugel ligt voor de hand, mede gelet op de discussie over de IJmeerverbinding. Die koppeling vinden wij wel te billijken, maar dat betekent dat de besluitvorming niet eerder kan plaatsvinden dan in 2006. Ziet de minister mogelijkheden om dat proces te versnellen? Is het mogelijk om de marktverkenning eerder uit te voeren en daarover duidelijkheid te scheppen? Dan kan de duidelijkheid waarop het Noorden wel degelijk wacht, eerder worden gegeven.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter...

De **voorzitter**: Graag meteen uw vraag.

De heer **Van der Ham** (D66): Ja. De charme van de uitspraken van mevrouw Dijkma en de heer Hofstra was de eerlijkheid, in de trant van: wij kunnen ons goed voorstellen dat de Zuiderzeelijn uiteindelijk niet doorgaat.

De **voorzitter**: Ik zei: meteen uw vraag, want ik ken u. Toen zei u ja, maar nu komt u weer met een inleiding. Meteen uw vraag, graag.

De heer **Van der Ham** (D66): Kan de heer Van Hijum vandaag duidelijkheid geven over de vraag of het mogelijk is dat de Zuiderzeelijn uiteindelijk niet doorgaat? Kan hij zich die optie voorstellen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn wedervraag is dan: wat bedoelt u met de Zuiderzeelijn? Doelt u op één van de vier varianten?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik doel op het voorstel van mevrouw Dijkma. Zij had het over de Hanzelijn-plus en het Kolibriproject, maar niet over de Zuiderzeeroute. Is het voor u denkbaar dat dit project niet kan doorgaan, als er onderzoek naar is verricht?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik sluit op dit moment helemaal niets uit en ik vind het uitermate eerlijk om te zeggen dat wij een proces ingaan waarin wij alle alternatieven een eerlijke kans willen geven. Ik kan best een aantal redenen verzinnen waarom het onwaarschijnlijk is dat er ooit een magneetzwefbaan zou komen, maar ik kan ook redenen verzinnen waarom de Hanzelijn-plus minder waarschijnlijk is. Wij hebben met elkaar de intentie uitgesproken, een betere bereikbaarheid door middel van een snelle verbinding te realiseren. Dan moeten wij, vind ik, de alternatieven ook een eerlijke kans geven. Dat is het zorgvuldige proces dat wij in werking willen stellen. Dat verhoudt zich heel moeilijk tot het nu al doen van een politieke uitspraak over de vraag wat als de uitkomst uiteindelijk zal zijn dat het niet door zal gaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Politiek is geen wetenschap. Hoe groot is, zo vraag ik collega Van Hijum, de kans dat volgend jaar of

het jaar daarna de magneettrein blijkt te kunnen of de HSL. Dit vraag ik onder verwijzing naar de grote problemen die wij hebben met de HSL naar Parijs. En dat is nog iets anders dan mijn goede geboortestad Groningen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat die problemen er zijn, hoort u mij niet ontkennen. Maar nu hebben wij net een advies gekregen van de commissie-Duivesteijn om met dit soort projecten een zorgvuldig proces te doorlopen. Wij zijn voor het eerst aan het nadenken over de vraag hoe wij die adviezen zullen vertalen naar de besluitvorming over de Zuiderzeelijn. Daarin zijn wij voorzichtig eerste stappen aan het nemen. En dan is het eerste wat de heer Hofstra doet, samen met zijn collega van de PvdA-fractie, daar doorheen fietsen en zeggen: reken er maar op dat het niet doorgaat, dus wij gaan vast nadenken over een alternatief. Dat vind ik onzorgvuldig.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Mag ik gewoon een antwoord op mijn toch vrij duidelijk gestelde vraag? Hoe groot is de kans dat wij in 2006 of 2007 met al die varianten via dat project tot een magneettrein komen of een HSL op de Zuiderzeelijn? Hoe groot acht hij die kans?

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik vind het echt prematuur om daar nu een percentage bij te noemen. Ik begrijp ook niet zo goed waar die behoefte bij de heer Hofstra vandaan komt. Wij hebben eerder met elkaar dit proces in werking gezet. De heer Hofstra is degene die van die lijn afwijkt, niet ik. Wij hebben vanaf het begin gezegd dat dit een voorkeursalternatief van het Noorden is. Het Noorden is zelf bereid om daar substantiële bedragen bij te leggen. Wij weten nog niet of de markt überhaupt bereid is, die stap te zetten. Waarom geven wij dat proces dan niet gewoon een kans? Dan kunnen wij op basis daarvan een goed onderbouwde afweging maken en alle discussies die de heer Hofstra nu al wil voeren, op een later tijdstip in alle redelijkheid met elkaar voeren. Niemand wil natuurlijk dat het Noorden er bekaaid vanaf komt.

De heer **Hofstra** (VVD): Als u mij een laatste vraag toestaat, voorzitter. Ik kan u voorspellen dat het volgend

## Van Hijum

jaar een sof wordt met die varianten. Wat zegt de heer Van Hijum dan tegen Noord-Nederland, als men alleen maar rapporten aan dat project over houdt? Wat zegt hij dan tegen Noord-Nederland?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dan zeg ik tegen Noord-Nederland dat wij in ieder geval een afweging kunnen maken op basis van een goede inhoudelijke analyse, volgens de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt op basis van de adviezen van de commissie-Duivesteijn. Die heeft namelijk geadviseerd: als je met dit soort projecten aan de gang gaat, zorg ervoor dat je goed beslagen ten ijs komt, dat je weet wat de kosten en baten van de varianten zijn, dat je weet wat de risico's zijn en welke afwegingen je op basis daarvan kunt maken. Ik vind het echt prematuur om nu al dit soort keuzes te maken.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. In het debat van enkele maanden geleden betoogde ik vanaf deze plek dat volgens de SP-fractie de Kamer zat te slapen bij de infrastructuurprojecten. Ik kan u zeggen dat ik na dat debat niet goed heb geslapen. Ik was niet gerustgesteld. Er werd heel veel gepraat door de commissie-Duivesteijn, er werd heel veel gepraat door de Kamerleden, maar ik had niet echt het gevoel dat het kwartje was gevallen. De reeks van procedurele aanbevelingen lag hier wel, maar politiek was het erg stil. Een doordringend besef dat de Kamer erbij stond te kijken, is er nog steeds niet. Volgens mij weten de ambtenaren op het ministerie wel beter. Zij hebben zich waarschijnlijk kostelijk vermaakt bij het volgen van het debat. Het ministerie kon spelen met de Kamer. Slechts de wenselijke informatie sturen, informatie achterhouden, de Kamer slikt alles en liep als het braafste jongetje van de klas achter het ministerie aan. Graag wil ik van de minister weten hoe zij dat debat beleefde. Heeft zij het idee dat er een stap is gezet in de richting van wezenlijke veranderingen of zullen wij in de toekomst dezelfde fouten nog vaak gaan herhalen? Is zij al een beetje geschrokken van de nieuwe daadkracht van de Kamer?

Vandaag richten wij ons vooral op de mogelijkheden van het ministerie

om het inzicht in grote infrastructuurprojecten te verbeteren. Om te komen tot mogelijke oplossingen is het van essentieel belang dat er eerst een deugdelijke analyse van het verleden wordt gemaakt. Het beeld dat de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten schetst, is ontluisterend. Minister na minister heeft informatie achtergehouden of zelfs verdraaid. Voormalig minister Netelenbos verdient hierbij een bijzondere vermelding. Adviezen van haar ambtenaren volgde zij niet op en tegenvallers verzweeg zij. De voormalige minister bestrijdt dit. Daardoor blijft helaas onduidelijkheid bestaan. Wat vindt de huidige minister van dit gedrag van haar voorganger? Ik hoor hierop graag een reactie.

Treinen horen te rijden. Helaas geldt dit bij de Betuweroute en de Hoge Snelheidslijn alleen voor de trein van de besluitvorming. Op de rails rijden nog geen treinen; alleen de projecten razen voort. Er vanaf springen was en is politiek onmogelijk. In 2002 gloorde er even hoop toen er onder druk van de LPF-fractie en van fervent tegenstander van de Betuweroute Pim Fortuyn een rentabiliteitsstudie kwam. Deze studie bevestigde wederom hoe moeilijk of zelfs onmogelijk het is om deze lijn rendabel te maken. Toch was er ook hierbij geen sprake van dat men van deze situatie af zou springen. Kan de minister verklaren waarom er onderzoek wordt gedaan als er toch geen consequenties uit worden getrokken? Was dit onderzoek mosterd na de maaltijd een excuus voor de LPF-fractie bij het kabinet-Balkenende I? Of was het wel degelijk mogelijk om op dat moment nog van de trein af te springen? Het zal de minister niet verbazen dat ik mij erover verwonder dat er veel onderzoeken zijn gedaan, maar dat er nauwelijks kritisch is geluisterd naar de bevindingen. Veel onderzoekers waren kritisch over de Betuweroute, maar telkens ging de besluitvorming verder. Hoe denkt de minister hier in het vervolg beter mee om te gaan? Hebben ambtenaren die zich bezighouden met een project, de mogelijkheid om de minister op een gegeven moment duidelijk te maken dat het een heilloze weg is? Wellicht kan de minister dit eens toelichten. Laat zij ons eens inzicht verschaffen in hoe zij orde op zaken gaat stellen in de keuken van haar departement na de

uitkomsten van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten.

Als ik mij niet vergis, had de heer Duivesteijn het erover dat zijn onderzoek niet altijd op de volledige medewerking van het ministerie van Verkeer en Waterstaat kon rekenen. Kan de minister hierop ingaan? Beseft men op het ministerie dat het parlementaire onderzoek een goed middel is om grote projecten beter te begeleiden? Of wordt een dergelijk onderzoek alleen als lastig ervaren en is men bang dat er teveel lijken in de kast van het ministerie worden aangetroffen?

Naar mijn idee zijn wij nog niet klaar met de besluitvorming over de Betuweroute en de Hoge Snelheidslijn. Zoals ik tijdens de behandeling met de commissie liet merken, is er volgens de SP-fractie een goed beginnetje gemaakt met het parlementair onderzoek, maar is de kern van het probleem nog niet aangeboord. Alvorens in te gaan op de aanbevelingen en zelf enkele aanbevelingen te doen, vraag ik de minister wat haar algemene oordeel is over het parlementaire onderzoek. Vindt zij dat de onderste steen boven is gekomen? Volstaan de aanbevelingen om debacles te voorkomen? De TCI heeft tien aanbevelingen gedaan. De minister heeft bij een aantal van deze aanbevelingen zo haar bedenkingen. Zij mengt zich ook in de discussie door een paar proefballonnetjes op te laten. Zo hoopt zij dat de Kamercommissie zich vaker ter plekke zal laten informeren. Ook wil zij in een technisch vooroverleg veel technische aspecten afkaarten. Bovendien geeft zij in overweging om tijdens een algemeen overleg technische vragen door ambtenaren te laten beantwoorden.

Ook ik vind het van belang dat politici zich vooral op de grote lijnen richten. Bij de grote projecten gaat het te vaak over details, terwijl er op hoofdlijnen veel aan te merken is. Ik ben wel van mening dat de Kamerleden in de eerste plaats zelf verantwoordelijk zijn voor hun informatielijnwinning. Daarnaast lijkt mij een vooroverleg niet zinnig, zeker niet als dat besloten is. De echte deskundigen op het vlak van infrastructurele projecten zitten namelijk niet in deze Kamer. Deze mensen moeten ook toegang hebben tot alle informatie. De minister is in mijn ogen verantwoordelijk voor een project en dus ook voor de informa-

## Gerkens

tie en de antwoorden op de vragen hierover. Het doet er niet toe wie hiervoor zorgt, zolang het maar duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is. Is de minister het hierover met mij eens? Zo ja, vanwaar dan haar voorstel om de beantwoording aan ambtenaren over te laten?

De SP-fractie doet enkele aanbevelingen. Zij hoort hierop graag de reactie van de minister. Naar de stellige overtuiging van de SP-fractie zijn de uitkomsten van onderzoeken nog al eens afhankelijk van de opdrachtgever. Hoe kan het anders zijn dat de minister haar onderzoeken telkens weer betitelde als een ondersteuning van haar beleid, terwijl de SP-fractie geheel andere onderzoeksresultaten in handen kreeg? Wellicht is de opdrachtgever van groot belang en wordt de vraagstelling al flink gestuurd. Ik vraag de minister of zij bereid is om dat eens grondig te onderzoeken.

Ik kom aan mijn tweede punt. Veel misstanden komen pas aan het licht als de minister al lang en breed vertrokken is. Politieke consequenties zijn dan niet meer te trekken. Er is veel mis gegaan met de Betuweroute. Er is veel mis gegaan met de HSL. Maar er is nog steeds geen minister opgestapt. Het lijkt mij wel degelijk een goede zaak, dat ministers die zich schuldig hebben gemaakt aan het verzwijgen van relevante informatie, op een zwarte lijst komen. Zij zouden aldus voor altijd uit bestuursfuncties kunnen worden geweerd.

Als derde punt merk ik het volgende op. Wij merken dat in deze discussie redelijk wat informatie van ambtenaren boven tafel komt. Maar het is wel te laat. Veel ambtenaren geven te kennen dat hun kritische geluiden niet werden gehoord. Ambtenaren behoren aan hun minister te melden wat er volgens hen niet goed is aan de route die de minister volgt. Als de minister niet luistert, hoort er een plicht te zijn om dat te melden aan een nader in te stellen commissie.

Mijn vierde punt is dat het goed zou zijn om, voordat de minister met een wild infrastructuureel project naar de Kamer komt, alvast op hoofdlijnen te debatteren. Nu is het besluit over een project vaak al genomen op het ministerie en bij veel politieke partijen, voordat de Kamer erover spreekt. De Kamer zou er veel eerder

bij betrokken moeten worden. De commissie-Duivesteijn stelt voor om de Kamer tijdig bij het proces te betrekken in de vorm van een verkennend startoverleg. Ik wil nog een stapje verder gaan en de minister vragen om de Kamer te betrekken bij de probleemanalyse, niet alleen bij de mogelijke oplossingen. Ik verneem graag de reactie van de ministers hierop.

De bodemloze putten van de grote projecten moeten tot het verleden gaan behoren. Ik zal eerlijk zeggen dat ik daar een hard hoofd in heb. Minister De Boer heeft de bodem van de putten voor de Betuweroute en de HSL heel erg diep gelegd. Hopelijk zakken wij er nu niet meer doorheen. Het is goed dat bodems worden aangegeven en dat moet ook sneller gebeuren. Vorige week zagen wij opnieuw dat de bodem van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam waarschijnlijk opnieuw verdiept moet worden. Weliswaar gebeurt dat niet met het geld van de minister, want de bodem daarvoor heeft de Kamer al vastgelegd. Maar het is ook gemeenschapsgeld. Is de minister bereid om ook met de decentrale overheden in overleg te treden om ervoor te zorgen dat er ook voor hen duidelijke grenzen komen voor de kosten van infrastructurele projecten? Ik ben daar erg benieuwd naar. Volgende week zullen wij het hebben over de Zuidas van Amsterdam. Ik hoop dat wij dan eerlijke informatie zullen krijgen, en niet weer de te rooskleurige scenario's.

Concluderend. Deze week sluiten wij de debatten over de conclusies van de commissie-Duivesteijn af. Daarna is het over tot de orde van de dag. Het hangt niet alleen van het antwoord van het kabinet af, wat die orde in zal houden. In het debat met de commissie heb ik ook al gezegd, dat het eveneens van ons, van de Kamer afhangt. Hebben wij het lef om iets te veranderen aan de structuren die ons in een richting duwen, waarvan het gezond verstand zegt dat wij er weg moeten blijven? Er is een tijd van komen voor grote projecten, en een tijd van gaan.

Wij moeten echt veel besluitvaardiger zijn. Het lang op de agenda houden van een project, vergroot de neiging om te manipuleren met de gegevens en dus ook met de besluitvorming. Het zou van wijsheid en van lef getuigen, als het kabinet vandaag zegt af te zien van de reeds zo discutabele magneetzwefbaan en

de HSL-verbinding met het Noorden. Als het kabinet dat niet doet, reken ik op de Kamer, die toch ook haar lesje heeft geleerd. De PvdA-fractie heeft daarvoor vandaag een goede voorzet gegeven.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ook van mijn kant een woord van welkom aan minister Pechtold die ik, geloof ik, voor het eerst in ieder geval in de grote zaal ontmoet, en aan minister Dekker met wie wij dit debat weer kunnen voeren. Uiteraard ook aan minister Peijs, maar die zagen wij vanmiddag nog in een ander debat.

Wij kijken terug. Dat is ook de opdracht die de Kamer had gegeven aan de commissie-Duivesteijn: terugkijken op Betuweroute en HSL, op de grote projecten, om daaruit lessen te trekken voor de toekomst. Wij kijken nu terug en wij trekken die lessen ten aanzien van de besluitvorming, de aanleg en de bouw. Wat de exploitatie betreft, verkeren wij nog een beetje in het ongewisse. Zowel de exploitatie van de Betuweroute als de HSL is nog niet zeker gesteld. Er zijn nog grote problemen. Het is de vraag of zij wel rendabel kunnen worden gemaakt. Of er, simpel gezegd, voor beide lijnen wel genoeg klanten tegen een reële prijs te vinden zijn. Mijn fractie kan zich voorstellen dat wij daarop nog eens terugkijken als deze fase van het rond krijgen van de exploitatie achter de rug is, met de kennis die wij dan hebben verzameld. Nu is dit een nog niet geheel afgerond proces.

Leren is het erkennen van je fouten en daaruit conclusies trekken voor de toekomst. Vooral uit de verschillende deelrapporten van de commissie-Duivesteijn blijkt dat heel grote fouten zijn gemaakt. De commissie levert daarover door de hele tekst heen een serie conclusies. Ik zal er een aantal noemen. Over de informatievoorziening aan de Kamer schrijft de commissie bijvoorbeeld in het HSL-rapport dat de minister de Tweede Kamer in november 1999 onjuist heeft geïnformeerd over dreigende budgetoverschrijdingen bij de aanbesteding van de onderbouwcontracten. Zij schrijft bijvoorbeeld in het HSL-rapport op bladzijde 415: "De minister heeft ten onrechte ontkend dat er sprake zou zijn van miljardenoverschrijdingen." Op dezelfde bladzijde staat: "De minister

## Duyvendak

heeft de Kamer nadien onvoldoende transparant en bovendien eenzijdig geïnformeerd over het bereikte onderhandelingsresultaat." Enkele bladzijden terug staat: "Achtereen-volgende bewindslieden wisten vaak onvoldoende wat er op het dossier-HSL speelde of lieten zich eenvoudigweg niet leiden door de aangeboden informatie maar door andere impulsen." In andere rapporten is sprake van een onrealistische kostenaanname, geen onderbouwing van de ontwerp snelheid van 300 km/u, et cetera.

Over de risicoreservering – een ander deel van de studie – concludeert de commissie-Duivesteijn op bladzijde 403 van het HSL-rapport: "De risicoreservering wordt niet aan de Tweede Kamer uitgelegd en openlijk verdedigd, maar bewust in de begroting weggestopt." Ook over het besluitvormingstraject, nut en noodzaak, wel of geen reële discussie, oplossing op zoek naar probleem of omgekeerd, komt de commissie op diverse plekken tot harde conclusies. De Bos-variant mocht het bijvoorbeeld niet winnen van de voorkeursvariant, want de beleidsmakers hadden zich al vastgelegd op het Groene-Harttracé. Bij de Zuiderzeelijn spreekt de commissie van een oplossing op zoek naar een probleem. In algemene zin wordt het departement van Verkeer en Waterstaat gediskwalificeerd. Er staat geschreven: "Het is geen departement van algemeen bestuur."

Ik meen dat één element om lessen te trekken uit de toekomst cruciaal is, namelijk de vraag aan het kabinet of het werkelijk de conclusies van de commissie onderschrijft en deelt. Uit de eerste reacties van het kabinet – in het vorige najaar bij het verschijnen van het rapport – bleek daarvan heel weinig, zowel in de media als in de eerste serie antwoorden op schriftelijke vragen van de Kamer. In het debat dat wij met de commissie-Duivesteijn begin maart hierover hebben gevoerd, heeft de commissie hierover nogal hard geoordeeld. Commissievoorzitter Duivesteijn heeft toen gezegd: "De antwoorden op het rapport ademen dezelfde realiteit: goedpraten en omheen praten." Verder heeft de heer Duivesteijn in het Kamerdebat gezegd: "Minister Peijs zegt dat het ministerie hieruit lering heeft getrokken en dat zij de zaak nu op orde heeft en dat er

nieuwe procedures zijn. Het is dus de taak van de Kamer aan te geven dat dat niet juist is, dat de zaak niet op orde is, dat het ministerie daaruit geen lering heeft getrokken en dat het daar nog steeds een zootje is." Dat zijn harde woorden, maar de echo van de heer Duivesteijn in het debat in de Kamer is er nog steeds.

Via de brief van het kabinet van 22 maart jongstleden heeft minister Peijs iets meer een beweging gemaakt, een soort halve knieval op papier. Ik meen dat het van belang is dat het hier preciezer gebeurt, omdat de grens die het kabinet hier trekt de norm kan worden voor de toekomst. Als het hier vrij precies zegt "dat was onjuist, dat was onvolledig, dat klopte niet", dan is dat een glashelder signaal voor al zijn ambtenaren, al die ambtenaren op de departementen, dat dat gedrag is dat niet meer door de beugel kan. Het kabinet zegt dit nu te algemeen. Het zegt dat de informatievoorziening is tekortgeschoten. Dat is een heel andere kwalificatie dan dat zij onjuist en onvolledig was, laat staan dat het kabinet aangeeft op welke punten dit het geval was. Ik zou de minister dus echt met recht willen vragen, een stap verder te zetten, juist om straks met een schone lei te kunnen beginnen.

De minister zegt ook dat het beeld dat de buitenwereld van Verkeer en Waterstaat heeft, beter moet worden. Zij zegt dat het in de binnenwereld eigenlijk wel goed ging, maar dat het beeld een beetje verkeerd was, terwijl Verkeer en Waterstaat in de sfeer die het rapport ademt, geen departement van algemeen bestuur is geweest, en dat is toch de binnenwereld. Het lijkt mij dan ook van belang dat de minister scherper aangeeft wat er verkeerd was, willen wij straks goed kunnen werken. Mijn observatie is dat wij te maken hebben met twee verschillende ministeries, soms het oude en soms het nieuwe. In de relatie met de Kamer heb je wel eens de indruk dat het veel beter gaat dan vroeger, maar soms krijgt de Kamer brieven waarvan geen chocola te maken is. Dan komt de Kamer ook weer heel snel terecht in een loopgravenoorlog met het departement. En dan doet het departement waar het heel goed in is, namelijk het voeren van loopgravenoorlogen.

Dan de aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn; onze fractie heeft in het vorige debat al gezegd

dat wij ons achter de meeste van deze aanbevelingen kunnen scharen. Een deel van de aanbevelingen raakt het functioneren van de Kamer zelf; het is niet het moment om daarover verder te debatteren, daar zal de Kamer zelf mee verder gaan. Maar een ander deel van de aanbevelingen betreft het verkeer tussen regering en Kamer. In essentie gaat het er naar mijn idee om, het evenwicht tussen regering en Kamer te herstellen, opdat de Kamer haar controlefunctie beter kan uitoefenen. Kennis is macht, daar gaat het bij grote projecten vaak om. De Kamer heeft meer kennis nodig en zij moet informatie ook adequaat kunnen analyseren opdat zij haar budgetrecht effectief kan gebruiken. Mijn voorlopige oordeel op basis van de brief van de regering is dat zij haar kennis nog onvoldoende met de Kamer wil delen, dat zij haar kaarten nog te veel op de borst houdt. Ondanks de positieve en welwillende toon die de regering in de brief van 22 maart aanslaat, worden uiteindelijk toch heel wat aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn in de prullenmand gegooid.

Dit geldt gelukkig niet voor de eerste aanbeveling, de aanbeveling om een nieuwe procedureregeling voor grote projecten te maken. Deze heeft de Kamer in grote lijnen gesteund en ik zou in dit debat graag horen dat de regering heel snel met zo'n nieuwe regeling wil gaan werken.

De tweede aanbeveling betreft het FES, het fonds waar de aardgasbaten, de gelden die uit privatisering, verkoop van aandelen etc. verkregen worden, terecht komen. Er zijn zeer grote problemen met dit fonds, het is een soort grabbelton waarop de Kamer geen zicht heeft. De selectie is onduidelijk, de afweging van projecten is ondeugdelijk, enz. De Kamer komt daarbij veel en veel te laat in beeld. Mijn fractie heeft al geregeld en in verschillende debatten gepleit voor het opheffen van het FES. Wij vinden dit überhaupt een oneigenlijke constructie, want het gaat om euro's die gewoon deel uit zouden moeten maken van de rijksbegroting. Maar goed, zolang er in de Kamer nog geen meerderheid voor te vinden is, komen wij terecht bij de wijzigingen die de commissie-Duivesteijn op dit punt heeft voorgesteld. Mijn fractie zou het een grote stap vooruit vinden als de Kamer voortaan lijsten

## Duyvendak

kreeg met projecten die voor financiering in aanmerking komen, met een rangorde en met achtergronddocumenten. De Kamer moet daar dan wijzigingen in kunnen aanbrengen. Er is nu 1400 mln. over en het kabinet is ermee bezig, maar de Kamer heeft geen idee met welke rijtjes men werkt. Misschien de coalitiefracties wel, dat weet ik niet. Maar de Kamer als geheel heeft er geen idee van wat er allemaal gebeurt en welke criteria er worden gehanteerd, terwijl er straks wel een compleet pakket uit de hoge hoed wordt getoverd. Dat is zeer ongewenst. Het zou echt een vooruitgang zijn als het in een veel transparanter en meer openbaar proces zou gaan.

Daarnaast stelt de commissie-Duivesteyn voor om het FES te veranderen in een FoRES, zoals het meestal heet, dus om de ruimtelijke component daarin meer te benadrukken. Ik heb in het eerdere debat al gezegd dat ik daar geen voorstander van ben. Ik zou er eerder voor zijn, behalve dat wij het fonds willen afschaffen, om de bestemming zo ruim mogelijk te maken en uit de ruimtelijk-economische structuur te halen. Op zijn minst zou er veel meer geld naar onderwijs of andere bestemmingen moeten kunnen gaan in plaats van de ruimtelijke component er zo nadrukkelijk in te brengen. Dat voorstel steunt de fractie van GroenLinks dus niet. Ik begrijp dat ook het kabinet zich ertegen verzet.

De derde aanbeveling betreft nieuwe ruimtelijke procedures voor grote projecten door aanpassing van de WRO, een sterkere rol voor de minister van VROM in de eerste fase, introductie van een structuurvisie voor grote projecten en een expliciete rol van de Kamer.

Om in te zoomen op de structuurvisie, mijn fractie steunt de introductie, hoewel ik mij nog steeds afvraag waarom de PKB heeft moeten sneuvelen. Als dat echter het geval is, zou ik zeggen: nou goed, dan doen wij het met de structuurvisie. Het voordeel kan in elk geval zijn dat de Kamer in deze nieuwe variant eerder een cruciale rol heeft. Bij de PKB was dat een gemis. Wat wordt verder de rol van de minister van VROM? Ik kan mij in dezen aansluiten bij de woorden van de heer Van Hijum, die zei: laten wij er niet te veel een gevecht van maken. Maar een regierol van de minister van VROM is toch wel cruciaal. En

“regie” is in dezen toch wel het goede begrip.

Het kabinet zegt over de structuurvisie dat het een beleidsnota is over het voornemen om een groot project te realiseren. Dat lijkt mij onjuist. Het moet zijn een beleidsnota om een bepaald doel te bereiken. Dat kan door middel van een groot project, maar het hoeft niet. Voor grote projecten bestaan allerlei criteria. Het doel kan ook op heel andere manieren bereikt worden. Ik zou het ongelukkig vinden als bij voorbaat al gezegd wordt dat het via een groot project moet.

Vervolgens wil ik bij de structuurvisie een volledige inspraakprocedure voor de burgers gegarandeerd zien. De positie van het kabinet in dezen is mij niet duidelijk. Ik wil ook volledige zeggenschap van de Tweede Kamer. Dat zou moeten gelden voor alle grote projecten.

De vierde aanbeveling gaat over de vraag of en op welke manier ambtenaren contacten mogen onderhouden met Kamerleden. Ik had het vanmiddag zelf nog bij de hand. Ik zocht contact met een ambtenaar van minister Pechtold. Het telefoontje duurde heel kort, want hij zei dat hij het eerst aan zijn minister moest melden. Het had snel gekund. Maar ja, ik zit nu weer te wachten. Waarom moet het zo ingewikkeld? Ik heb het gevoel dat sprake is van koudwatervrees bij het kabinet. Waarom wordt niet gezegd dat de Kamer direct contact kan hebben als het gaat om feitelijke en technische informatie? Toen ik niet in de Kamer zat, had ik tientallen of honderden keren makkelijker contact met ambtenaren en kon ik makkelijker informatie krijgen dan ik op dit moment kan krijgen. Iedereen overlegt met ambtenaren, belt met ambtenaren en krijgt informatie, maar Kamerleden niet. Die worden naar mijn gevoel op een achterstand gezet in hun controlefunctie ten opzichte van de regering. Ik denk dat het ook heel goed kan met inachtneming van de ministeriële verantwoordelijkheid. Je kunt altijd melden achteraf en wij kunnen altijd nog bezien of de code moet worden aangescherpt, als het helemaal uit de hand loopt. Mij moet ook van het hart dat ik de indruk heb dat coalitiepartijen heel wat makkelijker en sneller contact kunnen hebben met ambtenaren van departementen dan oppositiepartijen.

Een beetje in het verlengde hiervan ligt de vraag of de Kamer de planbureaus direct opdrachten kan geven. Ook daar verzet het kabinet zich tegen. En ook dat vind ik een beetje krampachtig. Ik zou het goed vinden als de planbureaus een onafhankelijker positie kunnen innemen. Ook daar geldt dat kennis is macht. Als de Kamer een directe ingang kan krijgen tot de planbureaus, kan zij op een onafhankelijker manier het kabinet controleren en tegenspel geven. Ik hoop dan ook dat het kabinet tot andere inzichten komt.

Ik kom bij de Zuiderzeelijn. Het is naar de mening van mijn fractie zeer betekenisvol dat, nadat grote delen van de Kamer in het najaar hard hebben moeten sleuren en trekken om de boel open te breken, het kabinet in maart heeft besloten om de boel open te gooien. Je kunt er wat op afdingen, maar op zichzelf is het een betekenisvolle beweging geweest waarvoor het kabinet complimenten verdient. Het is altijd moeilijk om iets waarmee je bezig bent los te laten. Het is heel goed dat er nu eerst een nut-en-noodzaakdiscussie komt en dat de “prijsvraag” voorbij is. De facto betekent het dat de zweeftrein- en de HSL-varianten voorbij zijn. Maar ik kan ook billijken wat de heer Van Hijum zegt, namelijk dat wij dat nog maar moeten zien, want wij gaan die nut-en-noodzaakdiscussie echt voeren. Alle rapporten die wij nu kennen, wijzen er wel op dat het hoogst onrendabele varianten zijn waarbij op geen enkele manier een fatsoenlijke redenering te vinden is. In een nut-en-noodzaakdiscussie zullen wij de hele breedte onderzoeken. Dat was ook mijn punt bij mevrouw Dijkema. Op zichzelf is het nuttig dat de PvdA haar positie zo helder markeert, maar je moet niet meteen vluchten in andere projecten. Als wij de probleemstelling formuleren, moeten wij open kijken wat wij daarvoor het beste kunnen doen. Dat kunnen projecten zijn van mevrouw Dijkema, maar het zouden ook andere projecten kunnen worden.

De crux is wat nu eigenlijk je probleemstelling is: het bevorderen van de ruimtelijke ontwikkeling van het noorden of het beter bereikbaar maken van het noorden vanuit de Randstad? Mijn fractie pleit voor het eerste, maar ik hoor graag de visie van het kabinet en ook een uitleg

## Duyvendak

waarom je voor het ene dan wel het andere kiest. De vraag welke probleemstelling je kiest heeft ook te maken met de vraag wat de aard van de discussie is en welke projecten het beste dat doel dienen. Mevrouw Dijkma zegt dat de helft van het geld wat de PvdA-fractie betreft naar de noordvleugel kan. Voor Amsterdam-Almere is het een andere doelstelling, namelijk het beter ontsluiten van de noordvleugel. Dat is ook een andere probleemstelling. Als wij het proces zuiver ingaan, moeten wij heel helder vaststellen en misschien in een apart debat precies toespitsen: wat zijn de probleemstellingen, wat zijn de stappen die wij zetten et cetera.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik wil toch inhoudelijk reageren. De doelstelling van de Zuiderzeelijn was ook dat werd bekeken hoe je de noordvleugel in positie kon brengen. De redenering is altijd geweest: die lijn loopt niet alleen tot Groningen, maar gaat ook nog eens ergens doorheen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja en nee. In de analyse van dat deel van het rapport van de commissie-Duivesteijn zie je dat de problematiek, vooral de ontsluiting van Almere, een steeds zwaardere rol heeft gekregen in de argumentatie voor het project. Die was er aan het begin niet, maar die is langzaam steeds zwaarder geworden. Misschien waren er plausibele redenen. Maar als je nu teruggaat, moet je wel precies zeggen: gaat het om Amsterdam, gaat het om Almere-Schiphol en wat wil je daar precies mee? Dat zul je helder moeten formuleren.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Laten wij daar duidelijkheid over geven: dat ben ik met u eens.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt mij goed dat de Kamer in de conclusie van dit debat kan vaststellen wat zij als grote projecten ziet, die zij deel wil laten uitmaken van de procedure grote projecten in de nieuwe vorm. Ik was het een heel klein beetje met het kabinet eens dat de criteria van de commissie-Duivesteijn voor grote projecten rigide zijn. De commissie zegt dat het een uniek project moet zijn, maar dat hoeft voor mij niet per se. Ik vind bijvoorbeeld de problema-

tiek van de A6-A9, de ontsluiting, dermate complex en ingewikkeld dat ik mij kan voorstellen dat je het als groot project beschouwt, terwijl wij al eerder een weg en een tunnel hebben aangelegd. Wij kunnen wel wat relaxter met die criteria omgaan. Wat mij betreft, komen de A6-A9, de Hanzelijn, de Zuidas en de Zuiderzeelijn bij uitstek in aanmerking om als groot project verder door het leven te gaan.

□

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Voorzitter. Door het debat over het TCI-rapport zullen geen politieke koppen rollen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal er hard aan moeten werken om zijn imago te verbeteren en verschillende oud-ministers zijn beschadigd, maar van de huidige ministers bevindt zich door dit rapport niemand in de gevarenzone. Dat vinden wij buitengewoon goed. Dat geeft ons de kans, alle aandacht op de inhoud van het rapport te richten.

De aanbevelingen van de TCI hebben in belangrijke mate betrekking op het functioneren van het parlement. Het onderzoek van de commissie heeft aangetoond dat de omstreden gang van zaken rond grote infrastructurele projecten voor een deel samenhangt met werkwijze en organisatie, maar in de eerste plaats en vooral met de cultuur. Bij het debat in maart is dit ook door alle fracties uitgesproken. De Kamer heeft zichzelf in dat debat beterschap beloofd en goede voornemens uitgesproken. Een eerste stap daartoe is gezet door de kamerbrede steun voor een motie waarin wordt voorgesteld drie van de aanbevelingen die betrekking hebben op de werkwijze van de Tweede Kamer over te nemen.

Die sterkere rol van de Tweede Kamer zal ook een heilzame werking moeten hebben op de bestaande politieke cultuur. Zolang het strategisch monisme de heersende cultuur is, heeft een versterking van de positie van de Kamer weinig of helemaal geen toegevoegde waarde. De positie van de Kamer kan worden versterkt door verschillende aanbevelingen van de TCI die het kabinetsbeleid raken. De kabinetsreactie is positief van toonzetting. Het rapport wordt ikpunt en spiegel genoemd, en ook de minister stelt

dat de besluitvorming omtrent en de beheersing van grote projecten beter kan en moet. Dat wijst op de bereidheid van het kabinet om net zoals de Kamer kritisch terug te kijken en lessen te trekken. Dat is een grote winst, maar het mag niet bij mooie woorden blijven. Mijn fractie juicht het toe dat het kabinet een aantal aanbevelingen omarmt en wil uitwerken, maar op sommige onderdelen vinden wij de reactie van het kabinet wel erg terughoudend en soms ook te terughoudend. Ik loop ze even langs.

Het kabinet onderschrijft de denklijn van de TCI wat betreft de integrale en gefaseerde afweging van projecten. De beslissing over nut en noodzaak van een groot project moet expliciet en transparant zijn en de Kamer moet daarbij zo vroeg mogelijk worden betrokken. Ik vraag een reactie van de minister op een opmerking die ik in het debat met de commissie heb gemaakt. Ik heb toen de suggestie gedaan dat een besluit tot realisatie van een groot project een zeer breed draagvlak in het parlement moet hebben; belangrijk breder dan dat van een coalitie met een kleine meerderheid. Het is een beetje vergelijkbaar met de ongeschreven regel bij de beslissingen over uitzendingen van militairen. Dat gaat in de eerste plaats de Kamer aan, maar ik zou graag willen weten hoe het kabinet hiertegenover staat.

Het voorstel van de TCI om de minister van VROM een meer coördinerende rol te laten spelen bij de vaststelling van de structuurvisies kan niet op veel sympathie in het kabinet rekenen. Een nauwere samenwerking tussen de departementen lijkt het maximaal haalbare. Een illustratie daarvan is wellicht de ondertekening van deze kabinetsreactie. Waarom heeft alleen de minister van Verkeer en Waterstaat deze reactie ondertekend? Was het niet logisch als ook de minister dit had gedaan, erop gelet dat dit ministerie ook prominent in beeld is geweest bij de Betuweroute en bij de HSL?

Het gaat ons niet alleen om een nauwere samenwerking, maar wij – en ook VROM – willen dat VROM meer zeggenschap over grote projecten krijgt dan in het recente verleden het geval was. In navolging van anderen vind ook ik de argumentatie van het kabinet op dit punt niet overtuigend. Mijn fractie

## Huizinga-Heringa

heeft al eerder aangegeven de TCI-lijn te kunnen volgen. Het is logisch dat VROM een dikkere vinger in de pap krijgt, gelet op het gewicht van de structuurvisie en het accent op het ruimtelijk aspect daarbij. Het lijkt ons vreemd om ervoor te kiezen per geval te besluiten welk ministerie het best in staat is om de regie over de structuurvisie te voeren. In de structuurvisie is de ruimtelijke ordening toch het leidend beginsel. Daarbij komt dat de kabinetvariant ertoe zal leiden dat bij elk project opnieuw twist ontstaat over de vraag wie het primaat moet hebben. Wij voelen daar niets voor. Wat verzet zich ertegen om het primaat in geval van voorbereiding van grotere projecten standaard bij het ministerie van VROM te leggen?

De TCI wil de positie van de Tweede Kamer vooral in het voortraject versterken. De verdeling van de miljarden in het FES moet, gezien haar budgetrecht, aan de Kamer worden voorgelegd. Er dient dus geen sprake te zijn van een onderonsje in de ministerraad. Ook de ambtelijke advisering, waaronder de ICRE, moet voor de Kamer toegankelijk zijn. Wij zijn van mening dat dit een bijzonder sympathieke gedachte is van de TCI, maar de handreiking van het kabinet blijkt beperkt tot meer transparantie, een betere onderbouwing van de FES-uitgaven en de introductie van het toelatingsbesluit. Graag verneem ik nogmaals van de minister welke principiële bezwaren er zijn tegen de aanbevelingen van de TCI.

Mijn fractie is het met het kabinet eens op het punt van de betrokkenheid van private partijen bij de totstandkoming van grote infrastructuurprojecten. In het debat met de commissie heb ik gesteld dat mijn fractie het goed denkbaar acht dat het bedrijfsleven in een zeer vroeg stadium wordt ingeschakeld. Dat kan tot onverwachte, integrale en efficiënte oplossingen leiden. De TCI onderschrijft die opvatting. Ik herinner mij dat de voorzitter van de commissie heeft opgemerkt dat het niet mogelijk was tot een structuurvisie te komen zonder een goede marktverkenning. Hoe kan worden voorkomen dat het overleg met de marktpartijen in een vroeg stadium beperkt blijft tot een discussie tussen het kabinet en private partijen, terwijl het kabinet volledig buitenspel staat? Ik mag aannemen dat dit aspect bij de nota zal worden betrokken.

De ChristenUnie is het met de TCI eens dat de contacten tussen Kamerleden en rijksambtenaren moeten worden genormaliseerd. Het is naar haar oordeel te gek voor woorden dat daarvoor door het kabinet voorstellen dienen te worden gedaan. Dat dit gebeurt, zegt naar het oordeel van mijn fractie heel veel over de politieke cultuur die is ontstaan na de zogenaamde oekaze van Kok. De heer Duyvendak heeft daarvan zojuist een recent voorbeeld gegeven, namelijk dat van een telefoongesprek dat deze middag is gevoerd. Het staat naar de opvatting van mijn fractie buiten kijf dat die oekaze van Kok moet worden versoepeld. De vierde aanbeveling van de TCI onderschrijft zij van harte. Het verheugt ons dat het kabinet in een reactie heeft uitgesproken dat het in ieder geval de intentie heeft om minder krampachtig te zullen omgaan met contacten en dat het ook ruimte ziet voor het verschijnen van ambtenaren bij hoorzittingen. Wat dat betreft volgt mijn fractie namelijk wel de redenatie van het kabinet. Zij is het met hem eens dat het te ver gaat om de Kamer het recht te geven om ambtenaren voor hoorzittingen uit te nodigen. Dat is bovendien in strijd met de ministeriële verantwoordelijkheid. Het feit dat het kabinet heeft aangegeven dat het daarmee veel ruimhartiger zal omgaan, stemt ons vreugdevol. Ik hecht er echter wel aan om daarbij op te merken dat wij ons misschien ook ten aanzien van de tiende aanbeveling zullen bedenken, wanneer in de toekomst zal blijken dat het kabinet wat dit betreft geen cultuuromslag kan bewerkstelligen.

Het kabinet brengt een goed argument in stelling tegen de negende aanbeveling. Ik doel daarbij op het pleidooi voor een gelijkwaardige toegang tot de planbureaus voor de Kamer en het kabinet. Die bureaus vallen formeel onder de ministeries en staan daarmee onder ministeriële verantwoordelijkheid. Ik heb echter de indruk dat de TCI juist wil zeggen dat de planbureaus echt onafhankelijk dienen te zijn en dat die daarom ook meer als aanspreekpunt van de Kamer moeten kunnen dienen. Op dit moment kan dat niet, omdat de verantwoordelijke minister ook verantwoordelijkheid draagt voor de inzet van de capaciteit van deze bureaus. Het kabinet wil wel ruimhartig omgaan met verzoeken van de Tweede Kamer, maar dat

geeft laatstgenoemde geen rechten. Moet de conclusie niet zijn dat wij dienen na te denken over een andere structuur waarbij de planbureaus formeel geen deel meer uitmaken van de ministeries? Wij kunnen ons overigens wel iets voorstellen bij de terughoudendheid van het kabinet ten aanzien van de aanbeveling om de AVV een planbureaustatus te geven.

De TCI stelt voor om de prijsvraag ten behoeve van de Zuiderzeelijn op te schorten en het project te onderwerpen aan het toetsingskader. In het debat met de commissie heb ik daarover kritische vragen gesteld. Ik heb gewezen op de geschiedenis van het Zuiderzeelijnproject, evenals op gedane toezeggingen. Ik heb geconstateerd dat het kabinet met weinig woorden de lijn van de TCI volgt. Daarom heeft het geen nut om mijn opmerkingen te herhalen. Er komt geen prijsvraag. Er wordt een structuurvisie opgesteld, op basis waarvan een geactualiseerde nut-en-noodzaakdiscussie kan worden gevoerd, of er wordt een referendum uitgeschreven. In het Dagblad van het Noorden las ik dat minister Peijs voorstelde om een referendum te houden over de Zuiderzeelijn. Ik ben blij uit de non-verbale reactie van de minister te kunnen opmaken dat dit niet haar bedoeling is, want dat zou wel een merkwaardige doorkruising zijn van wat de Kamer te horen heeft gekregen.

In hetzelfde interview waarin de opmerkingen over het referendum worden gemaakt, zegt minister Peijs dat wij weer helemaal vanaf nul gaan beginnen. Ik dring erop aan bij het kabinet om toch snelheid te betrachten in dit dossier, want het lijkt mij wel heel zuur voor het Noorden, dat al zo ontzettend lang zit te wachten, om helemaal bij nul beginnen en in 2006 een visie gepresenteerd te krijgen. Ik dring er bij het kabinet op aan om op z'n laatst eind 2005 te komen met een uitgewerkte structuurvisie. Dat moet toch mogelijk zijn, want er zijn al heel veel gegevens beschikbaar.

Een vraag aan de minister in dit verband is of zij bij de structuurvisie alleen vier varianten opneemt, of de structuurvisie breder maakt. Ik kan mij voorstellen dat als variant binnen de structuurvisie een Hanzelijn-plus-plus of -plus-plus-plus of wat dan ook wordt opgenomen, maar wel

## Huizinga-Heringa

binnen de structuurvisie en niet apart.

Er is € 2,73 mld. gereserveerd voor de Zuiderzeelijn. Wanneer de nut-en-noodzaakdiscussie helemaal open wordt gevoerd, is een mogelijke conclusie dat er geen snelle infrastructuur of spoorlijn naar het Noorden komt, zoals al in een interruptiedebatje is gezegd. Dat betekent dat het Noorden voor de grote nul zit. De toezeggingen voor een snelle lijn zijn niet zomaar gedaan, maar zij zijn gedaan als oplossing van een probleem. Dat probleem is de economische situatie in het Noorden. Met de snelle lijn wordt dat voor een deel opgelost. Wanneer er geen lijnen komen, lijkt het mijn fractie zinnig om een substantieel deel van de gereserveerde gelden te gebruiken om het Noorden op een andere manier een economische boost te geven. Met het afschieten van een Zuiderzeelijn is nog geen oplossing gegeven voor het onderliggende probleem van de economische situatie en het gebrek aan werkgelegenheid. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

De heer **Van Hijum** (CDA): Waar komt toch de behoefte vandaan om zo vooruit te lopen op een proces waar wij met z'n allen ook in moeten willen geloven? Waarom is er ook aan uw kant niet de mogelijkheid om dat proces gewoon te doorlopen en dan maar te zien waar dat proces uitkomt? Als er inderdaad onverhoopt geen beslissing voor een Zuiderzeelijn uit zou rollen, zitten wij toch met elkaar aan de knoppen? Wij hebben als Kamer toch het budgetrecht om een andere afweging te maken? Waarom is er ook bij u zo'n behoefte om daar zo op vooruit te lopen?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Mijn behoefte is om aan het Noorden in elk geval een duidelijk signaal te geven dat hoewel er opnieuw wordt gekeken naar die Zuiderzeelijn na dat hele proces van jaren, waarin allerlei gemeenteraden en bestuurslagen hiermee bezig zijn geweest, dat het niet de bedoeling van de Kamer is om de problemen van het Noorden aan de kant te vegen, maar dat de aandacht voor het Noorden blijft. Daar komt die behoefte vandaan. Als wij het budgetrecht hebben, kunnen wij toch ook nu de uitspraak doen dat een substantieel deel van het gereser-

veerde geld hoe dan ook voor het Noorden wordt besteed, hetzij in infrastructuur, hetzij op een andere manier, hetzij beide?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het is maar de vraag of u het signaal dat u wilt afgeven, op deze manier daadwerkelijk afgeeft. Wij zetten toch met elkaar in op het realiseren van een snelle verbinding in de veronderstelling dat wij daarmee het Noorden een dienst bewijzen? Daarvoor hebben wij geld beschikbaar gesteld. Dat is toch de inzet van onze discussie?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Dat is zeker de inzet van mijn discussie, maar als ik reëel ben en als ik de TCI serieus neem, moet ik rekening houden met de mogelijkheid dat het heel anders loopt. Daar zit ik niet op te wachten en ik wil dat niet graag, maar die mogelijkheid zal ook bij de bestuurders in het Noorden door het hoofd spelen. Laten wij nou duidelijk zijn: Noorden, de aandacht voor de economische problemen, voor het gebrek aan werkgelegenheid en voor het zoeken van een noodzakelijke oplossing blijft in deze Kamer bestaan. U zegt dat ik dat signaal niet geef, maar dat is alleen waar als een meerderheid van de Kamer mij niet steunt. Als een meerderheid van de Kamer mij wel steunt, geven wij dat signaal wel aan het Noorden. Dat kunnen wij doen omdat wij het budgetrecht hebben.

De vergadering wordt van 21.50 uur tot 22.00 uur geschorst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. In het debat met de commissie heeft de VVD-fractie al gezegd, het rapport eerlijk te vinden. Er ging veel mis bij en door de regering, bij en door de Kamer en ook in het ambtelijk apparaat. Wij hebben gesproken van een wederzijdse gijzeling. Ik kan zonder overdrijving zeggen dat de Kamer de hand in eigen boezem heeft gestoken. Wij hebben gezegd dat er belangrijke fouten zijn gemaakt. Ik mis tot nu toe een ruiterlijke erkenning daarvan door de regering, die ik bijzonder op prijs zou stellen. De Kamer heeft destijds voor het eerder genoemde werkbezoek een busje gehuurd voor f 1000, waarbij er discussie was uit

welk budget dat moest worden betaald. Op diezelfde dag hebben wij als commissie 1 mld. aan toezeggingen weggegeven in het land. Waarom heeft de regering na die aanpassingen, die sterk kostenverhogend hebben gewerkt, niet tegen de Kamer gezegd dat deze mocht kiezen tussen het project en de regering? Dat had bijvoorbeeld de minister van Verkeer en Waterstaat kunnen zeggen.

Terugkijken is verder niet zinvol. Ik heb eerder voorgesteld om te doen alsof wij een AEX-fonds zijn en ons verlies te nemen. Belangrijker is hoe het in de toekomst gaat. De VVD-fractie heeft aan de hand van de rapportage van de commissie de stelling betrokken dat het Rijk blijkbaar niet meer in staat is om megaprojecten beheersbaar uit te voeren. Omwille van de tijd laat ik een opsomming achterwege van wat wij de laatste jaren hiermee hebben beleefd. De HSL-Zuid is een van de projecten waarbij veel dingen zijn misgegaan. De voortgangsrapportages over dat project kennen tegenwoordig maar liefst vier soorten risico's: planningsrisico's, raakvlakrisico's, tegenvallers in contracten en beheerkosten. Zover is het al gekomen. Dat is een goede illustratie van de onmogelijkheid om projecten goed te beheersen. De VVD-fractie vindt dat wij deze zaken linksom of rechtsom weer beheersbaar moeten maken, want er valt nog veel te doen in dit land. Ik ben blij dat het rapport van de commissie er niet op neerkomt dat wij zouden moeten ophouden met bouwen.

De Betuweroute en de HSL-Zuid moeten fatsoenlijk worden afgerond. De minister van Verkeer en Waterstaat weet dat in mijn agenda staat gegrift dat de openingsritten van deze beide lijnen op de geplande data moeten doorgaan. Ik verheug mij er nu al op om dat te mogen meemaken. Het is belangrijk dat de projecten binnen de huidige budgetten blijven. De budgetten zijn de laatste jaren sterk gegroeid, onder meer door de grote risicoreservering, die de directe aanleiding was tot de instelling van de commissie. Ik hoop dat wij meer geld overhouden dan is voorzien in de motie-Slob, waarmee onlangs al € 65 mln. apart is gezet op grond van de verwachtingen van de minister. Ik spreek tevens de hoop uit dat dan ook de exploitatie goed ter hand kan worden genomen, want dat is het allerbelangrijkste. Wij



## Hofstra

moeten zowel de Betuweroute als de HSL-Zuid jarenlang succesvol kunnen exploiteren. Juist op dat punt hebben wij over beide projecten nog vrij veel zorgen. Ik hoop dat het allemaal goed komt en dat wij niet over een paar jaar met een echte enquêtecommissie over hetzelfde onderwerp moeten spreken.

Wij hebben met instemming gezien dat de commissie heel veel concrete voorstellen en aanbevelingen heeft gedaan op het gebied van de algemene aanpassingen van het beleid. De commissie heeft ook de moeite genomen om de regering heel veel wetgevend werk uit handen te nemen. De VVD-fractie heeft niet alle afzonderlijke voorstellen omarmd, maar wel heel veel. Het moet ons van het hart dat de regering behoorlijk zuinig heeft gereageerd wat betreft het overnemen van de aanbevelingen. Wij vragen de regering om die zaak nog eens te overwegen, en de Kamer een integrale notitie toe te sturen over de wijze waarop de regering een aantal zaken zou kunnen veranderen, rekening houdend met de wensen van de Kamer. Die notitie willen wij graag ontvangen voordat wij de Nota Mobiliteit krijgen. Er moet in ons land nog veel worden gebouwd. Wij kunnen daar echt niet mee ophouden, en het is een majeure kwestie dat dit nu goed wordt geregeld.

Ik noem een paar aandachtspunten: beter opdrachtgeverschap, een ander aanbestedingsbeleid, meer PPS-constructies en de levenscyclusbenadering, waarbij niet alleen de kale aanlegkosten in ogenschouw worden genomen, maar ook exploitatie en beheer. Verder noem ik de reorganisatie van onze grote bouwbedrijven, zoals ProRail en Rijkswaterstaat, tot slanke dienstverleners, meer ruimte voor de markt en betere accountantsprotocollen. Het kan namelijk niet zo zijn dat een minister bijna eigenhandig dingen in accountantsrapporten verandert, wat af en toe wel gebeurt. Bij de laatste begrotingsbehandeling heeft mijn fractie ook gewezen op de beperking van de overhead en de voorbereidingskosten. Niet alleen wordt het steeds moeilijker om asfalt of rails te realiseren, maar het wordt naar verhouding ook steeds duurder. Belangrijk zijn ook het versnellen van procedures en het voorkomen van dubbele procedures. Een heel actueel punt is de interferentie van Europese regels met onze nationale regels. Ik

hoef maar de term luchtkwaliteit te laten vallen, en iedereen weet wat ik bedoel. Een ander punt betreft de ontwikkeling in de richting van een lex specialis. De structuurvisie waarover de commissie spreekt, heeft daarvan een aantal elementen. In het kader van de tracéwetgeving hebben wij te maken met de Wet Ruimtelijke Ordening, de OEL, de MER, de structuurvisie en Europese richtlijnen. Kan de regering in de notitie die ik haar vraag een hoofdstuk opnemen over de wijze waarop hiermee de komende jaren wordt omgegaan en over de wijze waarop kleinere wetwijzigingen die hier af ten toe binnendruppelen, in het totale beeld passen? Voor ons is een belangrijke randvoorwaarde op grond van de werkzaamheden van de commissie dat de Kamer vooral vroegtijdig actief moet zijn, dat wil zeggen op het moment van de beleidsbepaling, en minder bij de beleidsuitvoering. De Kamer moet de moed hebben om haar agendabeleid te wijzigen. Met alle respect: wij praten soms wel erg veel over details, waarvoor wij iedere keer weer een minister naar de Kamer roepen. Wij moeten consequent zijn in het begin, de zaken goed doordenken en goede besluiten nemen. Dan kunnen wij ook met een gerust hart veel van de uitvoering aan anderen overlaten.

Wij zouden graag zien dat de regering ruimhartiger nadenkt over interactie in de vooruitvoeringsfase tussen de departementen van Verkeer en Waterstaat, VROM en Economische Zaken. Wij zouden ons heel goed kunnen voorstellen dat het departement van VROM een wat zwaarder accent krijgt dan nu het geval is.

PPS is een prachtige constructie, en er zijn weinig tegenstanders in de Kamer. Gaat het echter op Financiën wel goed? Het enige dat ik zie zijn de glossy folders. Moet dat niet worden overgeheveld naar Economische Zaken? Dat zou misschien een verbetering met zich kunnen brengen.

Ik geloof dat ik de vorige keer heb gezegd dat de VVD-fractie vindt dat het FES vooral in asfalt, staal en beton moet. Die uitspraak zou ik iets willen nuanceren, door te zeggen: daarnaast zou je bij economische structuurversterking kunnen denken aan kennisverbetering; aan de kenniseconomie. Wij hebben het Paasakkoord – niet het Paars

akkoord, maar het Paasakkoord – en ik moet nu wel aan de regering vragen hoeveel groter het FES de komende tijd wordt. Dat moet natuurlijk, want wij moeten nog heel veel bouwen. De regering moet het FES flink groot maken, en ik vraag haar: hoe groot? Hoe wordt de kwantitatieve verdeling tussen de harde infrastructuur, die naar mijn smaak altijd een belangrijk onderdeel zal moeten zijn, en de kenniseconomie? Wij hebben er niet zoveel behoefte aan om woningbouw vanuit het FES te financieren. Daar hebben wij andere mogelijkheden voor in dit land. Graag hoor ik op dat punt een concreet antwoord van de bewindslieden. Is het komende MIT dan TCI-proof? Het MIT is natuurlijk met al die mooie foto's een prachtig boekwerk, maar per project staat er alleen maar in wanneer het ongeveer klaar is, wanneer het uitgevoerd wordt en wat het ongeveer kost. Verder vind je er niets in over kosten en baten. Komt daar ook een integraler kader voor?

Voorzitter. Dan zou ik een vraag aan u moeten stellen, namelijk hoe het staat met de interne veranderingen. Misschien dat u daar als voorzitter straks een reactie op zou kunnen geven, vooral in procedurele en tijdsvolgordelijke zin. Wij hoeven de ministers niet te belasten met deze voor onszelf wel interessante discussie. Dat doen wij op een ander moment wel. Maar u weet op welke punten ik dan allemaal doel. Wij zeggen als VVD-fractie wel: pas op dat wij het parlement niet onnodig bureaucratiseren. Voorts hechten wij erg aan de primaire verantwoordelijkheidsverdeling dat de regering regeert en de Kamer controleert. Wij kunnen ons best voorstellen dat wij een aantal dingen anders en uitvoeriger gaan doen dan nu het geval is in de Kamer. Alleen zouden wij dat graag gepaard zien gaan met een modernisering van het bestuur van de Kamer en van het management van de Kamer, zodat wij met elkaar kunnen voorkomen dat de bureaucratisering zal toeslaan.

Voorzitter. Dan kom ik bij het project Zuiderzeelijn. Het is een project dat allang loopt, maar desondanks is er nog steeds heel veel onduidelijk en onzeker. De commissie heeft misschien ook een beetje per toeval haar oog laten vallen op de Zuiderzeelijn. Er zijn immers andere grote projecten waar je ook een vergrootglas op zou



De heer Hofstra (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

kunnen zetten. Ik denk aan Ruimte voor de Rivier. Daar gaat ook veel geld in om. Hoe gaan wij dat doen? Ik denk aan het Waddenfonds. Wij vonden 500 mln. al heel veel geld, terwijl de regering het later zelfs had over 800 mln. Hoe doen wij dat met nut en noodzaak? Ik denk ook bijvoorbeeld aan de uitbreiding van de Rotterdamse Haven.

Ik hecht eraan te zeggen dat ik bij die commissie-Duivesteijn geen neiging bespeur om anti-infrastructuur of anti-bouwen te zijn. De commissieleden zijn best nuchter. Toch zeggen zij: dreigt hier niet een nieuw onbeheersbaar project? Gelet op de recente ervaringen met twee grote projecten moeten wij daar, denk ik, toch wel heel serieus naar kijken.

Als wij kijken naar het begin van het project Zuiderzeelijn, dan was er een goede start. In Noord-Nederland werd er gesproken over een tekortschietende sociaal-economische situatie; een betere bereikbaarheid zou daar een verbetering voor kunnen betekenen. Wij hechten als VVD-fractie erg aan die beginuitpraak en dan herhaal ik maar weer dat politiek geen wetenschap is. Je kunt uiteindelijk uitrekenen dat geen enkele oplossing helpt, maar de politieke uitspraak geeft ook houvast. Wij zeggen in elk geval dat wij steun moeten blijven geven aan dat uitgangspunt en dat

wij daar ook iets voor moeten doen. Dat bracht ons ook tot de conclusie dat wij de typering van de commissie-Duivesteijn als zou dit een oplossing zijn zonder probleem niet direct de sterkste tekst vonden in al die rapporten van de commissie-Duivesteijn. Er is hier wel degelijk sprake van een probleemsituatie.

Wat is er met het project gebeurd? Het is gegroeid in de loop van de tijd. Wij hebben de Noordvleugel erbij gekregen, wij hebben Almere erbij gekregen, half Nederland zit, overdreven gezegd, aan tafel. Er gaat nu heel veel papier om. Er moest zelf door de minister op een gegeven moment een startverklaring worden getekend om te bereiken dat een Rijksambtenaar met een provinciaal-ambtenaar praat. Mijn ex-, ex-, ex-fractievoorzitter zou zeggen: schaatsen in yoghurt. Het is een onmogelijk project geworden in die breedte en complexiteit. En nu zegt de minister: ik ga door met deze benadering. Dan gaan wij een marktverkenning doen, maar het is weer geen aanbesteding. Hoe krijgen wij nu op dat punt iets uit de markt?

In 2006 komt de verlossing. Dan komt de oplossing. Waarom denkt de minister dat het zo is? Wij zijn al jaren bezig de A6 door te trekken, wat voor iedereen een logische verbinding zou zijn van Muiderberg naar Holendrecht. Ik hoor elke zondagochtend op de VARA-radio

weer een andere Nederlander zeggen dat het een vreselijk onzalig plan is. Ik vind Vroege Vogels een leuk programma, daar gaat het niet om, maar de regering moet wat doen. Zij moet een beslissing nemen. Als ik dat zie, denk ik dat het zo nog heel erg lang zal duren. Wat komt er dan van dit project terecht?

Voorzitter. Wij hebben nu de keus tussen twee dingen. Wij volgen de regering en dan lees ik hier in het Dagblad van het Noorden gedateerd 7 juni dat de minister van Verkeer en Waterstaat zegt: als zij dat referendum nu direct houden, dan scheelt mij dat miljoenen. Dat vind ik nu ook niet echt een aanmoediging om haar te volgen. En dan beginnen wij echt van voren af aan.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Het was de journalist die sprak over het referendum en niet de minister.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, dat snap ik, maar ik lees wat heel veel burgers van ons land ook lezen. Ik ben niet bij dit interview geweest. Ik hecht eraan om te zeggen dat wij geen wetenschappelijk instituut zijn dat de dag moet vullen met het doen van allerlei wetenschappelijke studies en het produceren van zo veel mogelijk rapporten. Wij moeten hier dingen doen waar mensen met problemen in deze samenleving beter van worden. Voor hen zijn wij hier. Daarom voeg ik hier de vraag aan toe wat wij verwachten als wij de regering volgen. De magneetzwefbaan was een geweldige oplossing. De Duitsers hebben die nog echter nooit kunnen realiseren, afgezien van een proefbaan. Zoals ik eerder heb verteld, ben ik in China geweest. Daar heb ik het project bestudeerd en met Chinezen gesproken. De Chinezen kiezen gewoon voor spoor en niet voor de magneetrein in dat immense land met heel veel vervoer. De magneetrein heeft ook geen Europese inbedding. Die gaat van Amsterdam als een "stand-alone" naar mijn goede geboortestad Groningen. Zij komt zelfs de grens met Duitsland niet over. Als je zegt dat die van Amsterdam naar Hamburg, Berlijn, München, Milaan, Lyon en Parijs gaat met een pootje naar Barcelona en naar Londen en dat de Europese Commissie er geld in wil te steken, heb je nog een geloofwaardige visie. Wij moeten elkaar echter niet voor de gek houden. De HSL, de hogesnelheids-

## Hofstra

trein, is natuurlijk wat dichterbij huis. Dat begrijpen wij beter. Dat ding zien wij ook veel rijden, vooral in Duitsland en Frankrijk. Wij hebben nu al ontzettend veel problemen met de aanleg en de exploitatie van de zeer drukke as Amsterdam, Rotterdam – onze twee grootste steden – Breda, Antwerpen, Brussel, Parijs, waarlangs honderd tot vijfhonderd keer zo veel mensen wonen als op de corridor naar het Noorden. Dan is er toch niemand in deze zaal, inclusief vak-K en de tribune, die denkt dat wij dit klaar krijgen voor het geld dat ervoor is uitgetrokken?

De **voorzitter**: Wilt u onze gasten niet in het debat betrekken? Zij hebben niet het recht om op u te reageren.

De heer **Hofstra** (VVD): U hebt gelijk.

Als wij al een lot uit de loterij trekken – een kans van één op een miljoen in mijn ogen – en iemand het toch voor die prijs voor elkaar kan krijgen, blijkt de exploitatie natuurlijk niet mogelijk te zijn. Dan wordt ons als vertegenwoordigers van de belastingbetalers natuurlijk weer gevraagd om er 200 à 300 mln. bij te leggen. Daarvoor geven wij natuurlijk geen toestemming.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De heer Hofstra heeft jarenlang in dit huis de stelling verdedigd dat wij zo snel mogelijk moesten beginnen met het aanleggen van een snelle verbinding, bij voorkeur de magneetzweefbaan. Het staat iedereen natuurlijk vrij om van gedachten te veranderen, maar waarom wijst hij het voorstel van de commissie-Duivesteijn van de hand om eens serieus te kijken naar de verschillende alternatieven en hun realiteitswaarde? Hoe hard zijn zijn bevindingen die tot zijn stellige conclusie leiden? Waarom schiet hij tegelijkertijd de reguliere Intercity-variant af? Dat model kan ook nog in de discussie worden betrokken. Loopt hij niet een beetje te hard van stapel?

De heer **Hofstra** (VVD): Kijkend naar de looptijd van dit project, vind ik deze woorden niet echt op hun plaats. Zo snel gaat het allemaal niet. De VVD-fractie heeft steeds gezegd dat er een reëel probleem was waarvoor een oplossing moest worden gevonden. Er moest een

snelle verbinding komen, een veel snellere dan nu bestaat. Wij hebben niet één op één gezegd dat het alleen maar een magneettrein mocht zijn. Ik heb de laatste tijd juist veel discussies aangezwengeld en gezegd dat het ook die of die variant kon zijn. Je kunt over zeer grootschalige projecten praten die nog jaren aan voorbereiding tijd en geld vergen, maar je kunt ook zeggen dat je liever morgen dan overmorgen iets voor je burgers doet. De Hanzelijn kan in 2012 of 2013 klaar kan zijn. Technisch kan dat zelfs twee à drie jaar eerder het geval zijn, maar de boel wordt getraineed door geldkwesties. In ieder geval biedt het kiezen voor deze constructie een oplossing die snel kan worden geboden. De regering en de CDA-fractie zouden wel een beetje moed mogen tonen. Wij kunnen alles wel openhouden, maar de regering kent de getallen en de cijfers beter dan wij. Zij kan mijn pleidooi in de trant van "doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg", heel goed volgen. Laat zij die keuze nu eens maken. Laat zij daarvoor eens het lef hebben. Wij bevelen aan om voor de Hanzelijn-plus-plus te kiezen. Dat is een optelsom van de kale Hanzelijn, het stukje van Lelystad naar Zwolle via Kampen, aangevuld met treinen die aanmerkelijk sneller rijden dan de treinen die wij nu kennen. Laat ook maar eens een trein uit Parijs naar Groningen doorrijden. Dat is helemaal niet verkeerd. Dat hoeft niet elk uur; de minister van Verkeer en Waterstaat hoeft zich geen zorgen te maken. Twee keer per dag lijkt mij al heel erg mooi. Daarmee geef je dan ook imago aan die verbinding. Breda, Groningen en Leeuwarden krijgen dan ook een heel goede bediening. Dan kunnen wij ook wat sneller rijden met de treinen in dit land. Ik meen dat de heer Slob dat al eens eerder in een motie heeft bepleit. Het is een geweldige oplossing. Wij kunnen er ook nog een aantal andere regionale wensen aan koppelen. Dat kan Kolibri zijn, of delen daarvan. Ik heb ook nog wel een paar wensen ten aanzien van de snelwegen. Bij Joure moet nog iets gebeuren, zoals iedereen weet. De A7 bij Groningen is ook een groot probleem.

De heer **Van Hijum** (CDA): Met alle respect, ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag. De heer Hofstra onderschrijft de aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn.

Hij zegt ermee uit de voeten te kunnen en dat zorgvuldigheid moet worden betracht bij nieuwe grote investeringsprojecten. Dat kan natuurlijk niet allebei waar zijn. Waarom besluiten wij dan ineens op een dinsdagavond als deze, om daarvan af te wijken door op basis van onze eigen inschattingen een nieuw project aan te dragen en er in volle vaart achteraan te hollen?

De heer **Hofstra** (VVD): Het lijkt mij wat overdreven om de indruk te wekken dat alles nu ineens heel erg snel gaat. Konden wij maar wat sneller werken in deze zaal! Deze discussie loopt al heel erg lang. Wij zijn bang dat wij, als wij de minister volgen, eind volgend jaar – zeg met sinterklaas – voor de onaangename verrassing komen te staan dat er helemaal niets meer is, omdat het niet aan de voorwaarden voldoet. Het enige dat wij dan hebben, is een stapel mooi gekleurde rapporten.

Wat willen wij dan? Het punt is nu actueel. Wij praten er nu over met de regering aan de hand van het advies van de commissie-Duivesteijn. Dan is het toch legitiem dat een aantal fracties in de Kamer – ik heb het gevoel dat het al de meerderheid is – zegt dat wij verstandig moeten zijn en ook eens naar een wat simpeler variant moeten kijken. Biedt dat niet veel meer perspectief voor de wensen die wij proberen te realiseren dan die varianten die heel ver gaan? Collega Dijkzema zegt net zo min als ik, dat ons plan moet worden gekozen en het andere maar moet worden weggegooid. Neen, wij willen ook nog wel even de tijd geven. Ik ga dan wel op sinterklaas dit jaar zitten. De regering moet dan op 1 november klaar zijn. Voor pakjesavond 2005 hebben wij het dan allemaal uitgepakt. Dan moeten wij langzamerhand wel een beslissing moeten durven nemen. Wij kunnen Noord-Nederland dan niet langer in onzekerheid laten. Wij houden vast aan de toezegging aan Noord-Nederland. Linksom of rechtsom, er zal iets gebeuren.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dan begrijp ik het toch niet helemaal. De variant die de heer Hofstra noemt, is toch in belangrijke mate ook een onderdeel van de procedure die wij in gang zetten. De Hanzelijn-plus is toch een van de vier varianten, die wij bestuderen? Als er aan het einde van het proces iets uit mocht komen,

## Hofstra

dat niet in lijn is met de vier varianten, kunnen wij daarover toch van gedachten wisselen?

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker. En wij zouden ook nog vijf jaar langer over een studie kunnen doen. Dat kan ook allemaal. Maar wij zijn geen wetenschappelijk instituut. Wij moeten keuzen maken. Ik veronderstel dat iedereen in deze zaal met mij van mening zal zijn, dat deze discussie al heel lang loopt. Als wij een variant hebben om eind van dit jaar onze keuze te kunnen maken, winnen wij daar veel mee ten opzichte van eind volgend jaar. Er zijn al ruimten vol met rapporten en onderzoeken, die elkaar niet altijd aanvullen, maar elkaar soms ook tegenspreken. Ik verwacht dat de regering op vrij korte termijn een goed beeld moet kunnen geven.

Voorzitter. Politiek is kiezen. Wij houden dus vast aan onze oude uitgangspunten. Maar wij zeggen ook dat wij het wel snel moeten doen. Wij moeten een praktische oplossing vinden, waarbij de kans op een fiasco in het project, zowel bij de aanleg als bij de exploitatie, ook veel kleiner is. Vandaar ons voorstel. Graag krijg ik er een reactie van de regering op.

Voorzitter. Ik sluit af met de constatering dat als je dit zou gaan doen, wij een belangrijk innovatief element in onze nieuwe aanpak zouden kunnen missen. Geen nood. Eerder is het Rondje Randstad al bepleit. De Nota Mobiliteit heeft nog een gat op het punt van het openbaar vervoer, vooral in de Randstad. Dat mag wat mij betreft ook wel met een zweeftrein worden opgevuld. Ik heb niets principiëels tegen dat ding. Schiphol-Almere zou er misschien mee kunnen worden gerealiseerd.

Wij zijn ook erg voor de automatische voertuiggeleiding. Ik noem even Ockels, dan weet iedereen wat ik bedoel. Dit kan op vele manieren worden gedaan. Het mag ook in Noord-Nederland op een stukje geprobeerd worden. Wij moeten het vooral doen om de files in het Westen van het land een keertje echt te lijf te gaan. Ik vraag de regering om deze waardevolle, innovatieve ideeën op te nemen in de Nota Mobiliteit. Wellicht dat wij er dan in de toekomst ook nog eens een keer wat mee gaan doen.

De **voorzitter**: Laat ik meteen maar

even antwoord geven op de procedurele vraag die de heer Hofstra aan mij heeft gesteld over de voorstellen voor de interne werkwijze van de Kamer, die in het rapport van de commissie-Duivesteijn zijn gedaan. Na het debat en na het aannemen van de motie-Van Hijum heeft het Presidium daarover het advies gevraagd van de Commissie voor de Rijksuitgaven en de Commissie voor de Werkwijze, als ik het zo precies goed zeg. Die adviezen zijn inmiddels ontvangen en worden op 15 juni aanstaande, dat is dus morgen over een week, in het Presidium besproken. Indien het Presidium ermee akkoord gaat, of akkoord gaat met een ander voorstel, wordt dit uiteraard aan de Kamer voorgelegd. Dat is het antwoord op de vraag van de heer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Dank u wel.

□

De heer **Van As** (LPF): Voorzitter. Dit debat met de regering gaat over de toekomst en vooral over de vraag hoe wij met elkaar omgaan, zeker wat de grote infrastructurele projecten betreft, en over de vraag hoe wij omgaan met onze schaarse middelen. De heer Hofstra zet de trein in de vijfde versnelling en wij rijden weer door. Ik denk dan echter dat wij eerst goed moeten analyseren wat er allemaal is gebeurd. Ik weet dat achterom kijken vervelend is, want vooruitkijken is altijd het mooist. Mijn fractie wil echter vooral een duidelijk oordeel geven over het verleden. Ik zal niet te veel op details ingaan, maar met wat er bij de Betuweroute en de HSL is misgegaan, zou ieder bedrijf glansrijk failliet zijn gegaan: geen probleem-analyses, enorme kostenoverschrijdingen, negatieve adviezen, risico's voor de Staat. Ik kan de hele waslijst opnoemen.

De conclusie is dat € 11 mld. is uitgegeven aan twee grote projecten. Over de Betuweroute kunnen wij concluderen dat het een waardeloos project is met zeer grote negatieve welvaartseffecten. Het is geen oplossing voor een probleem. Veel experts hebben dit alles reeds in een vroeg stadium voorspeld, maar de verschillende kabinetten hebben dit met man en macht doorgezet. Hoe is het mogelijk! Over de HSL kan men stellen dat ook dit project op deze

wijze nooit tot stand had mogen komen.

Voor mijn fractie zijn dit vernietigende conclusies. Het is werkelijk ongelooflijk hoe bij beide projecten met belastinggeld is omgegaan. Er is gewoon met geld gesmeten. Wij zijn dan ook van mening dat een echt mea culpa van het kabinet had moeten komen. Helaas blijkt dit zeer moeilijk te zijn. Ik wijs hierbij ook op het recente debat over het grondwettelijk verdrag, waarin het kabinet ook niet tot een mea culpa kon komen. Het lijkt alsof wij de lasten uit ons verleden met ons meedragen, wat zich ook voordoet, en dat de trein gewoon doorrijdt. Wij drinken een glas en doen een plas en het blijft zoals het was, want het gaat gewoon allemaal weer door. Het is voor ons duidelijk dat één aspect bijzondere aandacht verdient, namelijk de doorzettingsmacht van de regering en de betrokken departementen. Hier ligt een schone taak voor minister Pechtold.

De Kamer zal zichzelf in staat moeten stellen om hieraan tegenwicht te bieden. Enerzijds is hiervoor een kwaliteitsslag nodig binnen de Kamer, maar anderzijds zullen wij dusdanige afspraken met de regering moeten maken dat de Kamer zichzelf in staat stelt om te controleren. Deze twee uitgangspunten zijn voor mijn fractie van belang. Ik zal in mijn bijdrage de verschillende aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn en de reactie daarop van het kabinet doorlopen.

Het valt te prijzen dat het kabinet de aanbeveling uit de structuurvisie overneemt. Het zou voor mijn fractie ondenkbaar zijn dat dit niet was gebeurd. Voor zowel de HSL als de Betuweroute heeft een probleem-analyse ontbroken. De simpele vraag wat het probleem was en of de gekozen oplossing hierop een antwoord was, is nooit gesteld. Deze droge constatering is op zichzelf al ontluisterend genoeg. Verder is mijn fractie tevreden met het feit dat het kabinet oog heeft voor de dynamiek rond grote projecten en dat het de vier beslismomenten van de commissie gelukkig integraal overneemt.

Ik kom op de rol van het ministerie van VROM. Het kabinet kiest er niet voor om bij de structuurvisie VROM leidend te maken. Het kiest voor een gedeelde verantwoordelijkheid. Mijn fractie is niet overtuigd door de argumentatie hiervoor. Grote

## Van As

infrastructurele projecten hebben per definitie een dusdanig grote ruimtelijke impact dat het voor de hand ligt om VROM leidend te maken. Ik vraag het kabinet om een betere onderbouwing van zijn standpunt en om een reactie.

Op de belangrijkste aanbeveling heeft het kabinet negatief gereageerd. Het wenst de rol van de ICRE niet te wijzigen, zoals voorgesteld door de TCI. Het argument hiervoor is dat dit de vorming van beleid en de besluitvorming daarover kan verstoren. Dit is voor mijn fractie juist reden om vast te houden aan aanbeveling 2. Was de besluitvorming rond de Betuweroute en de HSL maar verstoord. In de reconstructies hebben wij haarfijn kunnen lezen dat de ICRE zeer vakkundig en juist heeft geoordeeld over beide projecten. De opeenvolgende kabinetten wilden de projecten echter tegen elke prijs doorzetten. Mogelijk had de Kamer, mits zij had beschikt over de ambtelijke adviezen, de projecten gestopt. De manier van werken, voorgesteld door het kabinet, geeft geen enkele garantie op een begin van een transparante besluitvormingsprocedure voor grote projecten. Waar is het kabinet toch bang voor? De Kamer wenst te controleren, niet te besturen. De TCI heeft in haar rapport juist deze twee begrippen tot haar uitgangspunt gemaakt. Het kabinet stelt nu voor, afgeronde adviezen en analyses van de planbureaus aan de Kamer toe te sturen. Dit is voor mijn fractie onvoldoende. De Kamer moet in staat zijn om te controleren, het mag nooit meer voorkomen dat de regering projecten met de laagst mogelijke waardering doorzet. Wij willen er met een wetswijziging op dit punt voor zorgen dat er geen knollen meer voor citroenen worden verkocht; met de Zuiderzeelijn dreigde het immers ook weer die kant op te gaan. Wij zullen dan ook zelf een motie indienen en/of vergelijkbare moties van anderen ondersteunen.

Voor mijn fractie weegt de aanbeveling van de commissie op het punt van de contacten met ambtenaren niet zwaar. De laatste kabinetten gaan al een stuk redelijker om met de contacten tussen Kamer en ambtenaren. Wij zien dan ook geen zwaarwegende redenen om hierin wijziging te brengen.

Het is voor mijn fractie evident dat de Kamer behoefte heeft aan

versterking van haar kennisinfrastructuur. Het is eigenlijk ongelooflijk dat Kamerleden aangewezen zijn op de ondersteuning van één medewerker, gelet op hun verantwoordelijkheid. Nergens is er in een professionele omgeving een dergelijke disbalans waar te nemen. Het is duidelijk dat het kabinet vasthoudt aan het bestaande institutionele arrangement, behoudens de toevoeging dat men ruimhartig met verzoeken om informatie zal omgaan. Het argument dat de capaciteit van de planbureaus beperkt is, snijdt nog het meeste hout. Wij zitten niet te wachten op ongebreideld, kostbaar onderzoek, wij willen wel de positie van de Kamer versterken. Het Presidium zal hierop nog nader ingaan; wij wachten het resultaat hiervan af.

Mijn fractie is van mening dat het kabinet bij de aanbeveling inzake accountantscontrole een goede oplossing heeft gekozen. Die steunen wij dan ook.

Projectmanagement is bij infrastructurele projecten van groot belang, zowel bij grote als bij kleine projecten. De TCI heeft vastgesteld dat het projectmanagement van de Betuweroute in orde was; de overschrijdingen werden vooral door de Kamer veroorzaakt, ze waren niet het gevolg van mismanagement bij het project. Sterker nog, de Betuweroute is keurig binnen de risicomarge aangelegd. Dit geldt echter niet voor de HSL; Verkeer en Waterstaat heeft bij het management van dit project een enorme bok geschoten. Alles wat mis kon gaan, is ook misgegaan. Het is dan ook juist dat het kabinet hieraan bijzondere aandacht wil besteden. Het wijst op een rapport van Deloitte & Touche uit de zomer van 2004, waarna de gratuite zin volgt dat er binnen Verkeer en Waterstaat een duidelijk commitment bestaat ten aanzien van de kwaliteit, de bereidheid en de wens om te verbeteren. Geweldig, hoe is het mogelijk! Is de regering bereid om dit rapport aan de Kamer toe te sturen?

Mijn fractie kan instemmen met het voorstel van het kabinet om het toetsingskader van de TCI over de Zuiderzeelijn heen te leggen, te beginnen met de structuurvisie. Deze benadering is chic te noemen, ze zal tot een keurig einde van de Zuiderzeelijn leiden, en dat is ook wat waard. Uit de structuurvisie zal

naar onze mening onomstotelijk blijken dat er voor het Noorden betere alternatieven zijn.

Voorzitter. Het is voor mijn fractie duidelijk dat het mogelijk is om de besluitvorming bij grote projecten te verbeteren. De Kamer moet daarbij controleren en de regering moet besturen. Het moet voor de Kamer wel mogelijk zijn om te controleren en de regering moet geen angst hebben voor deze controle. Op basis van vertrouwen en ieder met een specifieke verantwoordelijkheid kunnen wij in Nederland dan nog menig prachtig project uitvoeren. Het is voor ons evident dat de tweede aanbeveling integraal overgenomen moet worden.

Een laatste vraag aan minister Peijs. Is nu de expertise van de ambtelijke organisatie van Verkeer en Waterstaat voldoende toegespitst op het leiden van grote projecten? Is het niet van belang – ik kijk nu ook naar minister Pechtold – om juist nu wij uit het verleden weten wat er mis kan gaan, een goede interdepartementale projectgroep op te zetten die de financieel-economische planbegeleiding voor zijn rekening kan nemen? Daar zou dan per project één minister voor verantwoordelijk moeten worden gesteld, afhankelijk van het type project. Gaat het om de ruimtelijke invalshoek, dan de minister van VROM; is vooral de technische invalshoek belangrijk, dan zou de minister van Verkeer en Waterstaat ervoor verantwoordelijk kunnen zijn. Als er meer interdisciplinair wordt samengewerkt, kan er vaker tussentijds gerapporteerd worden en kunnen met name eventuele kredietoverschrijdingen tijdig gesignaleerd worden. Een gang van zaken zoals bij de Betuweroute en de HSL zou voortaan vermeden kunnen worden. Maar dan is er wel transparantie nodig en moet er tijdig gesignaleerd worden als er overschrijdingen dreigen te ontstaan. Waar gewerkt wordt, vallen spaanders. Mijn fractie begrijpt best dat er bij grote projecten die je over een reeks van jaren moet uitsmeren, tegenvallers kunnen zijn. Maar meld die gewoon tijdig! Als een kredietverstrekking moet plaatsvinden of als er extra krediet moet komen omdat een project duurder uitvalt, signaleer dat! Mijs inziens moet dat gewoon mogelijk zijn. Ik wil dus een visie van het kabinet voor de toekomst.

□

De heer **Van der Ham** (D66):  
Mijnheer de voorzitter. Ik moet wel constateren dat voor een deel de angel al uit het debat is. Het meest politieke wat op tafel lag, was de Zuiderzeelijn en de toekomst. Ik zal er straks nog iets over zeggen, maar nu er toch enige opening is ontstaan in het debat, is het belangrijkste punt gemaakt.

Wij praten over de grote projecten. Als wij praten over grote projecten, gaat het over verbeeldingskracht. Het is heel belangrijk om die in de politiek te hebben. Wij moeten niet af van de grote projecten. Dat is soms de teneur, maar de Efteling heeft ook een businessplan. Wat dat betreft is de manier waarop wij de afgelopen jaren hebben gewerkt, iets te veel blijven hangen in de gedachte dat je voor verbeeldingskracht geen goede plannen moet maken en goede afspraken moet maken. Wat is neergedaald in het rapport van de TCOI, is om dat enigszins aan de kaak te stellen en uit te spreken dat wij er anders naar moeten kijken.

Ik zal een aantal punten bespreken. Ik hoop dat ik nog wat duitjes in het zakje kan doen, want er is al heel veel gezegd op dit late tijdstip. Ik kom allereerst te spreken over de rol van de Kamer. De minister geeft in haar brief aan dat ook zij hecht aan een grotere rol van de Kamer in de voorfase van grote projecten. Dat lijkt ons ook een heel goed idee. Wij zijn van mening dat de Tweede Kamer haar invloed moet laten gelden tijdens de planvorming en zich tijdens de uitwerking en realisatie moet beperken tot controle. De minister wil dat de Kamer zich uitspreekt over een structuurvisie. Wij zijn het daarmee eens. De TCOI heeft ook aanbevolen om dat in een soort van start-AO te doen. Wij omarmen dat graag, dus wij gaan daar in de toekomst aan werken.

Vervolgens kom ik bij de idee van de informatieplicht. De informatieplicht, waarover in het debat met de Tijdelijke Commissie is gesproken, is eigenlijk zeer logisch. Kan de minister uitleggen hoe het in het verleden is gebeurd dat een ministerie niet uit zichzelf belangrijke informatie aan de Kamer heeft geleverd? Kan zij, nog los van haar eigen verantwoordelijkheid, een schets geven hoe dat op een ministerie gaat? Hoe kan het gebeuren dat wij zo expliciet ernaar

moeten vragen en dat de informatie niet automatisch wordt gegeven? Wat wordt daarmee beoogd op een ministerie? Hoe denkt de minister de informatieplicht vorm te geven? Ik kijk daarbij ook naar de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties, want dit is iets wat veel breder is dan infrastructuur en ruimte. Op heel veel andere punten is het probleem natuurlijk ook aan de orde. Hoe zorgen wij ervoor dat de voorzichtigheid op bijvoorbeeld een ministerie als Verkeer en Waterstaat niet zo groot wordt, dat alle openingen in de vergiet zo fijnmazig zijn dat over helemaal niets meer wordt gecommuniceerd en wij toch weer in een kramp schieten omdat er uiteindelijk niets gebeurt? Bij heel vertrouwelijke informatie, informatie die heel erg belangrijk is in de onderhandelingen met bijvoorbeeld projectontwikkelaars of bij PPS-constructies, kan het voorkomen dat de minister dat in een openbaar debat niet wil wisselen. Een vraag aan de minister en aan de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties: zijn er vormen te bedenken waardoor daarover toch enige vorm van communicatie met de Kamer mogelijk is? Ik bedoel bijvoorbeeld een variant van de commissie voor de AIVD, de commissie-Stiekem, waarin de Kamer wordt geïnformeerd op zeer vertrouwelijke wijze, met allerlei kaders en marges waaraan de fractievoorzitters zich moeten houden. Op die manier krijgt de Kamer uiteindelijk zeer vertrouwelijke informatie over zaken. Het is een open vraag hoe dat vormgegeven kan worden. Het lijkt mij een mogelijkheid om de Kamer meer te betrekken bij de planvorming en om een democratische controle uit te oefenen.

Mijn volgende onderwerp betreft de fasering van de besluitvorming. In de reactie van de minister op de voorstellen van de commissie mis ik het betrekken van maatschappelijke spelers en decentrale overheden bij de vroegste fase van de besluitvorming. Dit is bij uitstek de manier om op een vroeg moment de juiste scoop te definiëren. Wij moeten constateren dat de meest scoopwijzigingen, de meeste wijzigingsvoorstellen, ontstaan onder druk van of in elk geval op initiatief van derden. Het betrekken van deze spelers kan wellicht in een latere fase ook als onderdeel van een aanbesteding

ding gelden. Ik bedoel daarmee dat je zonder het hele bestek al uitgetekend op tafel te hebben, in de eisen van een dergelijk prestatiecontract het betrekken van derde belanghebbenden kan vastleggen wanneer je een gunning doet aan een private partij. Hoe staat de minister daar tegenover?

Ik heb ook vragen over de ICRE. De minister onderscheidt heel duidelijk de taken van het kabinet en de Kamer. Dat onderscheid is in principe heel zuiver, maar wij moeten ook constateren dat zelden wordt afgeweken van adviezen van deze commissie en dat het overnemen van deze adviezen door het kabinet betekent dat deze aanmerkelijk in gewicht toenemen. Het is toch belangrijk dat de Kamer in zo'n fase inzicht heeft in de stukken waarop die keuzen zijn gebaseerd. Departementen en ambtenaren zijn soms al aan projecten geëncouraged voordat deze in de Kamer zijn behandeld. Dat kan toch niet de bedoeling zijn! Het is goed, wanneer de Kamer beter en eerder wordt geïnformeerd en kan vragen naar de motivering van de adviezen. Zij moet dan zo spoedig mogelijk na het uitkomen van het advies op de hoogte worden gebracht en zich daarover kunnen uitspreken. Dat voorkomt dat departementen zich volledig ingraven in projecten.

Een denkbare variant is dat ministeries veel meer doen aan concurrerende planvorming. Ik kijk dan naar alle ministers. Op dit moment verzamelen de minister en haar ambtenaren zich op een project, dat heel mooi wordt uitgewerkt. Je kunt je ook voorstellen dat, net als in het bedrijfsleven, verschillende groepen ambtenaren naast elkaar een project uitwerken, dat tot op de bodem uitzoeken, alle planbureaus erop af laten komen en het aan de minister of aan de Kamer aanbieden: twee of drie concurrerende visies in een pril stadium, want niemand heeft zich ingegraven in een definitieve keuze. Op die manier hebben wij een inhoudelijkere keuze, niet alleen de Kamer, maar ook de minister. Die concurrerende planvorming is wat mij betreft een goede les uit het bedrijfsleven die wij vaker bij de overheid mogen toepassen. Graag hoor ik hierop een reactie van de regering.

Ik kom bij de FES-gelden en de grote projecten. Ik ben het met de minister eens dat wij het begrip

## Van der Ham

“groot project” niet te nauw moeten omschrijven. Ik kan mij ook voorstellen dat een heel groot project inzake duurzame energie daaronder kan vallen en dat het niet altijd te maken hoeft te hebben met infrastructuur. Daarin volg ik de regering.

Wat de versterking van onze economische structuur betreft, de zaken die uit het FES worden betaald, ben ik het eigenlijk ook eens met de regering: probeer niet alles in dat mandje te gooien, want dan wordt het wel heel toevallig wat eruit rolt. Het is belangrijk om je op een aantal zaken te concentreren. De heer Hofstra heeft erop gewezen dat in het Paasakkoord extra geld is gekomen voor kennis. Hoe wordt dat nu structureler gemaakt? Het is in ieder geval voor de aankomende twee jaar geregeld, maar heeft de regering al plannen om dat verder uit te breiden? Wat ons betreft, graag! Het is ook belangrijk dat er een bredere definitie van het begrip “infrastructuur” komt: niet alleen wegen, maar ook openbaar vervoer. Wij vinden die ruimere interpretatie goed, maar de suggestie dat je daarvan ook woningbouwprojecten kunt financieren gaat ons toch iets te ver, hoe belangrijk dat ook is. Daar hebben wij andere potjes voor; daar moeten wij dit niet voor gebruiken. Graag krijg ik een toezegging op dat punt, want wij waren er enigszins door verontrust.

De regering is er niet van overtuigd dat wij af moeten van de strikte aanwijzing van externe contacten met rijksambtenaren. Dat vinden wij jammer. Het is geen nieuws, want wij hebben het al in diverse debatten aangegeven. Het is alsof de regering haar eigen ambtenaren niet voldoende vertrouwt. Die ambtenaren zullen over het algemeen uitstekend weten waar de grens ligt. Een aantal betrokkenen geeft aan zich beperkt te voelen door de aanwijzingen vanuit het kabinet, de oekaze van Kok en dat deze geen recht doen aan de verhoudingen tussen ambtenaren en Kamerleden. De heer Duyvendak heeft het al aangegeven: een normale burger of een belangenorganisatie heeft meer recht op informatie van een ministerie dan de Kamer. Dat is toch de omgekeerde wereld. Ik gun het burgers en maatschappelijke organisaties overigens graag, maar ik gun het mijzelf ook. Het is toch een gekke

situatie. Kan de regering haar standpunt nader bepalen: waarom voor de ene wel en voor de andere niet? Wat mij betreft, is toestemming vooraf niet nodig; achteraf is uitstekend. Wij zijn vóór een versoepeling van de aanwijzing externe contacten rijksambtenaren en hopen op een toezegging op dit punt.

Evenals voorgaande sprekers, vind ik dat de Kamer meer initiatieven moet kunnen nemen om planbureaus in te schakelen. Dat is een aanvulling op de controlerende taak van de Kamer.

Minister Pechtold heeft aangegeven dat wij niet zo zwaar moeten tillen aan ministers die zich in de media verschillend uitlaten. Dan is het ook niet zo erg dat ambtenaren van het ene ministerie er net iets anders over denken dan ambtenaren van een ander ministerie. Daarmee wordt de Kamer duidelijk dat er licht tussen de opvattingen van de verschillende bewindslieden zit en daar kan zij dan de betrokken ministers op aanspreken. Dat is op zichzelf helemaal niet erg, want Kamer en kabinet moeten gezamenlijk een zo goed mogelijk besluit nemen. Als er diverse opvattingen worden geuit, neemt de waarde van de discussie alleen maar toe. Dat is ook precies onze bedoeling. Wij moeten af van het verkrampde reageren op vermeende verschillen van mening tussen bewindslieden.

Wij zijn het met de minister eens dat de commissie wel erg negatief is over PPS-constructies. Er zijn zoveel soorten dat het niet redelijk is om daar zo de vloer mee aan te vegen. Er zijn voldoende mogelijkheden om lering te trekken uit projecten die in het verleden zijn misgegaan. Wij sluiten dergelijke constructies in de toekomst zeker niet uit.

Om de PPS-constructies beter werkbaar te maken, moeten overheid en private partners vertrouwelijker met elkaar omgaan. Om de Kamer toch voldoende daarover te kunnen informeren, kunnen daar vertrouwelijke briefings over georganiseerd worden. Er is gesuggereerd om een “commissie-stiekem”-achtige constructie in het leven te roepen om de Kamer daarover te informeren. Wellicht hebben de ministers daar ideeën over.

De angel is uit het debat over de Zuiderzeelijn. Wij hebben diverse malen vanaf deze kansel geprekeerd dat wij daar open en nuchter naar

moeten kijken. Wij moeten af van de schaduwdebatten en fluisteropinies. Achter de schermen vond iedereen dat het niets zou worden met de Zuiderzeelijn, maar niemand durfde dat in de Kamer te zeggen. Dat is nu eindelijk wel een keer gebeurd. Alleen de fractie van het CDA is nog niet zover. Als de gemeenteraadsverkiezingen in het Noorden van het land achter de rug zijn, kan zij haar huidige opvatting laten varen en zich aansluiten bij het nuchtere kamp. Ik ben heel blij dat een meerderheid van de Kamer van mening is dat er eindelijk openheid over dit dossier moet worden betracht.

De heer **Van Hijum** (CDA): U probeert ongetwijfeld een interruptie uit te lokken en dat is gelukt. Ik vind het een beetje gemakkelijk om het zo te presenteren. Wij hebben altijd gepleit voor een zorgvuldig proces waarin alle alternatieven een eerlijke kans krijgen. Ik heb eerder reden om u te vragen waarom u wilt afwijken van het goede advies van de commissie-Duivesteijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik dank u voor deze interruptie. Toen mevrouw Dijkema dit zei, steeg er een wolk van verontwaardiging op en werd u een beetje in de verdediging gedrukt. Als ik het pleidooi van mevrouw Dijkema vergelijk met dat van mevrouw Huizinga, constateer ik dat daar geen licht tussen zit. Mevrouw Dijkema en de heer Hofstra willen open de discussie aangaan. Zij hebben wel een suggestie gedaan die zij er ook bij betrokken willen zien, maar zij willen langs de lijnen van de commissie hun uiteindelijke afweging maken. Ik vind dat een zeer zuivere opvatting. Natuurlijk houd ik de optie open dat uit zo'n onderzoek wel eens zou kunnen blijken dat de magneetzwefbaan rendabel en dus heel gunstig voor het Noorden is. Dan ben ik bereid om daar heel goed naar te kijken. U hoort aan de ironie van mijn intonatie dat ik die kans niet groot acht. Gelukkig hebben de fracties van PvdA en VVD het aangedurfd om het Noorden duidelijk te maken dat het er naar hun politieke inschatting waarschijnlijk niet van zal komen. Daar voegen zij aan toe dat zij belang hechten aan de economische ontwikkeling van het Noorden en dat zij daar ook iets aan willen doen. En ik waardeer die eerlijkheid in de fracties van de PvdA en de VVD. Ook een aantal andere

## Van der Ham

fracties, waaronder die van mij, is daarover eerlijk. Die eerlijkheid is nu namelijk werkelijk nodig. De heer Van Hijum heeft gezegd dat hij daarvoor nog wat meer tijd nodig heeft en ik gun hem die. Ik plaag hem een beetje met mijn opmerking over de gemeenteraadsverkiezingen. Natuurlijk begrijp ik dat zijn fractie daar veel kiezers heeft, maar dat geldt ook voor de fracties van de PvdA en de VVD en die hebben dat wel gedurd. Dat is mijn constatering en ik ben van mening dat het niet correct is te zeggen dat het niet zuiver is. Ik ken mevrouw Dijkma namelijk heel goed en weet dat zij wat dit betreft wel degelijk zuiver redeneert.

**Mevrouw Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): De heer Van der Ham heeft opgemerkt dat hij geen licht ziet tussen datgene wat mevrouw Dijkma in haar betoog heeft gezegd en datgene wat ik heb verwoord. Ik zie echter geen licht tussen datgene wat de heer Van Hijum heeft gezegd en de woorden die ik heb gesproken. Nu plaatst de observatie van de heer Van Hijum mij wel voor een probleempje.

De heer **Van der Ham** (D66): Wie ziet het licht vandaag?

**Mevrouw Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Naar mijn idee ziet de heer Van der Ham iets te weinig licht. Sterker nog, hij ziet nergens licht tussen.

De heer **Van der Ham** (D66): Laten wij niet in die metafoor blijven hangen. Ik ben van mening dat de opstelling van de fracties van de PvdA, de VVD, GroenLinks, de SP en die van mij goed is. Ik weet niet wat de opstelling van de fractie van de LPF ten aanzien van deze kwestie is, maar ik constateer dus dat de meeste fracties in deze kamer van mening zijn dat het belangrijk is om een open debat aan te gaan over het al dan niet realiseren van de Zuiderzeelijn. Het is naar mijn idee goed dat die fracties zo eerlijk zijn om er op voorhand bij te zeggen dat het niet is uitgesloten dat die Zuiderzeevariant er niet komt. Als mevrouw Huizinga-Heringa zich daarbij niet thuis voelt, is er wel licht en dat mag ook.

**Mevrouw Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik voel mij best thuis

bij de opmerking dat dit debat moet worden gevoerd. Dat is namelijk besloten en in lijn met datgene wat het kabinet voorstaat. Het is weliswaar mogelijk om iets anders te bepleiten, maar dat heeft geen kans van slagen. Ik voel mij er echter niet bij thuis vooraf al te zeggen wat de uitkomst zal zijn. Dan maakt men zich namelijk schuldig aan datgene waarvoor de TCI waarschuwt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik meen dat ik die woorden niet uit de mond van mevrouw Dijkma en/of die van de heer Hofstra heb gehoord. Ook uit mijn mond zal mevrouw Huizinga-Heringa die opmerking niet horen.

**Mevrouw Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik heb die woorden wel uit de mond van mevrouw Dijkma en die van de heer Hofstra gehoord. Ik spreek dan ook de hoop uit dat daarover in de loop van dit debat duidelijkheid wordt gegeven.

De heer **Van der Ham** (D66): Vanzelfsprekend moeten zij dan zelf verklaren waarom zij die woorden hebben uitgesproken. Mijn samenvatting van het betoog van mevrouw Dijkma is dat zij instemmend heeft gereageerd. Daar ga ik vooralsnog van uit. Ik herhaal dat ik het lovenswaardig vind dat deze fracties dat hebben gedaan. Het is een beetje flauw om te zeggen dat wij daarmee eerder waren en dat de fractie van de SP nog eerder was. Het gaat uiteindelijk namelijk om het resultaat en dat is heel positief. Ik verzoek de minister van Verkeer en Waterstaat dit als een kans te beschouwen. Er is immers een Kamermeerderheid voorstander van een open benadering. Die meerderheid is ook van mening dat er daadwerkelijk moet worden geïnvesteerd in het Noorden, op welke manier dan ook. Ik hoop dus dat de regering niet in dezelfde rookgordijnen verdwijnt als de fracties van het CDA en de ChristenUnie. Nogmaals zeg ik dat het belangrijk is om dit als een enorme kans te beschouwen voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat om te investeren in infrastructuur die nodig en nuttig is voor het Noorden en de rest van Nederland.

De TCI schrijft dat het ministerie van VROM de leiding zou moeten krijgen bij de agendering van grote projecten. Daaruit kunnen wij opmaken dat de integrale en

objectieve afweging niet helemaal aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt toevertrouwd. In die stelling van de commissie kan ik mij niet vinden. De regering spreekt namelijk met één mond. Het doet er dus niet toe of het ministerie van Verkeer en Waterstaat of het ministerie van VROM verantwoordelijk is. Dat moet namelijk een geheel zijn. Het is nog sterker: mijn ideale situatie zou zijn dat er een ruimtelijk ministerie komt en een kernkabinet, zodat het allemaal ook echt uit één mond komt. Ik vraag de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing daarom hoe het met dat kernkabinet staat. Als dat er zou zijn, hoefden wij ons niet meer de vraag te stellen waar de verantwoordelijkheid moet liggen. Dan zou er een ministerie zijn en werd een van de dames staatssecretaris. Dat is immers ook een goede functie en daarbij hoort eveneens een behoorlijk goede auto. Daarover hoeven wij ons dus geen zorgen te maken. Dat kernkabinet kan wel degelijk een mogelijkheid zijn om dit beter te coördineren en in de hand te houden.

De heer **Van As** (LPF): Ik neem aan dat de heer Van der Ham kerndepartementen bedoelt?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik bedoel inderdaad een kernkabinet, waarin je een aantal kerndepartementen hebt.

De **voorzitter**: U hebt een spreektijd opgegeven waar u al dik overheent bent en ik zie nog vele blaadjes. Zou u zich tot de kern van uw denken willen beperken?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb nog twee blaadjes over en er is heel veel weggevallen.

De **voorzitter**: U spreekt twee keer zoveel als u hebt opgegeven, zo is het gewoon.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zal daar rekening mee houden.

Het vertrouwen in Verkeer en Waterstaat is wel degelijk geschaad. Ik denk dat het zeer belangrijk is dat de minister van Verkeer en Waterstaat een mea culpa uitspreekt over de manier van werken van het ministerie in de afgelopen jaren. Het kan ook louterend werken voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, als de minister tegen haar eigen



## Van der Ham

ambtenaren zegt: dit was niet goed, jongens en meisjes, wij moeten ons wat kwetsbaarder durven op te stellen, iets minder asfalt en beton, ook in overdrachtelijke zin, iets meer aquarelleuren, transparantie, openheid, rentmeesterschap en penningmeesterschap, en niet in tunnelvisies blijven en maar doorgaan op één spoor, waar wij nu eenmaal op zitten. Dat is misschien iets minder sexy en stoer, maar het is wel het meest verstandig. Ik hoor graag van de minister van Verkeer en Waterstaat dat zij haar ministerie aan de hand zal nemen, want het hangt af van haar leiderschap of dat ministerie, dat toch slecht bekend staat, zal veranderen.

Naast de Zuiderzeelijn is de kern van dit debat dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat wat meer een politiek ministerie wordt en wat minder een bouwministerie, en dat het wat meer oog heeft voor maatschappelijke zaken die spelen, waar ook een ministerie van Verkeer en Waterstaat rekening mee heeft te houden.

In het buitenland wordt wel gekozen voor de vorm van het kabinet du ministre om wat meer politieke greep te krijgen op een ministerie. Ik vraag de minister van bestuurlijke vernieuwing of de vorm van een grote politieke top van een vrij instrumenteel ministerie zoals Verkeer en Waterstaat niet een oplossing kan zijn. Dat is iets nieuws in ons staatsrecht, maar wellicht verdient deze open vraag enige beschouwing.

Mijn excuses aan de voorzitter dat mijn bijdrage wat is uitgelopen. Ik zal het nooit meer doen.

De **voorzitter**: Daar houd ik u aan. Dat staat met een streep eronder in de Handelingen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Van een omfioerde risicoreservering van € 1 mld. in de begroting van Verkeer en Waterstaat tot een slotdebat met de regering over de omgang met grote projecten, dat is ongeveer de recente geschiedenis van het thema dat wij nu behandelen. Ik leg bewust de vinger bij de risicoreservering door het ministerie, omdat daarmee een groot manco werd blootgelegd aan regeringszijde. Deze vormt zogezegd de link naar het kabinet, naar

aanleiding van een onderzoek dat vooral was gericht op de rol van de Tweede Kamer bij grote projecten.

Tijdens het debat dat de Kamer met de TCI voerde, heeft deze ook heel duidelijk de hand in eigen boezem gestoken. Daarvoor was ook alle reden. De politieke wil in de Kamer om nog eens kritisch en onafhankelijk naar enkele heel grote projecten te kijken was in het verleden op cruciale momenten te klein, zoals inmiddels ruiterlijk is erkend.

Het aantrekken van het boetekleed zou ook het kabinet niet ontsieren. Ook al is het TCI-rapport gericht op de toekomst, het is wel gebaseerd op teleurstellende ervaringen uit het verleden. Bij de organisatie van grote werken en de omgang met risico-beheersing zijn er ook op de ministeries flinke fouten gemaakt. Met collega Hofstra mis ik nog wel het ruiterlijk erkennen van die wezenlijke noties door de regering. Zij klonken naar onze mening in ieder geval niet overtuigend door in de beantwoording van de vele schriftelijke vragen van de Kamer. Er is toch ook veel mis gegaan bij de rijksoverheid op het punt van het managen en aansturen van de megaprojecten Betuweroute en HSL? Dat kan toch niet gebagatelliseerd worden? Kortom: ik zou graag een openhartige reflectie op het verleden horen van de kant van de regering.

Een punt waar ik even de vinger op wil leggen en dat op diverse manieren in de rapportage van de TCI naar voren kwam, is dat de wil om mee te werken aan het onderzoek – om het parlementair te zeggen – niet altijd even spontaan en hartelijk verliep. Ik krijg graag ook een nadrukkelijke reactie op dat punt, want een dergelijke door de commissie geconstateerde afwe-rende houding betreurt ik, juist omdat het gaat om een kwestie waarbij er de regering heel veel aan gelegen moet zijn om helder te maken en duidelijk aan te tonen dat zij er alles aan wil doen om dergelijke enorme kostenoverschrijdingen en financiële blunders inzake de Betuweroute en de HSL in de toekomst koste wat het kost te voorkomen. Er is dus heel wat nodig om het gebutste imago op dit punt te herstellen. Daarbij hoort een ruimhartige opstelling bij het verstrekken van informatie en bij het doen van al het nodige om het geschonden vertrouwen te herstellen.

Nu ga ik naar de inhoud van de aanbevelingen. Tijdens het debat met de TCI hebben wij het ook gehad over de vraag wanneer de Kamer betrokken moet worden en wat het beste moment is waarop de Kamer zich helder moet uitspreken en knopen moet doorhakken over die grote projecten. De Kamer moet primair controleren. Dat moet natuurlijk niet in het gedrang komen als de Kamer al vanaf het begin medeplichtig wordt gemaakt in de besluitvorming over grote projecten. De regering zegt dat het adagium is dat de regering regeert en dat het parlement controleert en vindt het van belang dat de Kamer zich expliciet kan uitspreken over de beoogde structuurvisie. Dat betekent inderdaad een vroeger betrekken van de Kamer bij grote projecten. Hoe verhoudt dat zich dan met het uitgangspunt dat de regering regeert en dat het parlement controleert? Die verbinding tussen het door de regering genoemde uitgangspunt en het vervolgens onderschrijven van het voorstel van de commissie mis ik eigenlijk nog. Daarover hoor ik graag een nadere beschouwing. Wanneer zou er volgens de regering dan wel sprake zijn van ten onrechte meeregeren door de Kamer?

De TCI heeft forse noten gekraakt over het optreden van de regering, in het bijzonder ten aanzien van het ministerie van Verkeer en Waterstaat inzake de Betuweroute en de HSL. Kosten, baten en risico's zouden op een twijfelachtige wijze zijn voorgespiegeld, alternatieven zouden van tafel zijn geveegd en het ministerie van Verkeer en Waterstaat zou zich partijdig hebben opgesteld. Zo kan ik nog wel even doorgaan. De regering wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat niettemin een substantiële rol laten blijven spelen bij grote projecten. Dat begrijpen wij heel goed en dat steunen wij inhoudelijk, maar tegelijkertijd is het van belang dat duidelijk wordt afgerekend met negatieve reflexen zoals beschreven door de Tijdelijke Commissie. De regering zegt dat daar al geruime tijd aan wordt gewerkt. Hoever zijn wij daarmee?

Vervolgens gaat het om de rol die VROM daarbij moet spelen. Ik zei al dat er zeker een substantiële rol voor Verkeer en Waterstaat moet blijven, maar wij hechten eraan dat de rol van VROM sterker wordt in dit proces en dat een evenwichtige balans wordt gecreëerd op het

## Van der Staaij

terrein van zeggenschap over projecten. Dat heeft de commissie ook helder tot uitdrukking gebracht. Het gaat dus niet zozeer om een stapje terug voor Verkeer en Waterstaat, maar vooral om een tandje erbij voor VROM.

Wat FES-gelden betreft: in de selectie van grote projecten die voor financiering in aanmerking komen, speelt de besteding van de FES-gelden een cruciale rol. De rol die de Kamer hierbij speelt, kan worden verbeterd. Suggesties die de TCI hiertoe heeft gedaan, hebben wij positief bejegend. Concreet betekent dit dat mijn fractie zich goed kan indenken dat de Kamer een grotere rol krijgt toebedeeld bij de verdeling van de substantiële aardgasbaten. De regering denkt daar een slag anders over en zegt dat volledige navolging van de aanbevelingen van de TCI de vorming van beleid en de besluitvorming daarover zou kunnen verstoren. Aan de andere kant wil de regering wel de nodige verbeteringen bewerkstelligen op het punt van de keuze van de bestemming van de FES-gelden. Zij wil in ieder geval zorgdragen voor meer inzichtelijkheid voor de Kamer. Dat zijn op zich belangrijke stappen die wij graag steunen, maar dat gaat natuurlijk minder ver dan wat de TCI beoogde. Hoe wij het ook wendend, de praktijk is dat de Tweede Kamer pas serieus in beeld komt wanneer de trein al volop rijdt. Wij vinden dat dat moet worden verbeterd. Ik betwijfel of dat afdoende wordt bereikt met de wijzigingen die de regering voorstelt. Ik hoor daarop graag een reactie.

De commissie heeft ook het nodige geschreven over de uitwerking van regeerakkoorden. Deze zouden terughoudend moeten zijn ten aanzien van lopende besluitvorming over grote projecten. Niet alles moet in een te vroeg stadium compleet worden vastgelegd, omdat dan de inhoudelijke argumentatie naar het tweede plan verschuift. Dat is natuurlijk vooral van belang voor toekomstige coalitiepartijen, maar de regering kan wel aangeven hoe zij deze suggestie beoordeelt. De commissie vindt grote projecten naar hun aard niet geschikt om in een regeerakkoord te worden geregeld. Deelt de regering deze visie?

De commissie vindt onze Grondwet onevenwichtig. In artikel 68 staat het inlichtingenrecht van de Kamer, maar daar staat geen

informatieplicht van de regering tegenover. Wij vinden dat geen sprake is van een grondwettelijke omissie. Volgens de handboeken staatsrecht heeft de regering wel degelijk een actieve informatieplicht. De regering wijst daarop ook zelf. Wat zou erop tegen zijn om die actieve informatieplicht uitdrukkelijk te codificeren in de Grondwet? Ziet de regering daarin doorslaggevende nadelen?

In de praktijk is er een actieve informatieplicht, of deze nu in de Grondwet wordt opgenomen of niet. Uit het onderzoek komt naar voren dat de praktijk tot nu toe tekortschiet. Welke maatregelen wil de regering nemen om dit te verbeteren? Ziet zij de noodzaak daarvan? Ik vond de reactie van de regering op dit punt vrij mager. De taakuitoefening van de Tweede Kamer staat of valt immers met een adequate informatievoorziening door de regering.

De TCI heeft in een brief over de uitvoering van de Zuiderzeelijn geconstateerd dat de regering de grens opzoekt van zijn plicht om de Kamer goed te informeren. De TCI had informatie opgevraagd om inzage te krijgen in adviezen over de Zuiderzeelijn, maar de aangereikte informatie was verre van volledig. De TCI stelt: "Op basis van de huidige informatie is duidelijk dat het patroon van misinformatie zich ook bij de Zuiderzeelijn voordoet". Ik hoor hierop graag een reactie van de regering. Als dergelijke uitspraken met redenen worden gedaan, dan knabbelt dat aan het vertrouwen dat de Kamer in de regering moet hebben.

Mijn fractie dringt aan op een soepeler omgang tussen ambtenaren en Kamerleden. Een flexibeler en minder krampachtig contact is mogelijk zonder dat de ministeriële verantwoordelijkheid en het primaat van de minister worden aangetast. De oekaze van Kok moet worden versoepeld. De regering vindt ook dat daarmee niet krampachtig moet worden omgegaan, maar wil toch niet dat ambtenaren worden gehoord zonder tussenkomst van de minister. Waar is de regering precies bang voor? Ik kan mij voorstellen dat zij vindt dat de Kamer hiermee terughoudend moet zijn en geen officiële contacten met ambtenaren moet hebben, bijvoorbeeld in een hoorzitting van een Kamercommissie, zonder formele tussenkomst van de minister. De Kamercommissies

kunnen, meer dan tot nu toe gebruikelijk is, erop inzetten om de ambtenaren rechtstreeks te horen. Het probleem daarbij is niet altijd de onwil van de regering, maar ook een gebrek aan initiatieven van de commissies.

De Zuiderzeelijn is een beetje de smaakmaker van dit debat geworden, hoewel er slechts sprake is van de toepassing van de regels van de TCI op een van de projecten. Mijn fractie is van mening dat de besluitvorming rond de Zuiderzeelijn TCI-proof moet zijn: toetst eer gij begint. Wij moeten niet met verwijzingen naar oude afspraken – over de Betuweroute werd vroeger wel gezegd: het is nu eenmaal afgesproken in het regeerakkoord – de eerlijke en open afweging van kosten en baten uit de weg gaan. Wij vonden en vinden dat er alle redenen zijn om kritisch naar de aanleg van de lijn te kijken en wij steunen de brief die de TCI daarover heeft geschreven. Wij hadden er geen behoefte aan om als eerste stap in de aanbesteding alvast een prijsvraag uit te schrijven. Eerst moet er een helder go/no go-moment zijn, waarbij de Kamer zich expliciet kan uitspreken. Dat moment mag niet te ver weg liggen, omdat het Noorden recht heeft op uitsluitend op afzienbare termijn. Gelet op ons standpunt terzake ben ik blij dat het kabinet op dit punt royaal het advies van de TCI overneemt. Dit betekent dat de discussie is heropend. Wij vinden het een goede zaak om daarover een structuurvisie te ontvangen, met een volwaardige, transparante nut-en-noodzaakdiscussie, waarbij ook alle denkbare alternatieven voor de spoorlijn een serieuze kans krijgen.

Wel vind ik dat het op het Noorden niet zo mag overkomen alsof er nu ineens op dit project een kritische analyse wordt toegepast, en dat gelden die voor het Noorden zijn gereserveerd een heel andere bestemming kunnen krijgen. In het Noorden moet niet het gevoel kunnen ontstaan dat die regio met een smoesje in de steek wordt gelaten. Mijn fractie staat sympathiek tegenover de suggestie om te bezien waar het allemaal om begonnen was en om te bezien hoe wij de gereserveerde gelden ten goede kunnen laten komen aan het Noorden. Wij vinden dat alternatieven moeten "meelopen", en hebben er geen behoefte aan om ons op

## Van der Staaij

voorhand al ergens op vast te pinnen. De les van de TCI is volgens ons nu juist, dat wij er voorzichtig mee moeten zijn om dat te doen, als wij de alternatieven nog niet goed in beeld hebben. Wij hebben er overigens ook nooit een misverstand over laten bestaan dat wij een magneetzweefbaan niet als een optie beschouwen waarvan wij verwachten dat die de eindstreep zou kunnen halen; daarin hebben wij nooit veel gezien.

De besluitvorming over grote projecten kan worden gediend met het ter harte nemen van de aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn. Wij zijn blij dat wij nu ook met de regering over het rapport van de commissie van gedachten kunnen wisselen, ook al is het wat laat na de afronding van het rapport. Ondertussen moet het denken niet stilstaan over de wijze waarop geleerd kan worden, ook van de ervaringen in andere landen. Niet alleen in ons land, maar ook daarbuiten speelt het proces van het leren omgaan met grote projecten. In dat kader zou ik ook graag een reactie krijgen van het kabinet op wat onlangs in de Staatscourant naar voren werd gebracht over de projectmanagementpraktijk in Groot-Brittannië, waar door de rijksoverheid een praktijk is ontwikkeld met allerlei randvoorwaarden voor politiek-bestuurlijke en zakelijke sturing rond grote projecten. Er wordt daar een methodiek toegepast die een bepaalde uniformiteit rondom projecten bewerkstelligt, waardoor onder meer het inzicht in projecten over de gehele levenscyclus wordt vergroot. Ook wordt de kwaliteit van de discussie daarover door betrokkenen bevorderd. Uitvoering, besluitvorming, besturing en beheersing zijn daardoor effectiever en efficiënter geworden. Graag ontvang ik een reactie op de suggesties over de praktijk in Groot-Brittannië.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De regering zal morgenmiddag antwoorden.

Sluiting 23.16 uur



### Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, inzake overzicht Commission on Narcotic drugs (28192, nr. 40);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking, over de agenda van de 60ste AVVN (26150, nr. 20);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken, voor Ontwikkelingssamenwerking en van Defensie en van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van het verslag van de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen van 23-24 mei 2005 (21501-02, nr. 625);

twee, van de minister en de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, ten geleide van de geannoteerde agenda van de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen van 13-14 juni 2005 (21501-02, nr. 626);

een, ten geleide van de meest recente versie van de "negotiating box" van het Luxemburgse Voorzitterschap (21501-02, nr. 627);

twee, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, te weten:

een, over de voortgang binnen het OS-waterprogramma (29234, nr. 37);

een, ten geleide van verslag werkbezoek aan Zambia (29237, nr. 20);

vijf, van de minister van Justitie, te weten:

een, over de stand van zaken Comité van Permanente Vertegenwoordigers (23490, nr. 374);

een, inzake reactie aanvalsplan tegen wapengeweld van de LPF-fractie (28684, nr. 52);

een, ten geleide van het Actieplan veilig ondernemen deel 2 (28684, nr. 53);

een, over de aandelenleasekwestie (28965, nr. 17);

een, inzake reactie ingediende amendementen (29743, nr. 27);

een, van de ministers van Justitie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en voor Vreemdelingenzaken en Integratie, ten geleide van agenda Raad Justitie en Binnenlandse Zaken (23490, nr. 375);

een, van de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties, inzake kabinetsstandpunt rapport "Een herkenbare Staat: investeren in de overheid" (25268, nr. 20);

een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ten geleide van het Toezichtverslag 2005 (29800-C, nr. 7);

vier, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, over het onderwijsachterstandenbeleid/gewichtenregeling (27020, nr. 45);

een, ten geleide van advies "Hoe kan onderwijs meer betekenen voor jongeren" (29284, nr. 9);

een, inzake advies "De stand van zaken van educatief Nederland" (29800-VIII, nr. 216);

een, ten geleide van de voorberichten op de jaarcijfers over 2004 van Vervangingsfonds en Participatiefonds (29800-VIII, nr. 218);

zes, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, over het kwaliteitsonderzoek bij KCE door inspectie (24578, nr. 70);

een, over Koers BVO (27451, nr. 43);

een, over vrijstelling van vennootschapsbelasting voor regionale en lokale omroepen (28856, nr. 10);

een, over de invoering prestatiebeurs voor BOL-deelnemers op niveaus 3 en 4 (29719, nr. 18);

een, inzake invoering van een 1-septemberregeling (29719, nr. 19);

een, over de inzet van educatiemiddelen in 2004 door gemeenten (29800-VIII, nr. 217);

een, van de minister van Financiën, inzake instellen batenlastendienst (28884, nr. 4);

een, van de staatssecretaris van Financiën, inzake uitvoering motie-Giskes c.s. (29210, nr. 101);

een, van de staatssecretaris van Defensie, over de stand van zaken project licht verkenning- en bewakingsvoertuig Fennek (26396, nr. 45);

een, van de minister van Defensie, ten geleide van het antwoord op de vraag van het lid Herben over de inzet van de "European Gendarmerie Force" in de pijleroverstijgende strijd tegen het terrorisme (21501-28, nr. 28);

drie, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te weten: een, over voornemens voor