

Vergaderjaar 2004–2005

30 100 XII

Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2004

30 100 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2004

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 11 juli 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 15 juni 2005 overleg gevoerd met minister Peijs en staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over **het jaarverslag 2004 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD) Dijssebloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtensveld (VVD) en Buijs (CDA).

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

Woensdag 15 juni 2005

Aanvang 10.00 uur

Voorzitter: Atsma

Aanwezig zijn 4 leden der Kamer, te weten:

Van Hijum, Atsma, Oplaat en Verdaas,

en de heer Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik open dit wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en hun medewerkers van harte welkom.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het jaarverslag 2004 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) (30100 XII, nr. 1);**
- **het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag 2004 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) (30100 XII, nr. 2);**
- **de wijziging van de begroting van uitgaven en ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (slotwet) (30100 XII, nr. 3);**
- **het jaarverslag 2004 van het Infrastructuurfonds (A) (30100 A, nr. 1);**
- **het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag 2004 van het Infrastructuurfonds (A) voor het jaar 2004 (slotwet) (30100 A, nr. 2);**
- **de wijziging van de begroting van uitgaven en ontvangsten van het Infrastructuurfonds (A) voor**

het jaar 2004 (slotwet) (30100 A, nr. 3);

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 april 2005 houdende jaarbericht Inspectie VW 2004 (VW-05-378);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 mei 2005 houdende voortgangsrapportage Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) 2004/2005 (27625, nr. 50);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 mei 2005 houdende stand van zaken Tracéwetprocedures (29385, nr. 6).**

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik denk dat het goed is dat wij vandaag weer een discussie hebben over de vraag wat er het afgelopen jaar aan voortgang is geboekt. Zeker een belangrijke discussie, omdat dat afgelopen jaar natuurlijk het eerste jaar was dat er daadwerkelijk uitvoering is gegeven aan de beleidsvoornemens en de plannen van dit kabinet. Mijn fractie heeft met waardering kennis genomen van het jaarverslag. Wij hebben vorig jaar in dit verband een vrij scherpe discussie gehad over de kwaliteit van het jaarverslag, over de vraag of de prestaties daarin wel goed waren verantwoord en ook of je op basis van het jaarverslag een goede inhoudelijke discussie kunt voeren of ons beleid daar nu ook toe heeft bijgedragen. Naar de mening van mijn fractie is daarin duidelijk een slag gemaakt. Er is nadrukkelijker geprobeerd en invulling gegeven aan het formuleren van maatschappelijke effecten: bereiken wij ook wat wij willen bereiken? Dat is ook gebeurd bij de vraag of die effecten daadwer-

kelijk zijn bereikt door het beleid, al kan daar ook nog wat meer scherpte in worden aangebracht. Maar over het algemeen heeft mijn fractie waardering voor de opzet en de invulling van dit verslag. Bij het oordeel van de Rekenkamer over de financiële beheersing is ook vooruitgang geboekt, in elk geval bij de Bouwdienst. Bij de inspectie en bij het DGG worden nog wel kritische kanttekeningen gemaakt. In een jaar tijd kan heel veel gebeuren. Dat blijkt ook uit de vooruitgang die bij de Bouwdienst is geboekt. Hoe kan het dan toch nog dat de onvolkomenheden bij die andere twee diensten nog niet volledig zijn gerepareerd? Ik vraag om een toelichting van de minister op dat punt.

Waardering heeft mijn fractie ook voor de inspanningen en effecten van het beleid, die al in het eerste jaar zichtbaar werden. Het jaarverslag laat in elk geval zien dat er veel in gang is gezet en dat zowaar ook de eerste resultaten zijn bereikt. Wij werden bij het aantreden van het kabinet – zeg ik nog maar even ten overvloede – met behoorlijke onderhoudsachterstanden geconfronteerd. Het kabinet zag zich genoodzaakt daarvoor fors extra middelen uit te trekken. Op tal van terreinen – vaarwegen, spoor- en verkeerswegen – is dat inhaalprogramma in gang gezet. Wij horen uit onder andere de spoor- en vaarwegsector dat dat zichtbaar begint te worden op bepaalde plekken. Ook op de wegen is een forse inhaalslag in gang gezet. Wij zien ook daadwerkelijk verbeteringen in het aantal storingen op het spoor en in de kwaliteit van de Nederlandse Spoorwegen. Wij zijn nog niet waar wij moeten zijn, maar de richting is goed en de inzet ook,

wat onze fractie betreft. Dat geldt ook voor onze inzet bij het Nederlandse voorzitterschap. Daar hebben wij bij de minister nadrukkelijk aandacht gevraagd voor een aantal zaken, zoals de kustvaart, een rivierinformatiesysteem voor de binnenvaart, het Europees rijbewijs en emissieheffingen in de luchtvaart, al is bij het laatste de uitkomst niet helemaal wat wij graag hadden gezien. Maar ook daar hebben wij toch een aantal zaken bereikt. Gelet op het aantal files – één van de hoofdpunten van het kabinet is toch het aanpakken van de fileproblematiek – constateren wij dat de filezwaarte weer is toegenomen, en wel met 12,7%. Dat wordt dan geweten aan – jawel – het slechte weer, het extra wegonderhoud en het grotere verkeersaanbod. Bij het extra wegonderhoud hebben wij de komende jaren nog een enorme inhaalslag te verrichten. Ik meen dat in 2006 en 2007 in totaal 1100 kilometer moet worden onderhouden. Kunnen wij meer inzicht krijgen in het aandeel van het wegonderhoud in die fileproblematiek, en zien wij daarin de noodzaak om toch tot een wat grotere spreiding te komen?

Over de spitsstroken hebben wij in verschillende tijdschriften kunnen lezen dat zij ook daadwerkelijk effect sorteren. Ik hoor graag van de minister of daarover al iets meer kan worden gezegd, omdat er heel verschillende geluiden over te horen zijn. De één zegt: zij trekken alleen maar meer verkeer aan en staan zo weer vol. De ander zegt: nee, zij hebben echt bijgedragen tot een vermindering van de filedruk. Bij het tempo van de realisatie van de spitsstroken lopen wij tegen de problemen van de luchtkwaliteit aan. De vraag is of wij dat realisatietempo weer kunnen inhalen in de uitvoeringsfase. Eigenlijk stelt de minister dat: wij zijn nu geconfronteerd met een aantal vertragingen, maar die kunnen wij in een latere fase weer inhalen. Ik hoor toch graag specifieker of dat daadwerkelijk het geval is en hoe het nu staat met het tempo van aanleg van de spitsstroken. Bij het spoor is de doelstelling in 2007 35% tot 40% minder storingen dan in 2000. Wij zitten nu op een verlaging van 19% ten opzichte van 2000, lees ik. Dat betekent dat er in de komende twee jaar nog een forse extra impuls zal moeten worden gegeven om tot die 35 tot 40% te

komen. Zullen wij dat redden? Zit het kabinet op schema? Is de omvang van de investeringen zodanig dat wij dat ook daadwerkelijk kunnen realiseren?

Voor het regionaal openbaar vervoer wijzen de richtingaanwijzers twee kanten op. Aan de ene kant wordt gezegd: klanttevredenheid en kostendekkingsgraad zijn elementen waarmee het steeds beter gaat. Aan de andere kant zien wij een daling van het aantal reizigerskilometers van 6,1 naar 6,0 miljard. Reizigersgroei was toch ook een van de doelstellingen van de Wet Personenvervoer 2000? Kan de minister daarover iets meer zeggen? Is ook al iets meer bekend over de gegevens voor 2004 op dat punt? Wat is de ambitie van de minister hierbij? Ook is het opvallend dat de bijdrage aan lagere overheden € 83 mln. hoger is uitgevallen dan begroot. Daar staat bij dat dat wordt veroorzaakt door het onvoldoende rekening houden met het verschil in btw en loon- en prijspeil aanpassingen. De vraag is dan of dat ook een structureel effect heeft op de komende begrotingen. Of is dat een eenmalig bedrag? Bij de sociale veiligheid zien wij gelukkig ook een aantal positieve ontwikkelingen. Mijn collega Van Haersma Buma heeft indertijd een motie ingediend om € 5 mln. extra ter beschikking te stellen voor het budget voor sociale veiligheid. Kunnen wij daarop nog een specifieke toelichting krijgen? Er staat dat er een programmavoorstel is uitgewerkt. Heeft zich dat ook al vertaald in daadwerkelijk meer camera's in het openbaar vervoer – want daar ging het uiteindelijk om – en krijgt dat ook een vervolg van de kant van het ministerie? De publiekprivate samenwerking is ook een belangrijke prioriteit en speerpunt van het kabinet en de Kamer. Er is nu ook daadwerkelijk een aantal projecten benoemd die door middel van PPS versneld moeten worden gerealiseerd. Maar wat onze fractie betreft mag dat niet bij papieren afspraken blijven. Kan de minister al iets zeggen over de datum waarop de eerste projecten ook daadwerkelijk van start kunnen gaan? De verkeersveiligheid is een andere belangrijke beleidsprioriteit voor de minister. Daar wordt ook fors op ingezet met een aantal maatregelen, activiteiten en acties. In 2004 blijkt het aantal verkeersdoden ook

aanzienlijk te zijn gedaald: van 1088 naar 881 in 2004. Dat is een fors resultaat, waarover wij verheugd moeten zijn. Een relevante vraag blijft natuurlijk wel: is dat nu het gevolg van al onze maatregelen en inspanningen, of ligt daaraan een aantal autonome oorzaken ten grondslag? Het is belangrijk om dat te kunnen beoordelen, ook met het oog op toekomstige maatregelen en financiële inspanningen. De minister reageerde in de media verbaasd, in de trant van: wij weten nog niet hoe het komt. Kan zij hierover al wat meer duidelijkheid geven? Het kabinet heeft ook veel prioriteit toegekend aan het opstarten van innovatieve programma's: zorgen dat je ook transities bereikt, bijvoorbeeld op het gebied van duurzame mobiliteit. Daarvoor is een TRANSUMO, een V&W Beraad opgericht. Maar ook daarvoor geldt natuurlijk: dat moet leiden tot het ondersteunen van doorbraken en van programma's. Kan de minister iets meer op de resultaten en effecten ingaan? Misschien is het daar nog te vroeg voor, maar ik vind het toch belangrijk dat wij ons daarop richten. Het is een behoorlijke verandering waarvoor het ministerie zich gesteld ziet. Wij hebben hoge ambities gesteld voor de komende periode. Dat moet allemaal worden gerealiseerd door een ambtelijke organisatie die tegelijkertijd wordt geconfronteerd met een forse verandering, een behoorlijke krimp en een cultuuromslag. Het ministerie heeft zwaar onder vuur gelegen, ook in de adviezen van de commissie-Duijvestein. Tegelijkertijd is het ook zelf tot de conclusie gekomen dat er een cultuuromslag moet worden gerealiseerd. Ik realiseer mij dat het niet altijd eenvoudig is om die ambities te realiseren met de druk die er op de organisatie staat. Ik merk daarover op dat de minister daarmee naar mijn gevoel goed bezig is en dat ik de indruk heb dat die verandering ook daadwerkelijk invulling begint te krijgen op basis van wat ik daarvan verneem, ook uit het jaarverslag.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ook de fractie van de Partij van de Arbeid is gematigd positief, in lijn met de Algemene Rekenkamer, over het bedrijfsmatig en boekhoudkundig deel. Wij hebben nog wel kritische opmerkingen over de maatschappelijke effecten, maar daarop kom ik

direct in een bredere beschouwing terug. Daarvan zegt de Rekenkamer: daar kan nog wel een extra stap worden gemaakt. Nu blik ik terug op de begroting van 2004 en wat die heeft opgeleverd.

Overigens nog veel belangrijker in het jaarverslag van de Algemene Rekenkamer vind ik de reactie van de minister zelf, die ook het vertrouwen geeft in een gedeeld perspectief van wat de Rekenkamer vindt en wat de minister vindt. Dat geeft mij veel meer het vertrouwen dat wij op dezelfde lijn de zaak willen verbeteren dan wanneer daartussen nog veel licht zit. Het geeft mij ook het vertrouwen om niet alle details van de boekhouding te gaan uitspitten. De echte boodschap die de minister afgeeft is: ik herken het beeld dat de Rekenkamer schetst.

Voorzitter, wij zitten hier in de Kamer natuurlijk ook om de boeken te controleren, de begrotingen te toetsen en prioriteiten te stellen. Maar de basis van het VBTB-debat is natuurlijk: bereiken wij wat wij willen bereiken? Uit de stukken en uit de bevindingen van de Rekenkamer krijg ik daarover af en toe een wat ongemakkelijk gevoel.

De Algemene Rekenkamer geeft aan dat er nog extra slagen kunnen worden gemaakt bij het verder operationaliseren van de doelstellingen en indicatoren. Hoe gaan wij dit meten en wat zijn dan de prestaties? Ik heb daar eerlijk gezegd twijfels bij. Daarmee wil ik geen bom leggen onder de VBTB-systematiek, maar ik vind dat wij elkaar hier niet voor de gek moeten houden maar moeten constateren dat het lastig is om – hoe goed je het ook voorbereidt en controleert – van elke euro die je in een beleidsmatige context in een complexe samenleving uitgeeft vast te stellen of het daardoor komt dat het gewenste resultaat is bereikt. Ik zal dat duidelijk maken met een voorbeeld.

De verkeersveiligheid haalt de Algemene Rekenkamer op blz. 21 van zijn analyse aan als het voorbeeld hoe je een doelstelling kunt operationaliseren en meetbaar kunt maken. Wij allen hier weten dat er waarschijnlijk andere redenen zijn waardoor het aantal slachtoffers onverwacht zo drastisch is teruggelopen. Als wij dat gegeven als waarheid zouden aannemen, zouden wij – in lijn met wat de Rekenkamer ook zegt – zeggen: dat hebben wij dus goed gedaan; wij hebben

prachtig systematisch geoperationaliseerd, dus de begroting en het jaarverslag deugen. Als wij bij al die beleidsartikelen die redeneertrant gaan volgen, is mijn vrees dat wij hier uiteindelijk echt in een virtuele werkelijkheid komen te praten. Ik heb liever een wat fuzzy jaarverslag waarin het er wel om gaat waar wij het eigenlijk ook weer voor deden, en waarbij wij dus ook kritisch blijven kijken. Allemaal prachtig, al die indicatoren, maar de Rekenkamer zegt ook dat hierin nog stappen moeten worden gezet. Kan er nog verder worden verfijnd? Kan met meer indicatoren de 100%-doelstelling van de driemaal W- en de driemaal H-vragen worden gehaald? Ik betwijfel dat. Volgens mij red je dat alleen als je hier een virtuele beleidsomgeving als uitgangspunt neemt, of als je de begroting beleidsarm maakt. Het is misschien een wat verrassende invalshoek die ik hier kies, maar ik vraag de bewindslieden om daarop ook reflectie te plegen: gaan wij nu echt die 100% proberen te halen, en ten koste waarvan? En wat levert dat ons voor het politieke debat extra op? Of blijven wij kritisch kijken: wat kun je nog reëel operationaliseren en met indicatoren specificeren? Ik kan alle beleidsartikelen met de analyse nu verder aflopen, maar dat zal ik niet doen.

Een heel mooi voorbeeld uit mijn eigen praktijk vind ik nog steeds dat ooit – ik meen in 1985 – de gewijzigde Wet op de Ruimtelijke Ordening werd ingevoerd, met als doelstelling het drastisch terugdringen van het aantal artikel 19-procedures. Een paar jaar later werd dat geëvalueerd door het ministerie en de doelstelling was gehaald. Prachtig. Wat bleek nu het geval te zijn? Daar had die wetswijziging helemaal niets mee te maken. Er was toen gewoon een recessie en er werd minder gebouwd. Dus: minder aanvragen en minder artikel 19. Ik vrees dat dat soort valkuilen in de redeneringen hier ook ergens in zitten. Kan de minister daarover een reflectie naar de Kamer sturen? Hoe gaan wij daar op een verstandige manier mee om?

De Algemene Rekenkamer zegt over Rijkswaterstaat op blz. 13 dat er toch wel risico's zijn bij de omslag naar het baten/lastenstelsel. Wij komen daar op een ander moment ook nog over te spreken. Natuurlijk is het heel belangrijk om te weten: zijn de

boeken op orde en is de organisatie er klaar voor? Dat gesprek volgt nog. Maar voor mij is de vraag veel belangrijker wat nu de nieuwe positionering van Rijkswaterstaat wordt. De gemeente Leeuwarden wil bijvoorbeeld zelf de aanbestedingen gaan doen en daarbij Rijkswaterstaat als adviseur inhuren. Misschien ook niet trouwens; dat weet ik eerlijk gezegd nog niet. De Westerschelde N.V. komt met business cases voor de A4 en de Ringweg Eindhoven. In al die nieuwe modaliteiten zal dat ook zijn effect hebben op: wat is de rol en functie van Rijkswaterstaat dan nog? Die vraag moet in dat traject meteen worden meegenomen. De boeken zijn randvoorwaarde, maar waarom deden wij het ook alweer? Die vraag moeten wij meepakken. Hoe ziet de minister dat? Ik vraag dit omdat die klassieke rol zal gaan veranderen.

Achterstallig onderhoud was inderdaad het thema bij uitstek van deze begroting. Daar is bij de begrotingsbehandeling ook al over gezegd dat een aantal doelstellingen in de tijd was geprogrammeerd, terwijl de tussenliggende stappen niet waren genoemd. De heer van Hijum heeft er ook al een paar genoemd: de files, het onderhoud op het spoor en de betrouwbaarheid en beschikbaarheid ervan. Zitten wij nog op schema en waar wordt het vertrouwen dat wij die doelstellingen gaan halen op gebaseerd?

Voor het beheer en onderhoud van de waterkeren is niet alles besteed. Daar is sprake van onderuitputting. Ik meen mij te herinneren dat in het jaarverslag zelf staat dat dat geen effecten heeft op de totaalplanning van het beheer en onderhoud. Maar ook daar heb ik vervolgens niet kunnen terugvinden: waar is dat dan weer op gebaseerd en staan die projecten dan ook daadwerkelijk op de rol? Want ook daar was de achterstand groot. Sterker nog: die loopt nog steeds op.

Bij het GIS-dossier, de geluidsisolatie van Schiphol, is het gelukkig al een tijdje stil. Ik hoop dat dat zo blijft. De Algemene Rekenkamer kondigt aan dat dossier goed in de gaten te houden. Van de staatssecretaris – ook al is dat in het Schipholoverleg zelf natuurlijk weer punt van gesprek – hoor ik graag nog hoe zij die rol van de Rekenkamer ziet. Is het project nu inderdaad op orde en op schema?

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik vervang vandaag voor één keer de heer Hofstra.

In de miljoenennota zijn voor mobiliteit en infrastructuur drie speerpunten opgenomen: verbetering van de veiligheid, capaciteit en veiligheid van de infrastructuur; betere benutting van de rijkswegen en bescherming tegen overstromingen en wateroverlast. Voor veel van deze doelen zijn streefwaarden vastgesteld voor het jaar 2007. Het is echter nog niet duidelijk of met de behaalde voortgang in 2004 deze streefwaarden in 2007 zullen worden gehaald.

Een aantal aandachtspunten hierbij is: de 4,8% vermindering van het achterstallig wegonderhoud in 2004. Is dat wel genoeg om de doelstelling van 45% reductie in het jaar 2007 te halen? Als de verhouding is dat je 45% moet halen en je zit nog maar op 4,8%, hebben wij daar toch wel een hard hoofd in. Hoe moeten de 32 kilometer spitsstrook en de 40 kilometer plusstrook die in 2004 zijn gerealiseerd worden beschouwd in het licht van de 150 kilometer spitsstrook en de 160 kilometer plusstrook die het kabinet voor 2007 zou willen?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik zou de heer Oplaat willen vragen wat het verschil tussen beide is, maar dat is een beetje flauw.

De heer **Oplaat** (VVD): Dat kan ik wel even uitleggen. De overeenkomst is dat het wat ons betreft zo snel mogelijk een normaal baanvak wordt. Daar zouden wij naar toe willen. Maar als u de miljoenennota goed had gelezen, staat er toch echt in de verantwoording dat u 150 kilometer spitsstrook en 160 kilometer plusstrook wilt bereiken en daaraan uw fiat hebt gegeven. Het is natuurlijk weer mooi om te vermelden dat de 86% punctualiteit in 2004 boven verwachting is in het licht van de doelstelling van 87% tot 89% in het jaar 2007. Betekent dit dat de doelstelling voor de punctualiteit verder omhoog kan in het jaar 2007? Een belangrijk punt van aandacht zijn en blijven de files in Nederland. De filezwaarte – ik heb mij laten vertellen dat dat de lengte van de file maal de tijdsduur is – is in 2004 met 12,7% gestegen ten opzichte van het jaar 2003. De minister permitteerde zich daarnet een ondeugende opmerking dat er toch nog groei in

zat. Ja, er zit groei in, maar vooral in de irritatie als je in de file staat. Hiervoor worden enkele verklaringen gegeven: groter verkeersaanbod, slecht weer, meer werkdagen, extra wegwerkzaamheden. En uit de media valt te vernemen dat het aantal files de komende tijd nog verder zal stijgen door een andere definiëring van het begrip "file". Mag uit de stijging van de filezwaarte worden geconcludeerd dat het ingezette beleid ter bestrijding van de files niet voldoende is? In het jaarverslag is de trajectsnelheid – daar weet ik ook nog iets van vanuit mijn verleden – de centrale indicator. Ofwel: welke snelheid wordt gemiddeld gedurende het jaar op een bepaald baanvak in de spits behaald? Wordt de streefwaarde van ten minste 60 km/u gemiddeld niet gehaald, dan spreekt de minister van een knelpunt. Het aantal knelpunten is gestegen van 28 in het jaar 2003 tot 35 in 2004. Is deze stijging structureel? De Nota Mobiliteit hanteert vervolgens weer een ander begrip voor het beoordelen van de mobiliteit, te weten de betrouwbare rijtijd. Hoe verhoudt dit begrip zich tot de filezwaarte en de trajectsnelheid? Ik vind het als buitenstaander gegoochel met begrippen om het mooier te laten lijken dan het is. Maar vooruit: als je in de file staat maakt het niet uit of het filezwaarte of trajectsnelheid heet. Als je stilstaat, sta je stil. En dat doen wij te lang en te veel in dit land.

Daarnaast werd er ook in 2004 weer veel verwacht van de publiekprivate samenwerking, maar het gebruik hiervan lijkt nog steeds niet goed van de grond te komen. Welke concrete resultaten zijn nu op dit gebied geboekt in het jaar 2004? En zou het niet beter zijn om de PPS onder te brengen bij het ministerie van Economische Zaken, zoals wordt gesuggereerd in het rapport van de commissie-Duijvestein?

Een evaluatie van de effecten van de gerealiseerde aanleg- en benuttingsprojecten ontbreekt nog. Kan deze snel worden geleverd? Voor de indicator trajectsnelheid is er nog steeds geen dekkend beeld voor alle autosnelwegen. Kunnen wij dat krijgen? Van de oorzaken van de iets te lage trajectsnelheid op het hoofdwegennet zijn alleen de eerste analyses beschikbaar. Wanneer verschijnen de volgende analyses?

De **voorzitter**: Dat was de eerste termijn van de Kamer.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering en ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Peijs**: Voorzitter, het is de derde keer dat wij hier zitten volgens de langzamerhand beroemde VBTB-methode. Het jaarverslag krijgt steeds meer aandacht. Het kabinet heeft laatst een plenaire zitting gehad. Wij hebben het op prijs gesteld dat er zo veel aandacht was voor de jaarverslagen. Wij steken daar veel werk in, juist om te kunnen worden gecontroleerd. Dus ik ben blij dat dat ook zijn weerklink vindt in de Kamer.

Het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat is op verzoek van de Kamer een stuk dunner dan dat het vorige. Ik hoop en verwacht dat dat ook meer inzicht geeft. Door de slag die wij ook nog bij de manier van presenteren van de begroting maken hoop ik echt dat wij, samen met dat jaarverslag en die veranderslag bij de begroting, meer inzicht geven in wat wij aan het doen zijn, hoe wij dat aan het doen zijn en hoe wij daarop kunnen worden gecontroleerd. Doordat dat één jaar verspringt, komt het, denk ik, dat de Algemene Rekenkamer op dit ogenblik constateert dat je dit jaar wat minder dan in 2003 het één uit het ander kunt afleiden. Volgend jaar moet dat dus weer glad lopen. Wij gaan daar dus mee door. Hoofdstuk 12 krijgt een andere indeling en ook het Infrastructuurfonds zal op die manier worden ingericht. Er gaat een aantal schotten uit de begroting – het lijkt de BDU wel – maar wij zullen volgend jaar in de begroting aangeven hoe wij denken dat het beleid invloed zal hebben op de werkelijkheid, opdat wij met elkaar kunnen inschatten – net als bij het verkeersbeleid – of het nu aan ons was te danken, dan wel of er andere oorzaken zijn. Wij proberen dus zelf, uit eigenbelang, maar ook voor de Kamer, inzicht te geven wat er in de maatschappij gebeurt.

De heer **Verdaas** (PvdA): Dat doet mij deugd, maar ik zou het nog een slagje verder willen trekken. Want je kunt niet volstaan met alleen maar

meten. Om op die verkeersveiligheid terug te komen: als daar nu was uitgekomen dat het aantal verkeersslachtoffers met 2% was teruggelopen, hadden wij hier allen gezegd: het kan nog wel een onsje meer. Maar dan hadden wij ook gewoon geloofd dat dat door het beleid kwam. Je kunt wel beredeneren: wat draagt het beleid bij en wat komt door externe factoren? Maar kunnen wij ook niet voor een aantal thema's besluiten – ook met het oog op komende begrotingen – hoe je die kwalitatieve analyse wat meer handen en voeten gaat geven. Want ik zag ook aan de lichaamstaal van de mensen dat ik blijkbaar wel een punt aanhaalde waarover ook intern al wordt gediscussieerd. Ik wil de discussie uit het departement halen en ook met de Kamer voeren. Dat vind ik zinvoller dan dat wij straks het verhaal krijgen: wij hebben erover nagedacht en beleidsmatig is dit ongeveer het causale pad dat wij denken dat zich ontwikkelt. Het is ook een lastige discussie, maar ik wil die wel graag met u voeren.

Minister **Peijs**: Ja, ik denk dat dat ook een heel relevante discussie is. Het verkeersbeleid is natuurlijk een heel mooi voorbeeld. Vorig jaar hadden wij een stijging, maar toen hebben wij ook gezegd: wij hebben een stijging; in de reeksen is het vaker voorgekomen dat er één hobbeltje in zat. Maar wij hebben natuurlijk met hetzelfde realisme naar deze grote daling gekeken. Ik moet u wel zeggen dat tweehonderd doden minder natuurlijk wel vijf bussen vol met mensen is. Zelfs als het maar eenmalig is, moet u toch naar uw buurman kijken en denken: misschien was hij het wel of ben ik het zelf wel. Het zijn toch vijf bussen met mensen die nog rondlopen in Nederland, terwijl dat vorig jaar niet zo was. Even afgezien van dat ene effect in dat jaar dat zeer verheugend is, proberen wij natuurlijk wel om dat te effectueren en wachten wij even met het veranderen van het beleid om te zien of wij een lijn kunnen trekken naar volgend jaar. Daar hebben wij dus straks de resultaten van dit jaar voor nodig. Dus het is niet zo dat wij als een gek achter de cijfers van één jaar aanhollen; wij zijn natuurlijk reëel genoeg om daar ook met enige distantie naar te kijken. Wij gaan ervan uit dat het beleid wel effecten heeft gehad, maar hoe groot die

effecten zijn, kunnen wij over één jaar nog niet zeggen. Dan moeten wij even kijken of de lijn naar beneden blijft gaan. In zoverre zijn wij het helemaal eens. Wij zullen proberen die realiteit in het beleid en in de beleidsevaluaties te brengen en houden. Wij gaan ook periodieke beleidsdoorlichtingen doen om te kijken of wij die kunnen evalueren en wat wij daaruit kunnen leren. Maar wij moeten er natuurlijk wel naar blijven kijken om te kunnen zien wat er gebeurt. Wij kunnen nooit één op één bepalen in hoeverre het het beleid was. Ik denk dat wij dat ook moeten accepteren. Ook de Rekenkamer merkt op dat er sprake is van een stijgende lijn. Daarmee doelen wij ook op de realisatie van de verbeterplannen financieel. U noemde zelf allen al de Bouwdienst, de inspectie. Ik ben er best trots op – want de Bouwdienst is best een ingewikkelde klus geweest – dat wij het na het vorige rapport van de Rekenkamer hebben gered. Ik denk dat de diensten daar echt geweldig hun best voor hebben gedaan en er eer in hebben gesteld dat dat zo snel mogelijk volgens de geplande reeks op orde was. Ik deel het beeld van de Rekenkamer dat er op een aantal punten nog verbeteringen gaande zijn. Ik denk dan aan DGT: daar heeft een fusie van twee diensten plaatsgevonden. Zij krijgen nog een jaar om het ingezette proces af te maken. Dat kan ook in die tijd. Al die plannen zijn in de tijd en in de controle gezet. Daar wordt binnenshuis streng naar gekeken en ik denk dat dat dit jaar zijn vruchten zal afwerpen, zodat wij volgend jaar op 2005 kunnen terugkijken en kunnen zeggen: nu hebben wij het echt aardig in de vingers.

De heer **Van Hijum** (CDA): Om even af te concluderen: volgend jaar komen die opmerkingen van de Algemene Rekenkamer niet terug, als het gaat om deze twee aspecten?

Minister **Peijs**: Als het goed is niet, nee. Het is niet de bedoeling dat zij nog terugkomen. De inzet is echt dat zij niet terug komen. Daar loopt tussendoor de Baten- en Lastendienst, het agentschap van Rijkswaterstaat. Dat is een hele klus. Ik las ergens in de vragen die waren gesteld: gaat dat niet te snel? Op zeker moment moet je wel een knoop doorhakken. Alles is buitengewoon zorgvuldig voorbereid. Er moet

worden gewerkt met een nieuw systeem. Daar zijn dit jaar allerlei pilots voor geweest. Dat heeft dus proefgedraaid. Wij gaan ervan uit dat het allemaal zal lukken, maar verwacht niet dat er niet ergens een steek zal vallen, want dat zal natuurlijk wel gebeuren. Als wij zo'n gigantische operatie dit jaar in grote lijnen voor elkaar krijgen, denk ik dat Rijkswaterstaat echt een pluim op de hoed verdient. En er zullen nog best kleine hikjes zijn, maar die worden dan in het jaar daarna weer doorgetrokken.

De verbeterings-, de cultuuromslag, de veranderslag bij het hele ministerie krijgt met name bij Rijkswaterstaat vorm. Het is echt bewonderenswaardig wat daar gebeurt. Rijkswaterstaat gaat echt op een totaal andere manier in de markt staan. Van bijna een meewerkend opzichter wordt Rijkswaterstaat een professionele opdrachtgever. Dat is echt een gigantische verandering. Daarom hadden wij ook nodig dat meer mensen bij Rijkswaterstaat het pand hebben verlaten dan eigenlijk strikt noodzakelijk was, omdat je voor zo'n heel nieuwe manier van werken ook nieuwe mensen nodig hebt. Dat kan allemaal niet met precies dezelfde mensen. Dus in drie jaar tijd gaan er echt heel veel mensen uit – iets meer dan strikt noodzakelijk – om de nieuwe competenties die nodig zijn ook weer te kunnen binnenhalen. Ook de inspectie werkt volgens een totaal nieuwe filosofie. Ook daar is een hele omslag aan de gang. Die probeert echt een veiligheidscultuur tussen de oren van het te controleren bedrijfsleven te leggen, niet meer te controleren en te inspecteren op bouten en moeren, maar veel meer op: hoe werkt zo'n bedrijf op een dermate zorgvuldige manier dat de veiligheid voor mens en materieel gewaarborgd is. Ik denk dat ook die slag is gemaakt. In 2003 zijn wij intensief gaan inzetten op onderhoud. Bij het spoor en het water was de ergste achterstand, die bij de weg was iets minder, maar net zo goed hard nodig. Wij hebben het dit jaar ondervonden door wat gladde stukken in het wegdek die wij buitengewoon snel hebben verbeterd: opnieuw geasfalteerd en gezorgd dat er weer normaal kon worden gereden. Voor het onderhoud op het spoor hebben wij medio 2006 de midterm review. Dan gaan

wij kijken hoe ver wij zijn met dat onderhoud, of wij op het goede pad zitten, of er iets moet worden veranderd en of er genoeg geld in zit, geld bij moet of geld af kan. Op dit moment hebben wij dat in het kader van de concessie heel duidelijk aangegeven aan ProRail, omdat het altijd een lumpsumbedrag leek: een gigantisch bedrag voor onderhoud aan het spoor, waar iedereen naar keek en dan dacht: wat gaat daarmee gebeuren en kun je dat niet een beetje specificeren? Dat is gebeurd tot op het niveau van de wissels. In 2006 gaan wij dus kijken of dat voldoende is en of de verbeterslag die wij daar hebben aangebracht tot minder verstoringen leidt. Wij krijgen een andere manier van verstoringen: een verstoring in de Randstad waardoor ook alle treinen plat liggen heeft een andere zwaarte dan een sein dat niet werkt in een ander deel van het land waar één keer per uur een trein langskomt.

De heer **Verdaas** (PvdA): Helder, die mid-term review komt eraan. Dan weten wij ook weer meer. Maar er lag natuurlijk een behoorlijk gat met wat ProRail dacht dat nodig was. Daarover zijn tussentijds ook wel wat studies verschenen. Maar is dat gat mentaal nu gedicht in de zin van: wat is nodig om de gewenste betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het spoor te verkrijgen?

Minister **Peijs**: Ik meen dat dat niet alleen ProRail was. De hele sector zei: dit hebben wij nodig om dat te kunnen doen. Daarna wordt natuurlijk in de Tweede Kamer en vanwege de regering gekeken: wat hebben wij beschikbaar voor het spoor? Maar wij hebben natuurlijk nog andere zaken te doen in dit land. Dus er is een bepaald bedrag beschikbaar gesteld. Tot nu toe halen wij het daarmee. Bij de midterm review wordt alles weer naast elkaar gelegd: waar moeten wij in 2007 uitkomen? Redden wij dat op deze manier of moeten wij verschuivingen aanbrengen? Dat is een belangrijk moment. Ik denk dat je die tijd ook niet al te kort moet maken. Soms zit je met aanbestedingen die uitlopen. Dat is natuurlijk bij ons ministerie altijd een punt. Wij zijn een langetermijnministerie: als ik vandaag een weg inzet, gaat de volgende minister de schop in de grond steken. Dat is vervelend, want bouwen is leuk. Maar zo is dat nu

eenmaal: als ik de eerste pen op papier zet, zet iemand anders de schop in de grond en opent weer iemand de weg. Dat is ook zo met de grote trajecten op het spoor. Dat leer je heel snel. Wij proberen al die trajecten zo inzichtelijk te maken en bij elkaar te brengen, bij de mid-term review.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wij lopen dan tegen de vraag aan of wij de doelstelling bijstellen of niet. Want ik hoorde de minister ook duidelijk zeggen: je moet niet alleen naar het aantal storingen kijken, waarop wij ons op hebben vastgelegd: 35 tot 40% minder. Het gaat er ook om waar de storing plaatsvindt en wat de impact is op het treinverkeer. Ik mag toch wel aannemen dat het ambitieniveau niet wordt verlaagd?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben in het beheersplan en in de vorige begroting al aangegeven dat wij de doelstelling gaan veranderen, waarbij de klanthinder uitgangspunt zou gaan worden. Die klanthinder gaat veel meer uit van het effect van die storing en hoe je dat effect zo klein mogelijk kunt maken, zodat je niet de makkelijkste storingen pakt, maar die storingen gaat wegnemen die weer heel veel andere storingen veroorzaken. Met het oude systeem zitten wij op de helft: 19% van de 35% tot 40%. Wij zitten ook op de helft van de tijd, dus daarmee zitten wij op schema. Maar wij gaan ervan uit dat ook in de nieuwe vorm deze doelstelling gehaald wordt, dus dat wij ook op die 40% komen te zitten. Dat zal aan de ene kant ingewikkelder zijn omdat het ingewikkelder storingen zijn, maar aan de andere kant zal het effect daarvan weer veel groter zijn. Het is en blijft moeilijk om te zien; wij zullen straks ook nog spreken over effecten en indicatoren. Maar de bedoeling is dat de reiziger er alleen maar op vooruitgaat. Er wordt jaarlijks ongeveer € 947 mln. – bijna € 1 mld. – uitgetrokken aan beheer en onderhoud, maar ook aan herstel van het spoor.

Minister **Peijs**: Waarbij overigens niet de indruk moet ontstaan dat wij daar waar grote klanthinder is eerder reparaties uitvoeren. Het is een manier om ons af te rekenen. Ook storingen in andere streken van het land worden onmiddellijk verholpen. Daar heeft het dus niets mee te

maken. Want dat misverstand hadden wij vorig jaar: dat iedereen dacht dat als er ergens in het zuiden, oosten of noorden van het land de mensen drie dagen naast de trein moesten kamperen voordat er iets werd gemaakt. Daar heeft het dus niets mee te maken. Dat wordt net zo goed meteen gerepareerd. Het is alleen de manier van ons afrekenen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik hoop toch dat de bijstelling van de definitie er niet toe leidt dat je die andere storingen dan maar niet meer repareert, maar dat de inzet wel gaat naar waar de klant de meeste hinder heeft. Anders hoeft je de definitie niet te veranderen.

Minister **Peijs**: Er blijft niet iets ongerepareerd. Maar het is een manier om ProRail af te rekenen, zoals wij dat ook in de concessie hebben gezet. Dus waar ProRail op moet sturen, is dat heel gevoelige baanvakken *pico bello* in orde zijn. Maar alles wordt gerepareerd. Het is dus niet zo dat ergens een trein drie dagen blijft staan.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het blijft dus wel zo dat op de lege baanvakken vaker reparaties nodig zullen zijn, omdat men minder snel tot het inhalen van achterstallig onderhoud overgaat. Begrijp ik dat zo goed? Het gaat erom waar je je budget voor achterstallig onderhoud naar toe laat gaan. Dan zeg ik: wij steken ons budget in de plekken waar de klanthinder het grootst is. Maar dat betekent dus wel dat de lijnen waar de klanthinder minder zal zijn langer te kampen zullen hebben met achterstallig onderhoud en dat je daar vaker reparaties zult moeten plegen. Dat klopt dan toch?

Minister **Peijs**: Ik kom bij de weg en het water. Over de weg vroeg de heer Van Hijum hoe het zit met het onderhoud, en of wij de doelstelling halen in 2007 als je ziet waar wij nu pas zijn. In de begrotingen vanaf 2003 ligt de bulk van het geld ook in 2006 en 2007. In verband met de bezuinigingen hebben wij het onderhoudsgeld in de eerste twee jaar af moeten staan ten gunste van het algemene beeld. Die zijn dus teruggekomen in 2006 en 2007. Dat betekent dus dat wij aan het einde van de zittingsperiode de hele bulk van het onderhoud krijgen. Dat zien wij ook in de cijfers. Op de vraag hoe

wij straks ineens 1300 kilometer kunnen hebben aangepakt, antwoord ik dat dat komt doordat de bulk van het geld – het kwartje van Kok – over vier jaar is uitgesmeerd. De eerste twee jaar is dat geleend van Verkeer en Waterstaat en het komt terug in 2006 en 2007. Daar zit nu ineens een hele bult met geld en moet ook de grote klap met de wegen worden gemaakt.

De heer **Oplaat** (VVD): Dus ik begrijp dat de minister zegt dat die doelstelling van 45% reductie in 2007 nog steeds staat en dat die gehaald zal worden?

Minister **Peijs**: Ja.

De heer **Van Hijum** (CDA): Daarmee is mijn zorg over de toename van het aantal files nog niet weggenomen. Daar vroeg ik namelijk naar: wat is het effect daarop? Is het echt nodig om die 1300 kilometer in die twee jaar op te lappen of kun je het over een langere periode spreiden? Want als het om verkeersveiligheidsredenen de afgelopen twee jaar niet nodig was, kun je je ook afvragen of je niet wat kritischer moet kijken naar de projecten over de komende twee jaar.

Minister **Peijs**: Dat is maar zeer de vraag, gezien de gladheid die wij nu hebben meegemaakt. Dat heeft ons er toch met de neus op gedrukt dat de verkeersveiligheid toch ook gediend is met een veilige infrastructuur. Dat betekent: geen gladde infrastructuur, infrastructuur die op tijd asfalt krijgt gesmeerd, zodat er geen spoorvorming en andere zaken zijn. Kun je dat uitschuiven? Ja, alles kan natuurlijk. Maar is het wenselijk? Dat is natuurlijk de vraag. Wij hebben niet voor niets daarop ingezet. De auto's zijn zwaarder, er zijn er meer, zij rijden harder en remmen beter. Dat zijn vier factoren die ervoor zorgen dat het verkeer meer effecten heeft op het asfalt. Vandaar dat wij sneller en beter het onderhoud in de gaten moeten houden om geen ongelukken te krijgen. Dat proberen wij te doen; dat hebben wij in de tijd gezet. Ik had het ook liever wat eerlijker over die vier jaar verdeeld, maar dat is nu eenmaal niet anders. Wij hebben net een studie achter de rug hoe wij het kunnen doen met zo weinig mogelijk last voor de mensen, door niet twee aanpalende corridors die elkaar

hinderen af te sluiten, en altijd wegen open te houden waar je wel overheen kunt. De mensen mogen dat van ons verwachten. Als dat ertoe leidt dat wij iets uit moeten stellen, komen wij daarmee terug naar de Kamer.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wij kunnen terugkijken op een jaar met een toenemende filezwaarte, mede veroorzaakt door extra weg- onderhoud. Als je dat vertaalt naar het wegonderhoud dat je de komende twee jaar moet doen, hoeveel extra filezwaarte levert dat wegonderhoud ons dan op?

De heer **Verdaas** (PvdA): Dit zijn de oorzaken waardoor dat onderhoud toch dynamischer is dan wij op zeker moment in je planning aannamen. Is dat nu ook bedrijfsmatig op orde? Wij hebben destijds ook tegen elkaar gezegd: beheer en onderhoud zou je eigenlijk niet politiek moeten willen maken. Dat is gewoon een kwestie van de basiskwaliteit van je wegen goed in de planning uitzetten.

Minister **Peijs**: Ik hoop te hebben voorkomen dat wij ooit nog in deze situatie komen. Op dit ogenblik is de wijze van werken dat bij alles wat wij plannen een onderhoudsbudget zit. Daarmee moet dat voor de toekomst, als wij alles weer op orde hebben, niet meer voor hoeven te komen, tenzij wij allen weer zouden zeggen: haal dat maar van het onderhoud af en bouw maar een nieuwe weg. Dat zouden wij niet meer moeten doen, en daar zijn wij zelf bij. Onderhoud is onderhoud en als je dat regelmatig doet, heb je dat soort toestanden niet meer.

Ik kom bij het water. Wij hadden via moties in de Kamer nog € 35 mln. extra gekregen om aan het water te besteden. Wij hebben een hele lijst van projecten die in gang zijn gezet. Voor ieder werk dat je wilt uitvoeren zijn procedures. Sommige werken hebben wat langer geduurd dan wij hadden gehoopt. Maar bij het water zijn wij nu aardig op streek en wij hopen daarmee door te gaan, zodat wij de achteruitgang in het onderhoud van de waterwegen kunnen stoppen.

Bij het Europese voorzitterschap hebben wij ons gericht op het mogelijk maken van echt internationaal vervoer, met licences voor de luchtvaart, voor machinisten in de trein en voor rijbewijzen. Wij

proberen regelgeving vanuit Europa in de touwen te houden, zodat het echt nuttig is dat wij grensoverschrijdend problemen oplossen en niet elkaar opzadelen met onwerkbare regelgeving.

De heer Van Hijum vroeg ook naar de spitsstroken en het effect daarvan. Wij hebben een aantal spitsstroken aangelegd. Ik zou graag de wereld verdelen in twee perioden: de periode vóór en na de Raad van State. Alle spitsstroken die onherroepelijk waren vóór de uitspraak van de Raad van State zijn aangelegd. Spitsstroken zijn de vluchtstroken die erbij worden gelegd en de plusstroken zitten aan de andere kant. Ik moet eerlijk zeggen dat ik het bijzonder betreurt dat zij geen voortgang hebben. Waar zij liggen, helpen zij echt. Everdingen heeft toch jarenlang in de top-2 van de files gestaan en kom je nu niet meer tegen. Als wij erin slagen om via een AMvB een nieuw beleid neer te zetten, als de Raad van State daarmee akkoord gaat, hoeft de opleverdatum van een aantal spitsstroken niet veel later te worden. Wij lopen achter, maar wij zijn intern wel doorgestaan met een aantal procedures, voor zover dat mogelijk was. Met een aantal zaken kun je niet doorgaan: een MER kan bijvoorbeeld pas worden doorgekend als er een nieuw pakket van maatregelen bij zit. Dat moet eerst vastgesteld regeringsbeleid zijn voordat dat kan worden meegerekend. Omdat het zo goed werkt, zijn wij wel van plan om daar snel mee aan de slag te gaan. Wij proberen de realisatie zo te doen dat wij de verloren tijd zo veel mogelijk inhalen. Daar is ons veel aan gelegen. Ik kom bij het regionaal OV. Wij zien dat in stedelijke gebieden ook het busvervoer groeit. Ik noem Almere, met een geheel nieuw concept: Max. Als je innovatieve concepten in de markt zet, werkt dat nog steeds. Wel pakken op het platteland steeds meer mensen de eigen auto of grijpen zij naar een CVV-oplossing: collectief vraagafhankelijk vervoer. Maar dat is ook openbaar vervoer; daar zitten wij niet mee. En ook de auto willen wij niet tegenwerken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat betekent dus dat de minister zegt: de macro toe- of afname van het aantal reizigerskilometers interesseert mij niet zo; dat zegt niet zo veel over de kwaliteit; het gaat meer om de plek;

als doelstelling hebben wij geen ambitie om het aantal reizigerskilometers te vergroten.

Minister **Peijs**: Als het kan wel. Bij de trein hebben wij dat nu expliciet wel. Bij de bus is het aan de decentrale overheden om een dergelijke ambitie met een busvervoerder in de concessie te zetten. Op sommige plaatsen zie je dat dus ook gebeuren. Als er nieuw materieel, een nieuw concept en regelmatige bussen komen, zie je ook dat het groeit. Maar wij hebben het regionale OV, mede als gevolg van kritiek van de Kamer, in de Nota Mobiliteit nog eens helemaal opnieuw bekeken in een commissie onder leiding van de heer Winsemius. In de Nota Mobiliteit zullen wij daarvoor straks een aangescherpte benadering presenteren. Dus misschien kunnen wij daar even op wachten.

Bij de PPS hebben wij vorig jaar echt een doorbraak bereikt. Wij zijn echt on speaking terms gekomen met het bedrijfsleven. Dat was een heel belangrijke doorbraak, omdat wij lange tijd langs elkaar heen hebben gepraat. Wij hebben daarvan meteen gebruik gemaakt door negen tot twaalf projecten neer te zetten, zoals de A4 van Haven tot Haven en de Coentunnel bij. Daar wordt op dit moment heel hard aan gewerkt, overigens ook door het ministerie van Financiën. Het gaat niet alleen om wegen, maar ook om gebouwen zoals scholen en ziekenhuizen. Ik vind dat het op dit moment heel goed gaat, en dat wij er een keer met de Kamer over moeten spreken wat dat voor gevolgen zal hebben. Waar wij vroeger het voortouw bij het bouwen hadden, zaten wij ook anders in de rapportage naar de Kamer. Ik noem de A59: het is toch iets anders als je dat project niet zelf uitvoert om de Kamer daarover informatie te geven.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik had begrepen dat de commissie-Duijvestein suggereert om de PPS naar het ministerie van EZ te brengen. Wil de minister daarop ingaan?

Minister **Peijs**: Er zit op dit moment een PPS-bureau bij het ministerie van Financiën, omdat wij vinden dat alle vakministeries – niet alleen EZ, maar ook VROM, V&W en Onderwijs – PPS en de manier om daarmee te

werken tussen de oren moeten krijgen. Dus waar dat denktankje van PPS zit, maakt helemaal niet zo veel uit. Het zit helemaal niet zo slecht bij Financiën. Het is de bedoeling dat het wordt verbreed en dat ieder ministerie zorgt dat het PPS in de genen krijgt en niet als een lastige opgave ziet, maar het echt in de praktijk gaat brengen. Wij gaan bij alle MIT-projecten kijken of wij iets met PPS kunnen doen. Wij moeten er allen in samenwerken, ook ministeries die wat minder voor de hand liggen, bijvoorbeeld als het gaat om scholen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Bij het PPS-verhaal is die doorbraak er zonder meer. De afspraak met het bedrijfsleven over de financiering is gemaakt en er is een aantal projecten geselecteerd. Zal dat er daadwerkelijk bij al die projecten toe leiden tot eerder de schop de grond in gaat? En zo ja, wanneer gaat men van start?

Minister **Peijs**: De heer Van Hijum weet dat ik niet vandaag iets bedenken en dat dan morgen de schop in de grond gaat.

De heer **Van Hijum** (CDA): Maar wel sneller.

Minister **Peijs**: Ja, maar daar zijn wel een paar zaken voor nodig, bijvoorbeeld dat de Kamer de Tracéwet nog even voor de vakantie afhandelt, waar anderhalf jaar versnelling in zit. Wij moeten allen naar onszelf kijken om dat voor elkaar te brengen. Daar zit een inspanning aan de kant van het Rijk in, een inspanning aan de kant van de Kamer en een inspanning aan de kant van de bedrijven. Neem bijvoorbeeld de A4 van Haven tot Haven: er zijn nu zelfs drie consortia die daar belangstelling voor hebben en die daarbij in een heel vroeg stadium worden betrokken. Van daaruit gaan wij dan werken. Maar ik kan natuurlijk niet de procedures overslaan die wij met elkaar in dit land hebben afgesproken. PPS of geen PPS: er moet altijd inspraak zijn. Dat kan gewoon niet anders. Wij zouden een opstand, een revolutie krijgen in dit land als ik zei: daar ligt een weg en de minister heeft gezegd dat die er komt; schop in de grond.

De heer **Van Hijum** (CDA): De versnelling zit natuurlijk voor een

deel in de procedures. U zegt dat de behandeling van Tracéwet snel moet in de Kamer, al gaat die bij mijn weten over benuttingsprojecten en over wegverbredingen. Daarmee gaan wij aan de slag. Maar de versnelling zit natuurlijk maar voor een heel beperkt deel in de procedures. De reden – maar dan gaan wij het debat over de Tracéwet al bijna voeren – waarom die projecten allemaal zo lang op zich laten wachten, ligt niet zozeer in de wettelijke termijnen, maar veel meer in het bestuurlijk overleg dat daaromheen nodig is. En ook aan de beschikbaarheid van financiën die soms pas op een heel laat moment in het MIT verzekerd is. Bij die PPS-projecten was het toch de bedoeling om door inschakeling van het bedrijfsleven en ook voorfinanciers projecten naar voren te halen? Daarom blijft mijn vraag: leidt het principe ertoe dat wij sneller met die projecten kunnen beginnen? En zo ja: wanneer kan dan, bijvoorbeeld bij die A4, de schop in de grond?

Minister **Peijs**: Voorzitter, ik kan niet zeggen: dat gaat een halfjaar schelen. In die A4 van Haven tot Haven zat bijvoorbeeld een stuk waarvoor wij helemaal geen geld hebben. Daarvoor moeten dus alle procedures nog worden gedaan. Er zit ook een stuk in – A4 Midden-Delfland – waarvoor al wel geld op de plank ligt en de procedures al een stuk zijn doorlopen. Maar aan die A4 Midden-Delfland ben ik in 2003 begonnen en zijn wij in 2007 klaar met de procedures. Dat hebben wij dus wel in dit land. En wij praten al 40 jaar over die weg. Dus onderschat de procedures niet. Ik kan wel van alles willen, maar het belangrijkste bij de A4 is dat ik de mensen meeneem, al heb ik het geld en de procedures. Dat kan ik alleen door de procedures zorgvuldig te doen. Maar het zal enorm helpen als het bedrijfsleven in een heel vroeg stadium daarbij wordt betrokken, opdat het de kans krijgt om daar heel innovatief naar te kijken. Dat kan jaren schelen in de beschikbaarheid en het naar voren halen van de infrastructuur. Daar komen wij in de begroting nog op terug. Wij hebben een aantal trajecten op papier gezet, waarbij wij dus eerder kunnen sleutelen aan knelpunten. Ik verwacht dat dat absoluut zal helpen. Op het punt van de innovatie komen wij in de uitvoeringsagenda van de

Nota Mobiliteit uitvoerig terug, dus ik vraag daarover even geduld.

De heer Verdaas vroeg naar het jaarverslag. Ja, wij zijn het eens met de Algemene Rekenkamer en wij gaan die extra stap erbij nog zetten. De discussie over de operationalisering van de doelen met twee voeten op de grond hebben wij gehad. Ik ben het met die benadering buitengewoon eens.

Over de overgang naar het baten/lastenstelsel bij Rijkswaterstaat heb ik ook al iets gezegd. Natuurlijk zijn er risico's. Er zullen best hier en daar slips zijn, maar in het algemeen hopen wij dat aardig in de hand te hebben, omdat wij al veel hebben proefgedraaid.

Over nieuwe ontwikkelingen en de invloeden op Rijkswaterstaat antwoord ik dat Rijkswaterstaat heel anders gaat werken: het wordt een moderne opdrachtgever, maar blijft ook netwerkbeheerder. Dat is heel belangrijk. Zelfs als iemand anders een rijksweg gaat bouwen, blijft de netwerkbeheerder altijd Rijkswaterstaat. Dus de verantwoordelijkheden veranderen niet; misschien wel de daadwerkelijke uitwerking, maar die zal altijd moeten passen binnen de zienswijze van Rijkswaterstaat op de eenheid van het netwerk. Het netwerk kan niet aan één kant van het land een heel ander beeld geven omdat toevallig een andere instantie het heeft gebouwd. Dat moet altijd hetzelfde blijven. Ook in het onderhoud moet er een constant niveau zijn voor het hele land. Die verantwoordelijkheid blijft gewoon bij Rijkswaterstaat, ook als iemand anders een bepaald werk zou uitvoeren.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik herken wel wat de minister zegt. Ik zal mijn inbreng iets meer toelichten. In het verlengde van de PPS spreken wij ook over concessies, waarbij ook onderhoud in het contract zit. Dat blijft hoe dan ook een rol van Rijkswaterstaat, maar dat staat dan ook weer op gespannen voet met discussies die wij in het kader van PPS-activiteiten voeren. Hoe ga je dat dan organiseren? Want daar nemen de contractpartijen dat als verplichting in het contract mee. Gaat dat alleen maar om vormvereisten of ook echt om de uitvoering? Ik wil graag meer reflectie van de minister: wij krijgen straks een heel palet aan projectaanpakken, waarbij wij het of aan de

markt uitbesteden of het volgens de klassieke aanpak doen. Ik hoor de minister zeggen: er zijn mensen uit en er zijn nieuwe competenties nodig. Maar is de organisatie straks klaar voor al die verschillende rollen, als opdrachtgever, netwerkbeheerder, adviseur, die ook door een gemeente of regio kan worden ingehuurd? Dat wordt een heel diffuus geheel en ik vrees dat wij er te veel op focussen of de organisatie wel goed in elkaar zit. Over drie jaar hebben wij dan weer de discussie dat het niet goed van de grond is gekomen omdat er her en der weer knelpunten in zitten hoe Rijkswaterstaat zich in die projecten opstelt.

Minister **Peijs**: Rijkswaterstaat houdt gewoon zijn toezichtsrol en blijft de netwerkmanager, moet zorgen dat het netwerk een eenheid is. Rijkswaterstaat kan alle rollen vervullen, maar het is niet nodig dat men het allemaal uitvoert. Maar het kan niet zo zijn dat wij voor 30 jaar contracten in de markt wegzetten en dan nooit meer enige invloed op de hoogte van die contracten zouden hebben, op wat er precies gebeurt. Wat mogelijk is, is dat een aannemer zaken doet op de momenten dat het hem uitkomt, wat heel gunstig kan zijn voor de prijs van een contract. Natuurlijk moet de weg aan een bepaald onderhoudsniveau voldoen, maar of dat op dinsdag of woensdag gebeurt, moet die aannemer zelf weten. Wanneer hij gaat maaien? Als het gras maar kort is en het zicht niet wordt belemmerd. Maar stel je voor dat wij ooit een budgettaire krimp of knelpunt zouden hebben. Dan moeten wij in een contract de mogelijkheid hebben om op oproep te werken, zodat wij in een bepaald jaar een minder groot beslag op de middelen hebben. Dat soort zaken kun je in een contract regelen, en dat wordt ook gedaan. Dus dat is geen probleem.

De heer **Verdaas** (PvdA): In dat model wordt Rijkswaterstaat meer een soort toezichthouder op degene die het contract heeft. Dat is weer een andere rol. Dus Rijkswaterstaat kan straks alle rollen spelen die je maar kunt bedenken.

Minister **Peijs**: Maar dat is de rol bij uitstek. Rijkswaterstaat is de toezichthouder, de opdrachtgever. Of men geeft zelf opdracht, of iemand anders geeft de opdracht. Dat kan

ook. Er zijn ook decentrale overheden die iets uitvoeren. Maar de rol van Rijkswaterstaat is: zorgen dat het netwerk er goed bij ligt, dat de staat van onderhoud constant is, met overal in het land dezelfde staat van onderhoud: voor een autoweg in Zeeland gelijk aan een autoweg in Friesland. Dat is de taak van Rijkswaterstaat bij uitstek. Dus niet weer een andere rol, maar de taak.

De heer **Verdaas** (PvdA): Maar de verhoudingen tussen de partijen zullen dus flink gaan schuiven.

Minister **Peijs**: Ja, die gaan veranderen. Maar dat is toch niet erg? Dat is nu net waar wij mee bezig zijn. Dat maakt het eigenlijk wel spannend.

De heer Oplaat noemde nog even op waaraan wij ons hebben verbonden, zoals de verbetering van de veiligheid. Dat is allemaal waar, ook voor het water. De veiligheid staat bij ons echt bovenaan.

Met de spitsstroken en de plusstroken zaten wij heel aardig op schema, maar de Raad van State heeft daarin verandering gebracht.

Als wij uit de AMvB over luchtkwaliteit zijn, gaan wij weer full speed van start.

Is bij de files het ingezette beleid voldoende? Nee, want ik moet wel bouwen. Wij hebben altijd gezegd: eerst gaan wij onderhoud doen en dan gaan wij bouwen. Wij kijken tot 2020. Daarna moet ik ook echt bouwen en ook dat programma ligt op dit ogenblik stil. Wij kunnen niet verder met de procedures voordat wij dat pakket hebben neergezet waarmee de MER-procedures kunnen worden doorgerekend. Het beleid is wel voldoende, maar wij kunnen op dit ogenblik niet tot uitvoering overgaan. Daar is het wachten op; wij zitten er echt om te springen dat wij weer door kunnen gaan. Spitsstroken helpen, onderhoud helpt, maar wij moeten wel bouwen.

De heer **Oplaat** (VVD): De minister zegt dat nu drie keer en kijkt ons dan vragend aan. Zij heeft onze volledige steun als zij wil bouwen, en liefst nog meer, dat weet zij.

Minister **Peijs**: Dank u wel. In de Nota Mobiliteit zullen wij erop terugkomen dat er bij bouwen een beprijzingsprogramma komt. Ik hoop dat ik daar ook op uw steun kan rekenen. Bij het ministerie hadden

wij ook een slogan bedacht: 'Het is Nouwen of nooit'. De betrouwbare reistijd wordt heel belangrijk. Daar zetten wij echt op in: dat mensen gewoon kunnen plannen. Maar in de Nota Mobiliteit komen wij daarop terug.

De analyses dienen ervoor dat wij onze netwerkanalyses kunnen maken. Er is een aantal knelpunten bijgekomen, doordat de cijfers die wij hanteerden en die de regio's hanteerden op sommige punten verschilden. Dat was vervelend, want dat leidde tot allerlei discussies. Wij hebben dan ook tegen de regio's gezegd: laten wij om de tafel gaan zitten en kijken waar de verschillen zitten, zodat wij bij alle berekeningen uitgaan van dezelfde cijfers. Dat hebben wij gedaan. De neerslag daarvan vindt u straks in de Nota Mobiliteit terug. Dan praten wij dus met de regio's over dezelfde set cijfers, over dezelfde perceptie van wat een knelpunt is. Ik vind dat een heel grote verbetering. Dat zetten wij allemaal in de Nota Mobiliteit.

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. De heer Van Hijum vraag naar het Herstelplan Spoor. De vraag naar de vermindering van de storingen met 35 tot 40% is naar ik meen voldoende beantwoord. De minister heeft al iets aangegeven over de indicatoren VBTB. Het is inderdaad soms de vraag of indicatoren ook precies aangeven wat je hebt behaald of niet. Maar je zult toch iets nodig hebben om de regering aan te toetsen. Voor water hebben wij in de volgende begroting het aantal indicatoren teruggebracht tot zes hoofdindicatoren. Wij willen graag dat de Kamer zegt wat hij van die indicatoren vindt. Zij zijn heel specifiek, bijvoorbeeld over het aantal kilometers primaire keringen, in het kader van de veiligheid, en over de waterkwaliteit. Die zaken zijn specifiek meetbaar, anders dan bijvoorbeeld welzijns- of cultuurdoelstellingen, waar het nog wel eens de vraag is waardoor iets precies wordt gerealiseerd. Maar ik zal altijd van de Kamer verwachten dat men ook een eigen kwaliteitsgedachte heeft achter de controle op de cijfermatige doelstellingen. Dit is een interessante discussie en die moeten wij ook blijven voeren. Wat de onderbesteding bij de waterkeren betreft, is op blz. 38 ook een lijstje toegevoegd van projecten.

Het zijn bijna allemaal administratief-juridische problemen: bezwaren die bij bepaalde projecten zijn gemaakt, niet-afgegeven vergunningen waardoor een aantal vertragingen is ontstaan, waardoor deze waterkeringen niet zijn afgemaakt of gerealiseerd. Dat budget wordt overgeheveld naar het volgend jaar, opdat wij dat volgend jaar zo snel mogelijk realiseren. In het bouwprogramma wordt nog wel eens een beetje overgepland, al waren wij daar vorig jaar heel voorzichtig mee geworden. Maar bij het beheer- en onderhoudsprogramma bestaat dat eigenlijk niet. Vorig jaar hebben wij de rem gezet op de uitgaven bij Rijkswaterstaat en mocht men ook geen andere verplichtingen aangaan. Dat zie je dan nu weer terug: als er in de reguliere projecten iets misgaat, heb je meteen onderbesteding. Maar het gaat echt op, kan ik u verzekeren. Wij hebben het meer dan nodig. Het gaat hier dus niet om internproceematische zaken, maar om juridische knelpunten.

Over GIS spreek ik nu alleen over 2004, want binnenkort komen wij uitgebreid over GIS en het vervolg daarvan te spreken. De accountantsdienst was positief en zag ook verbetering. Dat staat ook in het rapport van de Algemene Rekenkamer. Maar de Rekenkamer zegt ook: de meeste acties die zijn ondernomen, zien wij pas terug in 2005. Dat betekent dat de Rekenkamer in zijn jaarverslag expliciet aandacht zal besteden aan GIS, om ook voor de Kamer inzichtelijk te maken of die verbeteringen nu daadwerkelijk worden doorgevoerd. Ik spreek graag op 22 juni over de stand van zaken en de maatregelen.

De heer Oplaat zei dat wij nu 26% van de punctualiteit hebben gerealiseerd en daarmee heel dicht bij de doelstelling zitten. Hij vroeg of wij nu de doelstelling gaan verhogen. Ik ben benieuwd of hij dat ook zou zeggen als wij ver van de doelstelling af zaten, en of die dan ook weer wat omlaag zou mogen gaan.

De heer **Oplaat** (VVD): Het is heel lovenswaardig, maar het zou mooi zijn als wij nog een stapje erbij zouden kunnen doen.

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik begrijp heel goed wat u daarmee wilt zeggen, maar wij hebben net de

discussie gehad wat die gegevens nu precies zeggen. Wij gebruiken dat als uitgangspunt om onszelf – en in dit geval de NS – te stimuleren om een bepaalde kwaliteit te leveren. Toevallig komt men er bij dit punt dicht in de buurt. Er zullen andere elementen zijn waar men wat verder van af zit. Om het gemiddelde zo te houden dat wij veel zullen halen, stel ik voor om deze gewoon zo te laten, maar de NS niet af straffen als zij meer haalt dan dit. Dat is het eerste. Punctualiteit is van heel veel zaken afhankelijk die men zelf kan organiseren, maar ook van zaken die buiten de macht liggen. Ik denk aan zelfmoorden. Ik was afgelopen week in Japan voor een watermissie en ben ook veel met die prachtige treinen mee geweest. De punctualiteit is daar zeer hoog, maar ik had al meteen bij de eerste trein een half uur vertraging wegens een zelfmoord. Zulke elementen zijn er altijd heel lastig uit te halen. De NS werkt hard aan die punctualiteit en gaat dat ook halen. Ik zou het zo laten, want het maakt deel uit van een concessie. Die concessie bevat een reeks aan eisen. Ik zou zeggen: hier zal het misschien een keer meevallen en in een ander geval valt het misschien een keer tegen. Wij moeten uiteindelijk naar het totaal kijken. Wij hebben nu nog steeds twee van deze punten staan: die storingen en die punctualiteit. Maar eigenlijk zouden wij voor de toekomst moeten zeggen: wij kijken of NS de concessies in totaliteit haalt. Dat zou interessanter zijn.

De heer **Oplaat** (VVD): Heeft een staking zoals die van komende vrijdag een doorwerking in de punctualiteit? Wordt die daarin meegenomen?

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Volgens mij valt die niet onder de overmacht. Er zitten inderdaad elementen als stakingen in die van invloed zijn. Maar er wordt ook al rekening mee gehouden dat er elementen zijn die zorgen voor vertragingen buiten de macht van NS om. Als die een maand duren, zullen wij de discussie voeren of het reëel is dat NS de punctualiteitscijfers haalt. Laatst was er ook een trein door hooligans gesloopt. Toen was men ook een dag uit de running. Dan gaan wij niet iedere keer het punctualiteitscijfer aanpassen. Wij

spreken met elkaar af dat NS het haalt. De ene keer valt het mee; de andere keer valt het tegen. In Japan heb ik ook de nieuwe trein waaraan men werkt gezien, die 450 km/u zal rijden. Ik weet dat de heer Oplaat altijd geïnteresseerd is in hoge snelheden over de weg. Misschien wordt het openbaar vervoer voor hem in de toekomst toch ook een aantrekkelijk onderwerp.

De heer **Oplaat** (VVD): Dan moet men eerst een spoorlijn leggen naar waar ik woon. Ik moet een half uur rijden om bij een station te komen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik meen uit het antwoord op te maken dat één dag staking gewoon meetelt in de cijfers.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet het niet uit mijn hoofd, maar volgens mij – dat gold ook voor de voetbalhooligans en de dag dat het stil lag – tellen deze elementen wel mee en gaat de punctualiteit daardoor iets omlaag.

De **voorzitter**: Misschien een suggestie om bij een eerstkomende rapportage daarover een definitie te schrijven.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal dat iets explicieter aangeven, maar volgens mij telt dit gewoon mee in het totaal. Als het heel lang gaat duren, kunnen wij een discussie met elkaar hebben of het nog terecht is dat wij NS erop afrekenen.

De heer **Oplaat** (VVD): Dan kun je nog zo je best doen, maar je bent wel afhankelijk. Als die mensen gaan staken komen die cijfers er lelijk uit te zien. Die mensen zouden ook eens hun verantwoordelijkheid voor hun eigen zaak moeten nemen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is juist. Dat is waarom het Vervoerbeheerplan niet alleen bestaat uit cijfers waaraan men moet voldoen, maar ook uit maatregelen die men moet hebben genomen om die cijfers te halen. NS kan dat bijvoorbeeld ook niet halen omdat er slecht onderhoud zou zijn. Om te voorkomen dat iedereen iedere keer naar elkaar wijst, zitten er dus maatregelen

achter. Men moet dus die zaken hebben gedaan om die 86% punctualiteit te halen. Als er andere factoren zijn die dat naar beneden halen, kan men daarmee als het ware vrijstelling krijgen. Zo zitten die concessies en de onderliggende plannen in elkaar.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mag ik daar misschien nog een vraag over de waterdoelstellingen aan toevoegen? De staatssecretaris constateert terecht dat wij daar duidelijke indicatoren hebben voor de sterkte van waterkeringen en dergelijke. Nu hebben wij ook wel eens discussies in de Kamer gehad over de vraag of je op het gebied van waterbeheer niet veel meer naar een risicobenadering toe zou moeten, waarbij wij niet alleen kijken naar de sterkte van de kering, maar ook of wij aan bepaalde veiligheidsnormen voldoen. Daarbij kijk je ook naar het achterliggende gebied en of dat voldoende is beschermd. Ik heb begrepen dat het project De Veiligheid van Nederland in Kaart daarvoor de uitkomst zou moeten bieden. Daar wachten wij als Kamer ook al een tijdje op. Kan de staatssecretaris daar nog iets over zeggen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de nieuwe begroting is ook aangekondigd dat in 2005 de eerste gegevens daarover vrijkomen. Daarmee kunnen wij ook met alle betrokken partijen de discussie over de risicoanalyse starten. Dat is sterk ingebed bij de waterschappen en de gemeenten aan de kust, maar ook bij de diverse andere overheden. Ik ben zelf een groot voorstander van de risicoanalyse boven het standaard vastleggen van normen. Je kunt zeggen dat voor het hele rivierengebied dezelfde normen gelden, maar waarom zou je niet gewoon zeggen: waar is het economische effect het grootst als er iets misgaat? Zou je daar dan niet een hogere risiconorm hanteren dan op een andere plek? Het project De Veiligheid van Nederland in Kaart brengt voor een heleboel dijkkringen in kaart wat precies de risico's zijn dat een dijk bezwijkt. Men kijkt dus verder dan ons huidige beleid, waarin wij alleen naar de overstromingskans kijken: ook naar verschuiven, muskusratten, buisleidingen, noem maar op. Wij zullen nog wel zien of dat allemaal

effect heeft. Het project geeft ook aan wat het precies in het achterland gaat doen. Hoe druk bevolkt is het? Welke economische belangen zitten er? Dit is een zwaar project. Wij hebben nu een aantal dijkkringen gedaan. Uiteindelijk moet de Kamer beslissen – er zit ook een prijskaartje aan – of wij dat voor het hele land gaan doen. Tot nu toe waren de gegevens niet zo robuust dat wij er al mee konden komen, maar nu wordt het steeds steviger. Zodra dat er is, komen wij naar de Kamer.

Minister **Peijs**: Over de sociale veiligheid geef ik eerst een algemeen antwoord. In ieder geval zijn er extra camera's geplaatst en is er ook extra toezicht gekomen. Het antwoord hoe veel camera's en in welke treinen moet ik schriftelijk geven. Wat ik in ieder geval zeker weet, is dat er extra camera's zijn geplaatst als gevolg van de input van € 5 mln., dus dat dat heeft bijgedragen aan de veiligheid. Als de Kamer precies wilt weten hoe veel, moet ik dat even nazoeken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Als de inspanning in verhouding staat tot het effect, zou ik dat wel graag willen.

Minister **Peijs**: Wij zullen dat nagaan. De brief komt er.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De beantwoording is op veruit de meeste punten meer dan toereikend. Bij de vraag die de heer Verdaas heeft opgeroepen over de aard van het hele VBTB-proces deel ik de analyse dat wij moeten uitkijken dat wij er niet een enorme boekhoudkundige werkelijkheid van maken die losstaat van wat er in de samenleving gebeurt. De overheid is natuurlijk geen koekjesfabriek: als je de productiesnelheid opvoert, krijg je meer koekjes. Zo werkt het in de maatschappelijke werkelijkheid vaak niet. Aan de andere kant moeten wij ook weer uitkijken: het is een beetje een cyclische discussie. Eerst was het allemaal niet bedrijfsmatig genoeg; nu wordt het te bedrijfsmatig. Wij zullen daarin toch een goede middenweg moeten vinden. Ik vind het heel goed dat wij proberen om wat wij bereiken in de vorm van prestaties en effecten toch zo scherp mogelijk neer te leggen, met de kanttekening dat dat natuurlijk niet de werkelijkheid is, maar dat

iedereen daarmee toch zijn voordeel kan doen.

Ik kom nog even terug op de forse inspanning voor onderhoud die wij de komende jaren moeten plegen, die 1300 kilometer. Ik blijf toch de vraag stellen: wat betekent dat voor de toename van de files? Ik wil daar toch graag nog wat meer informatie over hebben. Men zal mij niet horen pleiten voor het bijstellen van de ambitie voor onderhoud. Integendeel: dat zijn kwaliteitsnormen en daar moeten wij aan voldoen. Maar ik vind de vraag naar het spreiden en het zodanig logisch organiseren daarvan dat mensen daar zo min mogelijk hinder ondervinden wel een vraag die wij als Kamer mogen stellen. Ik vraag dus nadrukkelijk toch nog een keer naar die optimalisatie op dat punt. Desnoods voeren wij die discussie bij de begroting, maar ik vind dat wel een punt van aandacht.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Het is absoluut niet mijn bedoeling om het nut van de hele VBTB-exercitie ter discussie te stellen. De heer Van Hijum heeft gelijk: alles in het leven is cyclisch, maar ik zou het liever cyclisch-iteratief maken. Dat betekent dat wij bij elke nieuwe cirkel ook een stapje vooruit weten te zetten. Dat lukt alleen als wij zeggen: wij meten niet de waarheid, maar wat wij meten helpt ons bij het voeren van het gesprek. Die dialoog vind ik veel belangrijker dan dat wij verder verfijnen met tal van indicatoren. Het is meer een verzoek aan de bewindspersonen: probeer ook, los van de indicatoren en de tools en de prestatie die je opneemt om misschien met één of twee thema's ook een kwalitatieve analyse te maken voor het jaarverslag. Bereid je daar ook op voor. Volgens mij is het ook een verdieping voor het hele VBTB-debat als dat op andere plekken wordt overgenomen.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording. Het was weer zeer leerzaam voor mij. Volgens mij zijn wij het over veel punten eens: dat de besluitvorming sneller moet, dat de Kamer ook een verantwoordelijkheid daarin heeft en dat wij als de duvel aan het bouwen moeten. Bouwen is: de handen uit de mouwen. En over Nouwen gaan wij nog spreken.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Wat de relativering betreft, wij proberen die, in de geest van de heer Verdaas, zowel kwalitatief als kwantitatief met de benen op de grond te blijven doen, door in te schatten wat de invloed van ons beleid is en wat de invloed is van allerlei andere zaken. Wij proberen ook daarin volgend jaar meer inzicht te geven. Dat kan doordat wij in de begroting meer hebben ontschot en dus niet zo fijnmazig te werk hoeven te gaan. Ik vind het een goed idee om het debat over onderhoud en files nog eens bij de begroting te voeren. Ik zal zorgen dat wij daar ook bij zetten hoe wij die fasering in die twee jaar zien en of dat zal leiden tot overloop naar 2008. Als het goed is, zullen wij dat bij de begroting meenemen. Ik zie uit naar de discussie over bouwen, houwen, Nouwen en alles wat daarmee samenhangt. Maar aangezien ik weet hoezeer de heer Oplaat van doorrijden houdt, zou ik zeggen dat wij daar toch een positieve insteek moeten hebben.

De heer **Oplaat** (VVD): Onze insteek is ook zeer positief. Wij verschillen alleen van mening over de snelheid waarmee wij het gaan doen.

De **voorzitter**: Ik sluit deze vergadering, met dank aan de bewindslieden en de ondersteuning. De toezeggingen zijn in het verslag opgenomen.

Sluiting 12.00 uur.