

Vergaderjaar 2005–2006

30 550 XII

Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2005

30 550 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2005

Nr. 8

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

26 juni 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 15 juni 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over **de financiële verantwoording over het jaar 2005**.

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: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA) en Krähe (PvdA).
Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

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

Donderdag 15 juni 2006

Aanvang 12.00 uur

Voorzitter: Atsma

Aanwezig zijn 4 leden der Kamer, te weten:

Atsma, Hofstra, Van Hijum en Verdaas,

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

Aan de orde is de behandeling van:

- **het Jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 2005 (30550-XII, nr. 1);**
- **het Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het Jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 2005 (30550-XII, nr. 2);**
- **de Wijziging van de begroting van uitgaven en ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005 (30550-XII, nr. 3);**
- **het jaarverslag 2005 van het Infrafonds (30550-A, nr. 1);**
- **het Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het Jaarverslag 2005 van het Infrafonds (30550-A, nr. 2);**
- **de Wijziging van de begroting van uitgaven en ontvangsten van het Infrafonds voor het jaar 2005 (slotwet) (30550-A, nr. 3).**

De **voorzitter**: Ik heet de bewindslieden en hun ambtenaren van harte welkom.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik begin met iets wat echt bij het jaarverslag hoort alvorens er decharge kan worden verleend, namelijk de vraag of er fouten of andere onrechtmatige handelingen zijn ontdekt. Wat dat betreft mogen wij tevreden zijn. Het gaat weliswaar om meer geld dan ik bezit, maar als wij het bezien in procenten van de totale omzet, dan is sprake van heel kleine getallen. Ik complimenteer beide bewindslieden daarmee. Op dat front zijn er geen problemen, al is het de vraag wat er gebeurt met de posten die wel zijn gevonden en die voor een normaal mens een zeer grote omvang hebben.

Wat betreft het financiële beheer valt het op dat de Rekenkamer heeft geconstateerd dat ook op dat punt sprake is van duidelijke vooruitgang. Op pagina 27 van het rapport van de Rekenkamer is een overzichtelijk

staatje opgenomen. Daaruit blijkt dat op drie punten sprake is van een plus. Hopelijk is het volgend jaar allemaal blanco. Op één punt is het echter slechter gegaan dan de vorige keer en dat is het Verplichtingenbeheer. De Inspectie is ook nog een zorgenkind. Ik hoorde gisteren bij de reders dat dit misschien niet alleen voor de financiën geldt, maar dat terzijde. Ik krijg wel graag een toelichting op het financiële verhaal. Dan de doelmatigheid en de voortgang van het beleid. In dat kader kom ik eerst op de files. Ik verwijs naar een begrotingsbehandeling van enkele jaren geleden. Toen heb ik de minister indringend gevraagd hoe het met de files zou gaan in de regeerperiode die er toen aan kwam. Ik constateer dat de files toch nog steeds toenemen. Wij weten hoe dat komt. Er wordt inmiddels geprobeerd de files tegen te gaan door de wegcapaciteit te vergroten, maar dat gaat minder snel dan verwacht. Wij weten voor een groot deel ook hoe dat komt. Wij zouden het op prijs stellen als de minister in het kader van de VBTB-procedure in de begroting 2007 de verdere ontwikkeling van het verkeer en vervoer en de files duidelijker in beeld brengt. Tevens kan zij dan ingaan op wat daaraan gebeurt en hoeveel het kost. Overigens moet een ontzettende inhaalslag worden gemaakt. Wij hebben heel dikke rapporten gekregen, dus ik kan niet zeggen dat er te weinig informatie is, maar het gaat mij meer om de grote lijnen.

Een soortgelijke vraag heeft betrekking op het openbaar vervoer. Het beleid is erop gericht meer mensen met het openbaar vervoer te vervoeren, maar ik ben benieuwd of dat lukt en of de NS in 2005 in de plus is gekomen. Ik ben benieuwd naar het programma en wat dat kost. Ik denk ook aan de waterkeren, want dat is ook een belangrijke taak. Wij stellen het op prijs als die zaken wat integraler zouden kunnen worden beschreven in de rapporten.

In 2005 is een meevaller van 1,5 mld. bij de aanbestedingen behaald. Is dat bedrag volledig ten goede gekomen aan Verkeer en Waterstaat, of is er nog iets door gesluisd naar de minister van Financiën? In het jaarrapport is een redelijke specificatie opgenomen van de projecten voor de wegen en het openbaar vervoer, maar niet voor de ProRail-activiteiten. Ik heb daarom het jaarverslag 2005 van ProRail erbij gepakt. Dat is overigens veel beter dan dat van 2004. In het jaarverslag 2005 staat hoeveel wissels en hoeveel kilometer spoor zijn vervangen. Dat is bekend. Daarom zou ik die specificatie de volgende keer

ook graag lezen in het in het jaarverslag 2005 van het ministerie. Hetzelfde geldt voor de waterwegen. Over het GIS is al veel gesproken. Wij geven 25 mln. in dat kader uit, maar daarvoor zijn één school en een handjevol woningen geïsoleerd. Ik vraag mij af of dat niet goedkoper kan. De budgetten voor goederenvervoer nemen structureel af de laatste jaren, in combinatie met een onderuitputting. Is er in het verleden heel ondoelmatig geld uitgegeven? Gaat het wel goed op deze manier?

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de woorden van waardering van collega Hofstra, ook voor de financiële verslaglegging en de verbeteringen die in het financiële beheer zijn doorgevoerd. Ik sluit mij kortheidshalve ook aan bij zijn vragen daarover. Ik spreek voorts mijn waardering uit voor het feit dat het elk jaar voor de Kamer beter mogelijk wordt de resultaten, ook in termen van effecten, te volgen. Ik heb overigens nog steeds het gevoel dat de verslaglegging niet altijd aansluit bij de diverse indicatoren en bij wat er in de begroting is afgesproken. In die zin is niet altijd sprake van een spiegel wat betreft het jaarverslag, want de indicatoren zijn niet een op een hetzelfde, maar daardoor kun je het niet altijd even goed volgen. Er worden wel stap voor stap verbeteringen aangebracht. Het wordt voor ons op die manier steeds gemakkelijker te spreken over de effecten van het beleid.

Het jaar 2005 was een belangrijk jaar voor de uitvoering van het kabinetsbeleid, in een aantal opzichten. Wij hebben de nota Mobiliteit vastgesteld en er is een aantal slagen gemaakt met het wegwerken van achterstanden bij beheer en onderhoud van het spoor, de weg en de vaarwegen. Langzaam, maar zeker zien wij daar de eerste resultaten van. Ik wijs op de resultaten met de reductie van het aantal verkeersslachtoffers, ook een belangrijke doelstelling van met name deze minister. Tegelijkertijd komt een aantal knelpunten naar voren. De heer Hofstra sprak al over de nog steeds toenemende files. Met de luchtkwaliteit zit het ook niet mee, al was dat in 2005 een belangrijk aandachtspunt. Wat heeft de minister in 2005 gedaan aan de kortetermijnproblemen, bijvoorbeeld aan de verruiming van de regelgeving, om zodoende toch weer te starren met zaken als spitsstroken, maar met name aan het bewerkstelligen van de trendbreuk op Europees niveau? Wij hebben destijds in de begrotingsbehandeling aangegeven dat Europa zich veel te veel bezighoudt met de regelgeving op postzegel-niveau in de lidstaten en veel te weinig inzet op de systeemsporging wat betreft schone brandstoffen en voertuigtechnieken, het aanspreken van de automobiël-industrie daarop en dus het zetten van een stap naar schoner transport. Dat heeft ook met innovatie te maken. Innovatie was in 2005 een belangrijk thema in de begroting. Wij verwachten wat dat betreft ook inzet van het kabinet. Misschien kan de minister daarop ingaan. Wij hebben al gesproken over de punctualiteitscijfers. Er is een doelstelling afgesproken van 85%, maar die is niet gehaald. Er is een percentage van 84,7 gehaald. Klopt het dat de vertragingen op het spoor slechts voor 20% worden veroorzaakt door storingen aan het spoor, de bekende TAO's dus, en dat 80% wordt veroorzaakt door secundaire oorzaken, zoals het wachten als gevolg van files op het spoor, vertraagd personeel en vertraagd materieel? Eigenlijk zijn dat capaciteitsproblemen. Als dat het geval is, moeten wij ons afvragen welke maatregelen het meest bijdragen aan het verder verhogen van de

punctualiteitsdoelstelling. Gaat het dan om het verder terugdringen van de TAO's, of moet je de capaciteit in de spits op bepaalde plekken uitbreiden? Dat is een belangrijke vraag bij het beoordelen van de effectiviteit. Dan de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Dat was een belangrijk thema bij de begrotingsbehandeling 2005. Er zijn belangrijke stappen gezet. Ik noem de aanpak van het zwartrijden, maar wij zijn nog niet tevreden met het ambitieniveau, vooral wat betreft sociale veiligheid in de treinen en op stations in de avonduren. Er is sprake van verbeteringen, maar de helft van de reizigers voelt zich 's avonds niet veilig op stations. De ambitie van de regering is eigenlijk niet veel hoger. Wij komen daar bij de begrotingsbehandeling op terug, maar vinden de bewindslieden die ambitie toereikend?

Ik heb een aantal technische vragen over de onderuitputting in de Brede doeluikering van 33 mln. Wat is daar de oorzaak van? De heer Hofstra vroeg naar de aanbestedingsmeevaller van 1,5 mld. In 2005 is daar nog 140 mln. extra voor ingeboekt. Is dat bedrag in de begroting van Verkeer en Waterstaat gekomen, of is dat naar de schatkist gegaan?

In 2005 waren de organisatievraagstukken ook belangrijk. Er was sprake van een grote taakstelling op dat punt. Ik noem de reductie van het aantal ambtenaren en de omvorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat naar een baten/lastendienst. Dat heeft een behoorlijke wissel getrokken op de organisatie. Hoe staat het met de resultaten van de taakstelling op dit gebied? In het jaarverslag wordt alleen gesproken over de stand van zaken ten opzichte van 2004, maar er wordt niet aangegeven of het kabinet op het goede spoor zit met de taakstelling van 2800 fte's. In het jaarverslag wordt aangekondigd dat de organisatie dit jaar en in 2007 weer wordt uitgebreid. Wat is de aanleiding daarvan, want eerder is aangegeven dat hetzelfde werk met minder mensen zelfs beter zou kunnen worden gedaan. In het jaarverslag staat echter dat dit niet het geval is en dat bepaalde kennis en vaardigheden ontbreken. Wij zullen daar bij de komende begrotingsbehandeling heel kritisch naar kijken.

Dan een vraag over het jaarbericht van de inspectie dat, als het goed is, nog niet is verschenen. Wij vinden het jammer dat de resultaten die hierin worden aangegeven, op basis waarvan ook inzicht wordt gegeven in trends op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid op het spoor en in de luchtvaart, niet kunnen worden betrokken bij de bespreking van het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat. Het lijkt mij handig die zaken voortaan gecombineerd te bespreken. Op die manier kunnen de lessen uit dat jaarbericht worden betrokken bij het debat over de verantwoording over 2005.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen en vragen van de collega's Hofstra en Van Hijum.

Namens mijn fractie complimenteer ook ik de bewindslieden met de boekhouding en de wijze waarop de Rekenkamer hierover spreekt, afgezien van de kwestie van het Verplichtingenbeheer. Het ziet er goed uit en het wordt steeds inzichtelijker. Dat komt het gesprek alleen maar ten goede. Wat betreft de verantwoording wijs ik erop dat wij elkaar door het jaar heen regelmatig treffen. Eigenlijk is die verantwoording een continu proces, maar

het is goed om dit moment te benutten voor het bekijken van het totaalbeeld.

De heer Van Hijum vroeg naar de maatschappelijke effecten. Vorig jaar was dat ook een thema bij de VBTB-discussie. Je bent dan gefocust op de indicatoren, je wilt weten waar het geld naar toe is gegaan, of dat kan worden verantwoord en of de bedoelde effecten zijn opgetreden. Is het mogelijk ook meer contextueel te kijken naar de maatschappelijke effecten die worden bereikt? De indicator op het gebied van verkeersveiligheid en de veiligheid in het openbaar vervoer valt samen met wat je maatschappelijk beoogt. Kijk ik echter naar het geld dat wordt uitgegeven voor bijvoorbeeld het onderhoud op het spoor of het terugdringen van files, dan is die relatie minder gemakkelijk te leggen. Neem de stedelijke bereikbaarheid, een heel essentieel thema. Dat is een groot probleem, want de meeste vertraging loop je op bij het binnenkomen van de steden en bij het verlaten ervan. Kijk ik naar de file top tien, dan constateer ik dat het vaak over wegvakken gaat. Als je daarin investeert, is de file het jaar daarop tien kilometer opgeschoven en staat die file in de top tien. Wij hebben afgesproken dat wij naar een traject top tien gaan. Aan zo'n indicator heb ik iets voor het jaarverslag. Dit is het meest aansprekende voorbeeld, maar ik daag het apparaat uit te kijken naar onderwerpen waarbij ook zo'n slag zou kunnen worden gemaakt.

Dan de relatie van Verkeer en Waterstaat met andere ministeries, met name het ministerie van VROM. Ik heb het gevoel dat wat betreft de kerntaken van V en W, onderhoud, beheer en toezicht, alles wel op orde is, maar de indicatoren gaan wringen bij de coördinatie met andere departementen. In het jaarverslag staat niets over de voortgang van met name de grotere projecten in het licht van de coördinatie die daarbij is vereist, bijvoorbeeld als het gaat om de Betuwelijn, de HSL, de Tweede Maasvlakte en de IJzeren Rijn. Is dat ook in indicatoren te vangen? Ik vind die in ieder geval niet terug, terwijl dit heel belangrijke projecten zijn waar V en W een grote rol bij speelt.

Dan de luchtkwaliteit. Ik las gisteren dat staatssecretaris Van Geel de kritiek van de Raad van State ter harte neemt, maar dat dit wellicht opnieuw vertraging van een aantal projecten betekent. Wordt die informatie direct vertaald in het overzicht dat wij hebben? Heeft dat inderdaad consequenties voor de voortgang van een aantal capaciteitsprojecten op de weg?

Ik heb nog een detailvraag over het Verplichtingenbeheer. Het antwoord op vraag 2 over het Verplichtingenbeheer in 2005 komt erop neer dat dit Verplichtingenbeheer wel wordt vereist, maar dat de minister de meerwaarde ervan niet ziet. Er wordt ook gesproken over breed draagvlak in de eigen organisatie wat betreft nut en noodzaak, maar dat is er, of dat is er niet. Ik heb het gevoel dat een halfslachtige houding wordt ingenomen. Wordt daar nu wel of niet werk van gemaakt?

Minister Peijs: Voorzitter. Ik begin met het Verplichtingenbeheer. Wij werken daar keihard aan. De verplichtingenadministratie is heel belangrijk. Wij doen dat V en W-breed. Het gaat om twee afdelingen. Ten eerste zijn er de grote zaken, bijvoorbeeld alle afspraken die schriftelijk heel goed moeten worden gemotiveerd. Anderzijds zijn er ook veel kleine dingen, zoals het lampje op mijn kantoor. Toen dat kapot was, bleek het een speciaal lampje te zijn, dat niet op voorraad was. Vanwege de

papierwinkel in verband met het Verplichtingenbeheer duurde het drie weken voordat het lampje was vervangen. Met het draagvlak in de eigen organisatie wordt bedoeld op die dingetjes. Wij moeten regelen dat dit soort zaken niet gepaard gaat met een dergelijke papierwinkel. De grote zaken worden geregeld via ons nieuwe administratieve systeem, dat weer is gekoppeld aan de invoering van SAP. Volgend jaar zal dat allemaal heel soepel lopen. Het Verplichtingenbeheer zit al jaren op een constant niveau, niet opgaand en niet neergaand. De Algemene Rekenkamer merkt daarover op dat wij er eigenlijk nog een stapje bij moeten zetten om het echt goed te maken. Dat doen wij dit jaar, want wij vinden dat ook belangrijk. Binnen de eigen organisatie is echter nog wat onwil aanwezig om ook papierwerk te verrichten voor allerlei klein spul. Daar moeten wij nog een oplossing voor vinden. Er wordt echter heel veel energie in gestoken. Misschien komen wij er dit jaar helemaal uit.

De inspectie wil per 1 januari 2007 een agentschap worden. Wij willen daarom eerst duidelijk in beeld brengen welke producten en diensten de inspectie levert en wat de kosten zijn. Dan ontstaat een helder beeld van wat dit de maatschappij kost. Ik krijg graag meer informatie van de heer Hofstra over zijn opmerking over de reders, want uitgerekend voor de reders is sprake van een heel speciaal regime. Wij hebben met de maritieme sector een convenant gesloten om ervoor te zorgen dat de inspectie zonder problemen verloopt. Bij mijn beste weten krijgen wij alleen complimenten en slechts kleine opmerkingen van de reders. Het zou mij verbazen als de heer Hofstra een ander verhaal heeft gehoord. De omslag bij de inspectie vereist wel een andere manier van handelen en denken. Momenteel wordt die omslag breed gemaakt. Volgend jaar zien wij de resultaten al in de vorm van een nieuwe tariefregeling. Het is van groot belang, ondanks het rimpeltje dat de Rekenkamer nog zag, dat de inspectie per 1 januari 2007 die formele agentschapstatus krijgt. Als die datum niet wordt gehaald, lopen wij het risico dat ontwikkelingen stagneren die al heel goed op gang zijn gekomen, ook binnen de organisatie. Wij doen er alles aan de Algemene Rekenkamer nog voor de start van het agentschap het gevoel te geven dat deze kwestie per 1 januari goed is geregeld, zodat het agentschap van start kan.

De heer Hofstra (VVD): Komt dat voorstel in de begroting, zodat wij er bij de begrotingsbehandeling over kunnen spreken? Of is er al over besloten?

Minister Peijs: Vanwege de opmerking van de Rekenkamer spelen er nog wat dingen met Financiën op het gebied van het financiële beheer. Financiën vroeg zich af of wij per 1 januari 2007 al zover zijn dat het agentschap van start kan. Om dat aan te tonen, hebben wij in het eerste kwartaal van dit jaar aanvullende informatie gevraagd over een aantal verbetermaatregelen op het terrein van dat financiële beheer. Wij hopen het voor elkaar te krijgen, maar in september spreken wij er weer met Financiën over. In het najaar vindt een tweede audit plaats. Bij de begrotingsbehandeling komen wij erop terug.

De heer Hofstra vroeg naar de aanbestedingmeevallers. Van de 1,54 mld. gaat helaas 900 mln. naar Financiën, vanwege onze taakstelling. De Kamer weet daarvan. Dat

is gemeld. In 2006 en 2008 onderzoeken wij door een herijking of de berekende positieve aanbesteding-resultaten echt worden gerealiseerd de komende jaren. Je kunt een aanbestedingsresultaat wel inboeken, maar op een gegeven moment moet dat ook worden behaald. Het eerste onderzoek loopt dus. De conjunctuurontwikkeling is daarin heel belangrijk. Anderhalve week geleden las ik in de krant dat een bedrijf in Zuid-Limburg dat aan aanbesteden dacht, de beslissing daarover heeft opgeschort, omdat de markt oververhit zou zijn. Ik ben benieuwd of wij dat ook merken in de cijfers en, als dat het geval is, of dat moet leiden tot eventuele in- of extensiveringen, dan wel een verschuiving tussen de modaliteiten. Bij de begroting 2007 komen wij met de resultaten van het eerste onderzoek, zodat de Kamer dan het meest actuele overzicht heeft.

De heer **Van Hijum** (CDA): Een vraag over de aanbestedingsmeevallers. Voor 2005 is 140 mln. extra ingeboekt. Is dat bedrag in de begroting van Verkeer en Waterstaat terechtgekomen? Ik vraag dat ook met het oog op de motie, waarin de minister wordt verzocht aanbestedingsmeevallers en FES-middelen primair te bestemmen voor netwerkanalyse.

Minister **Peijs**: Die 140 mln. is bij V en W gebleven. Met de Kamer is afgesproken hoe dit bedrag wordt ingezet, namelijk voor de intensivering op het spoor. Het was in eerste instantie ook een spoormeevaler. Die is daar dus gebleven. Dan de files en het openbaar vervoer. Ik zal daarvan een overzicht geven. Er zal worden aangegeven wat wij hieraan doen, wat de kosten zijn, wat de vooruitzichten zijn en hoeveel geld er wordt geïnvesteerd. Ik neem dit overzicht niet op in de begrotingsstukken, maar in de Aanbiedingsbrief. Ik vind het interessant deze zaken meer uit te diepen en op een rijtje te zetten. De heer Van Hijum vraagt naar ons filebeleid op langere termijn, ook op Europees gebied. Wat Europa betreft kunnen wij niet op een knop drukken, waarna er meteen iets gebeurt. We hebben wel een gigantische lobby in gang gezet om het luchtkwaliteitsdossier soepeler te laten lopen. Dat is niet eenvoudig, want af en toe zitten zelfs onze europarlementariërs meer op een Europese dan een Nederlandse lijn. Daar moet je echter in berusten, want daar zijn het europarlementariërs voor. Het gaat dus met wisselend succes. De landen met grote belangen in de auto-industrie staan niet te springen als wij spreken over een aanscherping van de emissie-eisen. De Scandinavische landen hechten heel erg aan duurzaamheid. Zij willen wel een aanscherping van de eisen. De belangen van de diverse groepen landen lopen dus niet altijd parallel. Dat merken wij bij onze lobby voor de luchtkwaliteit. Ik las vandaag in de krant dat deze kwestie redelijk lijkt te lopen in het Europees Parlement. Dat betekent hopelijk dat wij onze plannen kunnen doorzetten.

De heer **Hofstra** (VVD): Deze week heeft ook het overleg over het jaarverslag 2005 van VROM plaatsgevonden. Daarbij was de heer Van Geel aanwezig. Tijdens dat overleg ontstond een zeer vinnige discussie over de luchtkwaliteit. De staatssecretaris van Milieu was niet voornemens zich te verzetten tegen strengere eisen op het gebied van milieu. Mijn fractie heeft daar wel om gevraagd. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat

om dit in het kabinet aan de orde te stellen, want wij moeten die kwestie keren. Anders zijn onze problemen op dat gebied echt onoplosbaar.

Minister **Peijs**: De opmerking van de staatssecretaris had een bepaalde achtergrond. Sommige grote partijen en landen in Europa willen soepel omgaan met bijvoorbeeld data om aan milieueisen te voldoen, onder de voorwaarde dat een bepaalde aanscherping plaatsvindt, bijvoorbeeld in de richting van PM2,5. Ik begrijp waarom de staatssecretaris die opmerking maakte. Onlangs hadden wij een bijeenkomst met europarlementariërs. Een groot deel van hen ziet graag dat dit in Europa niet gebeurt. Ik denk dat er een tussenvorm uitkomt, waarbij de normen op langere termijn iets worden aangescherpt, zodat men meer tijd heeft om daaraan te voldoen. Ik weet overigens niet of dat bericht in de krant op waarheid berust, want ik heb daarna geen europarlementariër meer gesproken. Wij zouden echter kunnen leven met dat bericht in de krant, zeg ik heel voorzichtig.

De heer **Van Hijum** (CDA): Volgt het kabinet wat dit betreft een tweesporenstrategie? Ik bedoel daarmee dat enerzijds meer ruimte wordt gezocht om te kunnen bouwen, zodat je nog iets langs een snelweg kunt doen. Anderzijds moet men veel ambitieuzer worden als het gaat om de voertuigeisen, de motoren, de techniek en de brandstoffen.

Minister **Peijs**: Wij willen dat heel graag, maar wij zijn niet alleen in Europa. Dat is een beetje lastig. Wij zetten daar zwaar op in, maar een geweldige hinderpaal bij het oplossen van de problemen wordt gevormd door iets wat wij ooit zelf in Nederland hebben opgezet. Dit dossier is namelijk meer een Nederlands dossier dan een Europees dossier. Alle landen vinden dit eigenlijk ons probleem, vanwege de manier waarop wij dat destijds hebben ingezet. Op die manier wordt ook naar ons gekeken. Er is in Europa nooit gevraagd de kwestie op te lossen op de manier waarop wij het doen. De Commissaris voor Milieu heeft dat onlangs ook rechtstreeks gezegd. Het vervelende is dat, omdat sprake is van een overschrijdingssituatie, wij niet meer terug kunnen. Dan zou de administratieve rechter terecht stellen dat wij het nog erger maken als wij nu weer een andere weg zouden inslaan. Hij zou stellen dat wij eerst aan de normen moeten voldoen. Wij zitten wat dat betreft in een heel moeilijke positie. Wij hebben in Europa geprobeerd uit te leggen dat, al zouden wij een andere weg willen inslaan, wij dat nu niet kunnen, omdat wij eerst aan de normen moeten voldoen. Wij proberen nu te komen tot een Europese regeling waarmee wij kunnen leven en die niet zwaarder op ons gaat drukken. Dan het bericht dat staatssecretaris Van Geel de kritiek van de Raad van State ter harte neemt. Tijdens een algemeen overleg in dit huis heb ik gezegd dat ik het fijn zou vinden als wij die 3% in het kader van de deminimis-regeling, bedoeld voor kleine projecten, zouden kunnen overhevelen naar het Luchtkwaliteitsbesluit van 2005. Dat gaat echter niet. Dat hebben de juristen ook geconstateerd op basis van hun onderzoeken. De deminimis-regeling wordt wel van toepassing op het grote programma. Het gestelde dat staatssecretaris Van Geel de zwaardere eisen van de Raad van State wil honoreren, is dus een misverstand. Het ging alleen maar over de 3% met betrekking tot het Luchtkwaliteitsbesluit.

Daar kan het dus niet, want er staat geen programma tegenover om datgene wat je vervuult door middel van kleine projecten weer te compenseren. Dat was echter het enige. Voor de rest gaan wij gewoon door met het programma.

De heer **Verdaas** (PvdA): Heeft dit nog consequenties voor de projecten die nu in de planning zitten?

Minister **Peijs**: Voorzover ik weet, is dat niet het geval. Dan het goederenvervoer en de vraag of daar te veel of te weinig geld aan is uitgegeven. Ik wijs in dit kader op artikel 02, namelijk Versterking netwerk goederenvervoer. Wij willen een aanjaagfunctie vervullen bij langdurige trajecten. Aan sommige projecten komt een eind. Vervolgens moet de markt het oppakken. Meestal wordt ook vanaf het begin aangegeven tot wanneer een project loopt. Het ministerie heeft echter ook te maken met bezuinigingstaakstellingen. Dat verwerken wij meestal via dit soort trajecten, in die zin dat die op een zeker moment aflopen. Daar staat tegenover dat de investeringen in de infra toenemen. Gisteren hoorden wij dat het goederenvervoer daar niet ontevreden over is. De sociale veiligheid in het OV is buitengewoon belangrijk. In de vervoersconcessie die aan de NS is verleend, is een zorgplicht van de NS opgenomen met betrekking tot sociale veiligheid. De NS is verplicht om elk jaar een verbetering te laten zien. Er zijn heel veel partijen betrokken bij sociale veiligheid, zoals de overheden, de vervoerder, de politie en justitie. Er is sprake van een gezamenlijke aanpak. Deze werpt inmiddels vruchten af.

De heer **Van Hijum** (CDA): Er is inderdaad een verbetering afgesproken, maar kijk eens naar de percentages. Het percentage klanten dat de veiligheid op stations 's avonds met een zeven of hoger waardeert, moest in 2006 stijgen naar 46, terwijl het in 2005 44 was en in 2007 moet het naar 47. Al die percentages liggen nog onder de 50. Een procentje per jaar is toch geen ambitie als het gaat om sociale veiligheid op het station?

Minister **Peijs**: Het veiligheidsgevoel van de mensen ligt overdag veel hoger dan 's avonds. Dat wil niet zeggen dat er altijd iets gebeurt. Het is ook de perceptie van mensen. Het veiligheidsgevoel is moeilijker te verbeteren dan de echte veiligheid. Overdag is het veiligheidsgevoel heel hoog en dan gebeurt er ook niets. 's Avonds is echter donker. Als je dan op Hoog Catharijne loopt, is dat wat anders. Het is moeilijk het veiligheidsgevoel van mensen dan te veranderen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat klopt, maar dat wil ook zeggen dat er 's avonds nog wel degelijk veel gebeurt. Daar moet je dus iets aan doen, bijvoorbeeld door betere verlichting, meer toezicht en meer levendigheid op de stations. Daar kun je veel ambitieuzer in zijn. Wij komen er bij de begroting op terug, maar ik ben benieuwd of de minister ook vindt dat dit niet hard genoeg gaat.

Minister **Peijs**: Wij doen er van alles aan. Er wordt echt op ingezet. Onder andere door amendementen van de fractie van het CDA zijn nog extra maatregelen genomen. Ik wijs op de camera's in de trein en op de perrons. Alle inzet is daarop gericht. Ik wacht een en ander graag af bij de begrotingsbehandeling.

Er is ook nog gevraagd naar de onderuitputting bij de BDU. Dat klopt niet, want er is meer uitgegeven dan was begroot. Dat heeft te maken met de aanvullingen gedurende het jaar, vanwege het beschikbaar stellen van middelen voor specifieke doelen aan provincies en Kaderwetgebieden.

Dan de vraag naar de indicatoren. De maatschappelijke effecten van files kun je inderdaad gemakkelijker aangeven. Wij proberen die ieder jaar scherper aan te geven. Ik hoor het graag als bepaalde gebieden meer aandacht nodig hebben, want dan kunnen wij daar in het kader van de begroting wellicht nog iets aan doen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik heb al een suggestie gedaan, maar ik ben mij ervan bewust dat ik daarmee iets op tafel heb gelegd wat niet zo gemakkelijk te vatten is. Ik heb gesproken over de stedelijke bereikbaarheid.

Minister **Peijs**: Daarvoor zijn de netwerkanalyses in het leven geroepen. Vorig jaar was de stedelijke bereikbaarheid een speciaal aandachtspunt bij de begroting. De netwerkanalyses moeten ons daar een helder inzicht in geven. Ik zal bekijken of het nog duidelijker kan.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ook vanwege de integratie tussen de verschillende vervoerstromen en wegennetten.

Minister **Peijs**: Wij zullen er proberen een indicator uit te halen die vervolgens stuurbaar kan worden gemaakt. Dan de relatie met de andere ministeries, in het bijzonder VROM. Ik vind dat die relatie heel erg is verbeterd de laatste jaren. VROM en V en W lopen momenteel hand in hand in de wei. De buitenwereld denkt misschien dat er tussen die twee ministeries veel spanningen zijn, maar in deze kabinetsperiode zijn die drastisch verminderd. Af en toe is er wel verschil van inzicht, maar beide ministeries hebben nu eenmaal een andere taak binnen de Rijksoverheid. De ministeries willen wel eens verschillende dingen, maar die worden altijd in "peijs en vree" opgelost.

De heer **Verdaas** (PvdA): Het baart mij juist zorgen dat er zo weinig spanningen zijn. RO en Infra zijn twee verschillende vakgebieden. Ik krijg steeds meer het gevoel dat V en W leidend is in dat proces. Ik vind een gezonde spanning tussen de twee echter prima, maar volgens mij volgt RO de Infra. Dat is mijn perceptie, maar als er geen spanning bestaat tussen RO en de infrastructurele investeringen, gaat dat ten koste van de samenhang. Volgens mij mag dit best gezonde spanning opleveren. Het prettig met elkaar omgaan, is geen doel op zichzelf.

Minister **Peijs**: Neen, maar dat heb ik niet gezegd. Ik heb aangegeven dat er wel verschillen van inzicht bestaan, ook omdat sprake is van verschillende taken. Wij moeten er echter wel met elkaar uitkomen. Wij proberen met elkaar de ruimtelijke inzichten van VROM te honoreren, zonder dat de infrastructuur wordt vergeten. Overigens wordt tegenwoordig niet zoveel infrastructuur aangelegd. Wij praten er vooral over. Iedereen in Nederland denkt dat de schep de hele dag de grond in gaat en dat asfalteringmachines voortdurend bezig zijn, maar dat valt erg mee. Wij praten 40 jaar over een bepaalde weg en dan wordt die nog niet aangelegd. In die zin wint de VROM-insteek wat dat betreft.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik kom er nog op terug bij de begroting.

Minister **Peijs**: Neem de Noordvleugel. Daar is en wordt echt slag geleverd tussen VROM en VW, maar met realiteitszin aan beide kanten.

De heer **Verdaas** (PvdA): Wat mij betreft kunnen wij daar morgen beginnen.

Minister **Peijs**: Dat nemen wij mee. Het gestelde over de coördinatie van grote projecten heb ik daarmee ook beantwoord.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Eerst een technisch punt over het GIS. De heer Hofstra vond die 25 mln. voor de school en de 32 woningen nogal veel. Het is goedkoper uitgevallen. Dit bedrag stond weliswaar in de begroting, maar het project is gerealiseerd voor 11,79 mln. Het GIS is de afgelopen periode overigens goedkoper geworden. Naar aanleiding van de discussie op dit punt zijn wij gaan werken met nieuwe aanbestedingscontracten. Die hebben een kleinere omvang en werken daardoor veel gunstiger uit. Wij zitten er ook bovenop om de kosten zo laag mogelijk te houden.

Er is gesproken over een meer integrale presentatie. Ook is gevraagd of de indicatoren niet wat meer "zeggend" kunnen worden. Wat betreft het waterbeleid is in de begroting inmiddels gekozen voor een nieuwe indeling, waarbij sprake is van die integrale aanpak. Zaken als waterkeren en het watersysteem kunnen dadelijk in één oogopslag worden bekeken. Er kan ook een vergelijking worden gemaakt met de doelen die de Kamer tijdens de vorige begrotingsbehandeling naar voren bracht. De indicatoren zijn ook nog een keer gecheckt en eventueel aangepast, zodat ze inmiddels meer zeggen, ook qua inspelings op de doelen die uiteindelijk worden bereikt. Dan de punctualiteit en de verhouding 20-80. Die verhouding zegt mij op zichzelf niets, maar de vraag is waardoor de vertraging wordt veroorzaakt. Komt dat door de capaciteit bij de NS, of door verstoringen op het spoor, dus bij ProRail? Toen in het vorige halfjaarverslag sprake was van een achterlopende punctualiteit heeft de NS laten nagaan waar dit precies aan lag en of de maatregelen die in de concessie waren afgesproken, waren genomen. Al die maatregelen waren inderdaad genomen. De oorzaken van de vertragingen werden haarfijn duidelijk. De belangrijkste oorzaak was de extra beveiliging aan de deuren bij de treinen om te voorkomen dat mensen levensgevaarlijk gewond raken. Die zorgde voor een flink percentage van de vertraging. Er is afgesproken in de concessies, zowel in die van ProRail als in die van de NS, is dat elke keer wordt achterhaald wat de oorzaken zijn, om vervolgens te kijken waarop moet worden gestuurd. Van de NS is dat inmiddels heel gedetailleerd duidelijk. Bij ProRail is de afspraak gemaakt dat de TAO's worden aangepast aan het effect van een storing. Je kunt de gemakkelijke storingen er wel uithalen, maar het gaat er uiteindelijk om waar je het meeste effect mee bereikt. Ook wat dat betreft vinden aanpassingen plaats. Het belangrijkste is dat ProRail en de NS momenteel samen aan tafel zitten om de kengetallen uit de concessies, 87 en 89%, gezamenlijk te bespreken. Het heeft geen enkele zin als de NS en ProRail allebei alleen zouden inzetten op verbeter-

maatregelen. Uiteindelijk moet het in hetzelfde tijdsbestek en met dezelfde ambitie gebeuren, want anders heeft het geen zin. De NS probeert nu de eigen bedrijfsvoering, de eigen begroting die altijd aan het eind van het jaar komt, te vervroegen, vooral om deze zaken op elkaar te kunnen afstemmen. Er wordt de komende tijd geen capaciteitsprobleem op het spoor verwacht. Als de HSL-Zuid en de Betuweroute in gebruik worden genomen, zal het nog beter gaan. Het gaat ook goed met de betrouwbaarheid van de infrastructuur, maar het blijft noodzakelijk constant af te wegen aan welke knop je het beste kunt draaien om de punctualiteit te vergroten. De NS en ProRail zitten dus samen aan tafel. Bij ProRail wordt ook steeds meer gestuurd op de gevolgen en effecten van een en ander en niet alleen meer op het kengetal. Ik vertrouw erop dat daardoor in de toekomst kan worden gekomen tot verdere verbeteringen.

De heer **Hijum** (CDA): Mijn opmerking op dat punt is gebaseerd op de Economische toets in de nota Mobiliteit van september 2004. Daarin staat dat onderscheid kan worden gemaakt tussen primaire vertragingen als gevolg van een TAO, en secundaire vertragingen als gevolg van de doorwerking in het systeem. Het aantal secundaire vertragingen is vier keer zo hoog als het aantal primaire vertragingen. Als dat klopt, kun je misschien veel beter inzetten op die secundaire vertragingen dan op de eerste.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zetten op beide in. De NS wordt veel zwaarder afgerekend op de punctualiteit dan ProRail, hoewel deze kwestie ook als doelstelling in de concessie met ProRail staat. De discussie over de afrekening vindt vooral plaats aan de NS-kant. Het is dus essentieel dat de NS daar goed op scoort, maar voor ons natuurlijk ook. De NS heeft het eerste halfjaar slechter gedaan, maar inmiddels lijkt de achterstand weer te worden ingehaald. Relatief gezien, kun je nog steeds spreken van de hoogste score die in lange tijd is behaald. Ik geloof direct dat inderdaad sprake is van die 20/80-verhouding als dat in het rapport staat, maar wij sturen dus aan beide kanten en zo stevig mogelijk.

De heer **Verdaas** (PvdA): Vanochtend beantwoordt de heer Veenman, directeur van de NS, een brief van een reiziger in NRC.Next. Hij legt daarin een deel van de verantwoordelijkheid bij ProRail. Wil de staatssecretaris de directeur van de NS en die van ProRail verzoeken of zij dat soort brieven voortaan gezamenlijk schrijven? Het is prima dat wij in dit overleg over die kwestie spreken, maar een dergelijke brief is natuurlijk funest, want mensen hebben daar geen boodschap aan. Dat moet niet meer gebeuren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind ook dat dit niet moet gebeuren, maar het gebeurt al jaren. Beide organisaties merken op, in reactie op het gestelde dat het in de herfst niet zo goed ging, dat het aan de wielen en aan het spoor lag. Overigens constateer ik ook dat men steeds vaker gezamenlijk optrekt. Ik ken de brief niet, maar wij geven met regelmaat te kennen dat wij het van belang vinden dat beide organisaties met één gezicht optreden. Dat zullen wij blijven doen.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat beide organisaties dit debat nauwgezet volgen, dus de opmerking van de heer Verdaas komt daar scherp en duidelijk over. Hetzelfde geldt voor de opmerking van de staatssecretaris.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter, mijn vraag over de taakstelling voor de ambtelijke organisatie en de uitbreiding daarvan is nog niet beantwoord.

Minister **Peijs**: Wij gaan de formatie niet uitbreiden, maar wel minder laten krimpen. Dat heeft te maken met de uitbreiding en de versnelling van taken die wij willen uitvoeren. Ik wijs wat dat betreft op de voornemens tot versnelling van de infrastructuur. Daar heb je mensen voor nodig. Rijkswaterstaat heeft destijds gecommuniceerd dat sprake was van een minimale en een maximale veranderopgave. Daar zit een bepaalde bandbreedte tussen, maar die willen wij in ieder geval benutten.

De **voorzitter**: Volgende week nemen wij het gewisselde van vandaag mee in het plenaire debat. Ik dank de Kamer en beide bewindslieden voor hun bijdrage aan dit overleg.

Sluiting 13.05 uur.