

Vergaderjaar 2006–2007

31 031 XII

Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2006

31 031 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2006

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 5 juli 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 28 juni 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over **Jaarverslagen Verkeer en Waterstaat en Infrastructuurfonds**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

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

Donderdag 28 juni 2007

Aanvang 11.00 uur

Voorzitter: Roland Kortenhorst

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten:

Agema, Cramer, Koopmans, Roland Kortenhorst, De Krom, Roefs en Roemer.

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Aan de orde is:

- **het Jaarverslag 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (31031-XII, nr. 1);**
- **het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het Jaarverslag 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (31031-XII, nr. 2);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2006 (slotwet) (31031-XII, nr. 3);**
- **het Jaarverslag 2006 van het Infrastructuurfonds (31031-A, nr. 1);**
- **het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het Jaarverslag 2006 van het Infrastructuurfonds (31031-A, nr. 2);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006 (slotwet) (31031-A, nr. 3);**
- **de beantwoording door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van de vragen van de leden Van Hijum en Koopmans over de schutsluis in het Meppelerdiep (Bijlage Handelingen 2006-2007, nr. 1799).**

De **voorzitter**: Ik heet eenieder van harte welkom. Dit overleg heeft de status van een wetgevingsoverleg. Dat betekent dat de leden moties kunnen indienen. Vooraf heeft de commissie een van haar leden aangesteld als haar rapporteur, namelijk de heer Cramer. Eerst zal de rapporteur namens de gehele commissie verslag doen, waarna de minister zal reageren op dit verslag. Vervolgens kunnen de leden hun politieke commentaar leveren en zullen de bewindslieden daarop reageren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Toen ik als nieuw Kamerlid in de Kamer kwam, zei ik dat ik financiën belangrijk vind. Ik hoorde dat er rapporteurs zijn voor de jaarverslagen en zei dat ik daaraan wel wilde bijdragen.

Toen was ik gelijk kop van Jut, maar ik ben dat met veel plezier.

In het jaarverslag legt de regering verantwoording af over het gevoerde beleid. Als Kamer moeten wij oordelen of de verstrekte informatie in het jaarverslag voldoende is om te kunnen beoordelen of de drie H-vragen – hebben wij het bereikt, hebben wij het gedaan en wat heeft het gekost – kunnen beantwoorden. Ik wil in mijn verhaal aandacht schenken aan de kwaliteit, de benoemde beleidsprioriteiten en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over de rechtmatigheid en de bedrijfsvoering.

Ik wil met een compliment beginnen. Het Jaarverslag 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een goed leesbaar verhaal. Ook de duidelijkheid ervan is beter dan die van sommige andere jaarverslagen. Als voorbeeld noem ik de wijze waarop eerst wordt ingegaan op de belangrijkste beleidsprioriteiten waarna een financieel overzicht over deze prioriteiten wordt gegeven. Dat zou wat mij betreft navolging verdienen in veel andere verslagen.

Er staat echter meer informatie in de jaarverslagen. Ik wil die even afpellen. 100% van het uitgegeven geld is verantwoord. Dat is goed. Van ruim 70% van de beleidsartikelen is concreet beschreven welke prestatie daarvoor is geleverd en van pakweg 10% is uitgelegd waarom geen informatie beschikbaar is. Van bijna 50% van de beleidsartikelen is beschreven wat wij willen bereiken en van weer ongeveer 10% is beschreven waarom wij niet kunnen beschrijven wat wij wilden bereiken. Hoewel de kwalitatieve gegevens wel in het jaarverslag zijn opgenomen, constateer ik echter dat er geen conclusies aan worden verbonden wat betreft de gevolgen voor het te voeren beleid. In het kader van de VBTB-systematiek (Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording) is dat volgens mij wel essentieel. Ik wil over de kwaliteit van het jaarverslag enkele vragen stellen. Wil de minister toezeggen dat conform de aangenomen motie-Vendrik (28380, nr. 81) uit 2002 met ingang van het eerstvolgende jaarverslag expliciet aangegeven wordt of en, zo ja, welke beleidsconclusies worden verbonden aan de bevindingen? Er is een stijgende lijn te constateren in de hoeveelheid beschreven doelen en prestatie-indicatoren. Wil de minister toezeggen dat hij voor de begroting 2008 wil streven naar zulke hoge percentages beschreven doelen en prestaties dat het jaarverslag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat misschien wel als eerste geheel

VBTB-proof mag worden genoemd? Zou de duidelijkheid van het verslag kunnen worden vergroot als op sommige punten de toelichting wat uitgebreider is? Ik wijs hierbij op de conclusie van de Algemene Rekenkamer op dit punt.

Het vraagt te veel tijd om alle beleidsprioriteiten in mijn bijdrage langs te lopen. Een aantal ervan heeft naar mijn mening ook veel meer een politieke dan een kwalitatieve beoordeling nodig. Ik wil hier twee opmerkingen maken, los van de politieke inhoud van de betreffende beleidsprioriteiten. De eerste heeft betrekking op de punctualiteit op het spoor. Het aantal storingen op het spoorwagennet is in 2006 gedaald, maar de punctualiteit blijft behoorlijk achter bij de doelstellingen. Deze laatste wordt echter positief verwoord in het jaarverslag. Daarin staat te lezen dat de punctualiteit met 0,1% is toegenomen ten opzichte van 2005. Dat is leuk, maar de werkelijkheid is dat diezelfde punctualiteit ongeveer 3% lager ligt dan de doelstelling voor 2006. Hier is naar mijn mening de kwaliteit van het gepresenteerde cijfer toch wel in het geding.

Mijn tweede opmerking betreft de files op het hoofdwegennet. De doelstelling is om door aanleg van spitsstroken de filezwaarte te verminderen. Ondanks de gepleegde inspanning, worden de vooruitzichten echter somberder. De betrouwbaarheid van de reistijd in de spits neemt af en het voertuigverliescijfer – dat is een mooi woord voor galgje – neemt toe. Hier lijkt dus de beoogde doelstelling voor 2020 niet gehaald te gaan worden.

Ik heb hierover enkele vragen. Is de geformuleerde doelstelling ten aanzien van de punctualiteit op het spoor reëel of moet worden geconstateerd dat het behalen van deze doelstelling eigenlijk buiten de macht van de minister ligt en zouden wij die dan dus maar beter kunnen schrappen? Kan de minister toelichten waarom aan de ene kant de storingen afnemen en aan de andere kant de punctualiteit daalt? Welke conclusies moeten daaraan worden verbonden? Hoe beoordeelt de minister de teruggang van de betrouwbaarheid van de reistijd in de spits? Is op basis van deze cijfers een herbezinning op de cijfers van de doelstelling niet op zijn plaats?

Opmerkelijk in het Jaarverslag 2006 van het Infrastructuurfonds is de beleidsprioriteit publiek-private samenwerking (pps). Er wordt een grote ambitie beschreven en er worden voorbeelden gegeven van grote projecten in 2006. Voor zover ik kan nagaan, is er echter geen duidelijk beeld van wat werd beoogd in 2006 en welke resultaten concreet zijn bereikt. Is in 2006 de pps-impuls daadwerkelijk gegeven en, zo ja, kan de minister alsnog een overzicht geven van de bereikte resultaten op dit beleidsdoel?

Ik kom nu op de laatste twee onderdelen die ook de Algemene Rekenkamer in haar verslag noemt, namelijk de bedrijfsvoering en de rechtmatigheid. De algemene conclusie van de Algemene Rekenkamer is dat de kwaliteit van de bedrijfsvoering achteruit is gegaan. De Rekenkamer constateert dat dit moet worden gezien in het licht van veranderingen die gelijktijdig plaatsvinden op het ministerie. Concreet worden vier onvolkomenheden in de bedrijfsvoering geconstateerd. De minister geeft in zijn reactie aan dat de problemen zijn onderkend en dat hij oplossingen zal implementeren. Kunnen wij de conclusie trekken dat door de erkenning van de problemen en de, naar ik verwacht, voortvarende aanpak van deze minister alles inmiddels onder controle is en

dat dus de Algemene Rekenkamer over 2007 op deze punten geen onvolkomenheden meer zal constateren? De Algemene Rekenkamer oordeelt positief over de rechtmatigheid van het jaarverslag, met uitzondering van een beperkt aantal posten. Bij Rijkswaterstaat is een bedrag van 79 mln. aan fouten geconstateerd waarvan 58 mln. als gevolg van tekortkomingen in het contractbeheer. Dit zou een gevolg zijn van het werken met prestatiebestekken en innovatieve contracten waardoor de aannemer meer de regie heeft op de uitvoering dan de opdrachtgever. Verder wordt een bedrag van 7 mln. aangemerkt als onrechtmatig omdat betalingen zijn gedaan in afwijking van de betalingsregelingen uit het contract. Welke acties zijn als gevolg van deze constatering door de minister en de staatssecretaris genomen om deze problemen in de toekomst te voorkomen? Het finale oordeel van de Algemene Rekenkamer over de jaarverslagen is positief en daar ben ik blij om. Wanneer de minister en de staatssecretaris uitvoering geven aan mijn wens dat volgend jaar 100% van de doelen en de prestaties zijn verwoord, zal dit ministerie als eerste 100% VBTB-proof zijn. Is dat geen wenkend perspectief?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de rapporteur van het parlement. Ik zal proberen om kort en goed op de gemaakte opmerkingen en de gestelde vragen te reageren. De Algemene Rekenkamer heeft de informatie over het beleid in de begroting en het Jaarverslag 2006 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat beoordeeld en ziet daarin een nadrukkelijke verbetering ten opzichte van 2005 en beoordeelt de informatie over het algemeen ook als nuttig. De methodiek die de Algemene Rekenkamer hanteert, leidt ertoe dat over doelen of prestaties die in de begroting 2006 volgens haar normen nog niet concreet genoeg waren, er automatisch negatief uitkomen in de beoordeling van het jaarverslag. Hierdoor kan dus geen 100% worden gescoord in het jaarverslag. Van de zestien doelstellingen die in de begroting van een goede omschrijving zijn voorzien, wordt in het jaarverslag bijna 90% als goed beoordeeld, zelfs naar de normen van de Algemene Rekenkamer. Ik ben hier blij mee en de staatssecretaris ook. Dit is namelijk een aanzienlijke stijging ten opzichte van 2005. Wat dat betreft kunnen wij een mooie start maken, uiteraard ook dankzij het werk van onze ambtsvoorgangers. In 2005 was de score in het jaarverslag 56%.

Voor de prestaties is de score in het jaarverslag 100%, want 100% van de prestaties uit de begroting 2006 is verantwoord. Het gaat om 21 goede beoordelingen bij de begroting en 21 goede beoordelingen bij het jaarverslag. Dat is ook een flinke verbetering ten opzichte van de cyclus 2005, want toen was de score in het jaarverslag ongeveer 55%. Het is in verband met die scores van belang dat de begroting goed is. Op dit gebied is ook een zeer positieve lijn te zien voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het aantal doelen met een goede omschrijving stijgt namelijk van 45% in 2004 naar 75% in 2007. Wat betreft prestaties is sprake van een stijging van 65% in 2004 naar 80% in 2007. Voor de begroting 2008 worden verdere verbeteringen doorgevoerd. Dat is de lijn waar wij op inzetten.

De doelen die nu volgens de Algemene Rekenkamer nog niet SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden) genoeg zijn – dat zijn doelen waarvoor

de systeemverantwoordelijkheid geldt zoals het weer, het klimaat en de ruimtevaart – zijn moeilijk concreet te maken. Het verbeteren van de begroting blijft voor het ministerie een permanent aandachtspunt. Wij proberen de stijgende lijn er verder in te houden. Er zijn ook workshops gehouden, samen met Financiën en de Algemene Rekenkamer. Daaruit blijkt dat het belangrijk is om in te blijven zetten op verbetering. Er wordt echter ook onderkend, mede door de Algemene Rekenkamer, dat juist vanwege die systeemverantwoordelijkheid voor enkele SMART-doelen verdere verbetering niet altijd eenvoudig is. 100% is een mooi streven, maar is heel moeilijk te halen. Wij blijven met het gehele team echter inzetten op verdere verbetering.

De rapporteur vroeg of ik wil toezeggen dat ik, conform de motie-Vendrik uit 2002 en met ingang van het eerstvolgende jaarverslag, expliciet wil aangeven of en, zo ja, welke beleidsconclusies worden verbonden aan de bevindingen. Wat betreft de uitvoering van de motie-Vendrik, houd ik mij aan de rijksbrede voorschriften van het ministerie van Financiën. De beleidsmatige conclusies in het jaarverslag worden ingeperkt tot het afgelopen jaar en eventuele beleidsmatige consequenties worden betrokken bij de voorjaarsnota van het jaar t en bij de begrotingsvoorbereiding van het jaar t+1. Zo proberen wij uitvoering te geven aan deze motie. Het punt is dat hier in het jaarverslag moeilijk op vooruit kan worden gelopen, gelet op de systematiek. Dat blijft gewoon de moeilijkheid van de benadering zoals die is gekozen in lijn met het ministerie van Financiën. Er is een stijgende lijn te constateren in de hoeveelheid doelen en prestatie-indicatoren, stelt de heer Cramer terecht. Hij vraagt of ik wil toezeggen dat ik voor de begroting 2008 wil streven naar zulke hoge percentages van beschreven doelen en prestaties dat het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat misschien wel als eerste geheel VBTB-proof genoemd kan worden. Wij zullen alles doen binnen de grenzen van het mogelijke – daarbij moet onze drive niet worden onderschat – om hoge percentages te behalen en bij elke indicator de streefwaarde zo nadrukkelijk mogelijk te formuleren. In de begroting 2007 is dit bij het merendeel van de indicatoren al het geval. Waar dat nog niet het geval is, is in de regel aangegeven wanneer dit wel zou moeten lukken. De Algemene Rekenkamer is van mening dat elke doelstelling moet worden onderbouwd met nadrukkelijke indicatoren. Wij doen hiervoor ons best, maar wij blijven van mening dat bij een aantal artikelen het risico bestaat dat het leidt tot kunstmatige informatie, zoals bij het onderdeel ruimtevaart. Wij kunnen dat wel met precieze indicatoren willen onderleggen, maar probeer dat maar eens op een manier te doen dat het echt zin heeft. Dat blijft wel een beetje een spanningsveld. Uit de bijdrage maak ik op dat de commissie daar begrip voor heeft. Binnen die beperkingen doen wij ons uiterste best om dat in lijn van de Algemene Rekenkamer verder op te voeren. De doelstelling is om in overleg met gebruikers en andere departementen te komen tot een optimaal beleid in dezen, maar het blijft moeilijk. Ik kan een voorbeeld geven met betrekking tot indicatoren voor de ruimtevaart. Wij proberen om te komen tot een goed beleid op het vlak van aardobservatie en navigatie. Probeer dat nu maar eens precies te kwantificeren. Welke precieze indicator rond aardobservatie nemen wij dan?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Bijvoorbeeld Galileo in 2009 in de lucht...

Minister **Eurlings**: Ja, maar dan is natuurlijk de vraag wat het realiteitsgehalte van de indicatoren achteraf blijkt te zijn. Het is bekend dat daarin niet alleen ruimtevaart-technische indicatoren een rol spelen, maar ook financiële indicatoren. De commissie weet hoe geharnast wij daarin zitten. Maar goed, aardobservatie is niet echt gemakkelijk te omschrijven. Wij gaan verder in die richting, maar niet bij iedere doelstelling is het zo simpel. Op Galileo komen wij voor het volgende wetgevings-overleg over een jaarverslag zonder enige twijfel terug. Er werd gevraagd of de duidelijkheid van het verslag kan worden vergroot als op sommige punten de toelichting uitgebreider wordt, mede gezien de conclusie van de Algemene Rekenkamer op dit punt. Naar aanleiding van de VBTB-evaluatie is door het ministerie van Financiën gekozen voor een maximering van de toelichting. De ervaring leert dat hoe dikker het jaarverslag is, hoe uitgebreider de informatie kan zijn. Dat is een open deur van heb ik jou daar. Dat betekent echter wel dat binnen de complexiteit van de zaken op het terrein van Verkeer en Waterstaat altijd een afweging vereist is tussen presentatie van de mate van detail van het jaarverslag ten opzichte van de maximering van de omvang ervan. Bij de informatie die het ministerie verstrekt in het jaarverslag, is geprobeerd om zo helder mogelijk te zijn binnen de maximale omvang en het dus allemaal niet te lijkig te maken. Wij zullen wel proberen om de toelichting zo helder mogelijk te laten zijn, maar er zit een limiet aan de omvang van de tekst.

Is de geformuleerde doelstelling aangaande punctualiteit van de NS reëel of moet worden geconstateerd dat het behalen van de doelstelling eigenlijk buiten de macht van de minister ligt en zou deze dus beter kunnen worden geschrapt, vraagt de rapporteur. De punctualiteit is, zoals bekend, een prestatie-indicator die nadrukkelijk is vastgesteld in de concessiewetgeving en de concessieverlening voor het hoofdtrailnet. De Kamer heeft daar destijds mee ingestemd. Ik reken de Nederlandse Spoorwegen jaarlijks af op het behalen van de ambities uit de vervoersplannen en daar is de punctualiteit een onderdeel van. In het kader van de outputsturing wordt nu gezien of nieuwe en extra indicatoren voor punctualiteit en andere zaken nodig zijn. Hierover is overleg met de consumentenorganisaties op gang gebracht. Dit overleg zal een belangrijke rol spelen. Ik heb eerder al meermalen mijn cri de coeur rond het belang van klantvriendelijkheid van het spoorproduct laten horen. Het blijkt vaak niet alleen om punctualiteit te gaan, maar ook om de beleving van de klant in het openbaar vervoer. Daarover wordt gesproken met consumentenorganisaties.

Voor 2007 is de ambitie in het jaarplan een punctualiteit van tussen de 87 en 89%. Die is ruim 2% hoger dan de punctualiteit die in 2006 is gerealiseerd. In 2006 bedroeg de punctualiteit 84,6%, terwijl het streven 86% was. Dat is heel ambitieus gezien de voorgaande jaargemiddelden. De NS lijkt, mede dankzij de nieuwe dienstregeling, bij de 87% in de buurt te kunnen komen. Over de eerste 26 weken van de dienstregeling 2007 bedraagt de punctualiteit namelijk 86,8%. Dat is dus echt behoorlijk veel en een stevige stijging ten opzichte van vorig jaar. Er zijn uiteraard heel veel factoren die de punctualiteit beïnvloeden, van de dienstregeling tot aan de blaadjes

op de rails. Ik vind het wel van belang dat wij bij alle beslissingen die wij kunnen beïnvloeden, zoals de dienstregeling, beseffen wat de druk is van een dergelijke indicator en dat wij de druk op de ketel houden. Wij moeten in gesprekken met de NS alles doen om te proberen om dat te realiseren. De punctualiteit kan niet helemaal worden afgedwongen. Dat de NS en wij onszelf echter deze hoge ambitie opleggen, is echter wel van belang.

Er werd gevraagd of ik kan toelichten waarom enerzijds de storingen afnemen en anderzijds de punctualiteit daalt en welke conclusies daaraan kunnen worden verbonden. Het aantal storingen neemt inderdaad af. Dat de punctualiteit daalt, klopt echter niet. Er is sprake van een, weliswaar zeer bescheiden, opwaartse lijn van de punctualiteit. In 2005 bedroeg deze 84,7% en in 2006 84,8%. Dat is een stijging van 0,1%, dus laten wij daar niet te blij mee zijn. Ik heb al gezegd dat wij in de eerste helft van 2007 in de richting van 86,8% gaan. Dat is weer wat overtuigender.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan moet er geen natte herfst komen.

Minister **Eurlings**: De blaadjes moeten nog gaan vallen, dat klopt mijnheer Koopmans.

Een volgend punt betreft de reistijden in de spits. De vaste Kamercommissie heeft voor september een overleg gepland met de Nederlandse Spoorwegen en ProRail. Een onderwerp is onder meer de vraag of er sprake is van een representatieve set van prestatie-indicatoren. Het is heel goed dat de Kamer deze discussie met de sector aangaat. Wij komen dus voor de afweging te staan welke indicatoren erbij moeten komen en op welke wijze dat moet gebeuren. De vraag is wat van belang is, wat haalbaar is en wat beïnvloedbaar is. De reistijd in de spits is nu geen indicator, maar kan onderwerp zijn van deze afweging. Het lijkt mij prima dat wij met een open blik, in overleg met de consumentenorganisaties, bezien wat de reiziger van belang vindt en wat een reiziger kan verleiden om de auto te laten staan en meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Wellicht kan de reistijd in de spits een indicator zijn die daaraan kan bijdragen.

Ik zie de heer De Krom al enthousiast worden voor het reizen met de trein. Het enthousiasme groeit, dat is mooi.

De heer **De Krom** (VVD): De minister stelde net een vraag en toen zei ik: het licht op de snelwegen uitdoen bijvoorbeeld.

Minister **Eurlings**: Wij hebben daar onlangs lang over gesproken. Ik vind het mooi dat het enthousiasme van de heer De Krom hiervoor gigantisch is toegenomen sinds dat debat.

De vraag was hoe ik de teruggang van de betrouwbaarheid van de reistijd in de spits beoordeel. Ik heb al gezegd dat een indicator rond de reistijd in de spits zou kunnen worden toegevoegd. De vervoersprestatie is in 2006 sneller gegroeid dan verwacht. Hier hebben de verbeterde economische omstandigheden aan bijgedragen. De vervoersprestatie is stevig gegroeid op het spoor, maar ook op de weg. De betrouwbaarheid van de reistijd op de weg moet dus wel worden afgezet tegen de sterk gegroeide vervoersprestatie. Deze heeft in 2006

geleid tot meer files en een verslechtering van de reistijd op de weg en de betrouwbaarheid. In dezen blijf ik wijzen op het rapport van de OESO, waaruit blijkt dat de betrouwbaarheid van de reistijd in de Randstad slecht afsteekt tegen de betrouwbaarheid van de reistijd in het Rijn-Ruhrgebied in Duitsland en de zogenaamde diamant in België rond Brussel en Antwerpen. Wij moeten dus echt kijken wat wij kunnen doen.

Wat ons parten heeft gespeeld tot nu toe, is een stevige vertraging in het bereiken van capaciteitsuitbreiding door infrastructuuregelen. Zo is de aanleg van spitsstroken vertraagd door de problematiek rond luchtkwaliteit. Ik heb eerder gezegd in het algemeen overleg over wegen dat wij echt een grote ambitie hebben om de komende jaren uit die vertraging te komen. Er staat een groot aantal maatregelen op stapel, zoals het aanleggen van extra spitsstroken en het aanpakken van knelpunten. Wij gaan proberen om een aantal grote en moeilijke knopen door te hakken waarover heel lang is gesproken. Er moet ook mobiliteitsmanagement plaatsvinden vanuit het bedrijfsleven zodat meer mensen buiten de spits kunnen rijden. Dat gebeurt samen met invoering van een kilometerbeprijzing die veel rijden iets duurder maakt en die rijden buiten de spits zal stimuleren. Op die manier proberen wij tot een zeer ambitieuze aanpak te komen. Het blijft onze ambitie om het aantal voertuigverliesuren in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992 en de betrouwbaarheid te verbeteren tot 95% van de verplaatsingen in de spits op tijd. Wij houden die torenhoge ambitie vast en wij gaan proberen – dat is niet gemakkelijk – om daarmee onszelf onder druk te zetten om de komende jaren die inhaalslag te maken. De internationale vergelijkingen en de slechte bereikbaarheid in de spits, de grote files en de slechte voorspelbaarheid van de reistijden raken ons niet alleen economisch en sociaal. 300 km file is ook slecht voor het milieu. Er kan worden gediscussieerd over de milieucategorie van een auto, maar als die twee uur per dag stil staat met een lopende motor is die auto superslecht voor het milieu. Met het oog daarop kunnen wij ons er niet bij neerleggen dat het zo is vastgelopen en moeten wij proberen om de komende jaren een paar concrete stappen in de goede richting te zetten.

Hoe kan sneller infrastructuur worden aangelegd via de pps-methode? Het wetsvoorstel inzake bereikbaarheid en mobiliteit maakt het mogelijk om een bepaalde versnellingsprijs te heffen om projecten te versnellen. De kosten voor de versnelling van het project worden dan gedekt door een toeslag op de kilometerheffing die moet worden ingevoerd in de komende jaren. Dit zal logischerwijs in combinatie plaatsvinden met een DBFM-contractvorm – dat is dus pps – waarin het proces van het ontwerp tot het aanleggen is opgenomen. Een aantal versnellingsprojecten is al geselecteerd. De criteria hiervoor zijn de mogelijkheid van heffing, de procedurele mogelijkheid om te versnellen en het regionale draagvlak. Zo is bijvoorbeeld, op basis van een verzoek van de regio, de A2 Maasbracht-Geleen op de nominatie gezet om op deze wijze zeven jaar te worden versneld. Dat is heel belangrijk, want met het gereedkomen van de A73 zou daar een heel zware congestie kunnen gaan optreden.

De vraag is of wij hier tevreden mee zijn. Dat is niet het geval. Er wordt al jaren heel veel verwacht van pps. Af en toe staat er in de kranten een uitspraak van iemand die zegt dat er veel meer mogelijk is. Wij willen dat

wordt onderzocht of er echt meer mogelijk is en, zo ja, hoe. Bij de algemene beschouwingen is daarom door de minister-president gereageerd op een motie van de leden Rutte, Van Geel en Pechtold. Hij heeft gezegd dat er een onderzoek zal worden gedaan naar de mogelijkheid om meer gebruik te maken van pps en dat zal worden onderzocht of met de huidige wetgeving nog procedurele versnellingen kunnen plaatsvinden. Hiertoe zullen dit najaar twee commissies worden ingesteld. Of de commissie rond pps eind dit jaar klaar is met haar werkzaamheden, is zeer de vraag omdat de scope nogal breed is. De minister-president heeft toegezegd dat er voor het eind van het jaar in elk geval een overzicht is van de stand van zaken met betrekking tot pps. Wij zijn gemotiveerd en wij onderzoeken of er meer mogelijk is dan de versnellingsprijs die er nu al is.

Kan de conclusie worden getrokken dat met de erkenning van de problemen en de voortvarende aanpak alles inmiddels onder controle is met betrekking tot de bedrijfsvoering en dat over 2007 de Algemene Rekenkamer op deze punten geen onvolkomenheden meer zal constateren, zo vroeg de rapporteur. De Algemene Rekenkamer constateert dat de problemen rond de invoering van een nieuw financieel systeem grotendeels zijn opgelost. Daarmee is de voornaamste oorzaak van de geconstateerde achteruitgang over 2006 van de baan. Ik verwacht dat de geconstateerde onvolkomenheden ten aanzien van het financiële en materiële beheer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zich op basis van de reeds in 2006 in gang gezette maatregelen zullen oplossen.

Het beheer van innovatieve contracten is nog redelijk nieuw. Het contractbeheer wordt verbeterd via het opleiden van mensen die met de nieuwe contractvormen moeten werken en via verscherpt toezicht binnen Rijkswaterstaat. De grote verplichtingen zijn thans op orde. Ten aanzien van het beheer van kleine verplichtingen bereid ik vereenvoudigingsvoorstellen voor. Ik heb het oordeel van de Algemene Rekenkamer over 2007 niet in de hand, maar ik zal mij ervoor inspannen om de toekomstige beoordelingen heel positief te laten zijn en de zaak zo veel mogelijk op orde te hebben. Wij proberen dat te doen in de lijn die de commissie heeft uitgesproken.

Wat rechtmatigheid betreft, werd gevraagd welke acties de bewindslieden als gevolg van de constatering hebben ondernomen om de problemen in de toekomst te voorkomen. De door de Algemene Rekenkamer genoemde bedragen, fouten en onzekerheden hebben voor het grootste deel betrekking op het contractbeheer en dan meer specifiek op de innovatieve contracten en prestatiecontracten ten behoeve van aanleg en onderhoud van infrastructuur. De tekortkomingen hebben in belangrijke mate betrekking op het toezicht op de uitvoering van de contracten en het aantoonbaar vastleggen van de resultaten ervan. Rijkswaterstaat heeft op zowel centraal als decentraal niveau verbetermaatregelen genomen die zijn gericht op het voldoen aan de geldende regelgeving. Deze verbetermaatregelen hebben betrekking op opleidingen, training van medewerkers, standaardisering van werkwijze en instrumentaria, het aanspreken van het management en gericht toezicht op de kwaliteit van de onderbouwing van de prestatieverklaringen. Wij hebben er vertrouwen in dat met deze maatregelen verdere

verbeteringen op het gebied van rechtmatigheid kunnen worden bewerkstelligd.

Met deze beantwoording hoop ik aangegeven te hebben dat wij blij zijn met de positieve constatering, ook door de rapporteur geuit, dat er flink wat is verbeterd, maar dat wij gedreven zullen blijven om daar waar dat mogelijk is volgend jaar een nog positiever verhaal aan de Kamer te kunnen presenteren.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik zou nu met een tussenslag willen overgaan tot het tweede deel van dit overleg, namelijk dat waarin de fracties de gelegenheid hebben om ook hun politiek oordeel te geven. Ik geef de heer Cramer wat extra tijd, zodat hij kan reageren als rapporteur voordat hij als politicus gaat vlammen. De leden krijgen 3 à 4 minuten voor hun inbreng. De ruimte voor interrupties zal beperkt zijn, omdat het overleg om 13.00 uur afgerond moet zijn. Ik ben overigens vergeten te melden dat naast de jaarverslagen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds, ook de beantwoording van de vragen van de leden Van Hijum en Koopmans over de schutsluis in het Meppelerdiep op de agenda staat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn uitgebreide beantwoording. Ik waardeer het zeer dat hij zo diep is ingegaan op de vragen en opmerkingen. Hij stond uitgebreid stil bij de wijze waarop de doelstellingen kunnen worden gehaald in het kader van het VBTB-proces. Ik heb daar bij de behandeling van het Jaarverslag 2006 van het ministerie van Financiën ook een opmerking over gemaakt. De vraag is of wij de Algemene Rekenkamer niet moeten behoeden voor dit soort constatering. Ik begrijp het voorbeeld over de ruimtevaart goed. Er zijn meer voorbeelden van zaken waarvoor wel een algemene doelstelling bestaat die echter eigenlijk niet kan worden gevangen in algemene indicatoren.

Als wij elkaar dan bezig gaan houden in het kader van VBTB door er toch een prestatie-indicator aan te hangen, dan houden wij elkaar in een wurggreep en moeten wij ons afvragen of dat een goede maatregel is. Ik begrijp de Algemene Rekenkamer uiteraard ook. Die wil een aantal zinvolle uren doorbrengen en er goed werk van maken. Misschien moet de Kamer de Rekenkamer daarbij helpen door het aantal indicatoren te beperken. Ik weet niet precies in welke vorm dat kan gebeuren. Ik broed daarop, ook samen met andere rapporteurs. Verschillende rapporteurs hebben dit onderwerp al opgepakt. Het verweer van de minister is duidelijk en ik waardeer de inspanning van hem in zijn ministerie om dat zo compleet mogelijk te doen waar dat mogelijk is. Het frappeerde mij dat de minister zei dat er voorschriften zijn van het ministerie van Financiën over het aantal pagina's dat de toelichting mag beslaan en dat deze daarom niet te lang kan zijn. Ik kan mij dat voorstellen, maar ik zal daar nog wel over in debat gaan met de minister van Financiën. Als verantwoording wordt afgelegd aan de Kamer, moet zij wel over alle informatie beschikken die nodig is om die te beoordelen. Als de minister van Financiën in het kader van besparingen het aantal pagina's beperkt, wil ik daar met hem over spreken.

Nu kom ik bij mijn wat meer politieke opmerkingen. Wij hebben de afgelopen tijd verscheidene malen gesproken

over ProRail. In de tussenrapportages ten aanzien van bijvoorbeeld de netwerkaanpak die maandag zijn verschenen, las ik dat in drie regio's klachten zijn over de contacten met ProRail. De contacten over de inzet van de studiec capaciteit verlopen moeizaam. Limburg heeft zelfs een overzicht gemaakt van voorbeelden met negatieve ervaringen. Dat baart mij zorgen. Daarom ben ik benieuwd naar de reactie van de minister hierop. Het gaat mij niet zozeer om het rapport, maar om het feit dat wij daar volgens mij al vaker over hebben gesproken, ook in het afgelopen jaar, en dat daar in het jaarverslag eigenlijk niets over terug te vinden is.

Het ministerie doet onderzoek naar individueel personenvervoer door de lucht. Het is positief dat Verkeer en Waterstaat allerlei nieuwe vormen van mobiliteit onderzoekt, maar de vraag is of wij alles moeten willen onderzoeken. Het betreft ontwikkelingen met betrekking tot vervoer door de lucht voor korte afstanden die een extra beslag leggen op de capaciteit. Wat de fractie van de ChristenUnie betreft mag dat onderzoek gelijk worden gestopt. Iedereen die neigt tot helikopterlijndiensten of andere intelligente oplossingen om files te omzeilen, mag van mij gewoon de trein pakken.

Op bladzijde 21 van het Jaarverslag 2006 van het Infrastructuurfonds staat: "De aanleg van de halten Krommenie-Assendelft, Hemboog, Watergraafsmeer en Holendrecht is gestart." In de adviesaanvraag van de NS aan het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer van 6 februari 2007 staat: "Per 9 december 2007 worden de stations Purmerend Weidevenne en Amsterdam Sloterdijk Hemboog geopend." Omdat ik zelf bij Hemboog en Watergraafsmeer nog geen spade de grond in heb zien gaan, heb ik hierover een vraag gesteld. Nu blijkt dat de halte Hemboog pas eind 2008 open gaat, een jaar later dan gepland dus. Ik vind dat een goed voorbeeld van een punt waarop het jaarverslag onvoldoende informatie geeft. Hoe lang is die vertraging al bekend? Hoe komt het dat in het jaarverslag staat dat de aanleg van het station is gestart terwijl dit, voor zover ik kan nagaan, niet is gebeurd?

Mijn fractie heeft vragen gesteld over de besteding van gelden die middels moties zijn gereserveerd voor de versnelde aanpak van zwakke schakels in de kust en de capaciteitsknelpunten op het spoor in Brabant en in de Randstad. Deelt de minister mijn conclusie dat de verantwoording in het jaarverslag zodanig moet zijn dat de Kamer kan zien wat het resultaat is van de door haar aangenomen moties? Ik concludeer zelf dat op basis van de huidige informatie de besteding van 105 mln. binnen het Herstelplan Spoor voor de capaciteitsknelpunten niet is te monitoren en dat het daardoor ook niet duidelijk is wat de motie-Van Hijum/Van der Ham concreet heeft opgeleverd. Kan de minister daar alsnog helderheid over verschaffen?

Ik dank de minister voor het overzicht van de voorschotten dat is gegeven bij de beantwoording van schriftelijke vragen. Er is nu een buitengewoon helder tabelletje opgenomen dat meer zegt dan alle pagina's van hoofdstuk 2, punt 5. Dat zou een besparing kunnen opleveren als de minister moet dealen met minister Bos. Ik verzoek de minister om een dergelijke compacte manier van verslaglegging vaker toe te passen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Dit is mijn politieke inbreng, dus ik begin maar met een wat kritische noot.

Waarom heeft de minister, in tegenstelling tot zijn collega's, zo veel tijd nodig gehad voor de beantwoording van de vragen over het jaarverslag? Wij merken sowieso steeds vaker dat de voorbereiding van de debatten in de knel komt doordat op het allerlaatste moment brieven binnenkomen. Ik geef toe dat wij als Kamer daar ook debet aan zijn. Wij willen ons zeker verbeteren, maar wij verwachten dat ook van de minister. Ik wil ook terugkijken op hetgeen vorig jaar passeerde rondom de nieuwe dienstregeling van de NS. De Kamer was uitdrukkelijk toegezegd dat zij daarover nog kon meespreken en werd vervolgens overvallen doordat de staatssecretaris in het reces een handtekening had gezet onder een akkoord met de NS. Dat was niet volgens de afspraak. Wij moeten proberen om dat soort dingen te voorkomen.

Ik had nog een heel stuk voorbereid over de punctualiteit van de NS en de indicatoren in samenhang met de uitvoering van de motie-Van Hijum/Dijksma over die prestatie-indicatoren. Daar heeft de minister al het een en ander over gezegd, dus spreek ik alleen nog mijn zorg uit over de samenwerking tussen ProRail en de NS. Nog niet zo lang geleden kwam het verhaal naar boven dat ProRail wel in staat was om iets te doen aan de punctualiteit, maar dat de reizigers dan een grote afstand moesten afleggen bij het overstappen. Dat wijst toch er toch niet op dat klantvriendelijkheid de topprioriteit is. Het is duidelijk dat de aanleg van wegen is vertraagd vanwege de problemen met de luchtkwaliteit. Voor ons is echter niet duidelijk wat de reden is van de vertraging bij de aanleg van vaarwegen. Wat heeft de onderuitputting in 2006 op de aanlegbudgetten voor gevolgen? Het is overigens wel te prijzen dat er zo'n grote slag is geslagen op het gebied van beheer op het gebied van water, weg en spoor.

De files zijn toegenomen. Dat is vaak het gevolg van te veel aanbod en te weinig capaciteit, maar ook heel vaak van ongevallen. Er is een onderzoek gedaan naar ongevallen met vrachtauto's omdat iedereen er, naar later bleek ten onrechte, vanuit ging dat die een oorzaak vormden voor het fileleed. De vraag is wat kan worden gezegd over de oorzaken van aanrijdingen waar personenauto's bij zijn betrokken. Weten wij daar genoeg van en kan er nog een slag worden gemaakt met betrekking tot voorlichting op dat terrein? Het is in dat licht jammer dat er geen vervolg wordt gegeven aan de proef De Rijassistent. Er zouden op dit gebied nog slagen kunnen worden gemaakt.

Er staat weinig in het jaarverslag over de grote projecten. Voor de Betuweroute en de HSL-Zuid worden voortgangrapportages opgesteld. Over het project Anders Betalen voor Mobiliteit staat er echter erg weinig in. Waar is al het geld aan uitgegeven, hoeveel ambtenaren zijn er mee bezig en hoe lang al, welke scenario's worden gehanteerd, hoe zijn de diverse bijeenkomsten met de experts verlopen en waarom is de bijeenkomst over de implementatie geschrapt? Is de minister bereid om de Kamer hierover per brief te informeren? Moet dit project tot groot project worden benoemd?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De heer Cramer heeft zojuist als rapporteur vooral gesproken over kloppende cijfers, of daar genoeg bonnetjes achter zitten en de vraag wat het oordeel van de Algemene Rekenkamer daarover is. Ik wil het over een andere boeg gooien, die minstens zo belangrijk is. Het oordeel van de

Algemene Rekenkamer is in toenemende mate positief en dat is goed.

Er is echter ook nog iets anders aan de hand. Ik wil kijken naar het verkeer tussen de Kamer en het departement in de afgelopen jaren. Wij hebben de Tijdelijke Commissie Infrastructuur gehad, de commissie-Duivesteijn. Wij hadden de werkgroep ProRail en de werkgroep-Van Hijum. De werkgroep-Dijksma heeft HSA onderzocht. De Kamer heeft verzocht om een rapport over het geharmoniseerde spoorverkeersmanagementsysteem ERMTS. De Kamer heeft de Rekenkamer gevraagd om een aantal rapporten, waarvan het laatste over de HSL ging. Vorige week heeft de vaste Kamercommissie in een procedurevergadering nog besloten dat het Onderzoeks- en Verificatiebureau zich een beeld moet vormen van de fouten zijn gemaakt rond de A4 en de A74.

Ik vraag beide bewindslieden of zij, net als de CDA-fractie, van opvatting zijn dat wij daar met elkaar doorheen moeten en dat wij er vanaf moeten. Wij moeten af van het wantrouwen over en weer tussen de Kamer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat houdt ons ook een beetje van het werk af. Niet ons als Kamer zozeer, want wij zijn er om de regering te controleren. Het houdt echter de bewindslieden ook een beetje van het werk af. Dat wil niet zeggen dat de Kamer niet moet controleren. Ik denk dat het voor beide bewindslieden een topprioriteit moet zijn om hier doorheen te komen.

Er past een kanttekening bij. Ik vind dat de Kamer haar aandacht ook wel wat mag verdelen. Wij zijn nog steeds geërgerd dat vorige week de motie-Hessels/Vendrik over het onderzoeken van de talloze automatiseringsechecs op allerlei andere departementen niet is gesteund. Het is alsof het ministerie van Verkeer en Waterstaat het enige is dat wel eens fouten maakt. Wij denken dat op meer plaatsen waar wordt gewerkt fouten worden gemaakt en dat er dus reden is om te controleren. Dat is de andere kant van het verhaal. De cruciale vraag is of beide bewindslieden zich voldoende bewust zijn van het feit dat er op dit punt werk aan de winkel is.

De minister is net in zijn beantwoording uitgebreid ingegaan op alles wat te maken heeft met pps. De minister-president heeft dat ook gedaan. Ik heb gisteren in de procedurevergadering gevraagd om de antwoorden van de staatssecretaris over het Meppelerdiep op de agenda te zetten juist vanwege dat punt. De discussie is ooit begonnen met een motie van de heer Van Hijum. Ik ben een keer ter plekke geweest en je weet hoe dat gaat: dan ga je een beetje houden van wat daar gebeurt. Ik las in de antwoorden dat de infrastructurele oplossing die is aangeboden door het bedrijfsleven na grondige analyse niet bleek te voldoen aan de veiligheidseisen die het Rijk stelt aan een dergelijk kunstwerk en dat deze niet is meegenomen.

Ik ben me erin gaan verdiepen. Ik ben erachter gekomen wie met die oplossing is gekomen en ben met die partij een gesprek aangegaan. Toen kwam ik erachter dat de houding van het departement ten aanzien van dit soort projecten niet open is. Ik vind het een beetje autistisch hoe dat gaat. Mensen hebben ideeën die ook nog veel minder kosten en zij krijgen na een hoop telefoontjes en gesprekken een brief waarin staat dat hun voorstel op bepaalde punten niet klopt. Ja, natuurlijk is dat zo. Een heleboel dingen kloppen niet bij een heleboel projecten. Dat is altijd zo. Dan moet gewoon een gesprek worden

aangegaan en dan moet samen worden nagedacht over oplossingen. Dat lijkt mij een betere manier van werken dan het instellen van een commissie, wat op zich overigens te waarderen is. De handschoen die ondernemers regelmatig in ons midden gooien met het aanbod om iets te doen, moet worden opgepakt.

Ik wil de bewindslieden vragen om niet alleen een commissie te installeren, maar ook een open attitude te introduceren op het departement. Niet alleen Rijkswaterstaat weet precies wat goed is voor de mensen en weet hoe het beton moet worden gestort. Er zijn ook anderen die dat weten en kunnen en die er ideeën over hebben. Dat het genoemde project in het Meppelerdiep 15 mln. goedkoper was dan de oplossing die in het MIT/SNIP staat, triggert mij natuurlijk nog meer als vertegenwoordiger van de belastingbetalers. Ik hoor hier graag een reactie op.

Ik heb nog een paar andere punten. Ik sluit mij aan bij de vragen over de achterstand in het onderhoud van vaarwegen van mevrouw Roefs. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om dit te versnellen voor de periode tot 2010 en voor de periode 2010-2020, zeker ook in het licht van het coalitieakkoord?

De CDA-fractie verwacht een vervolg op het programma Beter Geregeld, een succesvol project van minister Peijs om de administratieve lasten met 25% te verminderen. Daar moet een extra slag bovenop komen. Kan een beeld worden gegeven van de manier waarop de bewindslieden dat willen doen, zowel in het jaarverslag als in de begroting? Wij zouden graag zien, zoals mijn fractie ook al heeft opgemerkt in het debat over de regeringsverklaring, dat de bewindslieden zich op de naleefkosten werpen.

De minister sprak net over het wetsvoorstel inzake versneld beprijzen. Is de minister het ermee eens dat dit op korte termijn moet worden behandeld in de Kamer of vindt hij dat moet worden gewacht op de brieven over het beprijzen? De Kamer heeft de kilometerheffing aangemerkt als groot project. Wij hebben vorig jaar vragen gesteld over de procedure en die zijn nog niet beantwoord. Ik ga ervan uit dat wij de antwoorden buitengewoon snel krijgen, want deze Kamer, en zeker dit Kamerlid, hecht namelijk een buitengewoon belang aan een goede gang van zaken rond de invoering van de kilometerheffing.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil allereerst de heer Cramer bedanken voor zijn werk en voor zijn verslag namens de commissie als rapporteur.

Het blijft een beetje vreemd, zo'n debat. Wij kijken terug op het vorige jaar, vooral om te bezien of waar is gemaakt wat wij wilden, hoe een en ander is verlopen en waar zaken moeten worden verbeterd of bijgestuurd. Dat kan alleen in beleidsmatige zin, want het geld is al uitgegeven en de zaak is gecontroleerd. Het geld is dus weg en de minister en de staatssecretaris die over dat jaar verantwoordelijk waren ook. Ik ken het staatsrecht dus ik weet dat deze bewindspersonen verantwoordelijk zijn. Zo gaat dat.

Naast de vele zaken die zijn gelopen zoals verwacht en verwoord, zijn er zaken uit het verslag die zeker de moeite waard zijn om de minister of de staatssecretaris stevig over aan de tand te voelen. Dat hebben wij echter eigenlijk allang gedaan in de vele debatten die wij hebben gevoerd in de afgelopen maanden. Ik heb er dan ook weinig zin in om over al dat soort zaken hier weer

uitvoerig in herhaling te vervallen. Er blijven enkele onderwerpen over, wetende dat wij over sommige daarvan in de komende weken nog zullen spreken. Het betreft punten waarover net ook al is gesproken, namelijk dingen die niet werden bereikt. De vraag daarbij is hoe dat komt.

Er is al uitvoerig gesproken over de punctualiteit van de NS. De minister heeft daar het een en ander over gezegd. Hij zei dat de punctualiteit in 2007 stijgt. Ik heb het al gezegd toen de nieuwe dienstregeling van kracht werd: als de Nederlandse Spoorwegen het met deze verschrikkelijke vreselijk trage dienstregeling niet redden, redden zij het nooit. Laat het dus niet gebeuren dat zij de prestatienorm nu niet halen, want dan is het hek van de dam.

In 2006 zijn er vertragingen opgetreden op tal van terreinen. Daar hebben wij uitvoerig over gesproken. De heer Koopmans heeft een heel rijtje projecten genoemd. Hij zei terecht dat wij veel hebben gesproken over deze projecten, maar dat het veel belangrijker is om exact te weten wat de oorzaak is van de vertragingen en, nog belangrijker, hoe die kunnen worden voorkomen. De minister heeft hier al veel dingen over gezegd. Tot het tegendeel is bewezen, ben ik nog steeds bereid te geloven dat hij goed bezig is met de bezem. Kan hij de garantie geven dat het ministerie nu voldoende is toegerust en georganiseerd om fouten zoals die zijn opgetreden bij de projecten die de heer Koopmans noemde, te voorkomen? Ik wil daar een duidelijk antwoord op. De minister en de staatssecretaris hebben in de afgelopen debatten grote ambities uitgesproken. Zij leggen de lat gelukkig hoog. Wij willen wat bereiken in dit land. Wij moeten er dan wel zeker van zijn dat wij niet in herhaling blijven vallen, zoals in het afgelopen jaar is gebeurd.

Met een aantal zaken dat niet is uitgevoerd, zijn wij blij. Ik noem het niet doorgaan van de verkoop van aandelen van Schiphol. Soms is het ook wel hartstikke plezierig dat iets niet is doorgegaan. Hetzelfde geldt voor het feit dat de A6/A9-verbinding en de zweeflijn naar Groningen van tafel zijn gegaan. Zo hebben vertragingen ook wel eens een keerzijde en daar kunnen wij alleen maar blij om zijn.

Ik sla een aantal dingen over omdat zij al uitvoerig zijn besproken, zoals over de aandacht van de Algemene Rekenkamer voor de contracten. Als de minister ervoor kiest om stevig met pps aan de gang te gaan, moeten wij wel garanties krijgen op dat terrein. Dit is een greep uit de conclusies uit het jaarverslag. De lijst kan zo ver worden aangevuld dat wij vanavond laat nog niet klaar zijn, maar dat zal ik niet doen. Veel van de punten die voor mij van belang zijn, zijn aan de orde geweest of komen dat nog.

Toch wil ik tot slot nog een klein puntje naar voren halen. Het is voor sommigen een klein en voor anderen een heel groot punt, namelijk het programma Ruimte voor de Fiets. Een van de leden vroeg of dit programma al van start is gegaan en het antwoord daarop was "ja". Op basis van een onderzoek dat wij hebben gedaan, begrijp ik die vraag goed. Terwijl het programma Ruimte voor de Fiets zijn einde nadert, zijn de problemen bij vele fietsenstallingen bij stations nog erg groot. Wij hebben dertig willekeurige stations bekeken, waarvan er veertien nu al een gigantisch tekort hebben terwijl twaalf van deze stations volgens het rapport Ruimte voor de Fiets klaar zijn. Daar is dus nog het nodige over te zeggen. Wij

hebben hier een overzicht van gemaakt en een rapport opgesteld met tal van conclusies en aanbevelingen. Ik zou dit rapport graag via de voorzitter aan de commissie en de bewindslieden willen overhandigen, met het verzoek of hier in het zomerreces een schriftelijke reactie van de regering op kan komen.

(De heer Roemer overhandigt het rapport aan de voorzitter.)

De **voorzitter**: Dit rapport zal in de procedureverga-dering aan de orde komen als ingekomen stuk.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het zou mooi zijn als de SP ging fietsen! Allereerst ook mijn dank aan collega Cramer als rapporteur voor de commissie, die dat op een uitstekende wijze heeft gedaan. Ook dank ik beide bewindslieden voor het opsturen van de stukken. Wat een fantastisch kabinet was het vorige kabinet toch eigenlijk! De rapporteur begon terecht met het maken van het compliment dat het een goed leesbaar jaarverslag is. En dat is het ook! De discussie gaat vaak niet zozeer over de rechtmatigheid maar over de doelmatigheid. Er is niet zo gek veel te zeggen over de rechtmatigheid. Maar wel over de doelmatigheid. Ik sluit mij zeer aan bij de opmerkingen die collega Koopmans zojuist heeft gemaakt over grote projecten en over de hele reeks onderzoeken die inmiddels de revue is gepasseerd. Volgende week spreken wij weer over het rapport van de Rekenkamer over de HSL. Dat ga ik nu dus niet allemaal bespreken. Maar er is inderdaad toch wel iets structureels aan de hand. Het lijkt mij voor het departement niet prettig als de Kamer elke keer weer om onderzoeken en rapporten vraagt. Het werk wordt natuurlijk veel leuker als de Kamer enthousiast is over datgene wat het ministerie doet en als er een goede basis van vertrouwen is. Daar schort het toch wel een beetje aan. De heer Koopmans heeft daar terecht op gewezen. Ik was een paar weken geleden op bezoek bij de inspectie van het district Veluwe van Rijkswaterstaat en ben toen ook met zo'n inspecteur mee gereden. Dat was een hartstikke leuke dag. Die jongens doen heel veel goed werk op de weg. Maar de ergernis bij de mensen op de werkvloer is toch wel heel erg groot als het gaat om de regeltjes die in de weg zitten om hun werk goed te doen. Ik geef een heel eenvoudig voorbeeld. Zij hadden voorgesteld om de ononderbroken streep bij een bepaalde invoegstrook door te trekken, zodat het verkeer meer snelheid zou maken op die invoegstrook en het invoegen beter zou gaan. Dan zouden er geen opstoppingen meer voorkomen. Dan denken ze dat ze dat kunnen gaan doen, maar dan kost het vervolgens drie jaar om dat voor elkaar te krijgen. Het doortrekken van een ononderbroken streep op de weg, waardoor het verkeer soepeler zou kunnen doorstromen, duurt drie jaar, want daar moet een MER overheen. Dat ontleemt je natuurlijk wel de werklust! Ik kan me voorstellen dat het voor heel veel mensen, ook binnen het departement, buitengewoon frustrerend en demotiverend is dat dit soort stomme regels dergelijke eenvoudige oplossingen in de weg staan. Minister, ruim het op, ga er met de bezem doorheen en zorg dat uw eigen mensen hun werk met plezier kunnen doen! Dit is een klein voorbeeld, maar het geeft wel aan hoe belangrijk het is dat dit soort stomme dingen in de weg staan. Al die onderzoeken en Rekenkamerrapporten staan eigenlijk ook gewoon in de

weg. Maar ze zijn wel nodig. En dat moet echt veranderen! Wat dat betreft sloeg de heer Koopmans de spijker op zijn kop.

Er gingen natuurlijk ook dingen goed. Ik noem het achterstallige onderhoud. Dat is goed gelopen. De aanpak van het achterstallige onderhoud op het spoor is goed gelopen. De waterveiligheid is prominenter op de agenda gekomen. Dat is allemaal winst.

Voorzitter. Er heeft wel weer onderuitputting plaatsgevonden bij de realisatie van wegen. Ik heb begrepen dat het daarbij om 178 mln. gaat. Ik wil van deze minister de garantie dat dit geld niet in een of ander leuk gratis openbaarvervoerproject of iets anders leuks verdwijnt, dus in een linke leuke hobby, maar dat het geld gewoon daarvoor blijft staan. Die 178 mln. moet dus niet verdwijnen, maar die blijven staan. Die garantie wil ik vandaag hebben. Die onderuitputting wordt overigens natuurlijk ook veroorzaakt door al die regelbrij, die deze minister gaat opruimen.

Met het achterstallige onderhoud gaat het prima, maar bij de kunstwerken is het toch wel raar. Wij hebben het er al over gehad. Ik wijs op het verhaal van de Hollandse Brug. In het jaarverslag staat dat er nog veel meer onderhoud nodig is bij die brug. Dit is voor mij toch een beetje een mistig verhaal. Wij hebben daar inderdaad al over gesproken, maar hoe is nu toch mogelijk dat het met het onderhoud aan die bruggen niet goed gaat, terwijl het onderhoud van de wegen en van het spoor wel goed loopt? Daar zit een groot punt van zorg. Wij willen hierover opheldering. Hoeveel geld is ermee gemoeid, hoe groot is het probleem nu eigenlijk, et cetera?

De minister sprak zojuist al even over pps. Die mogelijkheden moeten wij beter benutten. De minister-president heeft inderdaad toegezegd dat de motie-Rutte voor het eind van het jaar zal zijn uitgevoerd. Daar gaan wij dus van uit. Vorig jaar september is de motie-Rutte/Verhagen aangenomen over het aanpakken van de lange doorlooptijden in de besluitvorming rond de infrastructuur via een onderzoek naar een éénbesluitregeling. Ik blijf het onbegrijpelijk vinden dat die commissie er negen maanden later nog niet is. Misschien kan de minister nu aangeven dat die er wel is. Wie zitten er dan in en wanneer kunnen wij het resultaat tegemoet zien? Wij hebben gisteren al uitvoerig met de staatssecretaris gesproken over waterveiligheid. Het is goed dat het op de kaart staat, maar het is niet goed dat de zwakke plekken er nog zitten. Het is ook niet goed dat er structureel te weinig geld is gereserveerd voor de waterveiligheid. Ik zal de discussie van gisteren niet helemaal overdoen, maar dat is wel een punt van zorg. De heer Roemer is erg blij dat de privatisering van Schiphol niet is doorgegaan. Nu hij daar toch over begint, heb ik daar ook nog wel een vraag over. Hij zegt dat wel zo stellig, maar het is nog maar de vraag wat dit kabinet met die privatisering gaat doen. Dat staat immers niet letterlijk in het regeerakkoord. Ik heb wel tussen de regels door gelezen dat er geen beursgang zal zijn. Maar wat er nu wel gebeurt, is mij in ieder geval niet helder. Dat heeft dus niets te maken met verantwoording over het vorig jaar gevoerde beleid, maar wel met hetgeen dit kabinet met die privatisering gaat doen. Misschien komt er, wat dat betreft, nog wat leuks uit dit debat!

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Het overleg van vandaag over de verantwoording over 2006 is het

hoogtepunt van het jaar. Doorgaans, als er een probleem in de samenleving wordt geconstateerd, zet de politiek immers gauw een zak met geld op tafel en koopt daarmee als het ware een goed gevoel. In dit debat kijken wij of wij ook waar voor ons geld hebben gekregen. De motie-Douma van 2005 inzake de VBTB-systematiek is een stap in de goede richting. Aan de doelen die de overheid formuleert, moeten concrete uitkomsten worden gekoppeld. Toch krijgt dit debat niet de populariteit die het verdient en zitten wij hier nu weggemoffeld in deze kleine zaal. Wie weet, volgend jaar bij de verantwoording over 2007, durft deze minister wel voluit te gaan met betrekking tot die verantwoording.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Dit wordt toch wel een bizarre opening. Toen het ging om de verantwoordingsdebatten in de Kamer en de vraag of de minister-president daar misschien bij zou moeten zijn, interesseerde het mevrouw Agema helemaal niets. Dus nu wordt het toch wel een beetje bizar!

De **voorzitter**: Zo is de dynamiek in de politiek.

Mevrouw **Agema** (PVV): In het dit debat gaat het natuurlijk om de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat is waar het mij om gaat.

De heer **De Krom** (VVD): Maar als het gaat over het algemeen gevoerde kabinetsbeleid, is er natuurlijk één persoon die daar verantwoording over kan afleggen. Dat is de minister-president. Hij kan die verantwoording afleggen over het algemene kabinetsbeleid. En het interesseerde de Partij voor de Vrijheid geen moer of hij er wel of niet was. Het interesseerde u echt niet.

Mevrouw **Agema** (PVV): Nee, inderdaad.

De heer **De Krom** (VVD): Hoe kunt u dan zo beginnen?

De heer **Koopmans** (CDA): U begrijpt toch ook dat wij het zaaltje hebben uitgezocht, en niet de minister?

Mevrouw **Agema** (PVV): Wat een hoog oplopende gemoederen! Wij namen inderdaad genoegen met de minister van Financiën, want dat is ook de man die daar hoofdverantwoordelijk voor is. Daar bestaat dus geen onenigheid over. Ik wil nog iets over deze zaal zeggen. Ik hoop echt dat wij volgend jaar de verantwoordingsdebatten in een wat luxere setting presenteren dan in deze kleine zaal. Het is immers de verantwoording. Zoals ik al zei: wij zien nu eindelijk of wij waar voor ons geld krijgen of niet. En daar gaat het natuurlijk om.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Misschien kunnen wij volgend jaar Carré afhuren!

De **voorzitter**: Past dat wel in de efficiencymaatregelen van de Kamer?

Mevrouw Agema, gaat u weer verder en probeert u zich weer te focussen op het jaarverslag. Dat lijkt mij heel aardig.

Mevrouw **Agema** (PVV): Daar kom ik nu toe. Voor Verkeer en Waterstaat was 2006 geen best jaar. Inclusief 2005 werd er in 2006 slechts 16,5 km nieuwe weg geopend. Niets prijzenswaardigs dus in 2006, en

waarschijnlijk ook niet in 2007! In 2006 bleef zelfs 414 mln. op de plank liggen. En de files namen explosief toe. Dat is ook het geval in 2007: 20% meer in het eerste kwartaal en 14% meer in het tweede kwartaal. Dit ministerie heeft een leuk nieuw gezicht gekregen. Nu nog de benodigde daadkracht en het benodigde verantwoordelijkheidsgevoel! Deze minister staat voor de grootste uitdaging binnen het kabinet. Hoe krijgt hij Nederland weer aan het rijden? En dat is niet, zoals de minister zojuist zei, een paar stappen in de goede richting zetten of het halen van een torenhoge ambitie. Die ambitie is namelijk niet torenhoog; die is gewoon en die moet gewoon bereikt worden. En het gaat al helemaal niet om een vergelijking met andere landen, want dat is irreal. De mensen staan hier in de file, en niet daar. Met betrekking tot de luchtkwaliteit is het niet best en met de almaar toenemende files wordt die alleen maar slechter. De aanleg van wegen is vertraagd als gevolg van Europese luchtkwaliteitseisen, en dat is een ramp voor het land. De minister erkent de problemen, maar doet te weinig om eronder vandaan te komen. Nederland moet niet aan de hand van de grote broer Europa blijven lopen. De luchtkwaliteit moet niet aan vergunningverlening gekoppeld worden. Die moet daarvan losgekoppeld worden. Ik hoop dat wij in 2007 600 km nieuwe wegen kunnen openen.

In het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt gezegd dat er meer en meer innovatieve contracten worden gebruikt bij de aanbesteding van de aanleg van wegen en infrastructurele projecten. De controle hierop schiet al jaren tekort. De minister geeft onvoldoende maatregelen aan om deze tekortkoming te verhelpen. Dat is een onzekerheid met betrekking tot de rechtmatigheid, maar het is vooral ernstig omdat er veel belastinggeld in deze sector omgaat. Graag een toezegging van de minister dat er volgend jaar geen sprake meer is van een onzekerheid op dit gebied.

Om tot een uitvoeringsgericht en effectief ministerie te komen, is een omslag in de cultuur nodig. Hoe gaat de minister dat aanpakken? Zijn de personeelstekorten afdoende aangepakt en wat heeft de minister ondernomen om het gebrek aan kennis binnen zijn ministerie op peil te brengen?

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister Eurlings: Ik dank de leden van de Kamercommissie voor hun bijdrage. Er zijn heel wat vragen gesteld. Ik zal proberen om die op een goede manier tussen de staatssecretaris en mij te verdelen.

Ik denk dat het wel degelijk goed is om onze prestaties, vooral op het vlak van mobiliteit maar wellicht ook op het gebied van verslaggeving, af en toe een beetje tegen de internationale meetlat te houden. Dat is niet om de problemen niet te onderkennen, maar juist om de "sense of urgency" te vergroten door te laten zien dat veel landen het wel degelijk anders en beter doen en dat er dus bij ons een schepje bovenop moet. Wij kunnen ook van elkaar leren. Ik zal aan het einde van mijn betoog nog terugkomen op gedachten rond het internationale vergelijken.

De heer Cramer heeft gesproken over de klachten inzake ProRail. Ik heb zelf nadrukkelijk de decentrale overheden uitgenodigd om in een aanstaand bestuurlijk overleg hun klachten concreet te maken. Ik heb daar al de eerste reacties op ontvangen en ik zal op basis van de

informatie die ik heb, nadrukkelijk het gesprek met de top van ProRail aangaan. Ik heb al tijdens een gesprek met de raad van bestuur van ProRail hier de eerste bemerkingen over gemaakt, maar dat wordt dus vervolgd. Ik zeg dat ook op basis van een ervaring in de afgelopen week waarin door communicatie op decentraal niveau het beeld ontstond dat de revitalisering van een goederenlijn in gevaar zou zijn, terwijl achteraf bleek dat wij dat konden oplossen en dat men op landelijk niveau daar weer een ander beeld van had. Dat geeft dus aan hoe belangrijk het is dat de communicatie op decentraal niveau goed verloopt. Ik ben het dus zeer eens met allen die gesproken hebben over het belang hiervan. Het gaat niet alleen om de relatie tussen decentraal en centraal niveau maar ook om de relatie tussen de mensen op het hoofdkantoor in Utrecht en de ProRail-mensen die op decentraal niveau werken. Daar kan geen millimeter licht tussen zitten. Die omgangsvormen en de manier van communiceren moeten gewoon goed zijn.

De heer Cramer heeft gevraagd naar de stand van zaken van de motie-Van Hijum inzake de 105 mln. Dat bedrag valt onder de totale middelen voor de tweede fase van het herstelplan, die in totaal ongeveer 1,1 mld. belopen. Het wordt uitgevoerd in de periode 2007-2012. De projecten zijn opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek. De precieze verdeling wordt nog uitgewerkt door de spoorsector. Daar komen wij dus vast en zeker nog op terug. Bij de begrotingsindiening zult u daarover nader worden geïnformeerd.

Hij heeft voorts vragen gesteld over de opening van de haltes Krommenie, Hemboog et cetera. Hij zei: de aanleg is gestart maar ik zie niets, er is geen schop in de grond gegaan. Dat is inderdaad een ogenschijnlijk aparte situatie. Ik wil nadrukkelijk zeggen dat "gestart" nog niet hoeft te betekenen dat die schop de grond in gaat. Hoewel ik dat natuurlijk liever direct zou zien. Eerst moet er een aanbesteding zijn, eerst moet de gunning zijn afgerond. Het starten betekent dus dat dat proces is gestart. De schop hoeft dus nog niet in de grond te zijn gestoken om toch gestart te zijn. Maar ik ga er wel van uit dat die schop in de grond zeer spoedig zichtbaar zal worden. De nieuwe halte Krommenie-Assendelft wordt volgens de planning in december 2007 opgeleverd. Er lopen gesprekken tussen NS, ProRail en de gemeente over het mogelijk iets naar achter stellen van deze datum van december 2007, omdat op dat moment zowel het voorplein maar ook de halte vermoedelijk nog niet voldoende gereed zouden zijn. Ik zeg toe dat ik de Kamer daarover zal informeren zodra dat precies uitgehard is, maar de gemeente schijnt er belang aan te hechten dat het voorplein en de hele omgeving ook helemaal gereed zijn op het moment dat het in bedrijf wordt genomen. Ik houd de Kamer daar dus van op de hoogte. De halte Hemboog wordt volgens de huidige planning per 1 december 2008 opgeleverd, met de bedoeling deze in de dienstregeling van 2009 op te nemen. De halte Watergraafsmeer is in december 2009 gereed en zal in de dienstregeling van 2010 worden opgenomen. De halte Holendrecht wordt in december 2008 opgeleverd en net zoals de Hemboog in de dienstregeling van 2009 meegenomen. Dat is de planning van dit moment. Ik zeg toe dat ik de Kamer informeer zodra er meer duidelijk is rond de precieze datum van indienststelling van de halte Krommenie-Assendelft.

Ik kom te spreken over het individuele personenvervoer door de lucht. Daar kun je natuurlijk heel verschillend over denken. Ik kan op dit moment niet in de gedachten van uw voorzitter treden, maar sommige mensen zijn wellicht heel wat meer geporteerd van individuele reisbewegingen door de lucht. Maar ik wil nadrukkelijk zeggen dat wij hier geen enkele positie over hebben ingenomen. Wat je alleen ziet, is dat het een sterke internationale trend is. Dat is vooral in de Verenigde Staten het geval. De kans dat deze beweging, ook door ontwikkeling in de technologie, richting Europa komt, is niet ondenkbeeldig. Het is voor ons een volstrekt open kwestie. Om tot een standpunt over dit soort ontwikkelingen te kunnen komen en dat ook onderbouwd te kunnen innemen, is het goed dat je onderzoek doet naar negatieve maar mogelijk ook positieve effecten. Je zou mede op basis van zo'n onderzoek verschillende politieke posities kunnen innemen. Maar je moet ook in de gaten houden wat dan regeltechnisch en wetstechnisch de gevolgen moeten zijn van de verschillende in te nemen posities, bijvoorbeeld ten aanzien van regulering rond milieu, veiligheid et cetera. Juist om een goede afweging te kunnen maken en om die ook in de praktijk te kunnen laten omslaan in onder andere regelgeving, is het goed dat wij dit onderzoek doen.

Mevrouw Roefs heeft nadrukkelijk gevraagd naar het tempo bij de beantwoording van vragen. Ik zeg haar toe dat wij echt zullen proberen om die beantwoording nog verder te versnellen. Af en toe blijven vragen inderdaad te lang liggen. Ik zeg daarbij wel dat wij echt ons best doen om die versnelling te bereiken. Er heeft recent een tweede termijn van een groot debat over Schiphol plaatsgevonden. Ik heb tijdens dat debat gezegd dat heel wat medewerkers het hele weekend hebben doorgewerkt om de antwoorden op meer dan 100 vragen die vlak het weekend werden aangeleverd, direct na het weekend bij de Kamer te krijgen. Het was een dik pak papier. De griffier kan dat beamen. Het kwam zelfs zover dat om kwart over twee in de middag nog een informeel verzoek kwam om een reactie op een brief die dan voor vier uur binnen moest zijn. Daar is altijd alle begrip voor. Ik ben zelf immers ook Kamerlid geweest. De informatie moet op tafel. Ik zat op dat moment in vak K. Om drie uur kwam het formele verzoek en rond half vijf lag de reactie er uiteindelijk. Dan is dat dus wat later dan het gevraagde tijdstip van vier uur, maar ik vraag daar begrip voor. Ik zeg dat echt niet om aan onze uitdaging af te doen. Wij zullen moeten versnellen waar wij kunnen, maar soms moeten wij ook wel heel snel reageren. Wij proberen dat zo goed mogelijk te doen. Wij proberen vertragingen in de toekomst nog vaker te voorkomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb uitdrukkelijk gezegd dat wij er zelf ook soms debet aan zijn. Dat wilde ik ook niet zomaar laten passeren. Ik verwacht dus wel van beide kanten verbetering.

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik u echt van ganser harte toe. Met het voorbeeld van Schiphol wilde ik ook niet de Kamer in een kwaad daglicht zetten. Ik kan mij dat goed voorstellen. Ik wilde er alleen mee aangeven dat wij wel al heel vaak proberen om het uiterste te doen. Die brief moest ook nog afgestemd worden met een ander ministerie. Maar u heeft gelijk: af en toe kan en moet het gewoon sneller. Ik heb ook in het kennismakings-AO

gezegd dat dit ook voor mij een belangrijk aandachtspunt is. Ik heb ook aan de andere kant van de tafel gezeten. De heer Koopmans heeft gevraagd naar de houding. Ik kan heel veel inhoudelijke antwoorden geven rond functioneel aanbesteden, zoals over Rijkswaterstaat met alle maatregelen die ik genoemd heb om fouten te voorkomen. Als wij fouten in de planvorming voorkomen, hebben wij al een grote reden weggenomen voor het doen van onderzoeken door mijn ministerie maar ook door de Kamer zelf. Heel veel van die onderzoeken komen immers wel degelijk voort uit een gebrekkige projectvoortgang, onderschatte risico's en technologische misrekeningen qua kosten en qua tijd. Daar doen wij dus onze uiterste best voor. Ik denk dat de diepere portee van de opmerking van de heer Koopmans is dat het onderlinge vertrouwen moet groeien. Ik ben het daarmee eens. Daarom heb ik ook gezegd dat wij ons van het begin af aan hebben voorgenomen om niets achter de tong te houden. Alle informatie moet zo transparant mogelijk, zo open mogelijk op tafel komen. Dat hebben wij in zijn algemeenheid gezegd. Ik heb daarbij geprobeerd om als minister een nadrukkelijke start te maken bij het grote debat rond de HSL. Ik heb gezegd: alles wat ik weet, ieder risico dat ik voorzie, ik leg het liever open op tafel, qua kosten die wellicht nog te verwachten zijn – die niet altijd even duidelijk zijn gecommuniceerd – maar ook qua risico's voor de projectvoortgang. Ik leg die maar liever precies op tafel, zodat wij ook heel open naar elkaar zijn en niet het beeld ontstaat dat ik het iets mooier heb voorgesteld en dat ik misschien wel had kunnen weten dat... Wij komen daar later nader over te spreken naar aanleiding van een hele rits onderzoeken, maar ik vind dat wel de manier waarop wij kunnen bijdragen aan de groei van het onderlinge vertrouwen. Wij zullen in elk geval proberen om alle openheid te betrachten. Daar doen wij echt ons best voor. Er zijn bijvoorbeeld heel veel vragen gesteld rond de HSL. Die liggen er en die zullen er blijven liggen. Ik vond de positieve bemerkingen van de Kamer in tweede termijn op dat vlak heel positief. Het werd in elk geval gewaardeerd dat wij de informatie zo veel mogelijk op tafel hadden gelegd en dat wij niet probeerden om dingen mooier voor te stellen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Volgens mij is dit het belangrijkste punt van dit debat. De minister heeft over dit onderwerp nu één heel belangrijk punt zeer duidelijk gemaakt. Dat is de transparantie van de informatie en het op tafel leggen van alle risico's. Dat is één kant. Dat waardeer ik ook zeer in de minister. Dat heeft hij in de debatten inderdaad ook steeds waargemaakt. Het tweede aspect – en daar heb ik in eerste termijn uitvoerig over gesproken – is de vraag: is het ministerie nu echt klaar om fouten daadwerkelijk te voorkomen? Dat kan anders een valkuil zijn waar we samen absoluut niet in willen trappen.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat wij een trits van maatregelen aan het nemen zijn waarmee de risico's aanmerkelijk zullen worden verkleind. Dat zit onder andere in het management van zo'n ingewikkeld proces. Wij komen volgende week te spreken over de HSL. Maar goed, je zag daar nadrukkelijk ook de conclusies van de Rekenkamer. Dat zijn conclusies die, zoals ik u ook heb geschreven, volgens mij juist zijn. Daar is geen twijfel over mogelijk.

Het zit ook in de expertise die je zelf al dan niet in huis hebt. Bij het algemeen overleg over de wegen heb ik al gemeld dat een van de problemen de volgende is. Geconstateerd moet worden dat bij alle taakstellingsoperaties die er terecht zijn, wellicht iets te veel van de echte kerncompetenties van Rijkswaterstaat niet meer in huis zijn. Dan moet er dus heel veel worden uitbesteed. Daardoor worden de kosten vaak niet minder maar juist meer. Maar ook de risico's worden daarmee aanmerkelijk vergroot: in de overdracht, in de aansturing en dergelijke.

Wij zullen ook moeten kijken naar de manier van contractvorming. Ook daar komen wij nog over te spreken. Er zijn heel ingewikkelde contracten met pps, waarbij je van ontwerp tot aan manufacturing, tot het echt op de mat zetten van het project, die samenwerkingsconstructies hebt. Alleen al vanwege het feit dat je als politiek en als bewindspersoon niet alleen bestuurder van zo'n project bent, maar ook politiek aanspreekbaar – dat is een dubbelrol – zit je uiteindelijk altijd in de meest kwetsbare positie. Dat leidt er dus toe dat ik als bestuurder van zo'n project wellicht een bepaalde positie zou willen innemen, maar dat ik mij dat politiek heel slecht kan permitteren. Daar is de druk er dan net van de andere kant op. Maar goed, wij zijn dus ook aan het kijken hoe wij daar beter uit kunnen komen. Kun je het daarmee 100% uitsluiten? De heer Cramer heeft mij in een eerder debat geïnterrupteerd met de opmerking dat ik het nooit helemaal zal kunnen uitsluiten. Daar heeft hij gelijk in. Maar ik denk wel dat de kans hiermee aanmerkelijk kan worden verkleind. De andere slag die wij natuurlijk moeten maken, is dat wij nog eens heel kritisch bekijken of wij met onze regelgeving niet zo links en rechts zijn doorgeschooten. Is er met het instandhouden van de rechtsbescherming van burgers een versnelling mogelijk? Het probleem zit 'm toch ook wel voor een groot gedeelte in het feit dat wij door de jaren heen een situatie hebben laten ontstaan waarin het doorrekenen van een alternatief – wat vroeger een soort van exercitie was om de ogen van de politiek ook even te openen dat het misschien ook anders en beter zou kunnen – een juridisch complex proces is geworden, waar iedere rechter over kan oordelen, waar iedere advocaat op zit te loeren en waar je met regelgeving rond geluid, rond fijnstof et cetera op ingrijpt. Daardoor is het juridisch veel en veel moeilijker geworden. Een commissie die daarnaar kijkt, heeft geen gemakkelijke opdracht, maar ik vind wel dat wij het moeten doen, omdat ik mij zorgen maak over het loodzwaar worden van die juridische toestand.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben het eens met de opmerkingen van de minister over de regelgeving. Wij moeten af van overbodige regelgeving. Die roep klinkt volgens mij Kamerbreed. De vraag is natuurlijk steeds: wat is overbodig? Maar daar komen wij wel over te spreken in het kader van dat rapport. Het gaat mij nu om het eerste deel van het antwoord van de minister. Ik vroeg inderdaad om een garantie of het ministerie zo ver is. Ik begrijp uit de beantwoording het volgende. U zegt het in termen van "wij moeten kijken naar". Dat betekent dus dat u er volop mee bezig bent, dat u nu midden in het proces zit. Ik wil op dat punt meedenken met de minister, maar ik vind wel dat wij alle eerlijkheid naar elkaar moeten betrachten. Als die garantie er op dit moment nog niet is, dan moeten wij daar rekening mee houden.

Dat moeten wij dan blijven communiceren tot het moment waarop de minister zegt: oké, ik heb nu de bezem er voldoende doorheen, wat betreft kwaliteitsverbetering en al die andere zaken. Anders lopen wij nog steeds bij nieuwe grote projecten het risico dat wij in vallen trappen en dat wij als Kamer de minister moeten controleren op zaken waarop wij eigenlijk liever niet willen controleren.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister heeft er gewoon voor te zorgen dat het op orde is. Ik ga niet zeggen dat ik er rekening mee houd dat hij het niet orde heeft. Hij moet het gewoon op orde hebben.

Minister **Eurlings**: Maar dat hoeft ook niet, omdat de nieuwe benaderingsmethode zal worden gekozen bij ieder project dat wordt opgepakt, of dat nu een groot project is of een wegenproject. Dan moet het risico dus significant minder zijn. Daar zit ik echt bovenop. U rekent mij terecht af op mijn daden. Zo hoort het te zijn in de politiek. Ik heb al gezegd dat het nooit voor 100% uitgesloten kan worden. Waar gewerkt wordt, en zeker aan complexe dingen, worden fouten gemaakt. Wij proberen die fouten te voorkomen, maar ik ben van mening dat het risico bij ieder nieuw project dat wordt aangepakt, echt heel stevig naar beneden is gebracht. Daar mag u mij op aanspreken. Wij zitten natuurlijk wel met een paar klikjes uit het verleden die ons worden opgediend. Die worden niet op een prettige manier opgediend. Ik noem de A4 en de A74. Wij zetten alles op alles om daaruit te komen. Maar bij nieuwe projecten wordt de nieuwe methode gehanteerd.

De heer **Roemer** (SP): Als het goed, zijn alle klikjes bij de Kamer bekend.

Minister **Eurlings**: Ja, daar ga ik natuurlijk van uit. Anders had ik ze u al lang gemeld.

De heer **Roemer** (SP): Ik weet niet of u nog een verrassing in petto had.

Minister **Eurlings**: Nee, ik heb geen verrassing in petto. Als ik verrassingen heb, hoop ik dat die positief zijn. Ik vond de verrassing rond de A74 die ik in mijn eerste of twee week moest melden, eigenlijk wel welletjes. Dat beviel mij niet erg.

Ik kom te spreken over de ruimte voor de fiets. De staatssecretaris kan veel zeggen over de rol die de fiets in de mobiliteit kan vervullen. Mijnheer Roemer, ik dank u voor het overhandigen van het rapport. De fiets heeft onze grote belangstelling in de ov-keten. Het rapport en de reactie op uw mooie boekwerk zullen ongetwijfeld aan de orde komen in een volgend regulier overleg met de Kamer. Voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer is de ketenmobiliteit met decentraal openbaar vervoer en met de fiets heel erg belangrijk. Je ziet bij stations bijvoorbeeld dat je er met de auto gemakkelijk kunt komen en parkeren. Vervolgens breng je 's ochtends nog even je kleren naar de stomerij, neem je de trein en haal je 's avonds de kleren weer op. Daarna ga je naar de Albert Heijn en stap je ten slotte weer in de auto. Dat geldt ook voor de fiets. Als je met de fiets er gemakkelijk naartoe kunt en de fietsenstalling is op orde, maakt dat de trein een veel aantrekkelijker alternatief. Ik denk dus dat u een belangrijk onderwerp bij de horens heeft.

De heer De Krom heeft gesproken over de onderuitputting van het budget voor de wegen. Ik kan hem geruststellen: alle gelden blijven in het Infrastructuurfonds beschikbaar voor die projecten. Wij hebben helaas met een vertraging te kampen. Zoals ik al heb gezegd, proberen wij daaruit te komen. Dat geld lekt echter niet weg. Dat is klip en klaar. Ik kan niet duidelijker zijn. Tot en met 2020 is veel geld, namelijk ruim 45 mld., beschikbaar. Dat is echt heel veel geld, maar er moet ook veel gebeuren. Wij zullen dus proberen om die vertragings weg te werken.

Een andere vraag ging over het achterstallige onderhoud bij de kunstwerken. Na het zomerreces zal de Kamer op de hoogte worden gesteld van de voorlopige bevindingen. Wij hebben hierover eerder met elkaar gediscussieerd. Naar verwachting zal de Kamer aan het eind van het jaar worden geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van de totale onderhoudsachterstand. Het is altijd heel vervelend als je bij die oude bruggen op zoiets stuit, maar ik heb in een eerder debat ook gezegd dat wij niet de enige zijn. In verschillende andere landen zie je ook dat men volstrekt niet had verwacht, ook de technici niet, dat die oude bruggen, die anders zijn geconstrueerd dan de nieuwe, doordat zij 30 jaar lang veel frequenter zijn gebruikt door veel meer en zwaarder verkeer, en dus veel meer trillingen te verduren hebben gekregen, achterstallig onderhoud hadden. Een aantal landen, bijvoorbeeld Frankrijk, is daar echt door verrast. Leuk is dat niet. Maar goed, wij gaan er nu in elk geval voor zorgen dat de Kamer zo snel mogelijk over een totaalbeeld beschikt. Het budget dat onderuitputting laat zien voor groot onderhoud, moet beschikbaar blijven. Er is ook een budget op dat vlak. Dat blijft dus beschikbaar.

Ik kom te spreken over de stand van zaken met betrekking tot de aandelenverkoop Schiphol. Op grond van het regeerakkoord is een beursgang van de baan. Een onderhandse verkoop van aandelen behoort in principe nog tot de mogelijkheden. Een uitwerking van mogelijke opties om middelen vrij te maken uit het overheidsaandeel is onder andere afhankelijk van de medewerking van de gemeente Amsterdam. Wethouder Asscher heeft aangegeven dat hij pas met de Staat wil overleggen als het Koninklijk Besluit van tafel zou zijn. Het juridische conflict is nu opgelost. Het vernietigingsbesluit is ingetrokken. Onlangs is op ambtelijk niveau het overleg gestart met Schiphol en de medeaandeelhouders Amsterdam en Rotterdam, waarbij is gesproken over een onderhandse plaatsing van aandelen en een financiële herstructurering van de onderneming door uitkering van een superdividend. Dat zijn allemaal opties die zullen worden gezien op hun eigen merites. Hierbij heeft Financiën als beheerder van de aandelen het voortouw, maar met name waar het gaat om het behoud van de zeggenschap over Schiphol zit natuurlijk ook ons departement nadrukkelijk aan tafel. De Kamer krijgt daarover informatie zodra die beschikbaar is. Het proces is gang, het KB is ingetrokken. Dat creëert in elk geval een situatie waarin vooruitgekeken kan worden.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is interessant, omdat natuurlijk met name de linkse partijen zich hevig hebben verzet tegen welke vorm van privatisering dan ook. Maar ik begrijp dat het kabinet dat dus duidelijk wél op de kaart heeft staan. In de vorige kabinetsperiode ging de discussie tussen de VVD en het CDA over de onder-

handse plaatsing. Uit het rapport-Cools is gebleken dat je, als het gaat over zeggenschap, vooral niet onderhands moet plaatsen.

De **voorzitter**: Mijnheer de Krom, het gaat hier over het jaarverslag.

De heer **De Krom** (VVD): Dit is toch even een politiek punt om te markeren, ook naar aanleiding van de uitspraken van de minister van zojuist. De discussie hierover zullen wij nog wel voortzetten. Maar met een onderhandse plaatsing gaat het wat betreft de zeggenschap en de opbrengst echt de verkeerde kant op. Maar goed, die discussie voeren wij nog wel!

Minister **Eurlings**: Ik heb toch niets nieuws gezegd? U heeft gelijk dat iedere optie voor- en nadelen heeft. En juist daarom zal iedere optie worden bekeken. Daar hoort dus ook gewoon een financiële herstructurering van de onderneming door middel van de uitkering van een superdividend bij. Dat is ook nadrukkelijk een optie. De verschillende opties worden gewoon naast elkaar gezet en de voor- en nadelen worden gewogen. Op grond daarvan zal de Kamer uiteindelijk een besluit worden voorgelegd. Er is dus niets nieuws. Er wordt gewoon breed gekeken en dat gesprek vindt nu in elk geval constructief plaats.

Voorzitter. Ik denk dat ik tot een afronding kan gaan komen. Er is gesproken over de rechtmatigheid en innovatieve contracten. Mevrouw Agema heeft volstrekt gelijk dat het gaat om belastinggeld. Daarom moet er sprake zijn van zorgvuldige aanbestedingen en gebruikmaking van de marktwerking. Je moet kijken wat je privaat kunt financieren en of dat breder kan. Maar het gaat ook om een heel goede controle van die moeilijk processen. Dat moet echt beter! Dat is voor ons zeer belangrijk. Het gaat bij de grote projecten immers om heel veel geld. Daarom kunnen wij niet stevig genoeg zijn met het verbeteren van het procesmanagement. Wij komen daar volgende week in het kader van de HSL al weer op terug. Wij moeten de lat inderdaad heel erg hoog leggen. Het gaat bij dit soort megaprojecten altijd om heel veel geld.

Voorzitter. Ik wil afronden met een wat lichtere opmerking. Als je een paar jaar in het buitenland hebt gezeten, kom je ook nog wel eens in andere parlementen. Dan vind ik het altijd fantastisch om weer in dit parlement te komen. Als oud-Kamerlid zeg ik: een parlement moet zichzelf natuurlijk respecteren. Wij hebben het hier over afslankoperaties, zuinigheid en goed omgaan met belastinggeld. Uw Presidium komt het toe, de keuze te maken of koffiezetapparaten op kamers al dan niet dienen te worden verboden. Maar laat ik u wel vanuit mijn internationale ervaring het volgende meegeven. Mocht u besluiten om de kopjes koffie en thee in vergaderingen van vier uur of soms langer niet meer te laten bezorgen, dan zult u daarmee wel een unicum in de hele wereld zijn. Wellicht zou ook daar een stukje internationaal vergelijk in het kader van het zelfrespect van de Tweede Kamer op zijn plaats zijn en tot iets andere inzichten kunnen leiden. De koffie smaakt mij hier altijd uitstekend!

De heer **De Krom** (VVD): Die koffie van u komt ook niet uit de automaat!

De heer **Koopmans** (CDA): Hier past de opmerking dat de regering altijd met één mond spreekt. Deze laatste opmerking geldt dus ook voor de minister van Binnenlandse Zaken. Dank u! Meldt u dan ook even op dat departement wat u daarover even gezegd! De minister heeft niets gezegd over de procedureregeling grote projecten en het wetsvoorstel inzake versneld beprijzen.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik heb nog een aantal vragen gesteld over het uitvoeringsgericht en effectief werken op het ministerie. Daarbij ging het om de verandering van de cultuur, de personeelstekorten en het kennisniveau.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb nog gesproken over ongevallen met personenauto's en het project De Rijassistent.

Minister **Eurlings**: Ik wil de vraag over het project De Rijassistent schriftelijk beantwoorden. Wat het wetsvoorstel inzake versneld beprijzen betreft, kunnen alle initiatieven gewoon doorgaan. Ik ben ook niet ingegaan op het grote beprijzingsvoorstel in het kader van de kilometerprijs. Vóór de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat zal een voorstel daarvoor naar de Kamer worden gezonden. Alle andere initiatieven zullen daarbinnen kunnen vallen. Dat geldt dus ook voor de versnellingsprijs en alles wat daarbij hoort. Dat kan doorgaan en dat kan later ook onder de financiële systematiek worden meegenomen. Daar is dus geen enkel probleem.

Wat de eenheid van kabinetsbeleid betreft, wil ik het volgende zeggen. Volgens mij gaat de minister van Binnenlandse Zaken over de taakstellingen, maar niet helemaal over de invulling. Daar gaat uw eigen Presidium over. Ik wil u gewoon helpen bij het maken van die afweging. Ik ben altijd servicebereid.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Koopmans zei dat het kabinet met één mond spreekt. Dat is waar, want de koffie smaakt mij ook altijd buitengewoon goed in dit huis. Ik neem aan dat dit voor het hele kabinet geldt.

De heer Cramer heeft vragen gesteld over de zwakke schakels in de kust. Hij heeft gevraagd of die extra middelen wel duidelijk in het jaarverslag terugkomen. De heer De Krom heeft gezegd dat hij met nostalgie terugdenkt aan het vorige kabinet. Dat is in ieder geval op één punt ook heel goed geweest. Er is tijdens die periode namelijk via een amendement 50 mln. extra voor het hoogwaterbeschermingsprogramma beschikbaar gekomen. Wij nemen dat geld pas op op het moment dat de planvorming daarvoor klaar is. Er wordt gezorgd voor een financiering van de versterking van de zwakke schakels op het moment dat de provincie het uitvoeringsplan gereed heeft. Dat was in 2006 niet het geval. Dat is de reden dat het er nu nog niet in staat. Het amendement met het extra geld is wel een goede prikkel geweest voor de provincies om snel door te werken met hun plannen. Ik heb het gisteren ook al gezegd: deze kabinetsperiode gaat de schop voor alle acht zwakke schakels de grond in. Voor enkele is dat al het komende jaar.

Mevrouw Roefs heeft een vraag gesteld over de vaarwegen. In 2006 is 45 mln. doorgeschoven op grond

van vertraging in de grondaankopen. Dat geld blijft beschikbaar voor de vaarwegen. Alles wordt in het werk gesteld om die opgelopen achterstand in te lopen. Ook daar is het antwoord hetzelfde: pas als de plannen er zijn, is het geld terug te vinden. Anders niet. Het blijft voor de vaarwegen beschikbaar.

De heer Koopmans heeft gesproken over een wantrouwen dat er over en weer zou bestaan tussen de Kamer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat is een belangrijk onderwerp. De minister is daar ook al uitgebreid op ingegaan. Voor zover dat wantrouwen aanwezig is, doen wij er natuurlijk alles aan om dat op te heffen. De enige manier waarop dat kan, is door openheid te geven, transparant te zijn en helderheid te verschaffen. Ik sluit mij op dat punt dus geheel aan bij de minister. De Kamer kan ervan op aan dat het ministerie die inzet heeft. Ik wijs op de manier waarop bijvoorbeeld gerapporteerd is over de Ruimte voor de Rivier. Daarbij is ook een verbeterde verslaglegging aan de Tweede Kamer toegestuurd. Aan de Kamercommissie is vervolgens gevraagd of die verbeteringen goed zijn. Ik denk dat dit een goede illustratie is van de manier waarop wij volgens mij met de Kamer zouden moeten omgaan.

De heer Koopmans heeft ook vragen gesteld over de schutsluis van het Meppelderdiep. Hij heeft gevraagd waarom het ministerie niet heeft gekozen voor het alternatief van het bedrijfsleven. Is dat nu gewoon vanuit het idee dat wij het allemaal beter weten? Dat is zeker niet het geval. Het alternatief is heel serieus bekeken. Het is een inderdaad een voordeel dat het goedkoper is, maar nadelen zijn dat de veiligheid bij dit plan onder de maat is, de functionaliteit voor het waterbeheer niet voldoende is en de BAM een aantal verborgen kosten over het hoofd ziet. En dat met elkaar genomen brengt ons tot de conclusie dat het alternatief van de BAM geen goed alternatief is. Het betekent niet dat het ministerie niet bereid is om serieus naar goedkopere varianten van andere partijen te kijken. Deze variant hebben wij bekeken. Die voldoet niet. Maar ik ben natuurlijk bereid om het gesprek aan te gaan met de initiatiefnemers om te kijken of wij gezamenlijk dan toch tot een beter alternatief zouden kunnen komen.

De heer Koopmans heeft in aansluiting op de woorden van mevrouw Roefs gevraagd naar het versnellen van het onderhoud van de vaarwegen. Zoals ik bij de behandeling van de Binnenvaartwet ook al heb gezegd, kijk ik daar zeer serieus naar. In 2008 heb ik die zaken nog niet op orde, maar ik kom daar op terug in het kader van de begroting voor 2009. Ik ga kijken of het mogelijk is om te versnellen van 2020 naar 2016.

De heer Roemer heeft een aantal opmerkingen gemaakt over de fiets. De minister is daar al op ingegaan. Ik sluit mij daar gemakshalve en vanwege de tijd maar bij aan. De heer De Krom heeft opmerkingen gemaakt over het belang van de waterveiligheid. Het is goed dat die waterveiligheid prominent op de agenda staat, aldus de heer De Krom. Dat is zeker zo. Hij vraagt zich af of er wel voldoende geld is. Jaarlijks geven wij 500 mln. extra uit aan de waterveiligheid. Dat is niet niks. Ik zeg het hem na dat het een onderwerp is waar wij alert op moeten zijn. Wij moeten ons ervan bewust zijn dat waterveiligheid veel geld zal vragen. Maar op dit moment hebben wij voor de komende jaren echt genoeg geld. Wij zullen er nu vooral voor moeten zorgen dat wij dat geld goed uitgeven. Ik heb hem gisteren ook toegezegd dat

wij een brief zullen sturen met een overzicht, zodat iedereen precies weet waar wij op dat punt aan toe zijn. Zo mogelijk zal die brief er rond Prinsjesdag zijn. Dan heeft de Kamer alles helder op een rijtje. Mevrouw Agema heeft aangegeven dat zij hoopt dat wij de volgende keer in een wat grotere zaal zitten. De staatssecretaris en de minister gaan daar niet over. Ik dacht toch dat wij hier heel gezellig zaten, zo met elkaar.

De **voorzitter**: Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden en geef de Kamerleden gelegenheid om nog één zin uit te spreken, voor zover dat noodzakelijk is gelet op de tijd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Er past een woord van dank voor de uitgebreide beantwoording door de minister en de staatssecretaris. Ik heb geen vragen meer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ook ik dank beide bewindslieden. Ik heb het nog even gehad over de kilometerheffing, waarvan ik per abuis dacht dat die nog niet was aangewezen als groot project. Maar ik heb ook gevraagd om een brief van de minister waarin aangegeven wordt welke activiteiten tot nu toe in het kader van dat project tot stand zijn gekomen en wat de huidige stand van zaken is.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank ook de bewindslieden voor de antwoorden. Ik ben niet de vertegenwoordiger van de BAM of zoiets. Maar ik ben wel een vertegenwoordiger...

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Die indruk had ik even.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat maakt het nog ernstiger! Ik maak nu een grapje...

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik maak ook een grapje.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zou namelijk volstrekt onterecht zijn. Ik zit hier als vertegenwoordiger van de belastingbetaler en ik ben ook degene die het kabinet controleert op een initiatief dat genomen is door een op grond van kabinetsbeleid geïnstalleerd bureau. Ik geloof dat het het "Bureau eigen initiatief projecten" heet. Het heeft in ieder geval een dergelijke naam. Dat is geïnstalleerd. Daar werpt een gerenommeerd bedrijf iets naar binnen. En ik moet zeggen dat de staatssecretaris toch een klein beetje bevestigt dat er een houding is die niet open is. Er moet juist ten aanzien van dat soort projecten, die ontstaan zijn op grond van het kabinetsbeleid, een geweldig enthousiaste houding op het departement zijn om te kijken hoe je daar samen uitkomt. En dat er dan onderdelen in zitten die anders moeten, ja natuurlijk! Maar dan hoeft de staatssecretaris mij niet toe te zeggen dat zij met de BAM gaat spreken. Dat interesseert mij eigenlijk helemaal niets. Het gaat mij erom dat er gewoon een attitude is waarbij dat soort projecten – of ze nu van Jan, Piet, Klaas of van de BAM komen – open worden opgepakt. Voorzitter. Ik heb nog een punt voor de minister. Misschien is het rondom het grote project niet helemaal duidelijk, maar wij hebben als commissie gezegd: wij

maken er een groot project van. Er zijn startvragen gesteld over de informatievoorziening. Wij willen van de minister eigenlijk gewoon een antwoord. Ik hoef alleen maar te horen: ja, ik ga er snel een antwoord op geven. Dan ben ik al tevreden. Dan kunnen wij echt starten met dat traject.

De heer **Roemer** (SP): Ik moet zeggen dat de heer Koopmans toch wel een punt aansnijdt dat zeker de moeite waard is om naar te kijken. Dat is de openheid voor ideeën en vragen van buitenaf. Ik wil mij daar dus graag bij aansluiten. Ik heb gevraagd of een van de bewindslieden in het reces een schriftelijke reactie zou willen geven op het door mij aangeleverde rapport.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik herhaal nogmaals mijn onbeantwoorde vraag over de manier waarop de cultuuromslag moet worden aangepakt om te komen tot uitvoeringsgericht en effectief werken op het ministerie. Ik heb voorts gevraagd of de personeelstekorten afdoende zijn aangepakt en of het kennisniveau op peil is gebracht.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De minister-president heeft bij de behandeling van het beleidsprogramma gesproken over het anders betalen voor mobiliteit. Wat de invulling van zogeheten eerste fase betreft, zal de Kamer voor de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat een onderbouwd voorstel bereiken. Wij zijn nu bezig de verschillende opties in kaart te brengen. Zodra wij de Kamer daarover kunnen berichten, zullen wij dat doen. Wat de informatievoorziening in het kader van de groteprojectenregeling betreft, deel ik mee dat wij de Kamer spoedig van een antwoord zullen voorzien. Daarin zal met name worden ingegaan op de vraag welke informatie in de loop van de tijd zal worden verstrekt. Ook wordt daarin aangegeven hoe de procedures eruit zullen zien, volgtijdelijk et cetera. Wij kunnen echter pas rond de begrotingsbehandeling berichten over concrete invullingsvoorstellen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb nog één antwoord aan de heer Koopmans. Hij sprak in zijn reactie over alternatieven uit de markt. Die hebben wij zeer serieus bekeken. Het alternatief dat bij ons bekend is, is een alternatief van de BAM. Ik heb aangegeven waarom wij niet verder kunnen gaan met dat alternatief. Andere alternatieven zijn niet in onderzoek geweest, omdat zij er ook niet waren. Wij hebben wel de gewoonte om functioneel aan te besteden. Dat betekent dat wij ieder initiatief en alternatief zullen bekijken. Op dit moment is er zelfs een punt geopend waarbij iedereen zijn ideeën kan aanleveren. Het slot van mijn antwoord aan het adres van de heer Koopmans was dat ik zeer bereid ben om met iedere initiatiefnemer in gesprek te gaan om te komen tot een manier om de schutsluis aan te pakken. Alle alternatieven die enigszins redelijk lijken, gaan wij bekijken. Ik denk dat de openheid van het ministerie op dat punt juist heel erg groot is. Ik zeg de heer Roemer toe dat wij graag schriftelijk op zijn rapport reageren.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik moet de vraag van mevrouw Agema nog beantwoorden. Excuses daarvoor!

Er is inderdaad sprake van een personeelstekort. Dat is met name bij Rijkswaterstaat het geval. Zij heeft voorts gesproken over scholing en cultuur. Wij hebben een probleem. Ik heb dat ook al eerder bij het algemeen overleg over de wegen gemeld. Dat is met name het geval bij bepaalde zeer technische posten. Wij missen daar nu gewoon een stuk van de kerncompetentie. Die competentie moeten wij terugkrijgen. Er komt een grote wervingscampagne. Het is nog een flinke kluit, want juist dit soort mensen is niet heel breed voorhanden. Maar goed, wij proberen op die manier de leemte te vullen. Over de cultuur heb ik ook al uitgebreid gesproken tijdens het algemeen overleg over de wegen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik ben nog niet tevreden met het antwoord van de staatssecretaris. Ik moet er nog eens even over nadenken hoe ik die ontevredenheid precies vormgeef. Het gaat mij namelijk helemaal niet om de schutsluis. Het gaat over een algemene attitude. De staatssecretaris bevestigt in haar antwoorden gewoon die attitude, die niet transparant genoeg is. Misschien moeten wij nadenken over een beleidsbrief op dat punt. Dat kan ook aansluiten bij het werk van de commissie. Maar ik vind dat eigenlijk te lang duren. Dat is me eigenlijk te ver weg. Ik worstel daar dus nog wat mee.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Agema ook nog iets wil zeggen, maar ik moet nu echt gewoon afronden. Wij hebben zo direct een VAO en een regeling van werkzaamheden. Mevrouw Agema, de tijd tikt door, wij hebben heel veel tijd besteed aan uw opmerkingen over de reservering van deze zaal, ik moet nu gewoon afronden.

Mevrouw **Agema** (PVV): Dit is echt belachelijk! Ik mag toch op zijn minst aan de minister vragen of hij de personeelstekorten in 2007...

De **voorzitter**: Daar heeft hij op geantwoord. Als u niet tevreden bent met dat antwoord, dan is dat een andere zaak. Ik kom nu tot de conclusies. Er zijn in dit wetgevingsoverleg vier toezeggingen gedaan:

- zodra er duidelijkheid over bestaat, zal de minister de Kamer informeren over de ingebruikstelling van de halte Krommenie;
- er komt schriftelijke informatie over het project De Rijassistent;
- er zal zo spoedig mogelijk een basisrapportage over met name de procesaspecten van de kilometerbeprijzing komen;
- er wordt een schriftelijke reactie voorbereid op het door de heer Roemer aangeleverde rapport.

Sluiting 12.58 uur.