

Vergaderjaar 2007–2008

**31 444 XII**

**Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007**

**Nr. 8**

**VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG**

Vastgesteld 2 juli 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 18 juni 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over **de jaarverslagen Verkeer en Waterstaat**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Van der Sman

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, 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), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).



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

Woensdag 18 juni 2008

Aanvang 14.00 uur

## Voorzitter: Roland Kortenhorst

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

Roefs, Cramer, De Krom, Koopmans, Roemer, De Rouwe, Roland Kortenhorst en Madlener,

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

Aan de orde is de behandeling van:

- **het Jaarverslag 2007 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en het rapport van de Algemene Rekenkamer bij dit jaarverslag (31444-XII, nrs. 1 en 2);**
- **het Jaarverslag 2007 van het Infrastructuurfonds (A) en het rapport van de Algemene Rekenkamer bij dit jaarverslag (31444-A, nrs. 1 en 2);**
- **Slotwet begrotingsstaat 2007 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (31444-XII, nrs. 3 en 4);**
- **de Slotwet Infrastructuurfonds 2007 (31444-A, nrs. 3 en 4);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ten geleide van de antwoorden op feitelijke vragen over de bovengenoemde stukken, d.d. 5 juni 2008.**

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Ik heet de minister en de staatssecretaris welkom. De vaste commissie heeft een rapporteur aangewezen, die namens de commissie zal spreken. Als hij dat heeft gedaan, zal ik de bewindspersonen de gelegenheid geven daarop te reageren, waarna de commissie vervolgt met de eerste termijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De leden van de commissie hebben het rapport van de rapporteur nog niet ontvangen. Er kunnen dus in onze bijdrage dubbelingen voorkomen. Het lijkt mij goed de volgende keer het verslag wel van tevoren rond te sturen. Volgens mij is dat het vorig jaar ook gedaan.

De **voorzitter**: U hebt gelukkig het vermogen om te horen, zodat u af en toe korthedshalve kunt verwijzen naar de excellente bijdrage van de rapporteur. Ik geef, met een hoog verwachtingsprofiel, het woord aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het rapport had inderdaad best rondgestuurd kunnen worden. In het plan van aanpak dat aan de commissie is voorgelegd is dat niet opgenomen. Het is echter geen probleem om dat de volgende keer wel te doen. Ik heb geen geheimen voor u en ook niet voor het kabinet.

Minister **Eurlings**: Het wordt een interessant debat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Namens de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat ben ik aangewezen als rapporteur over de algemene kwaliteit van de verslagen. Ik dank de commissie voor het door haar in mij gestelde vertrouwen. Ik heb de commissie tijdens de procedurevergadering van 28 mei op de hoogte gesteld van mijn plan van aanpak, met daarin mijn prioriteiten. Dit plan van aanpak en het vervolgonderzoek zijn vervolgens ter hand genomen door het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven, dat ik, met name Viktor Timmermans, vanaf deze plaats hartelijk dank voor de geleverde kwaliteit en de samenwerking.

Centraal in het overleg staan eigenlijk drie vragen:

1. Hebben wij bereikt wat wij wilden bereiken (de doelen)?
  2. Hebben wij daarvoor gedaan wat wij zouden doen (de prestaties)?
  3. Heeft het gekost wat het zou kosten (de middelen)?
- Naast de algemene kwaliteit heb ik willen focussen op een drietal terreinen:
1. De aanwezigheid van informatie over maatschappelijke effecten van het beleid (de outcome in het jaarverslag).
  2. De verwerking in het Jaarverslag 2007 van de opmerkingen die zijn gemaakt door de Kamer bij de behandeling van eerdere jaarverslagen.
  3. De uitwerking van de beleidsprioriteit stedelijke netwerken en mainports, waarbinnen in het bijzonder het programma Randstad Urgent (UPR). Ik kom hier graag later op terug. Eerst wil ik iets zeggen over de kwaliteit van en de verantwoording over het kabinetsbeleid. Ik ben te spreken over de beschrijving en kwaliteit van de beleidsartikelen. Over het algemeen is sprake van gestructureerde en leesbare informatie. Het jaarverslag wijkt helaas af als het gaat om een duidelijk onderscheid tussen nieuwe prioriteiten en bestaande prioriteiten. Dit onderscheid kan moeilijk gemaakt worden. Dat maakt het voor de controlerende Kamer moeilijk om oud van nieuw beleid te onderscheiden en om te controleren. Ik zou graag zien dat er volgend jaar een duidelijk onderscheid

werd gemaakt. Ik vraag dat zowel van de staatssecretaris als van de minister.

In het Jaarverslag 2007 van Verkeer en Waterstaat worden geen beleidsmatige conclusies getrokken, althans niet helder. Kan de minister aangeven waarom hier geen gehoor aan is gegeven, ondanks een Kamerbreed gesteunde motie uit 2002, waarin het kabinet opgeroepen wordt met duidelijke beleidsconclusies te komen? Kan de minister daar alsnog in voorzien? Wij hebben hier verschillende malen opmerkingen over gemaakt. Tot op heden is daar geen gehoor aan gegeven. Wij zien dat het andere ministeries wel lukt. Het is goed om hier een extra opmerking over te maken. Mocht hier volgend jaar geen gehoor aan worden gegeven, dan zou de commissie moeten overwegen dit stuk niet eerder in behandeling te nemen.

Naast deze harde woorden spreek ik ook een compliment uit. De beschikbaarheid van beleidsinformatie is volgens de Algemene Rekenkamer verbeterd ten opzichte van voorgaande jaren. Ik sluit mij daar als lezer graag bij aan. Ik heb willen focussen op de beschikbaarheid en bruikbaarheid van informatie over de maatschappelijke beleid, de outcome. Er zou nog verbetering moeten plaatsvinden doordat uitdrukkelijker werd ingegaan op de vraag wat wij hebben willen bereiken en of dat ook is bereikt. Ook in het jaarverslag moet hier veel meer aan gedaan worden. Het is mooi wanneer de minister en de staatssecretaris vertellen wat zij hebben gedaan, maar wij willen ook graag weten wat de beoogde effecten, door kabinet en Kamer vastgesteld, zijn. Een goed voorbeeld is het effect van de 80 km-wegen op de luchtkwaliteit. Hier moest in tweede instantie door een Kamerlid om gevraagd worden, terwijl juist dit in een verslag hoort.

Ik ben kritisch tegenover het kabinet, maar ik vind dat ik ook kritisch moet zijn tegenover de Kamer zelf. In ons wetgevingsoverleg van vorig jaar is door de Kamer veel aandacht besteed aan inhoudelijke aandachtspunten. De toezeggingen van het kabinet hadden hier allemaal betrekking op. Het kabinet is deze toezeggingen nagekomen. De Kamer zou ook een toezegging kunnen vragen over het onderwerp van vandaag, de kwaliteit van het jaarverslag.

De tweede focus is dit jaar gericht op het prioriteitsproject programma Randstad Urgent, een nieuwe en hoge prioriteit van het kabinet. Ik begrijp dat het nog in de kinderschoenen staat, maar juist daarom zou ik een toezegging van de minister willen hebben. Kan de minister voor Randstad Urgent bij de voorbereiding van de begroting 2009 extra aandacht besteden aan de beantwoording van de drie W-vragen (wat willen wij bereiken, wat gaan wij ervoor doen en wat gaat het kosten?)?

Over de onderuitputting van het Infrastructuurfonds zeg ik niets. Ik ken mijn collega's goed. Ik weet zeker dat zij hier een opmerking over zullen maken. Ik zal hen dit gras niet voor de voeten wegmaaien.

De Algemene Rekenkamer constateert dit jaar geen belangrijke fouten en onzekerheden. Daarvoor verdient het ministerie een compliment. Echter, in zeven gevallen zijn Europese aanbestedingsregels helaas niet juist gevolgd. Het gaat weliswaar slechts om 0,2% van de door Rijkswaterstaat gesloten contracten, maar het kabinet heeft een voorbeeldfunctie. De vraag is dan ook of het een goed inzicht heeft hoe dit is gekomen en hoe het kan worden voorkomen.

Om te voorkomen dat voormalige ambtenaren na ontslag meteen weer worden ingehuurd door het ministerie is een draaideurconstructie bedacht. Het ministerie wijkt hiervan echter af. Wat houdt die afwijking in, om hoeveel gevallen gaat het, welke kosten zijn hiermee gemoeid en, misschien wel de belangrijkste vraag, hoe kan dit worden voorkomen, mede gelet op de toekomstige krapte op de arbeidsmarkt?

Ik vraag de minister en de staatssecretaris om in het volgende jaarverslag een apart hoofdstuk te wijden aan de opmerkingen die vandaag worden gemaakt en waarover zij de toezegging doen tot verbetering te komen. Zo zouden wij in één oogopslag kunnen zien hoe serieus zij de Kamer nemen. Ik twijfel hier geen seconde aan, maar ik zou het toch graag terugzien in een apart hoofdstuk in het volgende jaarverslag.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Ik dank de rapporteur voor zijn werk en de vele gestelde vragen. Ik dank hem voor zijn positieve opmerkingen over de kwaliteit van de verslaglegging in het algemeen, de verbeterde informatie, de beleidsconclusies en het nakomen van toezeggingen. Hij stelde een behoorlijk aantal vragen. Ook bleef een aantal punten van kritiek over.

Wij hebben geprobeerd in het jaarverslag de belangrijkste resultaten over 2007 in beeld te brengen. Wij hebben daarvoor gekozen omdat het heel moeilijk is beleidsconclusies te trekken zonder een zeer gedegen inhoudelijke onderbouwing. Conclusies komen gewoonlijk tot stand na een beleidsevaluatie of een doorlichting. Omdat voor 2007 geen grote evaluaties gepland stonden, hebben wij ons beperkt tot de resultaten. Daaruit probeer je hoofdlijnen te distilleren. Evaluaties hebben het afgelopen jaar niet plaatsgevonden. Daardoor zijn ook conclusies afwezig. Ik kom daarop terug.

Wij hebben wel getracht de prioriteiten uit de begroting 2007 zoveel mogelijk te koppelen aan de prioriteiten uit het beleidsprogramma van het kabinet. Ik onderschrijf dat het goed is om systematisch te concluderen of het gevoerde beleid geslaagd is of dat er aanleiding is voor bijsturing. Om die reden hebben wij een dekkende programmering van beleidsevaluaties en doorlichtingen in de begroting opgenomen. Wij begrijpen de nadrukkelijke behoefte van de Kamer om over conclusies en de consequenties daarvan te praten. Wij doen dat geregeld naar aanleiding van nota's over diverse onderdelen, maar het punt is helder.

Wij zullen in het jaarverslag 2008 nadrukkelijk een verbeteringslag doorvoeren door op de beleidsconclusies te focussen. Dit jaar was voor ons de afweging dat wij veel informatie en resultaten beschikbaar hadden, maar dat een bredere evaluatie nodig zou zijn om alles samen te trekken en grotere beleidsconclusies, voor een langere termijn, eraan te verbinden. Dat is nu niet gebeurd, maar daarvoor zal meer aandacht komen.

Wij moeten ons natuurlijk altijd houden aan de regels van het spel die door Financiën worden gesteld. Financiële consequenties worden niet in een jaarverslag getrokken, maar komen op een ander moment ter tafel. Dit is een open deur. In het begrotingsproces is een duidelijke scheiding aangebracht tussen jaarverslag enerzijds en budgettaire consequenties, de uitvoering van de begroting en de Miljoenennota en de voorjaarsnota.

Het ministerie probeert ieder jaar zo goed mogelijk de vbtb-systematiek, een rotwoord, te volgen. Wij hebben er

het vorig jaar uit en te na over gesproken. Als Kamerlid heb ik het al vaak met minister Netelenbos over die systematiek mogen hebben. Wat dat betreft zijn wij consistent. Als nieuwbakken minister heb ik het vorig jaar aangegeven dat het, hoewel die systematiek al jaren wordt gevolgd, heel moeilijk is en blijft om een goed verband te leggen tussen input enerzijds en output en outcome anderzijds. Dat blijft van heel veel factoren afhankelijk. De kwaliteit van begroting en jaarverslag – de rapporteur zei het zelf – wordt in vergelijking met de overige begrotingen over het algemeen als goed beoordeeld. Dat vind ik wel een opsteker.

Wat betreft de constatering van de Algemene Rekenkamer over de kwaliteit van de begroting 2008 merk ik op, dat bij vier operationele doelstellingen in onze begroting de Algemene Rekenkamer haar oordeel ten opzichte van de begroting 2007, de vorige, heeft gewijzigd. Zij constateert dat bij die doelstellingen weliswaar meetbare informatie is opgenomen, maar dat er te weinig indicatoren zijn die een dekkend beeld kunnen geven in hoeverre beoogde effecten ook echt worden gerealiseerd. Dat is een duidelijke opmerking. Tegelijkertijd moet mij van het hart dat je niet anders kunt dan constateren dat voor drie van de vier genoemde doelstellingen, waarvoor een opmerking wordt gemaakt die negatiever is dan het vorig jaar, in 2008 precies dezelfde indicatoren zijn gebruikt als in 2007. Daaruit zou je misschien kunnen afleiden dat de Algemene Rekenkamer wat het leggen van de link betreft strenger is geworden. Op een van de doelstellingen na is er eigenlijk niets veranderd in onze benadering.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap wel dat de minister dit zegt, maar het is eigenlijk ook logisch. Wij hebben het vorig jaar de degen hierover gekruist. De minister heeft toen aangegeven dat hij bereid was te kijken hoe dit kon worden verbeterd. Als met die toezegging in de hand het niet verbeterd is, maar dezelfde indicatoren zijn gebruikt, moet je een jaar later in het kader van de kwaliteit van de verslaglegging constateren dat er geen verbetering is en dat het daarmee eigenlijk minder is geworden. Zo gaat dat in het bedrijfsleven ook. Als je met iemand een verbetertraject afsprekt, maar dat niet wordt uitgevoerd, hoef je een jaar later niet te constateren dat hij niet zijn best heeft gedaan, maar wel dat de doelstellingen niet zijn bereikt.

Minister **Eurlings**: Wij hebben het vorig jaar die discussie gehad. Ik heb inderdaad gezegd dat wij waar dat mogelijk zou zijn zouden proberen met verbeteringen te komen. Ik wil er niet voor weglopen, maar er zijn nu vier doelstellingen uit gepakt waarvan wordt gezegd dat het minder gaat. Met "minder" lijkt het of er een verslechtering is. Ik hoop dat wij volgend jaar dan verder zijn met de verbeteringslag.

De heer **Madlener** (PVV): Het is een taaie materie. Er is altijd een roep om betere verslaglegging. Goede bedoelingen zijn er ook. Kunnen wij niet van tevoren een soort modellering afspreken? Als er straks een stuk ligt dat weer niet beter is, ondanks de goede bedoelingen, zijn wij weer in de aap gelogeed.

Minister **Eurlings**: Wij kunnen best afspraken maken, maar het punt is dat het op veel vlakken gewoon goed gaat, maar dat op deze vier punten knelpunten worden

geconstateerd. Bij drie punten zijn de indicatoren dezelfde gebleven. Het is misschien een beetje een dwarsstraat, maar bij de begrotingsbehandeling komen wij met elkaar sowieso over het UPR te spreken. Wij gaan dan voor het eerst echt de vinger aan de pols houden. Wat was de bedoeling, hoe loopt het, etc.? Misschien is dat een goed moment voor de Kamer om met de bewindspersonen ook naar de algemene lijn te kijken. Wat is een werkbare methode? Wij doen ons best, maar het vorig jaar heb ik al gezegd dat het niet altijd evident is dat er een scherpe lijn kan worden gezien tussen input en output of outcome.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil een suggestie doen. Dit WGO dient om afspraken te maken over dingen die minder gingen of beter gingen. In het volgende rapport kan een apart hoofdstuk worden gewijd aan afspraken die wij nu maken of punten waar nu kritiek op was. Het is dan gemakkelijker om over een jaar die afspraken te controleren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister gebruikte zojuist een kwalificatie voor het begrip vbtb, maar volgens mij is dat het enige juiste begrip in deze discussie. In dat kader hebben wij geconstateerd dat wij ofwel criteria opstellen die wij kunnen meten dan wel, als een nadere duiding niet mogelijk is, er serieus over nadenken om ze te laten vallen. Je moet iets met elkaar kunnen afspreken dat zichtbaar en meetbaar is.

Minister **Eurlings**: Met dat laatste heeft de heer Cramer absoluut gelijk. Ik heb overigens geen problemen met de methode, maar ik vind de afkorting nogal gekunsteld. Ik vind de suggestie van de rapporteur heel goed. Laten wij gewoon afspreken dat wij op de punten waarop nu kritiek is de volgende keer apart ingaan. Wij zetten ze onder elkaar en geven aan hoe wij hebben geprobeerd ze te verbeteren. Zo kan de vinger aan de pols worden gehouden of, wat minder vriendelijk gezegd, de druk van de Kamer op het proces worden gehouden. Dat is in ons beider belang.

De drie doelstellingen waarvoor de indicatoren gelijk waren gebleven waren het netwerk decentraal en regionaal vervoer, het verbeteren van het goederenvervoer en een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen. Bij de vierde doelstelling, reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken, is wel iets veranderd. Eén indicator is vervallen, omdat die activiteit in 2008 niet meer relevant was: de afname van achterstallig onderhoud. Deze doelstelling is namelijk gerealiseerd. Het achterstallig onderhoud is ingehaald. Ik heb de heer Cramer en anderen gehoord over de doelstellingen. Ik wil verder niet defensief opereren, maar dit wilde ik wel zeggen. Wij zullen bij de voorbereiding van de begroting 2009 zoveel mogelijk op de vbtb-voorschriften letten. Dat is de eerste slag die wij kunnen maken voor verdere verbeteringen. Ik wijs nogmaals op het debat over het UPR. Het karakter van discussies als deze is natuurlijk dat wij ter plekke niet zoveel verbeteringen kunnen bereiken, maar altijd vooruitkijken. Daarom vind ik de lijn die de rapporteur trok een goede.

Volgens de methodiek van de Algemene Rekenkamer kan een score "nee" bij de begroting 2008 alleen maar gevolgd worden door een "nee" bij het jaarverslag. In de

desbetreffende gevallen zal de score in het Jaarverslag 2008 dus negatief uitpakken.

De rapporteur maakte een punt van de Europese aanbestedingsregels. Het gaat weliswaar slechts om 0,2% van de door Rijkswaterstaat gesloten contracten, maar het kabinet heeft een voorbeeldfunctie. Ik constateer dat Rijkswaterstaat de regels op zichzelf op een toereikend niveau heeft verankerd in bedrijfsvoeringsproces en mandaatstructuur. In 2007 is in vrijwel alle gevallen gebleken dat de regelgeving goed wordt nageleefd. Bij zeven opdrachten, ter waarde van 5,3 mln. in totaal, is afgeweken van de EU-regelgeving, zonder dat de achterliggende reden onderbouwd is. De diensten waarbij deze incidenten hebben plaatsgevonden zijn op de hoogte van de bevindingen en zullen passende maatregelen nemen. Het is belangrijk dat het herstellend vermogen van onderop in werking treedt. Ik ben daarom niet top-down te werk gegaan. Er worden aanvullende maatregelen genomen. Ik hoop dat het minieme aantal van zeven verder daalt. De organisatie pakt dit op. Rijkswaterstaat heeft met betrekking tot de draaieurconstructies aan Binnenlandse Zaken gevraagd of eventueel afwijkingen van de regelgeving mogelijk zijn, precies om de reden die de rapporteur heeft genoemd. De markt is krap. Specialistische kennis is heel moeilijk te krijgen. Wij hebben al eerder geconstateerd dat de core competence al te ver was weggezaakt. Het laatste wat wij kunnen hebben is een extra brain-drain. Uitgangspunt is nog steeds dat afwijking van geldende regelgeving wordt voorkomen, maar ik heb wel bij Binnenlandse Zaken gevraagd of afwijkingen mogelijk zijn, om de weglek van kennis te voorkomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat de minister nu zegt was mij wel bekend. Mijn vraag was wat de afwijkingen zijn, om hoeveel mensen het gaat, om welke bedrag en wat de achterliggende gedachten zijn. Ik weet dat er een vrijstelling is gevraagd bij BZK.

Minister **Eurlings**: Het aantal is zeer beperkt. Het zijn mensen met een specialistische kennis. Als u precieze cijfers wenst, vraag ik permissie om die u schriftelijk te doen toekomen. Ik heb ze niet voorhanden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Kunt u wel ingaan op de vraag hoe dit voorkomen kan worden?

Minister **Eurlings**: Dat zal ik ook in het schriftelijke antwoord doen.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben eerder met elkaar gediscussieerd over projecten van 2007. Het probleem dat er voldoende kwalitatief personeel beschikbaar moet zijn is regelmatig besproken. Ik heb de minister diverse keren gezegd dat wij genoeg hebben van alle verdragingen. De minister moet maar aangeven wat hij nodig heeft. De Kamer moet dan achter hem gaan staan, want wij vinden het ontzettend belangrijk dat de zaken verlopen zoals wij afspreken. De minister zei toen letterlijk dat hij de boel op orde had. Hoe rijmt dat nu met het verzoek dat hij aan BZK heeft gedaan? De boel is blijkaar niet op orde.

Minister **Eurlings**: Dank voor het genereuze aanbod, maar het moet mogelijk zijn voor onze organisatie om, ondanks de huidige taakstelling en de gesel die wij over

alle overheidsorganisaties leggen om zeer efficiënt te functioneren, kleiner en steviger te worden. Dat is ingezet in verschillende richtingen. De core competence moet weer worden opgepakt. Wij hebben een intern systeem opgezet om fouten te voorkomen of eerder te detecteren. Wij hebben het er eerder in verschillende debatten uit en te na over gehad. Ook een onderdeel daarvan is deze discussie. Het is een puzzel die uit een aantal stukken bestaat. Uiteindelijk moet de organisatie sterker en sterker worden. Ik heb er echt vertrouwen in, maar het is niet voldoende als je erover debatteert. Dan wordt het niet geregeld voor een organisatie van 11.000 à 12.000 mensen. Ik heb er vertrouwen in dat wij in deze kabinetsperiode resultaat zullen zien. Het is echter een slag waar je enige tijd voor nodig hebt. De kerncompetentie is in een aantal jaren steeds verder weggelekt.

De heer **Roemer** (SP): Dit blijft terugkomen. De minister lijkt te zeggen dat met het inkrimpen van het overheidsapparaat, een doelstelling van het hele kabinet, in de praktijk vooral de topkwaliteit verdwijnt. De minister moet dit duidelijker maken. Over de Inspectie van Verkeer en Waterstaat horen wij op heel veel beleids terreinen continu dat er niet voldoende capaciteit is om zaken uit te voeren waarvan de Kamer nog steeds denkt dat ze worden uitgevoerd. Hoe wordt dat probleem onderuit geschoffeld? Hoe wordt een keer duidelijk wat wij wel mogen verwachten?

Minister **Eurlings**: Ik heb niet willen uitstralen dat de taakstelling zou leiden tot het weglekken van toptalent. Het lijkt een paradox, maar ik heb net gezegd dat wij in staat zouden moeten zijn om de verkleining van de totale organisatie te laten samengaan met specialisatie van kwaliteit. De slag om in te krimpen wordt onverkort doorgezet. Wij zullen echter moeten voorkomen dat dit leidt tot minder topkwaliteit. Het moet juist leiden tot meer topkwaliteit. Wij moeten veel specifiekere kijken welke meerwaarde RWS heeft ten opzichte van de markt. Wat is de overheidstaak? Wat moeten wij zelf in de hand hebben? Waar zijn de kwetsbaarheden? Waar is het veel duurder om werk uit te besteden aan marktpartijen, die een rekenfout maken, wat je te laat ontdekt, waardoor de oplevering van een product wordt opgehouden, etc.? De inspectie heeft veel meer efficiency bereikt door intern grondig te herstructureren. Ik mag de inspecteur-generaal, Johan de Leeuw, een groot compliment maken. Hij is erin geslaagd om alle verschillende inspecties onder één dak te brengen als één inspectie. Dat heeft geweldig veel efficiency opgeleverd. Tegelijkertijd stellen wij ons desondanks af en toe de vraag of iets wel de taak van de inspectie is. Heeft men daar de mensen wel voor? Die discussie heeft plaatsgevonden rond een geschillencommissie luchtvaart. De inspectie kan het systeemtoezicht wel aan. Houden de luchtvaartmaatschappijen zich aan de door Europa opgelegde systematiek? Zij heeft echter niet de capaciteit om afzonderlijke zaken af te handelen. Daarom moesten wij de geschillencommissie instellen. Wij moeten voorkomen dat van een apparaat verwachtingen gekoesterd gaan worden die niet kunnen worden waargemaakt. Er wordt veel gedaan aan efficiency, maar dat wil nog niet zeggen dat je dan de ruimte krijgt om tal van nieuwe taken te accommoderen.

De **voorzitter**: Ik geef de heer De Krom, die nog geen vraag heeft gesteld, toestemming om nog een vraag te

stellen. Ik verzoek de leden daarna geen interrupties meer te plaatsen en geen vragen meer te stellen bij de beantwoording van de rapporteur, want anders komen wij niet meer aan de rest van de agenda toe.

De heer **De Krom** (VVD): Ik had het al opgenomen in mijn inbreng, maar ik kom er nu maar mee. Het personeelsprobleem van het ministerie, kennis en expertise, is kolossaal. Ik heb gezien dat Rijkswaterstaat 120 mln. minder aan personeelslasten heeft uitgegeven. Rijkswaterstaat heeft echter voor 100 mln. aan externen ingehuurd en het ministerie in totaal voor 214 mln. Dan heeft de minister een kolossaal probleem, dat niet echt past bij een triple A-ministerie, maar dit ter zijde. Waar baseert de minister het vertrouwen op dat het allemaal goed komt? Waarom gaan mensen weg en waarom krijgt hij ze zo moeilijk? Ik weet dat de arbeidsmarkt krap is, maar betaalt hij wel genoeg? Of gaan mensen weg omdat ze gefrustreerd zijn en niet kunnen doen wat zij graag willen doen, namelijk wegen bouwen, bruggen bouwen, spoorlijnen aanleggen enz.? Dit is volgens mij een van de kernpunten waardoor de problemen van het ministerie worden veroorzaakt.

Minister **Eurlings**: Ik vind het nogal wat zoals Rijkswaterstaat de organisatie heeft omgevormd. Alle organisaties zijn dichterbij Den Haag gebracht, doordat er eigenlijk één organisatie van is gemaakt. Er wordt ook transparanter gecommuniceerd met de samenleving. Ik ben zelf ingenieur. Ingenieurs denken vaak technisch, van binnen naar buiten. De slag bij Rijkswaterstaat moet zijn: meer van buiten naar binnen kijken. Kijk eens vanuit de samenleving naar jezelf. Je kunt technisch het grootste gelijk van de wereld hebben, maar de vraag is of dat ook zo wordt gezien. Die slag is men vol ingegaan. Daar heb ik waardering voor.

Wat de kwaliteit betreft, staat als een paal boven water dat de overheid voor topspecialisten niet het geld kan betalen dat de markt biedt. Dat is een laaiend probleem, waar niet alleen Rijkswaterstaat tegenaan loopt. De heer De Krom heeft ook een andere carrière gehad dan zijn huidige. Als het puur om het geld ging, zou hij vermoedelijk niet in dit gezellige onderhoud participeren. Je hoopt dus maar dat de mensen die toch voor Rijkswaterstaat opteren mensen zijn die iets voor de publieke zaak willen doen, die bezig willen zijn met herstructureren en scheppen. Ik was vandaag in Westraven, het grote kantoor in Utrecht, een oud gebouw dat er nu weer fantastisch uitziet. De interne aanpak is daar nu heel anders. Er waren daar zo'n duizend mensen van Rijkswaterstaat. Je merkt dat zij best heel trots zijn, ondanks alle ellende waar zij tegenaan lopen, om voor die club te mogen werken. Daar moet je het ook voor een stuk van hebben.

Ik geef toe dat het antwoord inzake de 80 km-zones pas in tweede instantie in de richting van de Kamer is gegaan, waarvoor excuses. Daar waren ook wel weer redenen voor. Een formele reden was dat dit onderwerp officieel geen onderdeel uitmaakte van de prestatie-indicatoren in de begroting. Veel belangrijker vind ik de praktische reden, dat een zelfstandige evaluatie en een onderzoek moesten plaatsvinden om tot goede conclusies te komen. Dat heeft even geduurd. Er waren verschillende beelden mogelijk. Kijk je naar de zone zelf, kijk je wat verder, etc.? Dat heeft tijd gekost. Excuses dat de Kamer heeft moeten rappelleren.

Ik meen hiermee de rapporteur redelijk te hebben beantwoord, maar het blijft werk in progress. Ik zeg nogmaals toe dat wij de volgende keer een overzicht zullen geven hoe volgens ons met de kritiekpunten is omgegaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de minister voor zijn duidelijke antwoord en zijn toezeggingen. Hij is op twee punten niet ingegaan.

Het eerste is het onderscheid tussen nieuw en oud beleid. Het is onduidelijk wat oud en wat nieuw is. Het tweede punt van kritiek is dat nog niet scherp in beeld is of de beoogde effecten, in de Kamer afgesproken, zijn gehaald. Wij zouden graag zien dat daar in volgende verslagen meer aandacht aan werd besteed.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat aan die twee punten extra aandacht wordt besteed. Zij zullen worden meegenomen in het overzicht waarmee wij het jaarverslag de volgende keer zullen beginnen.

De **voorzitter**: Ik dank de rapporteur voor zijn werk en de leden voor hun grote betrokkenheid daarbij. Ik dank de minister voor zijn antwoord op de rapportage. Wij gaan over naar het tweede deel van dit wetgevings-overleg.

Ik stel voor dat wij per spreker drie à vier minuten uittrekken.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De fractie van het CDA wil drie punten inbrengen.

Het eerste is dat volgens de Algemene Rekenkamer in zeven gevallen de regels voor de Europese aanbestedingen zijn overtreden. Het gaat om een bedrag van 5,3 mln. Waarom is dat gebeurd? Welke maatregelen heeft de minister genomen opdat dit in 2008 niet meer voorkomt?

Het tweede punt is dat na de najaarsnota 99 mln. is uitgegeven. Dat is wat kort omschreven. Misschien kan men zich op het ministerie nog herinneren dat wij ooit via een voetnoot achter de uitgave van 984 mln. zijn gekomen. Dat heeft geleid tot de commissie-Duivesteyn. Wij zijn op dat punt een beetje gevoelig. Wij zeggen niet dat zoiets niet kan, maar als het gebeurt, schrijf het dan royaal voor ons op. Dan weten wij hoe het zit en hoeven wij daar geen vragen bij te hebben. Het geld heeft betrekking op de A2, de A35 en de A12. Interessant is dat al lang bekend was dat de A35 een jaar eerder klaar zou zijn. Ik ben ervan overtuigd dat het ministerie dat heel goed wist. Daarom is het raar dat daarvoor op de een of andere manier 10 mln. extra nodig is.

Een derde punt moet volgens ons ook in een jaarverslag behandeld worden, namelijk: krijg je wat je besteld hebt? Krijgt de samenleving wat afgesproken is? Wij hebben twee voorbeelden waarover wij wat kritisch zijn. Het eerste voorbeeld is de N201, de operatie rond Schiphol en Greenport Aalsmeer. Dat is een project dat is geraamd op 636 mln. Via via, maar wel uit betrouwbare bron, horen wij dat er nu een discussie is over 4,5 mln., oftewel 0,75% van de raming. In de stukken wordt ons gemeld dat de geplande versnelling van de mijlpalen is aangepast. Dan denken wij dus dat het later wordt. Omdat de regio zelf al bijdraagt, vinden wij dat dit heel snel moet worden opgelost. Dit soort megaprojecten, grote investeringen met een groot draagvlak, moeten niet te lang blijven hangen op centen.

Onder het kopje "krijgen wat je besteld hebt" heb ik ook een vraag voor de staatssecretaris. De keersluis bij Zwartsluis wordt omgebouwd tot schutsluis. De regio wil een sluis die geschikt is voor klasse Va-schepen en drielaags containervaart. Na signalen uit de regio blijft voor ons onduidelijk of de staatssecretaris daar nu voor gaat. Wij vinden dat zij daar voor moet gaan, want dat is wat wij besteld hebben.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het is prettig dat wij ietsje meer mogen zeggen dan wij in een vraag kunnen zeggen, zoals in de hoorzittingen waarin wij hier al sinds negen uur zitten.

Veel doelstellingen voor 2007 zijn bereikt. Dat zijn vooral beleidsdoelstellingen. Er zijn visies gepresenteerd of zij komen er aan, bijvoorbeeld de watervisie, de taxivisie, de mobiliteitsvisie, inmiddels Mobiliteitsaanpak, en Randstad Urgent. Er zijn commissies ingesteld, zoals de commissie-Elverding, de commissie-Ruding, de commissie-De Waal en de deltacommissie. Wij hebben netwerkanalyses en landelijke capaciteits- en marktanalyses voor alle modaliteiten. Maar nu komt het op de uitvoering aan. Tot nu toe gaat het met de uitvoering van projecten nog niet al te best. Er is nog steeds geen datum waarop de hsl zal worden geopend. De ov-chipkaart loopt vertraging op. Er is meer tijd nodig voor de uitvoering van het basisnet externe veiligheid. Er is achterstand in het onderhoud van bruggen en viaducten. Een derde van het geld voor wegen hebben wij niet uitgegeven. Voor de aanleg van het spoor is 360 mln. niet uitgegeven. Meer dan 40% van de geraamde uitgaven zijn niet gerealiseerd. Er is een toename van voertuigverliesuren met 10%, de invoering van het praktijkexamen bromfiets is uitgesteld, om over de tunnels in de A73 maar te zwijgen.

De heer **De Krom** (VVD): Is de conclusie van de fractie van de PvdA nu dat wij de bewindsliden moeten dechargeren?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kom dadelijk tot mijn conclusies.

Wel zijn in 2007 twee heel belangrijke besluiten genomen. De Zuiderzeelijn gaat niet door. Als het daarbij zou blijven, zouden ze in het Noorden niet erg blij zijn met dat besluit. Er ligt een alternatief pakket. Er wordt een kilometerheffing ingevoerd. De minister en de staatssecretaris zullen uiteindelijk op de uitvoering afgerekend gaan worden. Dat kan nu nog niet. 2008 wordt wel cruciaal. In mooie woorden en ambities kun je niet rijden, niet op het spoor, niet in een auto of in een bus. Wij maken ons er toch weer zorgen over of echt uitvoering wordt gegeven aan de toevoeging van de R in het MIRT. Wij hebben dat al vaak gezegd, maar wij doen het nu weer.

Positief is dat het kabinet de files durft aan te pakken, namelijk door Anders betalen voor mobiliteit. Er is kabinettenlang over Anders betalen voor mobiliteit gepraat, maar nu durven wij de stap te zetten. Met de kilometerprijs wordt eindelijk werk gemaakt van de aanpak van de files. De luchtkwaliteit zal verbeteren. Met de motie over Elverding hebben wij aangegeven dat wij echt structureel een nieuwe weg in willen slaan, zonder tekort te doen aan lucht- en geluidkwaliteit. Onze boodschap aan de minister is dat snelheid belangrijk is, maar zorgvuldigheid misschien nog wel meer. Laat

goede wegen aanleggen. Met de bestuurlijke lus zal de besluitvorming verbeteren en de vertraging verminderen. Het kabinet zet de eerste stappen voor 5% groei in het openbaar vervoer. Er komt ten slotte een investering in vier spoortrajecten en vanmorgen heeft de staatssecretaris de aangekondigde duw voor het regionale vervoer gegeven.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik ben een beetje in verwarring door de bijdrage van mevrouw Roefs. Ik vraag mij af of wij wel hetzelfde jaarverslag hebben gehad.

Allereerst dank ik de heer De Rouwe voor zijn werk als rapporteur. Het was een hele kluit, maar wij hebben toch weer iemand bereid gevonden daarvoor.

2007 was in mijn perceptie echt niet zo'n best jaar voor Verkeer en Waterstaat. Eigenlijk was het een jaar waarin wij heel veel met elkaar hebben gedebatteerd. Heel vaak ging het over vertragingen. Wanneer gaat de hsl wel of niet rijden? Wat zijn de gevolgen voor de Beneluxtrein? Wij spraken over een ingroei-jaar voor de Betuweroute, wat natuurlijk ook een vorm van vertraging is. Wij hebben tot op de dag van vandaag het nodige besproken over de ov-chipkaart. Er was een herstelprocedure voor de PKB voor de Tweede Maasvlakte nodig. Dat leidde tot vertraging. Wij willen allen graag dat het aantal reizigers in het ov jaarlijks groeit, maar dat blijft ook weer een beetje achter. Het was dus eigenlijk geen best jaar voor ons allen.

Nu ik dat rijtje heb opgesomd, val ik terug op de discussie waarmee dit debat begon. De hamvraag is hoe wij dergelijke dingen moeten voorkomen. Hier zit niemand op te wachten. Voor mij is het ook geen pretje om erover te moeten roepen, ook al zit ik in de oppositie. Eigenlijk willen wij met elkaar veel meer goede ideeën delen. Kunnen wij op allerlei punten die ons na aan het hart liggen stappen vooruit zetten? Na deze constatering ben ik erg benieuwd hoe beide bewindspersonen met de Kamer gezamenlijk deze stappen echt gaan zetten.

Er dient zeker een compliment gemaakt te worden voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud bij wegen. Bij bruggen en viaducten is er nog wel een achterstand. Ook bij het reguliere wegdek dreigt een achterstand. Hoe kunnen wij dat voorkomen?

Ook financieel is in 2007 niet alles op orde. Er is een hoop te verbeteren. De rapporteur heeft daar het nodige over gezegd. Vooral de vertragingen zijn ons een doorn in het oog. Ik wil graag van de minister weten welke flinke inspanningen wij voor ov-projecten kunnen verwachten. Wanneer gaat hij bekend maken waar de 4,5 mld. vandaan komt? Volgens mij zou dat ongeveer gelijktijdig met de bespreking van vandaag bekend worden gemaakt.

Ook wij maken ons zorgen over de enorme kosten van de inhuur van externen. Ik wil nog wel iets meer van de minister horen over de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Wij hadden het er in een interruptiedebatje al even over. De minister noemde een voorbeeldje, de geschillencommissie luchtvaart. In die zaak is duidelijk zichtbaar dat de inspectie het werk dat eigenlijk was afgesproken niet kan doen. Daarvoor moeten wij een oplossing vinden. De geschillencommissie is een mogelijkheid. De discussie daarover wordt nog steeds gevoerd. Op bijna alle onderdelen van de IVW zien wij dezelfde problemen. Praat ik met mensen van de IVW voor de taxibranche in mijn regio over illegale ritten, van Duitse taxibedrijven



van net over de grens, die voor de helft van het geld en zonder vergunning in Nederland rijden, dan zeggen zij dat zij niet de capaciteit hebben om daarop te controleren. Ik kan ze wel allemaal afgaan, maar op alle terreinen waarop de IVW een taak heeft hebben wij de indruk dat zij niet in staat is om die uit te voeren. De opdracht die de politiek in Den Haag de inspectie geeft komt echter niet overeen met wat de inspectie daadwerkelijk in de praktijk kan doen. Wij kunnen dan twee dingen doen. Of wij stellen vast dat wij geen andere dingen meer inspecteren dan binnen de mogelijkheden vallen of wij maken het probleem inzichtelijk en stellen vast welke consequenties dat heeft voor de begroting of de inspectie. Kunnen wij in de loop van het jaar een notitie van de minister krijgen waarin helder wordt gemaakt wat van de IVW wordt verwacht, welke capaciteit en welke middelen daarbij horen en of dat overeenstemt met de huidige situatie? Volgens mij is er nu een heel groot probleem.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ook ik spreek eerst een woord van dank aan onze rapporteur. Ik begin mijn betoog met een groot compliment, maar eindig met een kreet van totale ontzetting. Dan weet u vast hoe de lijn van mijn betoog is.

De **voorzitter**: Over spanwijdte gesproken!

De heer **De Krom** (VVD): Ik bouw de spanning op. Ik sluit mij van ganser harte aan bij het grote compliment van collega Roemer voor de manier waarop het ministerie het probleem van het achterstallig onderhoud heeft opgepakt. Die klus is op een voortreffelijke wijze, tot grote tevredenheid van veel mensen, geklaard. Ik geef de minister toch ook een compliment over het jaarverslag. Ik vond het goed leesbaar en begrijpelijk. Het algemene oordeel van de Algemene Rekenkamer is ook positief, zowel over rechtmatigheid als over doelmatigheid.

Dat was het dan ook. Een aantal kritische opmerkingen van de Algemene Rekenkamer is al aan de orde geweest. Ik zal dat maar niet overdoen. Ik heb wel een vraag over de heffingsgefinancierde rechtspersonen, die in 2006 bij elkaar zo'n 1,2 mld. binnenhaalden. Hoe waren die heffingen in 2007? Wat is de verwachting voor dit jaar? Die heffingen gaan natuurlijk altijd maar een richting uit, omhoog. Ik zou dat wel een beetje in de gaten willen houden.

Heel kort is al aangestipt dat de resultaten van het beleid wel in kaart worden gebracht, maar de effecten niet. Een aansprekend voorbeeld vond ik de 50 mln. voor verkeersmanagement. Wat heeft dat nu uitgehaald? Wat was het effect voor een verbeterde doorstroming op de weg? Daar gaat het uiteindelijk om.

Er is al gesproken over de personeelsproblemen. Voor mij is dat een enorm groot punt van zorg. De minister zegt dat er problemen zijn om marktconform te betalen, om de gewenste kwaliteit en expertise binnen te halen. Daar moet hij dan wat aan doen. Ik heb liever iemand die met een flink salaris een topprestatie levert en een miljardenproject goed uitvoert dan dat op €10.000 wordt beknibbeld. Dat is een foute afweging. De rijksoverheid en de Kamer stralen niet altijd de goede signalen uit over personeel bij de overheid. "Ze verdienen allemaal te veel en het moet allemaal minder". Kijk je naar de projecten die er tegenover staan, dan heb ik liever een kleine

organisatie, maar wel goed betaald. Nu is er een groot probleem. Zo kan het niet doorgaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Volgens mij is de VVD de kampioen minder ambtenaren.

De heer **De Krom** (VVD): Het gaat niet om minder ambtenaren, maar om beter...

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is mij helder, maar u had het net over een verkeerd signaal.

De heer **De Krom** (VVD): Het moet kleiner en beter, maar je moet ze wel zodanig betalen dat je de kennis en expertise in huis kunt halen. Je moet niet continu zeggen dat ze allemaal te veel verdienen. Dat is het punt. Daar wringt wel wat.

Hoeveel is vorig jaar uitgegeven aan externe adviesbureaus? De onderhoudsbudgetten voor zowel de weg als het spoor zijn overschreden. Waar komt de dekking vandaan?

In het jaarverslag staat in een klein zinnetje dat de aanbevelingen van de commissie-Ruding – dat rapport komt morgen – moeten passen binnen het kabinetsstandpunt over Anders betalen voor mobiliteit. Dat was uitdrukkelijk niet de bedoeling van de indieners van de motie. Het kabinet heeft daar zelf die uitleg aan gegeven. Het is ook in tegenspraak met toezeggingen die ik in een algemeen overleg van de minister zelf heb gekregen. Ik neem aan dat het rapport van de commissie-Ruding morgen ook kan worden toegepast op een situatie zonder kilometerheffing.

In het lijstje van resultaten op de blz. 29 en 30 van het jaarverslag ontbreekt het gegeven hoeveel kilometers spoor er het vorig jaar is aangelegd en hoeveel kilometers asfalt. De minister heeft beloofd in de huidige termijn 1200 km nieuw asfalt aan te leggen. Waar staan wij nu? Ik krijg graag cijfers.

In het rijtje resultaten ontbreken natuurlijk de resultaten, of liever gezegd de mislukkingen, waar de minister liever niet aan wordt herinnerd. Wat het vorig jaar is gebeurd, is eigenlijk dramatisch. De files nemen exponentieel toe. De belastingen op het vrachtverkeer en de automobilisten nemen evenzeer toe. Tientallen projecten, waaronder het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn vertraagd doordat het kabinet weigert te ontkoppelen. Bij de lezing van het jaarverslag ben ik op een gegeven moment opgehouden alle projecten door te nemen. "Vertraging, vertraging, vertraging" is zo ongeveer een toverwoord. Wanneer komt de 4,5 mld. voor het spoorplan? Ik begrijp nu ook waarom het kabinet niet komt met een extra investering voor het wegenplan. Dat verdwijnt straks allemaal in de invoeringskosten van de kilometerheffing, 3,5 mld.

Dit zijn natuurlijk wel de grote vraagstukken. De mensen in Nederland zitten op een oplossing te wachten. Mevrouw Roefs zei het treffend: rapporten, commissies, papier, maar in de praktijk van alledag is er het vorig jaar eigenlijk gewoon niets veranderd. Het is alleen maar erger geworden. Het was eigenlijk een dramatisch jaar. Niet alleen op de weg, ook als gevolg van besluiten die het vorig jaar zijn genomen zijn er nu brandbrieven van de KLM, waarover de heer Madlener deze week nog vragen heeft gesteld, stakingen in het openbaar vervoer en protestacties van transportondernemers. Het is geen vrolijk beeld, geachte bewindslieden.

Bij de aanvang van zijn ambtstermijn heb ik de minister gevraagd hoe de Kamer hem aan het einde van zijn ambtsperiode moet beoordelen. Het enige dat ik mij kan herinneren is de 1200 km extra nieuw asfalt. Voor de rest weet ik het eigenlijk niet. Ik zie dat het in de praktijk alleen maar erger wordt. Eigenlijk zou ik willen dat de filedruk met een bepaald percentage was verminderd, dat er een extra aantal kilometers spoor en asfalt was aangelegd, dat de luchtkwaliteitsblokkade voor infra- en bouwprojecten was opgeheven, dat X% van de projecten op tijd en binnen het budget werd opgeleverd en dat alle aanbevelingen van de commissie-Elverding in wetgeving waren omgezet. Concreet heeft het kabinet bitter weinig gepresteerd, behalve de papieren diarree die op ons afkomt.

Dit was de aanloop naar mijn kreet van ontzetting. De heer De Rouwe vermoedde het al. Er zijn honderden miljoenen op de plank blijven liggen. Terwijl de situatie op de weg en op het spoor totaal uit de hand loopt, kunnen wij, overigens niet voor de eerste keer, het geld niet opmaken. Dit is toch totaal niet meer uit te leggen? Het jaarverslag ligt op tafel, met het verzoek aan de Kamer om de bewindslieden te dechargeren, terwijl een bedrag van 763 mln. niet eens wordt opgemaakt. Van een succesvolle decharge kan natuurlijk geen sprake zijn. Voor het volgend jaar vraag ik de garantie van de minister dat al het geld dat er is het volgend jaar ook wordt opgemaakt. Een programma Urgentie Randstad, met projecten voor tien tot twaalf jaar, roept de vraag op welke urgentie er eigenlijk is. Voor mij zit er helemaal geen urgentie in. Het gaat natuurlijk veel en veel te langzaam. Nogmaals, ik weet dat je niet met een vinger op de knop de boel morgen oplost, maar in de afgelopen weken hebben wij aangegeven wat er volgens ons moet gebeuren. Graag krijg ik de garantie dat het volgend jaar het geld op gaat aan projecten die wij zo ongelofelijk hard nodig hebben.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer De Krom zegt "papieren, papieren, papieren". maar dit is natuurlijk wel het tweede jaar van het kabinet. In het eerste jaar mag je verwachten dat er visies, beleidsstukken enz. worden geproduceerd. In mijn bijdrage zei ik al dat je verwacht dat er in het jaar daarna geogst gaat worden. Wil de heer De Krom al die papieren, beleidsstukken en uitgangspunten die wij samen hebben afgesproken zo maar wegvegen? Ziet hij niet dat er in een kabinetsperiode eerst een opbouw plaatsvindt?

De heer **De Krom** (VVD): Laat maar zien, mevrouw Roefs! Wij zullen wel zien hoever wij eind volgend jaar staan. Tot nu toe is het alleen maar erger geworden, ondanks al uw mooie rapporten en commissies. Ik ben benieuwd hoeveel extra kilometers spoor en asfalt er het volgend jaar om deze tijd bij zijn gekomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ook mijn dank aan de rapporteur, die ervoor heeft gezorgd dat ik een half A4'tje van mijn tekst kan schrappen, maar daar heb ik al wat anders voor bedacht. Ik had drie punten, waar na de bijdrage van de heer Koopmans een vierde bij is gekomen. Ik wil beginnen met een ondersteuning voor zijn pleidooi over de sluis bij Zwartsluis. Onze fractie heeft daar eerder, bij de begrotingsbehandeling, al aandacht voor gevraagd.

Het eerste punt dat ik aansnijdt is de onderuitputting. Ik begin met een citaat: "Als gevolg van de vertraging bij diverse projecten voor de luchtkwaliteit dreigt opnieuw een aanzienlijke onderuitputting te ontstaan. Deze onderuitputting hebben wij dit jaar echter als kans gebruikt, om projecten die wij eigenlijk pas voor 2008 of later hadden gepland eerder uit te voeren, door het toepassen van enkele kasschuiven. Dit was mogelijk doordat het ministerie een aantal projecten heeft weten te versnellen. Dit was weer mogelijk doordat projecten voor latere jaren eerder in voorbereiding zijn genomen. Door de nieuwe organisatiestructuur is het mogelijk geworden om snel te schakelen en bij vertraging van het ene project tijdig een ander project te starten, waardoor de bouwstroom op gang blijft."

Men vraagt zich waarschijnlijk af waar dat staat. In mijn tekst en nog nergens anders! In die zin sluit ik mij wel aan bij wat de heer De Krom zelf zijn ontreddeering noemt. Het is echter terecht dat hij opmerkt dat het uitermate merkwaardig is dat er onderuitputting is op een aantal zaken. Er is kennelijk niet een zodanige organisatie dat wij kunnen bijschakelen. Ik snap dat op enig moment projecten niet uitgevoerd kunnen worden. Dat is volgens mij inherent aan bepaalde infrastructuurprojecten: weerbarstigheden in bestemmingsplannen, dingen die aangepast moeten worden, aanbestedingen die tegenvallen, enz. De organisatie moet echter zodanig zijn ingericht dat het in ieder geval tot een besteding van gelden komt. Aangezien het geld niet weg is, is er dan alleen sprake van een kasschuif en niet van een verstoring van welke orde dan ook. Is de minister bereid voor de toekomst de organisatie in lijn met het beoogde citaat in te richten? Wij hebben daar eerder over gesproken. Ook in het kader van dit jaarverslag is het buitengewoon belangrijk.

Een deel van de discussies in dit kader betreft de luchtkwaliteit, een groot probleem. Het was wel te voorzien. In 2006 hebben wij er al over gesproken. Ik vraag mij af of er in 2007 ook niet rekening mee had moeten worden gehouden. Moet niet proactief worden gekeken of er meer projecten op de plank kunnen worden gelegd, zodat wij de gelden kunnen uitgeven? Hoe structureel is de onderuitputting? Is het geen tijd om te kijken of wij moeten herprioriteren of opnieuw moeten plannen? Dit alles in aansluiting op de ontreddeering van collega De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Totale ontreddeering!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja, maar dat is een beetje politieke prietpraat. Mijn tweede onderwerp is de onderuitputting op het spoor. Wat de heer De Krom ook zegt over die 1200 km wegen, ik vind de onderuitputting op het spoor veel erger. De onderuitputting van het budget van het budget is daar 15%. Ik vind dat onacceptabel. Wat zijn de oorzaken hiervan? Wat heeft de minister gedaan om de oorzaken aan te pakken? Ik geef een voorbeeld. Bij de behandeling van de begroting heeft collega Anker uitgebreid stilgestaan bij het budget voor kleine stations. Bij het MIRT hebben wij dat overgedaan. De minister heeft toegezegd de aanleg van stations te versnellen. Ik constateer nu dat in 2007 de begrote 10 mln. niet is uitgegeven aan kleine stations omdat er geen beschikkingsaanvragen zijn ingediend. De regio's zijn voortvarend met nieuwe stations, maar op

het kernnet gaat het allemaal erg traag. Hoe stuurt de minister daar op? De vraag naar nieuwe stations is er wel degelijk. Regeren is vooruitzien, dus je moet dan zorgen dat je extra op de plank hebt. Ik heb ook vragen gesteld over de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Er is voortgang bij een aantal projecten, maar ik vraag mij af hoe toekomstvast deze zijn als voor de toekomst snelheden tot 160 km per uur zijn gewenst. De minister geeft aan dat studie wordt gedaan naar de benodigde investeringen. Graag verkrijg ik de toezegging dat de huidige investeringen voldoende toekomstvast zullen zijn.

Tot slot besteed ik nog een aantal woorden aan de externe inhuur. Het merendeel van de uitzendkrachten is ingehuurd voor de reguliere formatie. Dat vind ik zorgelijk voor de opbouw van kennis bij het ministerie en Rijkswaterstaat. Externe inhuur is ook relatief duur. Ik ben het met collega De Krom eens dat moet worden gezorgd dat je een goeie vent op het ministerie hebt, die je het bedrag betaalt dat je anders voor inhuur betaalt. De inhuur bij Rijkswaterstaat is meer dan twee keer zo hoog als begroot: 175 mln. in plaats van 75 mln. De personeelslasten bij Rijkswaterstaat zijn laag, maar per saldo is 13 mln. extra uitgegeven door inhuur. De minister geeft aan dat hij hard heeft bijgestuurd, maar dat aandacht nodig blijft. Dat laatste ben ik helemaal met hem eens, maar volgens mij moet de inhuur lager zijn, om de kennis in eigen huis stabiel te laten zijn. De ChristenUnie zou graag zien dat hieraan bij de begroting en in het volgende jaarverslag extra aandacht werd besteed, omdat de kwaliteit van het ministerie – ik denk ook maar even aan de conclusies van Elverding – voor een kwalitatieve voorbereiding van groot belang is en om projecten snel genoeg te laten verlopen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik dank de heer De Rouw voor zijn rapporteurschap. Hij heeft het uitstekend gedaan.

Ons oordeel over 2007 is net als dat van de meeste van mijn collega's niet best. Wat maken wij hier nu? Maken wij beleid of maken wij dat Nederland minder stilstaat? Het lijkt het eerste te zijn. Wij maken beleid, maar de effecten worden niet alleen niet omschreven, zij zijn er ook niet. De files zijn toegenomen en het is veel duurder geworden. Verder heeft de burger niets gemerkt van deze nieuwe jonge minister. De vraag is of dat het volgend jaar wel gaat gebeuren. Ik ben daar somber over als ik zie hoe taai de materie is.

De stukken gaan over van alles met betrekking tot Verkeer en Waterstaat, maar wat nu echt speelt in ons land zijn de files. Er gaat maar een klein stukje van de aandacht van Verkeer en Waterstaat naar die files. Het lijkt erop dat de minister al zijn eieren in het mandje van het rekeningrijden heeft gelegd. Dat is een groot, risicovol project. Wij moeten nog maar afwachten of dat slaagt. Het lijkt wel of de rest stil is gezet. Ik maak mij daar heel erg zorgen over. Straks zijn wij een paar jaar verder en hebben wij nog helemaal niets. Als het rekeningrijden vervolgens na de verkiezingen wordt afgeschoten, zoals ik verwacht, staan wij weer op nul. Dat is ernstig. De Randstad loopt ernstige schade op, doordat wij met z'n allen in de file staan. De file top-50 is weer toegenomen. De minister lijkt er wel blind voor te zijn. Eigenlijk moeten wij ieder jaar verantwoording afleggen aan de burger wat wij nu gepresteerd hebben in het gebied waar hij woont. De verslaglegging

ontbreekt. Hoeveel kilometers wegen zijn er bij gekomen? Dat is natuurlijk essentieel. Waarom staat zo'n essentieel gegeven niet op de voorpagina? Zelfs van de 5% reizigersgroei in het openbaar vervoer kan ik met moeite terugvinden of dat gehaald is of niet. Dat is dan een beleidsprioriteit. Ik vind het eigenlijk ongelofelijk. Ik kom uit het Rotterdamse. Ik weet dat Rotterdam een verbeterslag heeft gemaakt in zijn verslaggeving. Die vind ik geslaagd. Je kunt daarin duidelijk zien, met tussendoelen, wat men wilde en wat men heeft bereikt. Met rode kruisjes of groene krulletjes is aangegeven wat is gelukt en wat niet. Dat is veel duidelijker leesbaar. De minister kan misschien eens kijken hoe ze het daar doen. Je komt haast niet door de stukken die wij hebben gekregen heen. Dat kan ik niet en de burger al helemaal niet.

De aandacht voor wegen is zwaar onder de maat, maar een ander punt is dat van de Tweede Maasvlakte. De minister heeft al eens gezegd dat de Maasvlakte zonder betere ontsluiting gewoon niet kan. Ondanks de vertragingen zijn nu wat kleine vorderingen gemaakt met de Tweede Maasvlakte. Maar ik weet nog steeds niet hoe de infrastructuur verbeterd gaat worden. Zonder ontsluiting heeft de Maasvlakte gewoon geen zin. Ik kom tot mijn conclusies. Ik vind de verslaggeving onder de maat en moeilijk leesbaar. Er is te weinig grip op effecten en te veel op beleid ingezoomd. Wij doen het niet voor beleid, wij gaan voor de effecten. De onderbespreking is ongelofelijk. Ik kan mij aansluiten bij de lijsten met onvoldoendes van mijn collega's. Ik kan niet anders dan het rapportcijfer drie geven. Dat is heel laag; daar ga je niet mee over. Ik weet nog niet hoe wij uiting gaan geven aan onze gevoelens, maar ik vind de situatie ernstig. Ik ben eigenlijk verbijsterd over de resultaten van het eerste jaar van de regering. Minister, ik hoop dat u het het volgend jaar beter doet. Succes daarbij.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Nadat ik zojuist, ook namens de staatssecretaris, heb gereageerd op het rapport van de rapporteur, zullen wij nu elk over ons eigen beleidsterrein spreken.

De heer **Koopmans** heeft onder andere gesproken over de problemen bij de omlegging van de N201 in Noord-Holland. Klopt het dat het hele project om 4,5 mln. stil ligt?

**Voorzitter: De Rouwe**

Minister **Eurlings**: De omlegging van de N201 is een project van de provincie Noord-Holland. Verkeer en Waterstaat levert een financiële bijdrage. Er is een verschil van mening ontstaan tussen de provincie en de veiling Aalsmeer, vooral over de afgesproken financiële bijdrage van de veiling aan het project. De provincie dreigt nu de fly-over van het veilingterrein naar de omgelegde N201 niet aan te leggen, zo lang als de veiling niet aan haar financiële verplichtingen voldoet. Het is voor mij niet evident om daarin te interveniëren. Ik zal natuurlijk proberen op allerlei mogelijke manieren te bevorderen dat het dispuut snel tot het verleden behoort, maar het is primair een zaak tussen provincie en veiling. Naar aanleiding van de opmerkingen van de heer **Koopmans** zal ik het signaal geven dat het niet erg wordt gewaardeerd als het probleem hier op blijft vastzitten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zou de minister willen

vragen actief mee te denken, zodat het probleem opgelost gaat worden en ons er voor het algemeen overleg over het MIRT over te berichten.

Minister **Eurlings**: Ik ben wel van plan signalen te geven, maar ik ga niet met de geldbuidel rond. Als het usance zou worden dat ik in gevallen als dit, waarin een provincie haar project uitvoert en in dispuut raakt met een veiling die haar eerder toegezegde bijdrage niet voldoet, tussenkom, vind ik dat wel een sterke prikkel om meer tot zulke dispuuten te komen. Primair moet de verantwoordelijkheid blijven liggen waar zij thuishoort. Ik zal echter het signaal geven dat wij het onfortuinlijk vinden als dit lang blijft liggen. Waar een wil is is een weg. Dat geldt ook voor de N201.

De heer **Koopmans** sprak over het uitgeven van 99 mln. na de najaarsnota. Door de jaren heen zien wij dat er na de najaarsnota nieuwe beslissingen worden genomen. Natuurlijk is het wel de vraag hoe dat precies komt. De heer **Koopmans** heeft, meen ik, zelf al de A35 genoemd. De oplevering daarvan is versneld. Hierdoor zijn de bijbehorende bouwcontracten eerder afgehandeld en gefactureerd. Dat gaat om 10 mln. Voor twee tangenten bij Eindhoven is 41,3 mln. uitgegeven. In de zomer van 2007 dreigde hier een conflict over de basisgegevens in het contract met de aannemer. De betalingen stagneerden hierdoor. In het najaar kwam er overeenstemming, waardoor alle betalingen alsnog snel hebben plaatsgevonden. Vervolgens komt er 8 mln. bij van de A2 Holendrecht-Oudenrijn. Dat was een meeruitgave op de prognose van 99 mln. Dat is een afwijking van 8%. Soms vallen projecten iets duurder uit, soms iets goedkoper. De resterende 24 mln. werd uitgegeven aan de A12 Den Haag-Gouda. Dat is niet het gevolg van de versnelling van het project, maar de afhandeling van betalingen verliep zowel bij de opdrachtgever als bij de aannemer sneller dan was ingeschat. Het kost niet meer, maar er wordt eerder betaald. Alles bij elkaar is het dus een zaak van soms versnellen, soms van meerkosten of het sneller afhandelen van de financiering.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn vraag was om zoiets de volgende keer meteen uitgebreid in het jaarverslag op te nemen.

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik bij dezen toe. In antwoord aan de rapporteur heb ik al gesproken over de zeven opdrachten ter waarde van 7,5 mln., waarbij de Europese aanbestedingsregels niet zijn gevolgd. Geanonimiseerd – de Kamer kent de gevoeligheid – gaat het over de volgende gevallen. Er zijn twee aanvullende opdrachten door twee regionale diensten aan een organisatieadviesbureau gegeven. Er is een contract voor de levering van een specialistisch instrument, dat slechts een partij kon leveren; althans dat was het vaste beeld. Er was een contractverlening voor de levering van ingenieursdiensten waarbij sprake was van een contractuele einddatum. Daar had opnieuw een marktbenadering moeten plaatsvinden, maar dat heeft men over het hoofd gezien. Er was een contact voor het aanbrengen van een glasvezelkabel waarbij niet geheel duidelijk was of het om een werk of een dienst ging. Voor die twee categorieën gelden andere grensbedragen. Er werd een verkeerde conclusie getrokken. Er was voorts een facilitair contract waarbij sprake was van een contractuele einddatum, waarbij dus ook opnieuw

marktbenadering had moeten plaatsvinden. Dit soort dingen wordt serieus genomen. Minder dan 0,2% is heel weinig, maar eigenlijk is ieder geval er een te veel. De perfectie zal nooit worden bereikt, maar moet wel blijvend worden nagestreefd. Voor mij is het een goede constatering dat van onderop in de Rijkswaterstaat het signaal is gekomen. Men moet er nog scherper op letten dat dit soort fouten wordt voorkomen. Ik hoop wel dat ik met het noemen van de geanonimiseerde voorbeelden bij de commissie het beeld heb kunnen creëren dat het niets van rommelen met de regels heeft, maar meer van het niet goed overzien van de einddatum van een contract, het verkeerd inschatten van een definitie, waardoor een verkeerd grensbedrag wordt gehanteerd, etc. Er moet nog preciezer op de regels worden gelet. De onderuitputting is een fenomeen dat helaas iets van alle jaren lijkt te worden. Ik wil voorkomen dat mensen te veel ontzet de zaal zullen verlaten. De heer De Krom straalt op een of andere manier toch een iets positievere gemoedstoestand uit. Wellicht compenseert het EK voetbal enigszins.

Laten wij de cijfers erbij nemen. In 2007 was er een saldo van 783 mln. op het Infracfonds. In mijn spreektekst staat "voordelig saldo", maar zo zal ik het maar niet uitdrukken. Zo komt het vast niet op de commissie over en in elk geval ook niet op mij. Boekhoudkundig is het echter een voordelig saldo.

#### **Voorzitter: Roland Kortenhorst**

Minister **Eurlings**: Het geld uit het Infracfonds wordt automatisch aan latere jaren toegevoegd. Het is niet weg. Het is niet verloren voor het doel waarvoor het bestemd was. Projecten worden niet goedkoper, maar zij worden op een later moment gerealiseerd dan was voorzien. Zij hoeven ook niet noodzakelijkerwijs duurder te worden, omdat de prijs vaak in contracten is vastgelegd. Dat hangt van het project af.

Door alle jaren heen constateren wij een stevige onderuitputting. Wij lopen nu vooral aan tegen het probleem van de luchtkwaliteit. De uitspraak over de A4 bij Leiderdorp, minder dan een jaar geleden, heeft heel vervelende gevolgen gehad. In het spoeddebat over de A1 Hoevelaken heb ik gezegd dat naar mijn stellige overtuiging het probleem als wij niet oppassen steeds groter wordt. Volgens de huidige regelgeving werkt iedere negatieve uitspraak direct door naar alle andere projecten. The only way is down. Wij zakken steeds verder weg.

De commissie-Elverding is naar mijn overtuiging met heel goede aanbevelingen voor een echte verandering van de wetgeving gekomen, zowel van de Tracéwet als voor het procesrecht etc. Zij roept ook op tot een spoedwet. Wij zijn bezig met Anders betalen voor mobiliteit; heel belangrijk. Wij zijn bezig met 4,5 mld. voor het spoor; heel belangrijk. Ik kom daarop terug. Misschien is echter de allerbelangrijkste opgave die ik mijzelf heb gesteld om het juridisch pandemonium te doorbreken. Als ik mij afmeld wil ik een beslissend verschil gemaakt hebben. Zoals het nu gaat, gaat het niet goed. Welke regering er ook zit, als wij de wetgeving niet overtuigend durven te veranderen, wordt het voor de volgende minister nog moeilijker en voor de minister daarna weer moeilijker. Wij zakken dan steeds verder weg. De commissie-Elverding is voor mij heel belangrijk. The proof of the pudding is in the eating. Het komt niet

aan op mooie woorden, maar op daden. Er wordt daarom op ons ministerie als een speer gewerkt om de spoedwet snel ter advisering voor te leggen. Wij moeten dan heel wat projecten kunnen realiseren, niet alleen wegenbouw, maar ook aanleg van spoorbanen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vind dat de minister iets te veel nadruk legt op de commissie-Elverding. Bij de uitvoering van de projecten had hij er ook voor kunnen zorgen dat, bijvoorbeeld voor het spoor, een aantal projecten op de plank had gelegen, waardoor er geschoven had kunnen worden. Dat geldt ook voor de wegen. Niet alle wegeaanleg wordt vertraagd vanwege de fijnstof. Ik denk aan een aantal kleine wegverbredingen. Moet er niet worden gezorgd voor een buffer van projecten, waardoor op het moment dat een project logischerwijze niet meteen doorgaat iets anders kan worden gedaan? Ik kan het wel billijken dat soms een project niet doorgaat of van de haak valt.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Mijn vrolijkheid heeft inderdaad te maken met voetbal. De heer Van der Sar wilde belastingverlaging. Ik was helemaal enthousiast. Ik hoor mooie woorden van de minister dat wij door de belemmeringen heen moeten breken etc. Ik heb in een overleg vorige week al vastgesteld dat hij dat niet doet. Tot op de dag van vandaag wordt het land verder dichtgemetseld, met Natura 2000, met de richtlijn omgevingsgeluid, met de richtlijn waterkwaliteit etc. etc. Hij kan dus wel van alles zeggen, maar het gebeurt niet.

De heer **Roemer** (SP): Gaat het over de commissie-Elverding, dan wekt de minister steeds weer de indruk dat hij vooral gaat voor de spoedwet, alsof dat het ei van Columbus is. Als je het hele rapport leest, zie je dat de zorgvuldigheid hoog op de lijst staat. Veel versnellingen kunnen worden doorgevoerd op heel andere terreinen. Daar hoor ik de minister niet over. Heel veel ligt op het terrein van zijn eigen ministerie. Waarom betracht hij daar geen spoed mee?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb begrip voor de moeilijke situatie van de regering. Wat wij aan beleid en wetgeving hebben gebouwd, is niet best. Als de minister zich daar echter telkens achter verschuilt, verschuilt hij zich achter de regering en achter zijn eigen voormalige staatssecretaris Van Geel. Zijn eigen partij is natuurlijk ook verantwoordelijk voor de situatie. Had hij deze portefeuille in deze combinatie van regeringspartijen wel moeten aannemen? Of had hij gewoon van het ministerschap moeten afzien, omdat hij met zo'n regeerakkoord zijn werk niet goed kan doen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij verdere interrupties bewaren voor de tweede termijn.

Minister **Eurlings**: De heer Cramer heeft natuurlijk gelijk dat wij een buffer moeten vormen. Dat proberen wij ook. Er is extra geld weggezet voor beheer en onderhoud. Voor de toekomst is er een tegenovergestelde kasschuif voor bijvoorbeeld vaarwegen, waardoor dingen eerder kunnen gebeuren. Je haalt sommige dingen naar voren en andere dingen stel je uit. Dat heeft echter ook zijn grenzen. Je kunt de nul er niet gemakkelijk benaderen. Daarvoor zijn twee oorzaken. De eerste is dat vertragingen zich gaandeweg in een jaar openbaren. Je kunt dan

niet onmiddellijk andere projecten naar voren halen, vanwege de uitvoeringscapaciteit enz. De tweede is dat de juridische problematiek zich juist bij allerlei kleine projecten ook manifesteert. Zo sprak de heer Cramer over kleine wegverbredingen. Eén vluchtstrook erbij kostte sinds 2001 zes onderzoeken naar de luchtkwaliteit op rij. Telkens als er ergens een uitspraak is, moet je opnieuw beginnen. Het is om ziek van te worden. Daarom zullen wij de regels moeten veranderen. Ik kan de heer De Krom wat vrolijker maken door hem te zeggen dat wij dat ook doen. Er is geen enkel dogma, ook niet voor de regering. Elverding kijkt met een open mind vooruit. Alle opties zijn bespreekbaar. De twee grootste regeringspartijen hebben zelfs een motie ingediend waarin staat onder welke voorwaarden zij voor ontkoppeling zijn. Mijn rapportcijfer wordt niet over vijf jaar maar over een jaar of drie opgemaakt. Ik heb gezegd dat ik mij afvraag hoe wij al in de huidige periode kunnen laten zien dat het nieuwe systeem werkt. Wat is nu het probleem van de ontkoppelingen? De heer De Krom kan met recht zeggen dat hij er altijd tegen is geweest. Er is echter een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Wij zullen een landelijk plan moeten hebben om Europa te overtuigen dat wij de goede kant op gaan. Het duurt nog een tijd voordat dat af is. De ontkoppelingwetgeving voorbereiden duurt behoorlijk lang. Daarom heb ik gezegd dat ik sowieso de spoedwetgeving opzet. Als het NSL niet lukt, zullen wij voor de projecten die worden vertraagd, de extra categorie, ook spoedwetgeving voorbereiden. Er is dan een snellere achtervang. De lijn van PvdA en CDA in hun motie is niet tegenovergesteld aan wat ik betoog, maar zij is daaraan parallel. Beide lijnen zijn er om zo snel mogelijk structureel uit de problemen te komen. Wij moeten op dat vlak schouder aan schouder staan, want wat nu gebeurt is niet goed voor de bereikbaarheid en al die stil staande vrachtwagens zijn ook echt niet goed voor het milieu.

Wij werken niet alleen verder met spoedwetgeving, maar ook structureel. Dat past in het verlengde van elkaar. Spoedwetgeving houdt niet meer in dan dat wij voor een aantal projecten al op zeer korte termijn introduceren wat wij straks voor alle projecten in ons land hebben. Volgens onze planning komen wij al in september met het brede actieprogramma om alle wetten aan te passen. Daar wordt parallel hard aan gewerkt. Ik wil er echt geen gras over laten groeien. Onze ambitie is torenhoog. Al voordat ik met vakantie ga – een mooi vooruitzicht, dat de Kamer vast kent – moet de spoedwet ter advisering zijn voorgelegd. Dat is supersnel. Ik wil al in de huidige regeerperiode kunnen laten zien dat het werkt. Wij hebben niks aan papier. Wij hebben nu capaciteit nodig. Er is te weinig gebouwd in ons land. Soms had ik het idee dat ik jurist had moeten zijn om minister van Verkeer en Waterstaat te worden. Dat bevalt niet. Ik ben geen jurist, zoals u weet. Bij alle complexiteit noem ik nog een positieve zaak, om de opvrolijkingsactie even voort te zetten, maar niet ter logenstraffing van wat ik zojuist heb erkend. De realisatie op wegen, onze uitgaven, is in 2007 ten opzichte van 2005 met meer dan 800 mln. gestegen. Wij zetten aanmerkelijk meer geld weg dan twee jaar geleden. De machine komt op gang, maar het is nog niet voldoende. Er moet een schep bovenop. Mevrouw Roefs heeft helemaal gelijk als zij het belang van de commissie-Elverding benadrukt, met de bestuur-

lijke lussen van de Tracéwet van Verkeer en Waterstaat, maar ook van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van VROM en de algemene, brede lus vanuit de Kamer, die alle andere zou kunnen vervangen. Ik meen haar vragen, vooral over de onderuitputting, te hebben behandeld. Ik deel het negativisme van de heer Roemer niet. Ik zit een beetje vrolijk in elkaar vandaag. Ik snap wel dat er veel aandachtspunten zijn, maar de Betuweroute begint echt te lopen. Ik ben ervan overtuigd, nu de gebruiksrestrictie er af is, dat het aantal treinen snel zal toenemen, van minder dan 100 per week tot 180 per week. Ik was blij dat de Duitse minister Tiefensee tijdens de persconferentie aan het eind van het Internationaal Transportforum in Leipzig het vergroten van de capaciteit op de corridor Rotterdam-Duitsland – hij bedoelde de Betuweroute – een van de topprioriteiten van de Duitse regering noemde. Dat had hij niet hoeven te zeggen. Hij zei het uit zichzelf. Ik vond dat een krachtig signaal dat men de Betuweroute op waarde weet te schatten. Wij zitten nog steeds op schema om de rails voor de hsl op de datum die ik voor mijzelf had gesteld opgeleverd te krijgen. Wij hebben al gesproken over het probleem dat er ook nog treinen moeten zijn. Hoewel ik mij er officieel niet mee behoor te bemoeien, duw en trek ik op de achtergrond wat ik kan. Maar ik heb al eerder gezegd dat ik geen treinen kan bouwen. Het blijft altijd nog de vraag of wij juridisch goed door de problemen rond de Tweede Maasvlakte heen komen. Er is snoei- en snoei hard aan gewerkt. Ik geef een groot compliment aan Rotterdam en het Havenbedrijf, die heel goed met ons hebben samengewerkt. Met alle natuurcompensatie en duizenden pagina's MER hoop ik dat het goed gaat, want dat is heel belangrijk voor ons land. Wij zetten alles op alles. Met de reizigersgroei in het openbaar vervoer zitten wij vele malen hoger dan het gemiddelde in de laatste decennia was. Die groei blijft er stevig in. Ik zie ook wel de kritische kant ervan. Ik begrijp hoe de heer Roemer zijn opmerking bedoelt, maar tegelijkertijd zie ik reden voor optimisme. Ik dank de heer Roemer voor het compliment over het inlopen van het achterstallig onderhoud wegen. Van de 4,5 mld. waar de heer Roemer naar vroeger zal 200 mln. al in deze periode worden uitgegeven om het spoorproduct aantrekkelijker te maken. Bij de begroting 2009 en de Mobiliteitsaanpak, direct na het zomerreces, zal worden ingevuld waar dat geld vandaan komt. Dat is altijd de lijn geweest die ik heb gevolgd. Wellicht kan de staatssecretaris nog iets zeggen over de positie van buitenlandse taxi's. Anders komt het onderwerp op een ander moment een keer terug. Hoe doet de Inspectie Verkeer en Waterstaat het nu in den brede? Is er voldoende capaciteit? Worden alle taken uitgevoerd? Het Toezichtsplanning inspectie, dat de Kamer wordt toegezonden, lijkt mij het moment om daarover een breder debat te houden als de Kamer meent dat het niet de goede kant op zou gaan. Ik heb zelf geen reden om die conclusie te onderschrijven. De inspanningen van de inspectie en de middelen die ervoor gevoteerd zijn kunnen dan tegen het resultaat worden afgezet. Op dit moment is mijn inschatting dat de IVW geen structurele onderbezetting heeft, ook niet in de taxi-branchen. In het jaarplan staat duidelijk wat er wordt gedaan en wat men wil uitvoeren. Het jaarverslag IVW zit in de pijplijn en komt binnenkort bij de Kamer. Dat kan voor de heer Roemer een aangrijpingspunt zijn.

De heer De Krom begon heel positief. Dat zijn in de laatste weken voor het reces toch net de opkickers die de burger moet geven, deze burger in elk geval. Daarna kwamen de kritische opmerkingen. De heffingsgefinancierde rechtspersonen kregen in 2006 1,2 mld. binnen. De heer De Krom refereerde uitdrukkelijk aan het rapport bij het Jaarverslag 2007 dat is opgesteld door de Algemene Rekenkamer, op basis van ons onbekende bronnen. Vermoedelijk zijn dat de jaarverslagen over 2006 van de desbetreffende rechtspersonen. Rijksbreed, over alle departementen heen, komt de Algemene Rekenkamer op 1,2 mld. De onderbouwing van die informatie is voor rekening van de Algemene Rekenkamer. Ik ken de bronnen niet. Ik ga ervan uit dat de Algemene Rekenkamer met heffingsgefinancierde rechtspersonen rechtspersonen met een wettelijke taak bedoelt, dus rechtspersonen die per definitie tariefgefinancierd zijn. Er bestaat geen verplichting tot rapportage. Verkeer en Waterstaat rapporteert er dus ook niet over in het jaarverslag. Voor zover mij bekend is dat in 2006 en de jaren ervoor ook niet gebeurd. Wij rapporteren niet over de totale financiële omvang van de tarieven, omdat zij tariefgefinancierd zijn. Op ons terrein zijn er bijvoorbeeld de Rijksdienst voor het Wegverkeer en het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. Zij kennen in hun bedrijfsvoering een mate van zelfstandigheid. Zij leggen op hun manier in hun jaarverslagen verantwoording af. De inhuur van personeel is gelukkig niet toegenomen maar afgenomen. In 2006 was het 225 mln., in 2007 216 mln. Voor circa 100 mln. is dit inhuur voor Rijkswaterstaat, in reguliere vacatures die nog niet zijn vervuld. Zodra de vacatures zijn vervuld, verdwijnt de inhuur. Ik ben zeer gemotiveerd om die inhuur verder te beperken. Dat past binnen de eerder genoemde lijnen van versterking van kerncompetenties. Ik heb voor mij liggen een mooi klinkend antwoord over het aantal kilometers spoor dat in 2007 is aangelegd. Dat is 313 km netlengte, zijnde de Betuweroute en de viersporigheid van Amsterdam-Utrecht. Nu werkt de systematiek dus ook eens in mijn voordeel, want als je het zo benadert, komen alle inspanningen van de jaren ervoor op mijn schouders terecht. Dat mag ook wel eens, want ik krijg ook wel eens wat bagger uit het verleden over mij heen. Helemaal realistisch is het echter ook niet. Laten wij de discussie voortzetten met goede besluitvorming over de viersporigheid op de andere corridors. Daar wordt ik graag op afgerekend aan het eind van deze periode. Zo'n antwoord lacht je echter aan het eind van een vermoeiend seizoen wel tegemoet. Een groot deel van de genoemde 15% onderuitputting spoor, 360 mln., heeft betrekking op de afdekking van risico's van spoorprogramma's. De posten zijn toegelicht in antwoord op de schriftelijke vragen 31 en 32 over het Infrafonds. Zij betreffen vooral de risicoservering voor de Betuweroute en de hsl. Het geld dat wij voor risico's hadden gereserveerd is niet nodig geweest. Het staat als onderuitputting in de boeken, maar eigenlijk zouden wij heel blij moeten zijn dat wij het geld niet hoefden uit te geven. 5% is projectgerelateerde onderuitputting. In mijn rol van aandeelhouder heb ik ProRail hier aandacht aan laten besteden, met als uitkomst dat de onderuitputting in 2007 geen directe en aantoonbare gevolgen heeft gehad voor de groeiambitie van het kabinet voor het spoor. Ik verwacht wel dat ProRail de onderuitputting zo

spoedig als mogelijk zal inlopen. Men heeft mij toegezegd hiertoe actie te ondernemen.

Ik kom even terug bij de heer De Krom. Vanzelfsprekend moet een commissie als de commissie-Ruding uitgaan van de besluiten die door kabinet en parlement zijn genomen over Anders betalen voor mobiliteit. Wij hebben niets aan commissies die niet op basis van de huidige positie rapporteren. De commissie-Ruding is een onafhankelijke commissie, die de opdracht die gegeven is heeft uitgevoerd. Als ik het mij goed herinner is de verlening van de opdracht met de Kamer gewisseld. Wij kennen de heer Ruding enigszins, niet alleen vanuit zijn ministerschap, maar ook als vicepresident van Citicorp, toen de grootste bank van de wereld. Hij staat zijn mannetje en is echt wel in staat om heel onafhankelijk met zijn commissie tot conclusies te komen. Die zullen wij morgen horen.

De heer Cramer stelde een vraag over de spoorlijn Utrecht-Arnhem, de zogenaamde Deltalijn, die aan de orde is geweest in een bestuurlijk overleg van november vorig jaar. Toen is aangegeven dat niet zoveel kansen werden gezien voor een stap naar hogere snelheden op de lijn. Een aantal jaren geleden was die al uitgebreid onderzocht voor het project hsl-oost. Voor de volledigheid worden de kosten nog eens nadrukkelijk in beeld gebracht. Er wordt nog steeds verschillend gedacht over de kosten van een stap naar 160 km. In die zin pak ik de vraag serieus op, maar ik wil de noodzaak van een realistisch verwachtingenmanagement niet te zeer uit het oog verliezen.

De huidige investeringen op het traject, de maatregelen voor het traject Oost, zijn niet gericht op hogere snelheden. Wij willen echter de maatregelen voor de korte termijn wel nemen. Inmiddels is de bredere corridor waarvoor de heer Cramer zich nadrukkelijk sterk heeft gemaakt wel onderdeel van de Kandidaat Planstudie Utrecht-Arnhem in het kader van het vervolg op de landelijke marktcapaciteitsanalyse spoor en het Programma Hoogfrequent Spoor. Dat lijkt mij de beste lijn. Ik verwacht het niet, maar mocht blijken dat de 160 km-variant toch weer aantrekkelijk wordt, dan kan dat tot heroverweging leiden. Ik ga daar op dit moment niet van uit. Ik refereer aan de moeilijke discussie die wij hadden over de twee trajecten waar bochtaanpassingen nodig waren om een hogere snelheid mogelijk te maken. Ik ben de geschiedschrijving er nog eens op nagegaan hoeveel minuten tijdwinst dat bood voor de hsl-oost en hoeveel miljard dat wel niet kostte. Dat waren nog wel iets andere verhoudingen. Ik zeg daarmee niet dat ik het wegschuif, maar de Kamer was wel heel consistent. Op basis van die analyse is gezegd dat de verhouding tussen kosten en baten wel heel scheef was.

Nieuwe kleine stations hebben nadrukkelijk mijn aandacht. Ik heb er vaak met de heer Cramer over gesproken en met de heer Anker in het begrotingsdebat. In het komende MIRT zal ik de Kamer hierover informeren. De heer Cramer heeft bij motie gevraagd om geplande nieuwe stations in een MIRT-blad op te nemen. Daarin zal ik aangeven met welke stations wij bezig zijn en welke aanvragen in behandeling zijn, zowel voor het hoofdspoor, maar ook voor het regionale spoor. Dat nemen wij heel serieus op. Ik hoop dat wij heel wat nieuwe stations kunnen wegzetten.

De heer Madlener wijs ik erop dat ik al heb gezegd hoe belangrijk het rapport-Elverding is. Ieder heeft zijn eigen politieke positie, maar het is iets dat ons allen, van rechts

tot links, zou moeten binden, want zoals het nu gaat, gaat het niet verder. De Algemene Rekenkamer, met al haar kritische opmerkingen, waarop ik niet defensief gereageerd hoop te hebben, is in het algemeen positief over de verslaglegging.

De bereikbaarheid van Rotterdam gaat de heer Madlener zeer aan het hart. Ik ben blij dat wij de Verkeersonderneming officieel van start kunnen laten gaan. Dat is echt nieuw. De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf lopen hiermee voorop. Ik kwam de heer Smits gisteren bij een andere gelegenheid tegen. Hij is heel positief over de manier waarop dat is opgepakt. Wij zitten nog midden in de discussie over de juridische afronding van het dossier A4 Midden-Delfland. De Kamer kent mijn uitdrukkelijke voorkeur voor een juridische afhechting. Daarbij laat de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen heel uitdrukkelijk zien waar het bloed rood wordt, in de niet politieke zin des woords. In de ruit om Rotterdam loopt het helemaal vast. Na de discussie over de A4 Midden-Delfland zal er nog het nodige werk aan de winkel zijn. Dat is ook belangrijk voor de Mobiliteitsaanpak, waarin wij verder vooruitkijken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister heeft een groot aantal antwoorden en uiteenzettingen ook namens mij gegeven. Voor mij resteert nog een enkele vraag. Gelet op de tijd komt dat goed uit.

De vraag van de heer Roemer over de positie van buitenlandse taxi's in ons land is zodanig specifiek dat ik er op dit moment geen helder antwoord op kan geven. Ik wil er schriftelijk op terugkomen.

De heren Koopmans, Cramer en De Krom spraken over de keersluis in de vaarweg naar Meppel, die wordt veranderd in een schutsluis. De duurste variant heeft heel duidelijk de voorkeur van de regio. Er kunnen dan Va-schepen met een drielaagse container gebruik van maken. Ik begrijp de voorkeur van de regio, maar de kosten-batenanalyse van de duurste variant is belangrijk minder positief dan de kosten-batenanalyse van de op een na duurste variant. Ik heb dat met de regio gewisseld. In het bestuurlijk overleg is de afspraak gemaakt dat ik met de regio in overleg treed om te kijken hoe wij hier een oplossing voor vinden. Ik heb dus begrip voor de wens van de regio, maar er zal door de regio wel bijgedragen moeten worden, willen wij de duurste variant uitvoeren. Afgesproken is dat wij daar binnenkort overleg over zullen hebben.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de antwoorden. De minister zei dat de N201 alleen een zaak van provincie en veiling was. Ik had echter begrepen dat het Rijk ook bijdraagt aan het project. Ik vind dat er bestuurlijk contact zou moeten zijn om hier uit te komen. Het project, waaronder de Greenports, is van nationaal belang. Het is opgenomen in al onze beleidsnota's. Ik verzoek de minister er contact over op te nemen. Wij zullen bij het MIRT nog eens kijken of wij verder nog iets moeten doen. De staatssecretaris heeft begrip voor de wensen van de regio van de vaarweg Meppel-Ramspol rond de schutsluis. Dat is positief. Ik twijfel niet aan haar bereidheid, maar ik zou het toch liever wat scherper vastleggen. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de keersluis bij Zwartsluis wordt omgebouwd tot schutsluis;

overwegende dat de regio veel belang hecht aan een uitvoering van deze schutsluis zodanig dat deze geschikt is voor klasse Va-schepen en voor ten minste drielaags containervaart;

overwegende dat de staatssecretaris in haar brief van 30 mei 2008 aangegeven heeft mee te zullen werken aan een duurdere variant mits de regio het verschil zou bijleggen;

constaterende dat de regio zich bereid heeft verklaard, het extra boven de maximale bijdrage genoemd in het MIRT bij te leggen;

verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat de keersluis bij Zwartsluis omgebouwd wordt tot schutsluis die geschikt is voor klasse Va-schepen en voor ten minste drielaags containervaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Van Hijum. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (31444-XII).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden. Ik wens beiden veel succes met de uitvoering van alle prachtige beleidsdoelstellingen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is niet echt een debat geworden, en al helemaal niet een debat op politieke hoofdlijnen. Dat is erg jammer. Ik heb een aantal dingen gezegd als een soort opmaat naar het probleem waar het volgens mij op bepaalde onderdelen over ging. Als ik voorbeelden noem van problemen met de inspectie is het hartstikke leuk om op die puntjes antwoord te krijgen, maar op de hamvraag was er nauwelijks reactie, behalve dat er nog een jaarverslag komt waarover dan gediscussieerd kan worden. De minister schrijft dat er eigenlijk geen structurele onderbezetting is. Ook bij de taxi's zou die er niet zijn. De praktijk is wezenlijk anders. Het is erg – welk woord past hier eigenlijk bij? – jammer dat de minister of de staatssecretaris dit soort informatie niet krijgen. Gaat het over de inspectie, dan moet volgens mij de minister betrokken zijn. Dat baart mij veel zorgen. De minister geeft dan een beeld in de Kamer dat naar mijn perceptie niet overeenkomt met hoe het er op straat aan toe gaat. Dat vind ik erg zorgwekkend. Het lijkt mij heel verstandig dat wij daar uitgebreider op terugkomen. Mijn vraag aan de minister om daar veel beter naar te kijken blijft overeind. Zijn onze verwachtingen van de inspectie in overeenstemming met de capaciteit en de uitvoering? Als ik mensen van de inspectie spreek, hoor ik dat zaken

niet opgepakt worden in verband met capaciteitsproblemen. Dat is heel breed. Het betreft niet een of twee voorbeeldjes die ik noem. Het geldt op diverse terreinen waarop wij iets van de IVW verwachten. Mijn eerste termijn begon met een opsomming van vertragingen. De minister kan dat negativisme noemde. Ik gebruikte die opsomming als aanloop. Van een aantal zaken vinden wij allemaal dat het anders moet. Ik heb diverse keren aangegeven dat de hoofdmoot van een heel andere orde is. Hoe brengen wij het ministerie zo op orde dat wij daadwerkelijk slagen maken? Ik vroeg de minister een paar maanden geleden wat hij nodig had om het ministerie op orde te krijgen. Hij zei toen dat hij de zaken op orde had en aan de slag ging. Nu hoor ik toch dat er op tal van terreinen problemen zijn, bijvoorbeeld met het binnenboord houden van medewerkers en het verminderen van het aantal externen. Wij zijn er nog lang niet. Jammer dat wij daar niet in een interruptiedebat op konden doorgaan, maar het zij zo.

De heer **De Krom** (VVD): Ik maak voorlopig de balans op. Wij worden bedolven onder lastenverhogingen, acties, stakingen en steeds grotere problemen op de weg en het spoor. Ik heb de woorden van de minister over het zegenrijke werk dat het kabinet ons in het vooruitzicht stelt gehoord. Wij wachten maar af tot welke resultaten dat leidt. Ik voeg daar wel aan toe dat de minister niet zoveel tijd meer heeft. Hij is een aardig eindje op weg in zijn ambtsperiode. Als hij nog een verschil wil maken, moet hij echt opschieten. Ik heb nog een vraag gesteld over de dekking van de overschrijding van de onderhoudsbudgetten. Die is volgens mij onbeantwoord gebleven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik moest even weg, dus ik heb niet alles mee gekregen, maar wat ik mee heb gekregen was volgens mij voldoende. Een Kamerlid moet bij de beoordeling van de jaarverslagen kijken naar de vbtb. Hoe verloopt het proces van beleid tot uitvoering. Is er aanleiding om in de nieuwe begroting dingen anders te doen? Ik heb de minister er nog een paar goede opmerkingen over horen maken. Ik ga ervan uit dat die in de begroting zichtbaar zullen worden. Het lijkt mij goed als hij dat in de inleiding van het begrotingshoofdstuk even duidt. Dan is voor ons de vertaalslag van dit debat naar de nieuwe begroting helder. Daarvoor is het vbtb-proces tenslotte bedoeld. Ik snap wat de minister over de onderuitputting zegt, maar ik houd mijn fictieve citaat van wat in een jaarverslag zou moeten staan toch nog even overeind. Er zullen altijd parallel projecten moeten zijn om te kunnen schakelen. Niet alleen kan de regelgeving op enig moment te taai zijn, er zijn altijd logische ontwikkelingen waardoor de uitvoering van een project wordt vertraagd of niet meteen kan worden opgepakt. Dat kunnen redenen zijn die niets te maken hebben met luchtkwaliteit of wat dan ook. Je moet kunnen schakelen. Dan kan het geld wel degelijk uitgegeven worden. Dat geld is volgens het MIRT beschikbaar. Ik begrijp van de minister dat de onderuitputting op het spoor voor een belangrijk deel voortkomt uit het niet besteden van de risicoreserve. Kan hij dat bevestigen? Als het zo is, waarom is het dan niet meteen in de stukken gezet? Dan was het duidelijk geweest, want nu



blijkt uit niets dat het een risicoreserve is die niet besteed is. Het is gewoon als onderuitputting vermeld.

De heer **Madlener** (PVV): Naar mijn mening zouden wij het veel meer moeten hebben over wat de mensen in het land merken van het beleid. Dat is in 2007 teleurstellend geweest. Wij zijn nu anderhalf jaar op weg met het kabinet. Op het terrein van Verkeer en Waterstaat is nog niets gepresteerd.

Ik heb verwezen naar het regeerakkoord omdat daarin voorbij wordt gegaan aan de problemen die het CDA zelf heeft veroorzaakt door de koppeling tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening. Dat wordt nu niet opgelost. Daarom heb ik gevraagd het rapport naar de commissie terug te sturen.

Ik zou de minister veel liever zien als de minister van mobiliteit. Dat is hij niet. Hij moet zich erom bekommeren hoe mobiel wij met elkaar zijn en om het aandeel van de mobiliteit in ons dagelijks leven. Wij staan veel te veel uren in de file. Dat is niet goed voor het milieu. Ik mis dat in de stukken. De minister verwijst vaak terug naar procedures en regels waar hij ook niets aan kan doen, maar hij is verantwoordelijk namens de regering. Hij is ook verantwoordelijk voor wat zijn voorgangers heeft gedaan. Dat erft hij. Ik spreek hem aan als CDA'er. Het CDA heeft de problemen mede veroorzaakt. Ik daag hem uit om een oplossing te vinden. Ik wil dat alle burgers in 2008 iets ervan gemerkt hebben dat een jonge vent als Eurlings nu de dienst uitmaakt, bijvoorbeeld omdat zij minder in de file staan. Dat zou mooi zijn. Ik verwacht niet dat de minister dit het volgend jaar bereikt, maar wij zullen zien.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Er is een landelijke bijdrage voor de N201, waarover de heer Koopmans sprak. Het dispuut vindt puur plaats tussen de provincie, omdat het een provinciaal project is, en de veiling. Ik aarzel om als andere partij direct financieel in te springen als er disputen zijn tussen de hoofdopdrachtgever en nog een andere partij. Dat is een incentive voor disputen. Als men ruziet en zijn verplichtingen niet nakomt, trekt vaders Staat wel de beurs. Ik zal mijzelf ervan vergewissen hoe groot het probleem is. Misschien ga ik druk uitoefenen om tot een oplossing te komen. Zoals de heer Koopmans zelf zegt, lijkt het mij ook goed dat wij in het MIRT-overleg daarop terugkomen. Het is een belangrijk project, van landelijke importantie. Het is zeer onfortuinlijk als hierdoor vertraging ontstaat.

Ik dank mevrouw Roefs voor haar eindopmerking. Voor mij is het belangrijkste beeld van de inspectie dat zij het goed doet. Ik heb mijn waardering uitgesproken voor inspecteur-generaal Johan de Leeuw, die alle verschillende eilandjes tot een echte inspectie heeft gesmeed. Dat heeft tot een veel efficiënter opereren geleid. Het antwoord op de vraag of er sprake is van onderbezetting hangt onlosmakelijk samen met de vraag wat wij van de inspectie verwachten. Bij de geschillencommissie luchtvaart heb ik bijvoorbeeld gesteld dat ik het niet aan de inspectie vindt om de positie van elke afzonderlijke reiziger te controleren. Dat hoort thuis bij de geschillencommissie. Als je daar anders over denkt, heb je een heel andere inspectie nodig, met veel meer ambtenaren etc. Dat is nu precies waarom ik een bredere discussie noodzakelijk vind, waarbinnen de hele inspectie als apparaat wordt gezien. Wat gaat erin en wat verwachten wij dat eruit komt? In mijn eigen woorden

gezegd wil ik de discussie hier niet ontvluchten, maar ik wil de twee kanten van het verhaal beter tot hun recht laten komen. Het lijkt mij meer thuis te horen in een debat over een jaarverslag.

Als ik het goed heb, is dat debat al voor 11 september aanstaande gepland. Er wordt dan een AO over toezicht en handhaving gehouden. Tegen die tijd is het jaarverslag bij de Kamer gekomen. Om nogmaals aan te geven dat ik er niet dogmatisch in ben, zeg ik toe dat ik naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Roemer het jaarverslag nog van een oplegbrief zal voorzien. Ik heb geen reden om eraan te twijfelen dat de inspectie het in grote lijnen goed doet, maar ik ben er heel serieus in. Ik zal daarin het beeld dat de staatssecretaris en ik hebben belichten. Dat kan onderwerp van debat zijn op 11 september.

Op het ministerie gaat heel veel heel erg goed. Als ik zie hoe hard eraan getrokken wordt, hoe groot de druk is, dan moet een ministerie daar wel mee leven. Kijk naar Thomas Enders, de CEO van Airbus. Daar is vertraging bij verschillende nieuwe modellen. Bij een bedrijf vinden de aandeelhouders dat wel vervelend, maar zij beschouwen het als part of the game. In de politiek zegt de volksvertegenwoordiging, niet ten onrechte: leveren. Er is projectverantwoordelijkheid en er is politieke verantwoordelijkheid. Ik vind dat het in grote lijnen niet slecht gaat. Ik zal echter zeker de vinger op de zere plek leggen. Ik heb een heel open instelling. Ik vind dat de kerncompetentie in sommige richtingen verder moet worden opgebouwd. Wij zetten daarin stappen, volgens een plan dat ik eerder heb gemeld. De inhuur is afgenomen, maar daarmee zijn wij er nog niet.

Met de Betuweroute loopt het goed. Het ministerie heeft niets fout gedaan. Bij de hsl is te zien dat de lijn die wij hebben ingezet toen het kabinet antrad grosso modo wordt vastgehouden. De rails wordt op het voorziene tijdstip opgeleverd. Ik vind de link met de kwaliteit van het ministerie daar niet helemaal op zijn plaats. Wij zijn echter niet defensief. Ik sta altijd open voor discussie. Ik heb er echter wel behoefte aan om een nuance aan te brengen.

Wij willen een verschil maken. Ik ga er echt voor om de regelgeving aan te passen. Misschien is dat wel mijn allergrootste opgave. Daarbij is er de ambitie om in de huidige periode heel veel projecten te realiseren. Mensen hebben niets aan nota's, maar zij hebben wel iets aan beter vervoer. Woorden zijn gemakkelijk, maar als je door de brij heen moet, kost dat tijd. Vier jaar is extreem kort, maar ik ga er echt voor. Het apparaat trekt er heel hard aan. Ik ben blij met de brede steun die er van links tot rechts in de Kamer is voor structurele veranderingen. Ik zeg de heer Cramer toe dat wij in de begroting de volgende vertaalslag van de vbtb naar de begroting uitdrukkelijk zullen belichten. Wij zullen aangeven wat wij daarmee doen. Ook zeg ik toe dat de volgende keer het onderdeel risicoreserve in de onderuitputting wordt genoemd. Wij maken het onszelf te moeilijk als wij het niet benoemen. Het ziet er veel minder kwetsbaar uit als dat wel gebeurt. Ik dank de heer Cramer voor deze zeer bruikbare tip.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft destijds toegezegd dat in juni aan ons zou worden aangegeven hoe de 4,5 mld. zou worden gedekt. Hij heeft nu gezegd dat dit over het reces heen wordt getild. Wat is de reden

voor de vertraging? Hoe zeker is het dat wij die informatie dan wel krijgen?

Minister **Eurlings**: Dat is geen enkel probleem. Ik heb gezegd dat wij bij de Mobiliteitsaanpak de dekking zouden presenteren. Vooral vanwege het belang van een goede afstemming met alle decentrale overheden zal de Mobiliteitsaanpak niet voor de zomer maar direct na de zomer worden gepresenteerd. Er is dus geen inhoudelijke reden. Ik kijk op dit punt met vertrouwen het najaar tegemoet.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden van harte voor hun deels positieve en deels negatieve opmerkingen. Mij resteert om in te gaan op de motie van het CDA.

Ik moet eerlijk zeggen dat die motie het mij erg moeilijk maakt. In de overwegingen staan eigenlijk twee elkaar tegenstrevende zaken. Aan de ene kant staat dat ik in mijn brief heb aangegeven mee te zullen werken aan een duurdere variant mits de regio het verschil zou bijleggen. Daarna wordt geconstateerd dat de regio zich bereid heeft verklaard het verschil boven de maximale bijdrage bij te leggen. Dat is natuurlijk een belangrijk punt van discussie. In het MIRT geven wij maximale bedragen aan. Die kunnen soms, helaas, tegenvallen en soms ook meevallen. Met elkaar moeten wij bekijken hoe wij een geheel van sluizen en andere werken kunnen uitvoeren. Wij hebben bijvoorbeeld de indruk dat de Beatrixsluis belangrijk duurdere zal worden dan wij ons nu hebben voorgenoemen. Als wij al te gemakkelijk uitgaan van het maximale bedrag dat is genoemd in de raming, dan hebben wij veel minder ruimte om de tegenvallers bij andere projecten op te vangen.

De variant waarvan de kosten-batenanalyse het best is is belangrijk goedkoper, 10 mln., dan het maximale bedrag. Ik vind het begrijpelijk dat de voorkeur van de regio toch uitgaat naar de duurdere variant, maar de kosten-batenanalyse daarvan geeft een belangrijk minder goed resultaat, zelfs zodanig dat die variant op grond van die KBA niet in aanmerking zou komen. Ik ben best bereid om met de regio mee te werken. Wij moeten daar echt over spreken. Als wij nu echter al het maximale bedrag voor de keersluis inboeken, wordt het voor mij op andere terreinen, waarvan ik weet dat ik het geld dik nodig heb, moeilijker om te manoeuvreren.

Ik heb gezegd dat ik hierover in overleg ben met de regio. Ik heb de indruk dat wij tot overeenstemming zouden moeten kunnen komen. Als ik de motie zodanig mag opvatten dat de Kamer de regering verzoekt er met de regio uit te komen, kan ik haar overnemen. Nu uitspreken dat het Rijk sowieso de maximale bijdrage moet geven, vind ik eerlijk gezegd niet verantwoord, in het kader van alle projecten met hun mee- en tegenvallers.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het debat hierover loopt wat ons betreft al te lang. Er zit geen tegenstelling in de motie. Wij leggen heel helder een probleem op tafel. De staatssecretaris heeft eerder gezegd dat zij wil bijdragen. De regio heeft gezegd hoe men het daar ziet. Met dat laatste zijn wij het eens. Ik heb niet het gevoel dat het probleem morgen opgelost is als ik de motie aanhoud. Het verschil tussen wat de regio wil en wat de staatssecretaris wil blijft dan. Ik snap best dat het een

paar centen kost, maar ik wil de motie toch lezen zoals zij geschreven is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan moet ik er toch echt op wijzen dat wij in het bestuurlijk overleg hierover heb gesproken. Uit de regio heb ik te horen gekregen dat men er nog naar gaat kijken. De regio begrijpt mijn positie ook wel. De verschillende regio's zouden nog allerlei andere zaken graag geregeld zien. Zij beseffen dat het geld maar één keer uitgegeven kan worden. Bij afloop van het bestuurlijk overleg hebben zij gezegd dat zij mijn punt zien en daarop willen terugkomen, na overleg. Laten wij dat nu even afwachten. Van beide kanten is er de bereidheid om ernaar te kijken. Ik zeg toe dat wij proberen er zo snel mogelijk uit te komen. De motie is zoals zij nu is geformuleerd te snel.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Volgens mij stemmen wij op de laatste dag voor het reces over de motie. Tot dan heeft de staatssecretaris sowieso de tijd om het op te lossen. Dat zijn nog een heleboel werkdagen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik neem kennis van de woorden van de heer Koopmans. Ik hoop dat de Kamer zich realiseert dat het geld maar op één moment uitgegeven kan worden. Er zijn tegenvallers, bijvoorbeeld bij de Beatrixsluis. Mijn totale budget is beperkt. Wat ik vrijgevig aan de een geef, kan ik niet meer aan de ander geven. Een bijdrage van de regio zou niet ten onrechte zijn. Ik zou willen dat de Kamer mij de ruimte gaf om nog eens goed in overleg te gaan met de regio.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp dat de staatssecretaris de motie ontraadt als zij er niet uitkomt voor de laatste dag van het reces, vanwege ondeugdelijke dekking.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb het woord dekking niet gehoord. In het MIRT staat gewoon: 42 mln. tot 47 mln. Dat de dekking niet deugdelijk zou zijn moet dan even precies worden aangetoond.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb aangegeven dat het ramingen zijn. Er zijn tegenvallers en meevallers. Het geld dat geraamd is heb ik niet nodig, omdat de oplossing met de beste KBA 10 mln. goedkoper uitkomt. Dat is een meevaller. Andere genoemde bedragen bevatten tegenvallers. Ik zal het totaal toch rond moeten breien. Als wij te gemakkelijk extra geld in de sluis bij Zwartsuis steken, kan ik tegenvallers op andere projecten niet opvangen. De constatering van de heer De Krom dat ik de motie dan zal ontraden is juist. Ik hoop natuurlijk dat ik er met de regio uit kom. Ik heb van de regio begrepen dat zij bereid is meer te betalen dan in de motie wordt gevraagd.

De **voorzitter**: Ik memoreer de twaalf toezeggingen. Zo genereus was u, mijnheer de minister!

- In het jaarverslag van 2008 zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden.

- In het jaarverslag van 2008 wordt een passage opgenomen waarin staat hoe de verzoeken van de Kamer zijn verwerkt.

- De Kamer wordt nader geïnformeerd over de draaideurconstructie waarmee oud- medewerkers worden ingehuurd.
- In het jaarverslag van 2008 wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten.
- In het jaarverslag van 2008 worden beoogde effecten duidelijk opgenomen.
- In de jaarverslagen zullen extra uitgaven die worden gedaan na verschijnen van de najaarsnota duidelijk worden weergegeven.
- De Kamer wordt nader geïnformeerd over nieuwe stations, ook in het kader van het MIRT.
- De Kamer wordt nader geïnformeerd over buitenlandse taxi's.
- De minister zal een signaal geven aan de partijen die zijn betrokken bij het dispuut rondom de N20; in het MIRT wordt hierop teruggekomen.
- Het jaarverslag van de Inspectie VW zal een oplegbrief bevatten met de visie van de minister op het functioneren van de inspectie.
- Onderuitputting in de vorm van het niet aanspreken van een risicoreservering zal voortaan apart vermeld worden in de jaarverslagen.
- In de begroting zal een volgende stap in het vbtb-proces worden belicht.

Sluiting 16.18 uur.