

Vergaderjaar 1999–2000

26 800 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000

26 800 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2000

Nr. 35

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 3 november 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 27 oktober 1999 in het kader van het begrotingsonderzoek overleg gevoerd met de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat over **de wetsvoorstellen Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000 (26800-XII), en Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2000 (26800-A).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Crone (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Poppe (SP), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Dankers (CDA), Dijkzema (PvdA) en Bos (PvdA).

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

Woensdag 27 oktober 1999

Aanvang 12.00 uur

Voorzitter: Blaauw

Aanwezig zijn 6 leden, te weten:

Blaauw, Van Gijzel, Leers, Ravestein, Van der Steenhoven en Niederer,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw De Vries, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enige ambtenaren van hun ministerie. Van hen namen de heren Prins (directeur-generaal Rijkswaterstaat) en Olman (directeur directie infrastructuurbeleid) deel aan de beantwoording.

Agenda

1. kostenoverschrijding infrastructuurfonds
2. decentralisatie openbaar vervoer
3. agentschappen
4. directie Rijkswaterstaat en HID's
5. bereikbaarheid

1. Kostenoverschrijding infrastructuurfonds

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Vanwege de ervaringen van de afgelopen jaren is er bij de kostenoverschrijding Infrastructuurfonds terecht een nieuw beleid ingezet om daarop meer grip te krijgen. Eén van de elementen daarbij betreft de taakstellende budgetten. Die zitten zowel in het MIT als in het Infrastructuurfonds.

Wij hebben echter nog wat vraagtekens bij de opbouw van dat Infrastructuurfonds. De taakstellende budgetten werken vanaf het moment dat er een tracébesluit genomen is. Dat betreft zowel de plan- als de realisatiefase. Op bladzijde 155 van

de vaststelling van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds zien wij bij de projecten voor categorie 1 – na het tracébesluit – dat nog geen ijkpuntbedragen opgenomen zijn. Waarom is dat niet gebeurd, terwijl dat wel de bedoeling zou moeten zijn?

Voor projecten in categorie 2 zou ik willen vragen hoe het kan dat de kostenbegroting op de A1 Craag 1,2 mld. is, terwijl bij het ijkpunt ruim 3 mld. staat? Bij al die bedragen zien wij dat terug. Hoe moeten wij dat duiden? Het lijkt ons een beetje raar dat wij ervan moeten uitgaan dat een project drie keer zo duur wordt. Hoe moeten wij daarmee omgaan?

Bij de railinfrastructuur zijn helemaal geen ijkpunten opgenomen. Misschien kan daarop een toelichting gegeven worden? Wat is het nut van het op deze wijze opnemen van ijkpunten?

Bij de kostenstijgingen is gewerkt met een referentiealternatief. Dat heeft een hele lange discussie gekend. Hoe gaan wij daarmee op een fatsoenlijke manier om? Het referentiealternatief is door de minister omschreven als de projectvariant die tegen de laagst mogelijke kosten kan voldoen aan de wettelijke en beleidsmatige eisen. Vervolgens is dan de gedachte dat, wanneer er bovenwettelijke eisen gesteld worden, die betaald moeten worden door de lagere overheden c.q. private partijen. Omdat in het regeerakkoord alle in het verleden afgesproken bovenwettelijke maatregelen zijn vastgelegd, dringt zich de vraag op hoe de Kamer daarmee in de toekomst zou kunnen omgaan? Als de Kamer toch iets additioneels wil doen bij een bepaald project, moet dat toch mogelijk blijven door andere middelen vanuit

het Infrastructuurfonds te benoemen, hetzij op een andere manier middelen daarvoor vrij te maken. Die mogelijkheid moet de Kamer houden. Kan de minister aangeven, hoe hard het beton in dat geval is? Aanvullend daarop is de discussie over het NVVP. Als wij in het kader van het NVVP en de RVVP's aanvullend beleid willen, zou dit consequenties kunnen hebben voor de infrastructuur. Hoe moet nieuw beleid voortvloeiend uit NVVP en RVVP's gestalte krijgen?

De "Verkenningen nieuwe stijl" hebben als uitgangspunt een meer integrale gebiedsgerichte aanpak tussen bestuurders en private partijen, teneinde meer grip te krijgen op de totale ruimtelijke en vervoerskundige ontwikkelingen. De minister is voornemens om op basis daarvan met de door mij genoemde partijen bestuurlijke convenanten c.q. contracten af te sluiten. Hoe ziet de minister de verantwoordelijkheid die de Kamer daarin zou kunnen nemen? De Kamer is immers niet betrokken bij de voorfase. De minister gaat echter wel convenanten en contracten aan. De Kamer moet ook zelf ruimte houden om daarover een oordeel te geven. Zij moet eventuele kostenconsequenties kunnen beoordelen en bekijken, of zij daarmee kan instemmen.

Als alles in beton gegoten is, welke vrijheid heeft de minister dan zelf bij die convenanten en contracten? Creëert de minister wel ruimte voor zichzelf?

Er treden twee kostenstijgingen op. Bij het onderhoud van de primaire waterkeringen 25 mln. en bij de kustlijn structureel 30 mln. Die kosten worden in een keer gedekt uit het Deltaplan grote rivieren. Hoe kan daar nu in één keer zoveel ruimte

ontstaan? Waar wordt dat geld uitgehaald? Hoe kan dat zo ruim begroot zijn? Hoeveel meer ruimte is er nog?

En worden twee belangrijke bezuinigingsvoorstellen gedaan. Een daarvan betreft de voorlichtingsuitgaven voor de Betuweroute en de HSL-Zuid. Wij weten al een beetje hoe het zit met de draagvlakpositie bij die twee lijnen. Hoe denkt de minister het in financiële termen goed te kunnen verantwoorden dat gelden uit het voorlichtingsbudget worden weggehaald, terwijl zij tegelijkertijd stelt dat het geen enkel effect heeft voor de vergroting van het draagvlak? Ik ben heel benieuwd hoe zij dat doet. De vraag is natuurlijk, wat er dan tot nu toe met dat geld gebeurd is in het kader van de voorlichtingsactiviteiten. Is dat geld zinloos uitgegeven? Heeft het destijds helemaal niet bijgedragen aan de verbreding van het draagvlak? Bovendien zouden bezuinigingen op de voorlichtingsbudgetten terug te zien moeten zijn op de projecten. Daar zien wij die echter niet meer.

Er is nog steeds geen goede verantwoording voor de kostenstijgingen bij de diverse projecten. De minister heeft dat echter wel toegezegd. Bij de railwegen is het wel een stuk overzichtelijker geworden. Ik zou het buitengewoon op prijs stellen als het lijstje dat de minister heeft opgevoerd met betrekking tot kostenoverschrijdingen, zou worden onderbouwd. Er is aangegeven dat in 2003 en 2004 nog financiële ruimte bestaat ter grootte van respectievelijk 153 mln. en 170 mln. Er is echter geen inzicht verschaft in de vraag, of er ook na 2004 nog ruimte is. Wij werden bij de Noord-Zuidlijn – de ene meer en de andere minder blij – verrast met het feit dat er ineens financiële ruimte was. Om te kunnen beoordelen hoe wij in het financiële jasje zitten, is het echt noodzakelijk kennis te dragen van die financiële ruimte. Ik snap wel dat de minister vanwege haar onderhandelingspositie naar derden niet alle financiële ruimte wil vrijgeven, maar voor de democratie legitimatie is het echt noodzakelijk dat de Kamer dat wel weet. Hoe kan de Kamer inzicht krijgen in de financiële ruimte die de minister ter beschikking heeft?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wilde graag wat sheets uitdelen over

de kostenbeheersing infrastructuur. Dat vergemakkelijkt misschien de discussie. Die sheets betreffen het beton van het MIT waarover de heer Van Gijzel sprak, de wijze waarop wij omgaan met kostenbeheersing, taakstellende budgetten en kostenstijgingen.

In het verleden waren veel kostenstijgingen aan de orde. Die hadden te maken met extra wensen uit de omgeving van zo'n infrastructureel werk, met scopewijzigingen die optraden en met de inflatie. Ook was er minder aandacht voor de kwaliteit van de ramingen en was geen sprake van een automatisme om overschrijdingen op te vangen door versoberingen. Dat leidde tot kostenstijgingen. Dat is heel vervelend omdat bij een beperkt budget de ene kostenoverschrijding een probleem is voor een ander project. Het moet immers uit de lengte of uit de breedte komen. Kostenbeheersing is derhalve zeer belangrijk. Dat is de enige manier waarop afspraken met provincies, regio's en gemeenten kunnen worden nagekomen. Vandaar dat er massief is ingezet op het beheersen van de kosten. Het referentieontwerp is daarbij heel belangrijk als ijkpunt. Waar spreken wij over als het gaat over het meest sobere ontwerp binnen de wettelijke vereisten die daarvoor nodig zijn? Goede afspraken maken met regionale bestuurders, die mogen zich niet voortdurend bedenken; de scope van het project precies vastleggen; de financiële gevolgen van wijzigingen duidelijk maken, zowel tegenover de Kamer als tegenover de andere betrokken partijen, een vaste methode van kosten ramen en invoering van een taakstellend budget. Men moet zich zeer ervan bewust zijn, dat het om taakstellende budgetten gaat. Dat is ook cultureel van groot belang. Als iemand vanuit een andere traditie komt, is het belangrijk steeds erop te wijzen dat er taakstellend gewerkt moet worden, dat er geen ontsnappen aan is! Daar zijn wij nu mee bezig en dat verloopt buitengewoon succesvol. Het klinkt allemaal gemakkelijk op papier maar het vraagt een enorme cultuurverandering binnen zo'n grote organisatie zoals Rijkswaterstaat en Verkeer en Waterstaat. Op het moment is er nog een overschrijding van gemiddeld 1%. Dat is niet zo heel veel, maar wel als wij kijken naar het totale volume. Daarom gaan

wij nu massief inzetten op het wegweken van die laatste procent. Dat wordt natuurlijk steeds moeilijker. Naarmate je percentage lager in de overschrijdingen komt, wordt het moeilijker die te bestrijden. Het is zeer belangrijk om de termijnen te halen en daarvoor moet het financieel allemaal op orde zijn. De heer Van Gijzel vraagt wat dit betekent voor het budgetrecht van de Kamer. Vorig jaar hebben wij het MIT langjarig vastgelegd met jaarschijven en afspraken gemaakt met provincies en steden om ervoor te zorgen dat plannings gehaald worden. Als men denkt dat in 2002 de schop in de grond gaat, moet die ook in 2002 in de grond gaan. Als er budgettaire problemen ontstaan óf doordat iemand zich bedenkt – ook degenen met budgetrecht – óf doordat er kostenoverschrijdingen optreden, komen die termijnen onder druk te staan met alle gevolgen van dien. Daarom is het niet meer zo simpel om van gemaakte afspraken af te wijken. Wanneer men een extra tunnel wil of een verdiepte bak of iets anders, houdt dit automatisch in dat ergens de pijn komt te liggen. Enkele weken geleden heb ik al gezegd, dat, als de Kamer iets anders wil dan afgesproken, ik wel verwacht dat zij dan met mij naar de provincies gaat om dat allemaal uit te leggen. Vorig jaar hebben wij afgesproken dat er niet zomaar meer iets beloofd wordt. Ik ga geen brieven sturen over iets waarvoor ik geen geld heb. Dat schept duidelijkheid. Die verhuisdoos die ik aantrof, zal mijn opvolger niet aantreffen! Daar sta ik voor. Ik weet dat men dat flauw vindt, maar dat is mijn inzet. Wij hebben afgesproken die verhuisdoos op te schonen. Wij hebben ook tegen de provincies en de andere overheden gezegd, dat, wanneer zij een project sneller gerealiseerd willen hebben dan V&W kan betalen, zij door middel van PPS of voorfinanciering het een en ander kunnen doen. Daar is men nu geweldig druk mee. Dat begint zo langzamerhand vruchten af te werpen. Ik wijs in dit verband op hetgeen gebeurt in Maastricht bij de A2, op de concrete afspraken met de regio Kampen over voorfinanciering, op Noord-Holland waar men er wat de A9 betreft waarschijnlijk uit is, etc. Er lopen tal van initiatieven. De initiatiefnemers moeten echter ook zekerheden hebben met betrekking tot onze betrouwbaarheid. Het is zeer

belangrijk om op het juiste moment na te denken. Dat is vorig jaar gebeurd bij de start van het langjarige MIT. Veranderen is dan bijna niet meer mogelijk, tenzij je daarvoor een prijs betaalt. Dat geldt ook voor NVVP-initiatieven. Er wordt binnenkort gesproken over het tempo van besluitvorming in de Tracéwet. Dat is belangrijk. Wij zijn vaak bezig met het aanleggen van zaken waartoe in het verleden besloten is. Wij zijn nu bezig met de infrastructuur van vroeger. Dat komt door onze manier van werken. Dat is niemand kwalijk te nemen. De lange voorbereidingscyclus maakt dat het zo moet gaan. Als het NVVP nieuwe opties mogelijk maakt, moeten nog wel de lopende opties uit het SVV-II worden afgewikkeld, tenzij wij met degenen waaraan wij ons verplicht hebben tot de conclusie komen, dat alles afwegend het verstandiger is iets anders te willen. Het moet echter wel in deze volgorde gebeuren. Men kan zich niet alsmaar bedenken, want daardoor wordt buitengewoon veel bestuurlijke onbetrouwbaarheid gecreëerd. Dat geldt ook voor de medebudgetverstreker. De vragen over de tabellen zullen schriftelijk worden beantwoord. Die antwoorden zullen u morgen bereiken. De ruimte die in het MIT zit, heeft deels te maken met de raming en met marges voor overschrijdingen. Tot 2007 is het MIT helemaal dichtgetimmerd. Er zit zelfs nog een aantal dips in als gevolg van PPS-operaties en inkomsten die wij genereren. Dat geldt met name de jaren 2003 en 2004, maar vanaf 2007 zit er weer meer lucht in het MIT. Ik heb bij de beantwoording van de desbetreffende schriftelijke vragen aangegeven om welke bedragen het gaat en hoe die staan in relatie tot de projecten in categorie 1A. Dat zijn projecten die absoluut nog niet belegd zijn met financiële middelen. Wij hebben gesproken over MIT nieuwe stijl, projectenboek en over beter inzichtelijk maken van het MIT. Het volgende MIT moet in de nieuwe stijl worden gepresenteerd. Ik heb u vorig jaar laten weten dat wij dat niet in één jaar konden realiseren. Wij zullen dan ook die meerjareninzichten verschaffen. Voor alles wat vertrouwelijk moet zijn omdat ik anders geen onderhandelingspositie heb, zal ik een procedure uitdenken waardoor de Kamer wel vertrouwelijk inzicht kan hebben in wat er

speelt maar externe partijen pas wanneer dat nodig is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kan de minister ook schriftelijk antwoorden over het Deltaplan grote rivieren, de uitgaven op het terrein van de voorlichting over de Betuwelijn en de HSL en de kostenstijging per rijksweg?

Minister **Netelenbos**: Ja. Wat de voorlichting betreft, u weet dat ik oorspronkelijk van Onderwijs kom. Ik heb mij vanaf het begin verbaasd over de luxe uitgaven van Verkeer en Waterstaat. Het kan soberder. Dat is de bezuiniging. De voorlichtingsbrochures worden gewoon simpeler. Maar wij blijven voorlichten.

2. Decentralisatie openbaar vervoer

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben geen inzicht in de financiering van het MIT vanaf 2004. De minister beargumenteert echter wel steeds de situatie van 2004 tot 2010 en stelt dan dat er geen geld voor inpassing meer is, dus kunnen er geen projecten meer gehonoreerd worden. Er wordt echter nergens aangegeven hoe het belegd is tot 2010 of tot 2007. Zolang wij dat inzicht niet hebben, kunnen wij wel aannemen dat het beton is zoals de minister zegt, maar daarbij blijft het dan. Ik vind dat de Kamer moet kunnen controleren, of dat MIT inderdaad belegd is met projecten c.q. of die ruimte er inderdaad niet is. Dat inzicht moeten wij toch hebben.

Voorzitter! Mijn eerste vraag betreft het bedrag van 1,2 mln. dat is uitgetrokken voor de voorziening gehandicapten en ouderen. Het geld is voor een groot deel gedecentraliseerd, maar dit bedrag rest nog op de begroting. Wat gebeurt daar precies mee?

Bij de bekostiging van het openbaar vervoer wordt uitgegaan van een jaarlijkse groei van het openbaar vervoer van 2%. Hoe reëel is dat, ook met het oog op de ervaringen van de afgelopen jaren? Het gaat dan met name om het stads- en streekvervoer. Waarom is de beleidseffectrapportage van vorig jaar er nog niet? Daaruit zouden wij kunnen opmaken of het inderdaad een realistische aanname is. De minister gaat nog steeds uit van de dubbeldoelstelling: zowel

vervoersgroei als verbetering van de kostendekkingsgraad. In het rapport van de Algemene kamer over het streekvervoer worden daarbij vraagtekens geplaatst. Wij zien ook dat de termijn waarop dat percentage bereikt moet worden, steeds verder opschuift. Kunnen wij daarmee nog wel rekenen als dat ijkmoment constant verschuift? Zou daarvoor niet een hardere doelstelling gehanteerd moeten worden? Een ander probleem is de financiering via de WROOV-systematiek. Wat zijn de precieze reizigersaantallen? De uitgaven voor 2000 zijn gebaseerd op onderzoeken uit 1997 naar het feitelijk gebruik van vervoerswijken. Daar zit drie jaar tussen. Hoe kun je vervoersgroei honoreren en activiteiten van vervoerders stimuleren als er zoveel jaar tussen zit? Iedereen zit natuurlijk ook te wachten op de chipkaart omdat men dan over betere gegevens beschikt om vervoersgroei te honoreren. Welke voordelen heeft het ministerie bij invoering van de chipkaart? Zijn de inverdieneffecten reeds aan te geven? Kan de minister ook wat meer zeggen over de invoering van de chipkaart?

De minister wil in toenemende mate vervoersgroei honoreren en daarbij een andere meetsystematiek hanteren waarbij wordt uitgegaan van reizigersopbrengsten in plaats van reizigerskilometers. Dat is een goede zaak, maar bij de feitelijke berekeningen wordt nog wel steeds uitgegaan van reizigerskilometers en niet van reizigersopbrengsten. Zou in 2000 de systematiek niet moeten veranderen en niet duidelijk uitgegaan moeten worden van reizigersopbrengsten in plaats van reizigerskilometers?

Wat zijn nu precies de effecten van de bezuinigingen van 35 mln. die elk jaar plaatsvinden? Kan op die manier de vervoersgroei wel bereikt worden? Hebben die bezuinigingen geen negatief effect op de vervoersgroei? Hoe zit het met de bezuinigingen die vorig jaar zijn aangekondigd in het kader van de algehele korting op alle ministeries? De minister heeft vorig jaar gezegd te zullen bekijken, of het niet op een andere manier kon worden opgelost. Wat is de feitelijke stand van zaken?

De minister wil komen met de lagere overheden komen tot meerjarige afspraken over de financiering van het openbaar vervoer. Zijn die afspraken inmiddels al gemaakt?

Daarbij hoort ook flankerend beleid ter stimulering van die vervoersgroei. In hoeverre voeren lagere overheden werkelijk flankerend beleid?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij komen natuurlijk nog te spreken over de WP 2000. Een aantal van de opmerkingen van de heer Van der Steenhoven kunnen dan besproken worden.

Een van de redenen waarom wij veel langer doen over het realiseren van een kostendeckingsgraad van 50% bij het openbaar vervoer heeft te maken met de positie van het openbaar vervoer zelf en met het belang van de reiziger. Natuurlijk kan de kostendeckingsgraad verhoogd worden door het duurder maken van de kaartjes. Ook moeten wij de tijd nemen om ervoor te zorgen dat de bedrijven van openbaar vervoer datgene gaan doen waarvoor zij zijn opgericht, namelijk veel mensen vervoeren en een kostendeckingsgraad van ongeveer 50% realiseren. Dat is op dit moment nog lang niet het geval. Er is bewust besloten tot stagnatie. Oorspronkelijk zou conform SVV-II die situatie in het jaar 2000 al moeten zijn bereikt. Volgens de huidige planning kan het wel eens 2010 worden voordat wij in die situatie belanden. Dat heeft te maken met de voorzichtige strategieën die wij voeren omdat het openbaar vervoer zich anders uit de markt zou kunnen prijzen. Dat is een politieke keuze.

Wij hebben lange tijd een stagnatie gezien in de groei van het openbaar vervoer. Er is zelfs sprake geweest van een achteruitgang. Het afgelopen jaar heeft een fikse groei te zien gegeven, boven de 2%. Dat stelt ons voor een ingewikkelde vraag met betrekking tot de financiële verrekening. De grootste groeier krijgt de meeste revenuen. Sommige krijgen iets minder vergoed dan wellicht oorspronkelijk was verwacht. Het is immers een communicerend vat. Wij zien ook dat sommige gemeenten buitengewoon creatief zijn door bijvoorbeeld het WVG-vervoer te brengen onder de noemer van te subsidiëren openbaar vervoer. Dan wordt er ongeveer driedubbel gesubsidieerd: naar de gehandicapten zelf, via het WVG-circuit en bovendien via de OV-subsidies. Dat staat ons niet aan. Wij hebben de desbetreffende gemeenten laten weten dat dit niet de bedoeling is.

Wij proberen daarvoor een goede procedure te bedenken. Wij moeten wel subsidiëren, maar niet onnodig vaak of te veel. Zo gauw dit goed is afgerond, zal ik de Kamer berichten. De chipkaart is van belang om de competitie in het openbaar vervoer beter te realiseren. Dan kan namelijk exact worden toegerekend wie wat vervoert en tikt de reiziger onmiddellijk aan bij de vervoersmaatschappij die hem werkelijk heeft vervoerd. Nu is er sprake van een buitengewoon grofmazig rekenmodel. Ik verwacht nog steeds dat de ontwikkeling die wij hebben ingezet, ertoe leidt dat de chipkaart rond 2003 beschikbaar is. Daaraan wordt hard gewerkt ook door middel van een aantal pilots.

De heer **Olman**: De meerjarige financiële afspraken zijn nog niet gemaakt. Het is wel de bedoeling daartoe te komen, zowel van de kant van het ministerie als van de desbetreffende partijen. Dat geeft namelijk ook een bepaalde zekerheid voor de toekomst. Op dit moment zijn er echter nog geen concrete afspraken die vastgelegd kunnen worden in een overeenkomst

Minister **Netelenbos**: Het bedrag van ongeveer 1 mln. dat op de begroting staat voor gehandicaptenvervoer betreft geld dat beschikbaar is voor research. Je moet soms onderzoek doen om te bevorderen dat gebeurt wat noodzakelijk. Wij hebben een heel klein bedrag op de begroting gereserveerd om ervoor te zorgen dat er soms een project kan worden uitgezet of een studie kan worden gedaan, etc. In de begroting 2000 is als uitgangspunt gehanteerd dat de algehele korting geen invloed heeft op de exploitatiebijdrage openbaar vervoer. De taakstelling is via De Boer-gelden gerealiseerd. Als u denkt dat u daaruit nog fiks kunt putten om te amenderen, dat heb ik zelf al gedaan.

3. Agentschappen

De heer **Leers** (CDA): Bij Verkeer en Waterstaat hebben wij te maken met een tweetal agentschappen: het KNMI en de Rijksdienst voor de radiocommunicatie (RDR). De agentschappen, hun functioneren en hun financiële relaties staan dit jaar bij alle begrotingsbesprekingen centraal, omdat er recent een aantal wijzigingen hebben plaatsgevonden inzake de opbouw van de

vermogenspositie en de manier van financiële toe- en afrekening naar de ministeries.

Het KNMI draait met verlies. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat vorig jaar een deel van de winstgevende activiteiten van het KNMI ondergebracht zijn in een aparte markt-BV. Dat kan prima zijn, maar wat gebeurt er met de winst? De interessante onderdelen worden apart gezet, de wat minder interessante onderdelen moeten echter wel blijven draaien. Vindt er dan compensatie plaats? Als taken afgestoten worden, hoeven er toch automatisch minder kosten gemaakt worden? Waarom is dan de afname van de winst groter dan de afname van de kosten?

Uit de begroting valt niet op te maken welke tarieven het KNMI hanteert voor de diensten die het wel blijft aanbieden. Ook de kostenberekening is niet duidelijk. Daarop moet meer zicht komen. De Algemene Rekenkamer heeft dit reeds in 1995 geconstateerd en gesteld dat een en ander duidelijker moet zijn. Wanneer wordt dat gerealiseerd en hoe wordt bepaald wat Verkeer en Waterstaat aan het agentschap betaalt voor de producten en diensten? Hoe is de werkrelatie geregeld tussen het ministerie en het KNMI? Welke afspraken zijn daarbij gemaakt? De belangrijkste reden om nu naar de agentschappen te kijken heeft te maken met de veranderde positie ten aanzien van de vermogensopbouw. Vroeger moest een agentschap een bepaald vermogen hebben om ook in de toekomst eventueel verliezen te kunnen afschrijven, bovendien mochten zij niet extern lenen. Zij mogen nu wel de kapitaalmarkt opgaan om daar middelen te halen. Zij hoeven niet langer over grote reserves te beschikken. Daarom rond het ministerie de reserves af. Het gaat daarbij bij het KNMI om 28,3 mln. en bij de RDR ongeveer 25 mln. Wat wordt met die extra middelen gedaan? Waar gaat dat geld heen? Wat blijft erover bij de RDR en bij het KNMI? Is dat voldoende om de verliezen waarover ik zojuist sprak, te compenseren? Wie zijn eigenlijk de klanten van de RDR en waarom worden de verliezen niet in de tarieven doorberekend? Een agentschap zou immers zijn eigen broek moeten kunnen ophouden en in de toekomst niet met verliezen moeten werken.

Efficiency en doelmatigheid vormen een belangrijk punt, ook bij agentschappen. Hoe wordt die gestimuleerd en gecontroleerd?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik wil allereerst het verschil in opgebouwd vermogen tussen de agentschappen KNMI en RDR schetsen. Het vermogen van de RDR is opgebouwd uit retributie. De RDR verrichtte al zijn werkzaamheden via betalingen die de klanten deden voor vergunningen en allerlei andere zaken. Na de MDW-operatie bleef nog 85% tot 90% op die basis over. De zaken voor beroep, bezwaar en strafrechtelijke handhaving mochten echter niet meer via heffingen of via de tarieven in rekening worden gebracht. Het vermogen van de RDR is niet van het agentschap maar van de klanten. Bij het KNMI is het vermogen wel van het hele KNMI en is niet via heffingen of tarieven binnengebracht. Bij de instelling van de agentschappen is gesteld, dat het eigen vermogen niet groter mocht zijn dan 5% van de omzet. Een agentschap moet natuurlijk wel een buffer hebben, anders zou men voor de aanschaf van elke paperclip toestemming moeten vragen of een lening moeten afsluiten. Voor het overige moeten zij via de kapitaalmarkt op normale wijze aan hun kapitaal komen. Het teveelbedrag zou moeten worden teruggestort. Bij het KNMI is daarvoor een regeling getroffen, omdat daar een ontvlechting heeft plaatsgevonden. Het commerciële gedeelte is per 1 april 1999 afgesplitst. De aandelen zijn nog wel in handen van Verkeer en Waterstaat maar zullen in principe per 1 april 2000 vervreemd worden. Een van de mogelijkheden is een management buy-out. Dat zal gebeuren in samenwerking met Financiën. De Kamer is daarvan op de hoogte gesteld. Blijven over de traditionele taken van het KNMI, die dus niet meer commercieel zijn. Bij het KNMI speelden twee zaken. Het moest nog een taakstelling inleveren in het kader van het regeerakkoord Kok 2. Omdat het commerciële gedeelte afgesplitst is en daarop in het kader van de efficiency opnieuw moest worden ingespeeld, was er een bedrag nodig van 16 mld. Afsproken is dat het KNMI de taakstelling in het kader van Kok 2 niet hoeft in te vullen, maar

dat het zelf zou zorgen voor de afdekking van de exploitatieverliezen. Dat resulteert nu in een tekort van 1,5 mln. Het KNMI maakt geen winst. Dat is ook niet de bedoeling. De minderkosten zijn op dit moment hoger dan de minderopbrengst. Het rapport-Berenschot heeft overall een positief oordeel gegeven over de splitsing bij de RDR in drie hoofdpoten. In de volgende fase tot 2001 moeten kengetallen worden ontwikkeld om inzicht te geven in de doelmatigheid daarvan.

De heer **Leers** (CDA): De staatssecretaris stelt, dat het vermogen van de RDR opgebouwd is door de gebruikers. Ik vraag mij dan toch af, waarom Verkeer en Waterstaat eenmalig een uitkering ontvangt van 25,4 mln. op post 06.02. Kan de staatssecretaris dat even toelichten? Terecht zegt de staatssecretaris dat de traditionele KNMI-taken overblijven. Die zijn niet commercieel. De rest is mooi weggezet in een aparte organisatiestructuur. Het bedrag van 16 mln. die in het vermogen overblijft mag gebruikt worden voor de afdekking van de exploitatieverliezen voor de komende jaren. Als men nu al een exploitatieverlies heeft van 1,6 mln., is men echter gauw uitgeput. Zij zullen toch op een gegeven moment hun eigen broek moeten kunnen ophouden. Vandaar dat ik gevraagd heb, hoe de staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat dit ook gebeurt. Op een gegeven moment is het geld immers op. Hoe wordt de relatie tussen agentschappen en het Rijk gestalte gegeven? Op welke manier vindt de kosten-toerekening plaats? Waarop worden de kosten gebaseerd die het KNMI of de RDR in rekening brengen ten behoeve van de gebruikers? Dat valt niet op te maken uit de stukken.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij zijn er wel van uitgegaan dat de RDR als organisatie beschikte over activa: computers, bureaus, etc. Het bedrag van 25,4 mln. heeft daarop betrekking en dat zal teruggestort worden door de RDR aan het Rijk. Dat bedrag is niet van de klanten. Het geld wat men nu teveel heeft, zal gaandeweg op een zodanige manier in de tarieven worden verwerkt, dat het bij de klanten terugkomt. Dat kan echter niet in één slag gebeuren. Zelfs met die afboeking van 25,4 mln., blijft een eigen vermogen over dat groter

is dan 5%. Dat zal in de loop der jaren met de tarieven worden verrekend. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat het KNMI een structureel tekort heeft. Het is de bedoeling dat het KNMI dat geld gebruikt om dat tekort gaandeweg in te lopen en de producten afstemt op de mogelijkheden die men heeft. Het KNMI is een dienst die bepaalde werkzaamheden kan doen binnen zijn budget. Nu het commerciële gedeelte is afgesplitst, is het wel de bedoeling dat de tering naar de nering gezet wordt en niet structureel tekorten worden genegeerd. Wij zitten nu in een overgangsfase.

De heer **Leers** (CDA): Agentschappen hebben nu de mogelijkheid om extern geld te lenen. Zij zouden dat bijvoorbeeld kunnen doen omdat zij moeten investeren, nieuwe producten willen ontwikkelen of verliezen afdekken. Bestaat de mogelijkheid dat zij ooit terugkomen bij het Rijk omdat zij niet aan hun verplichtingen kunnen voldoen en het Rijk verantwoordelijk stellen voor de leningen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Als-vragen zijn altijd heel moeilijk te beantwoorden. Tegen de RDR zou je kunnen zeggen, dat zij dan dus niet de goede tarieven berekend hebben en de tariefstelling opnieuw moeten bekijken omdat de werkzaamheden duurder zijn dan wat berekend wordt. Dat ligt natuurlijk anders bij het KNMI. Het is echter niet de bedoeling dat men buiten het budget gaat. Als dat wel zo is, moet per geval bekeken worden hoe dat tijdelijk of structureel wordt opgelost. Het is moeilijk daarop nu een zinnig antwoord te geven. Wij keuren wel de begroting van het KNMI vooraf goed, dus wij zien wel of men op een behoorlijke wijze opereert en niet de kans loopt op een enorm tekort.

4. Directie Rijkswaterstaat en HID's

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik begin een beetje somber door meteen stil te staan bij het rapport van de Algemene Rekenkamer dat eind vorig jaar is uitgekomen over de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds. Er wordt gesproken van een financieel beheer dat ernstige tekortkomingen

vertoont. Er is voor een aantal onderdelen een verklaring met beperking afgegeven en hier en daar is zelfs sprake van onrechtmatige uitgaven. Er zouden quick-scans komen ter verbetering. Een van die quick-scans zou nu ongeveer afgerond moeten zijn. Is er inderdaad verbetering te signaleren?

Een ander punt dat ik wil aankaarten betreft de toezeggingen die hier en daar gedaan zijn door de regionale directies van Rijkswaterstaat aan lagere overheden en aan private partijen. Daardoor zijn bepaalde verwachtingen gewekt. Ik heb begrepen dat het in financiële zin wel is opgelost, maar vraag mij af, of er goede afspraken zijn gemaakt die ertoe leiden dat dit in de toekomst niet meer voorkomt, zeker omdat het gaat om een organisatie met tekortkomingen in het financiële beheer.

Mijn volgende vraag betreft de relatie opdrachtgever/opdrachtnemer binnen Rijkswaterstaat (pagina 27 begroting Infrastructuurfonds). Binnen de organisatie worden contracten afgesloten. Is het wel slim om intern reeds met contracten te gaan werken als het beheer van de externe contracten nog steeds niet op orde is?

Rijkswaterstaat heeft vaak hele dure mensen nodig en moet dikwijls externe expertise inhuren. Dat wordt nog meer urgent als in de toekomst innovatief wordt aanbesteed en veel meer gewerkt gaat worden met publiek-private samenwerking. Innovatief aanbesteden is prima. Men wil een betere kwaliteit voor een scherpere prijs. Er wordt nu echter via het regeerakkoord reeds een bezuiniging van 15 mln. voor 2000 ingeboekt en bovendien nog 50 mln. extra. Dat is dus 65 mln. voor 2000. Is het dan wel realistisch op dit moment te verwachten dat een dergelijke bezuiniging gehaald gaat worden? Zouden er niet eerder meerkosten verwacht moeten worden omdat men er nog niet zo vertrouwd mee is?

De kosten worden nu zoveel mogelijk toegerekend aan de producten. Dat is prima, dat maakt het allemaal veel duidelijker. Waarom worden de indirecte uitvoeringsuitgaven niet toegerekend aan de producten? Die staan nu apart als overhead geboekt op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Op pagina 23 staat een tabel over de kwaliteit van de organisatie. Daaruit

blijkt dat het percentage van de productuitgaven ten opzichte van de totale uitgaven gelijk blijft voor 1999 en 2000. Is dat niet wat weinig ambitieus? Wordt er dan helemaal niet gerekend op een bepaalde doelmatigheidswinst?

Mijn laatste opmerking betreft het regeerakkoord dat voor alle departementen een doelmatigheidsverbetering wil bereiken. Voor de begroting van het Infrastructuurfonds betekent dit een bezuiniging van 117 mln. Dat bedrag vind ik nergens terug.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij hebben enkele weken geleden gesproken over het financiële beheer. Ik heb toen gezegd dat wij bezig waren met een derde quick-scan. Die scan is nu gehouden. Daaruit blijkt dat verbeteringen zichtbaar zijn. Op alle directoraten is winst geboekt. Ik herhaal dat wij er nog niet zijn. De seinen staan echter de goede kant uit. Binnen de organisatie is iedereen zich er terdege van bewust dat wij ervoor moeten zorgen in de loop van dit jaar die problemen op te lossen. Ik kan dus ja antwoorden op de vraag van mevrouw Ravestein of het de goede kant opgaat, wij zijn er echter nog niet.

De HID's mogen geen convenanten of contracten sluiten zonder mijn goedkeuring. Dat is buitengewoon lastig, maar dat kan niets anders. Dat heeft te maken met die verhuisdoos waarover ik reeds sprak. Er worden geen afspraken gemaakt die niet financieel gedekt zijn en niet passen binnen de MIT-afspraken die wij hebben gemaakt. Dat gaat goed. Iedereen is ervan doordrongen dat dit de beste manier van werken is. Daardoor worden geen verwachtingen gewekt die uiteindelijk niet kunnen worden waargemaakt. Je komt bovendien niet op het terrein van een ander doordat je afspraken maakt die financieel niet gedekt zijn. Dat loopt allemaal goed en als het niet zo is, dan zwaait er wat! Mevrouw Ravestein vroeg of je intern wel contracten kon sluiten wanneer er extern nog sprake is van een aantal problemen. Ik ben een groot voorstander van het sluiten van interne contracten. Daarmee wordt ervoor gezorgd dat iedereen zich houdt aan de afspraken die contractueel zijn vastgelegd. In zo'n complexe organisatie als Verkeer en Waterstaat is dat van groot belang. Het wordt wel eens vergeten, maar

V&W is een van de allergrootste departementen met de grootste uitvoeringstaak, behoudens Defensie. Er zijn 15.000 medewerkers, waarvan een heel groot deel in het veld werkt en iedere dag opnieuw letterlijk met de laarzen in de modder staat. Goed met elkaar afspreken wat de centrale dienst van Verkeer en Waterstaat verwacht van de decentrale dienst en van de directoraten-generaal, is zeer belangrijk. Net zo goed als bij de externe contracten, is dat een leerproces. Ik zou er niet aan moeten denken dat wij dat niet op die manier deden. Dan zou er in zo'n complexe organisatie een veel te diffuus proces ontstaan. Wij zijn geen centralistisch aangestuurd departement. Ik heb ook op een ander departement gewerkt en daar was het centralistischer. Bij V&W is sprake van een verticaal stevige organisatie maar dat vraagt wel een horizontale inbedding om management bij contracten te kunnen regelen zodat iedereen weet waaraan hij toe is. Mijn antwoord op de vraag van mevrouw Ravestein is dus "ja".

Er loopt een IBO naar innovatief aanbesteden. Ik heb deze week het desbetreffende rapport gekregen. Ik verwacht u tussen nu en drie weken dat rapport te kunnen sturen. Ik zal de procedure duidelijk aangeven. Innovatief aanbesteden is overigens iets anders dan PPS. Dat heeft ook nogal wat consequenties voor de organisatie van met name Rijkswaterstaat. Wij zullen nog wel enige tijd nodig hebben om heel precies de exacte gevolgen voor de organisatie aan te geven. Het advies van het IBO ligt er nu. Ik steun de daarin gekozen benadering. Ik zal u dat op schrift melden. Ik verwacht dat wij rond februari de consequenties voor de interne organisatie kunnen aanduiden. Bij innovatief aanbesteden worden namelijk bepaalde taken niet meer zelf gedaan. Dat heeft gevolgen voor de interne organisatie alsmede budgettaire gevolgen. Over het hoe en wat is op dit moment nog niet het laatste woord te zeggen, maar dat het zo is, is duidelijk. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat wij uiteindelijk duurder uit zijn.

Mevrouw **Ravestein** (D66): De vraag was, of het realistisch is te verwachten dat de efficiencywinst op dit punt reeds in het jaar 2000 gerealiseerd kan worden.

Minister **Netelenbos**: Jawel, want

het is niet iets wat wij nog niet doen. De massieve inzet op innovatief aanbesteden is natuurlijk nog niet aan de orde. Wij doen het echter al wel. Hier en daar wordt al efficiency-winst geboekt. Als ik zelf al niet zo verstandig was om geen irreële bezuinigingen in te boeken, zou het ministerie van Financiën boven op mijn nek zitten en zeggen: nu heeft u hier een postje geopperd, maar, mevrouw de minister, dat kunt u niet realiseren. Die 65 mln. zijn van verschillende parafen voorzien, mag ik wel zeggen, inclusief van die van de ministerraad en de minister van Financiën. U dacht toch zeker niet dat de heer Zalm mij weg liet komen met boterzachte bezuinigingen!

De heer **Leers** (CDA): Bij de begroting van het Infrastructuurfonds wordt gezegd, dat er twee belangrijke bezuinigingen zijn: bij de voorlichting over de Betuwelijn en de innovatieve aanbesteding. Laten wij eerlijk zijn, het is geen bezuiniging, het is een bezuiniging op een bezuiniging. Met andere woorden: de bezuiniging die eerst was bedoeld, wordt verminderd. Dat heeft alles te maken met het feit dat het in de praktijk helaas tegenvalt. En dat heeft weer alles te maken met het feit dat het ministerie worstelt met de aanbestedingsproblematiek: design en construct, programma van eisen. Dat is geen verwijt. Ik begrijp dat wel.

Wij hebben dat mooie tabelletje gehad over de oorzaken van kostenstijgingen. Daarbij staat de aanbestedingsproblematiek niet. De daaruit te genereren winst valt in de praktijk ontzettend tegen.

Minister **Netelenbos**: Neem bijvoorbeeld het traject HSL-Zuid dat wij nu zijn ingegaan met betrekking tot design en construct. Die cijfers zijn nu bekend. U weet dat wij verwachten echt heel veel geld uit de markt te halen door op een heel andere manier te gaan financieren. Wij gaan ervan uit dat inzake design- en constructvarianten dit jaar een aantal interessante contracten worden aangegaan. Die moeten veel meer geld opbrengen dan die 65 mln.

Het is algemeen bekend dat bij de HSL-Zuid in het noordtraject een aanbesteding is teruggegeven omdat de prijsstelling ons niet aanstond. Dat werkt! Wacht u nu maar af waarmee wij komen. Het is goed dat

de overheid haar tanden laat zien. Laat u mij mijn tanden maar eens laten zien! Zij zijn wit genoeg, toch? Bij de productbegroting worden indirecte kosten toegerekend. Die zijn echter niet altijd toe te rekenen omdat sommige onderzoeken die gedaan moeten worden een bredere reikwijdte hebben. Zij beperken zich niet altijd tot één product. Vandaar dat het niet altijd mogelijk is om de kosten precies toe te rekenen. Het is natuurlijk wel duidelijk dat, naarmate wij anders gaan aanbesteden, dat wel steeds preciezer zal worden. Dat is immers de winst van zo'n operatie. Vooral bij PPS moet je heel goed afbakenen wat de markt doet en wat de overheid doet. Daarbij geldt het adagium dat het voor de overheid altijd goedkoper moet zijn dan het zelf te doen. Als de uitkomst van een PPS-traject is, dat wij aan het eind van de rit duurder uit zijn, is dat niet het soort variant waarvan ik erg geporteerd ben. Bij de volkshuisvesting hebben wij vroeger dergelijke financieringsconstructies gekend. Iedereen kan zich nog herinneren welke gigantische problemen er zijn geweest om van dat soort constructies af te komen. Die vraten als het ware de investeringsvolumes van dat jaar op. Dynamische kostprijs-financiering heette dat. Dat speelde zo'n acht jaar geleden in de tweede termijn van de heer Heerma als staatssecretaris. Voor dergelijke constructies ben ik niet in.

De vraag over de doelmatigheids-winst op het Infrastructuurfonds zullen wij schriftelijk beantwoorden.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik kom nog even terug op het personeel, want ook bij PPS moet je toch andere vaardigheden en kennis verwachten dan die waarmee men tot nu toe gewend is te werken. Wanneer ook in de uitvoerings sfeer meer wordt uitbesteed aan private partijen, kun je dan op een gegeven moment niet met minder personeel toe?

Minister **Netelenbos**: Dat werken wij nu precies uit bij innovatief aanbesteden. Wij kunnen in de loop van februari iets meer zeggen over de betekenis van een en ander voor de organisatie van Rijkswaterstaat. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de activiteiten elkaar overlappen, dan zijn wij immers altijd duurder uit. Het is een complex vraagstuk. Wij zijn al een tijdje bezig om dat te

doordenken. De uitkomst leent zich op dit moment nog niet voor publicatie, de verwachting is dat wij u daarover in februari wel kunnen informeren.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik had nog een vraag over het toerekenen van de indirecte uitvoeringskosten aan de producten. Is het niet mogelijk om op de een of andere manier de totale overhead toe te rekenen? Dat gebeurt toch in het bedrijfsleven ook?

De heer **Prins**: Dat is mogelijk. Wij zijn dit bedrijfsvoeringproces begonnen met een poging het zo transparant mogelijk te maken. Wij hebben eerst een stap gemaakt om de direct toe te rekenen kosten aan de productuitgaven te definiëren en daarnaast de indirecte uitvoeringsuitgaven. Het is natuurlijk mogelijk om dat weer te verdelen over de producten. Dat is een cijfermatige exercitie. Daarbij is minder logica dan bij de directe uitvoeringsuitgaven en de productuitgaven.

5. Bereikbaarheid

De heer **Niederer** (VVD): Ik zal het hekje sluiten, voorzitter! Ik heb vier vragen aan de minister. In de begroting worden prestaties geformuleerd om de bereikbaarheid te vergroten. Een tweetal indicatoren wordt daarbij genoemd: vermindering van het aantal voertuigverliezen en een vermindering van de congestiekans met name op de rijkswegen. In het SVV-II wordt als doelstelling in 2010 geformuleerd, dat de congestiekans op de achterlandverbindingen met mainports maximaal 2% mag zijn en voor de overige rijkswegen maximaal 5%. Als ik het goed lees, lijkt een aantal rijkswegen die doelstelling niet te kunnen halen. Met welke extra inspanningen wil de minister deze ambitieuze doelstelling het komend jaar realiseren? De minister stelt een aantal flankerende maatregelen voor om de infrastructuur van de rijkswegen beter te benutten, onder andere toeritdosering, spitsstrook, busbaan, dynamische wegmarkering, etc. Het is interessant de effecten daarvan te zien en inzicht in de kosten van een en ander te verkrijgen, niet alleen ten opzichte van de flankerende maatregelen zelf maar ook in relatie tot elkaar. Het moet één integraal

overzicht worden, waaruit duidelijk is wat die flankerende maatregelen toevoegen aan het realiseren van de doelstelling betere bereikbaarheid en betere mobiliteit.

De Algemene Rekenkamer merkt terecht op dat ook de maatregelen van andere departementen hierop in belangrijke mate van invloed zijn. Stelt de minister zich in dezen een coördinerende taak voor teneinde te kunnen komen tot een integraal overzicht, niet alleen van uitgaven voor maar ook van effecten van maatregelen bijvoorbeeld tot vermindering van de files? Wij willen graag een rijksbreed overzicht. De minister van V&W zou de coördinatie op zich zou nemen.

Voor de infraheffing hangt nu een algemene maatregel van bestuur voor. De minister zou per 1 januari 2000 willen beginnen met die infraheffing. Ik kom die infraheffing echter niet tegen in de begroting, tenzij ik verkeerd heb gelezen. Klopt dat en wat is de reden daarvan?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Bij de behandeling van de Perspectievennota hebben wij reeds gesproken over de indicatoren. Ik ben toen tot de conclusie gekomen dat veel van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het SVV-II, niet zijn uitgekomen. Ik vind daarom dat wij in het NVVP op een andere manier de kosten-batenbalans moeten bewaken. Als je ergens geld in stopt, moet je wel weten wat de revenuen daarvan zijn. Dat is echter heel ingewikkeld. Als wij bijvoorbeeld kijken naar het aantal reizigerskilometers die worden gemaakt met het openbaar vervoer en die afzetten tegen het wegvervoer, leidt dat tot moeilijke uitkomsten waarop je vervolgens wel een politiek antwoord moet geven. Dat de input van de gulden en het effect daarvan automatisch leiden tot juist handelen, ligt politiek een slag ingewikkelder. Wij zullen in het kader van het NVVP verder moeten uitwerken op welke manier afgewogen kan worden dat hetgeen wij doen verantwoord is in het licht van schaarse besteding van financiële middelen. Dat geldt vooral de benuttinginstrumenten. Als wij kijken naar het vervoermanagement en het filebeheer in de regio Rotterdam, zien wij dat er 10% minder files zijn, maar er zijn nog wel heel veel files. U bent een groot supporter van het thema rekeningrijden, mijnheer

Niederer, dus dat komt wel goed! Ook de AR komt tot de conclusie dat het heel moeilijk is. Het is een buitengewoon complex thema, maar dat neemt niet weg dat wij wel moeten weten of hetgeen wij doen verantwoord is. Wij zullen daarvoor instrumenten moeten ontwikkelen. Ik heb mij voorgenomen dat te optimaliseren in het kader van het NVVP. Wij werken nu met het SVV en dat komt niet echt uit.

Ik ben het eens met de opmerking over het rijkscoördinerend beleid. Het is misschien interessant u te kunnen melden, dat gisteren bij het najaarsoverleg voor het eerst de minister van Verkeer en Waterstaat aanwezig was. Dat heeft te maken met het feit dat de Stichting van de arbeid dit thema hoog op de agenda heeft gezet. Eind van het jaar komt zij ook met adviezen om de mobiliteitsvraagstukken van een adequaat antwoord te voorzien. Ik heb bijvoorbeeld de beleidsbrief vervoermanagement daar nog eens flink onder de aandacht gebracht en de hoop uitgesproken dat men serieus invulling geeft aan vervoermanagement. Men heeft mij bemoedigend toegeknikt.

Men moet zich echt de vraag stellen, waarom nu toch iedereen op hetzelfde tijdstip met zijn bedrijf moet beginnen, waarom poliklinieken van ziekenhuizen ook op datzelfde moment moeten beginnen alsmede de instituten voor onderwijs. Zolang dat zo blijft, zullen wij in dit territoriaal vrij overzienbare land problemen houden. Daar ligt een deel van de oplossing. Wij zullen de adviezen afwachten. Ik hoop echt dat die het begin betekenen van een aantal oplossingen.

De infraheffing staat nog niet in de begroting omdat zij nog geen feit is. Als die wordt ingevoerd, zal die in de eerste suppletore begroting worden verwerkt.

De **voorzitter**: De minister heeft nog enkele schriftelijke antwoorden toegezegd. Ik dank de minister, de staatssecretaris en de anderen van het departement van Verkeer en Waterstaat voor hun aanwezigheid en hun inbreng alhier.

Sluiting 13.18 uur.