

Vergaderjaar 2010–2011

**32 710 XII**

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu 2010**

**32 710 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2010**

**Nr. 10**

**VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG**

Vastgesteld 12 juli 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 22 juni 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over **de jaarverslagen 2010**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

## **Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu**

Woensdag 22 juni 2011

Aanvang 15.00 uur

**Voorzitter: Samsom**

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten:

Bashir, Dijksma, De Jong, Leegte, Samsom, Slob en Thieme,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, minister van Infrastructuur en Milieu, en de heer Atsma, staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom bij dit wetgevingsoverleg over de jaarverslagen van het ministerie van I en M. Wat dienstmededelingen vooraf. Wij hebben met de minister afgesproken dat zij deze vergadering uiterlijk 18.00 uur kan verlaten. Dat betekent dat wij in eerste termijn een spreektijd van vier minuten en in tweede termijn een spreektijd van twee minuten moeten hanteren om op tijd klaar te zijn. Verder kan ik daardoor in eerste termijn maximaal maar een interruptie toestaan.

Officieel hanteren wij bij dit soort wetgevingsoverleggen de begrotingsvolgorde, te weten PvdA, VVD, SP, CDA, D66, PVV, GroenLinks, ChristenUnie, SGP en als laatste de Partij voor de Dieren. Mevrouw Thieme heeft mij echter gevraagd om als eerste te mogen spreken in verband met de vele dubbelingen in haar agenda. Ik zie dat u hiermee akkoord bent.

In dit debat verlenen wij als het goed is decharge aan de bewindslieden. Normaal gesproken gebeurt dat in een derde termijn. Ik stel voor om het wat huiselijker te doen, wat betekent dat u hiervoor zelf een moment kiest.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. Dank aan mijn collega's dat ik als eerste mag spreken. Ik ben heel erg druk met de voorbereiding van de behandeling vanavond van mijn initiatiefvoorstel. Bovendien moet ik vandaag ook nog eens op twee plekken tegelijk zijn. Vandaar dat ik mij in dit wetgevingsoverleg beperk tot één onderwerp: de muskusrattenbestrijding.

Voorzitter. De muskusrattenproblematiek is het afgelopen jaar meerdere keren langsgelopen. De Kamer heeft naar aanleiding daarvan drie moties aangenomen. Vandaag wil ik aandacht vragen voor de uitvoering van deze moties.

Jaarlijks worden er letterlijk miljoenen euro's in het water gegooid om 120 000 muskusratten op een gruwelijke manier te doden, zonder dat het effect daarvan is aangetoond. Volgens het handboek voor muskusrattenvangers, een boek dat ik recentelijk mocht zien, is er nog nooit schade aan een zeedijk toegebracht door muskusratten. Ik hoop dat de staatssecretaris bereid is om dit handboek naar de Kamer te sturen, zodat wij deze wijze woorden allemaal kunnen lezen. Nut en noodzaak van bestrijding zijn absoluut niet bewezen en de gedachte dat bestrijding tot lagere aantallen dieren en tot minder schade leidt, is tot op heden niet aangetoond.

In de Eerste Kamer heeft de staatssecretaris gesteld dat bestrijden noodzakelijk is. Hij haalde daarbij een rapport van het Landbouw Economisch Instituut aan. Daaruit zou blijken dat juist de infrastructuur de grootste schade ondervindt. In dat bewuste rapport staat echter: «Van aantasting van de infrastructuur is slechts in beperkte mate sprake.»

In datzelfde debat heeft de staatssecretaris het rapport Populatie, ontwikkeling en veiligheid aangehaald. Uit dat rapport zou blijken: hoe meer muskusratten, hoe meer schade. Maar dat zegt het rapport helemaal niet! Op pagina 18 wordt namelijk uitgelegd dat om deze relatie te kunnen leggen er gekeken wordt naar het aantal vangsten. Nog opmerkelijker is wat er op pagina 20 staat: «Geconcludeerd wordt dat er geen eenduidige relatie tussen het aantal vangsten en de afname van de veiligheid van een waterkering kan worden aangetoond op basis van de beschikbare gegevens.» Op bladzijde 22 staat dat een relatie tussen het aantal gevangen dieren en het aantal graverijen niet kan worden aangetoond. Met andere woorden: de noodzaak van bestrijding is tot op heden niet aangetoond. Desondanks kost dit ineffectieve beleid jaarlijks 34 mln. En dat in een tijd waarin er bezuinigd moet worden en dierenwelzijn steeds meer positieve aandacht krijgt! Als wij dan toch moeten bezuinigen, laten wij dan vooral bezuinigen op deze dierenvriendelijke activiteiten waarvan nut en noodzaak niet bewezen zijn. Juist omdat uit alle onafhankelijke onderzoeken blijkt dat er geen relatie kan worden aangetoond tussen de omvang van de populatie en de invloed daarvan op schade-effecten, is de veldproef, waar wij in een motie om hebben gevraagd, van groot belang. In de beantwoording op de vragen over de moties en de toezeggingen lees ik echter dat de staatssecretaris niet voornemens is om een rol te vervullen bij het onderzoek dat op dit moment in voorbereiding is. In het debat in de Eerste Kamer heeft de staatssecretaris toegezegd dat de veldproef er komt en dat wij er alleen nog niet met alle betrokkenen uit zijn hoe en waar die zal plaatsvinden. Kan de staatssecretaris hierover duidelijkheid verschaffen? Gaat hij het nu wel of niet doen? Zo ja, welke rol heeft het ministerie hier dan bij en, zo nee, waarom doet hij deze proef dan toch niet? Er is in dit huis een motie aangenomen waarin om deze veldproef wordt gevraagd en mijn fractie spoort de staatssecretaris aan om deze motie uit te voeren en de Kamer op de hoogte te houden van de voortgang bij deze veldproef.

Tot slot de uitvoering van de motie over het verbod op verdrinkingsvallen. Deze vallen zijn niet alleen aselectief – ook beschermde dieren lijden en sterven door dit grove middel – maar ook uitermate wreed. Het dier verdrinkt pas na vier minuten of sterft door uitputting en onderkoeling als de val niet geheel onder water staat. Daarnaast wordt er voor elke zes muskusratten een ander dier gedood, waaronder bedreigde dieren als de paling, de grote modderkruiper, de otter en de hermelijn. Het gebruik van deze vallen moet daarom zo snel mogelijk stoppen en het gebruik ervan kan in elk geval niet worden gecontinueerd alsof er niets aan de hand is. Ik wijs de staatssecretaris op het rapport «Muskusrat, op alternatieve wijze schade voorkomen» van drie dierenbeschermingsorganisaties. De reactie daarop van de staatssecretaris is zeer teleurstellend. Dat is jammer, want in dit rapport staan heel veel suggesties voor preventieve maatregelen tegen de graverij van muskusratten.

Voorzitter. Het op wrede wijze doden van muskusratten kan dus niet worden gerechtvaardigd. Ik verzoek de staatssecretaris dan ook om de preventieve maatregelen uit het rapport van de dierenbeschermingsorganisaties mee te nemen en alsnog de motie over het verbod op verdrinkingsvallen uit te voeren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Mijn bijdrage heeft een iets algemener karakter. Ik maak hierbij overigens graag gebruik van hetgeen het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven voor ons heeft voorbereid. Ik zal in dit debat een aantal onderwerpen bij de kop pakken, allereerst de verantwoording over de effecten en de beleidsprestaties. Die kan namelijk beter. Een tweede onderwerp waarover ik iets ga zeggen, is het inzicht dat de minister in de mutaties geeft. De heer Koopmans heeft hierover vorig jaar of het jaar daarvoor een interessant debat gevoerd met minister Eurlings. Koopmans stelde in dat debat dat de minister voortaan adequate

informatie moet geven over grote veranderingen in de begroting. Minister Eurlings heeft toen beterschap beloofd, maar ik moet nu toch constateren dat dit niet in alle gevallen gelukt is. Ten slotte is geconstateerd dat een aantal fouten en onzekerheden in het jaarverslag van VROM de tolerantiegrenzen overschrijdt. Helemaal aan het einde van mij bijdrage zal ik uiteraard nog iets melden over de dechargeverlening door mijn fractie. In hoeverre kan de Kamer de effecten en de prestaties van het regeringsbeleid goed controleren? Minister-president Rutte heeft ons een beetje afgescheept met zijn zeventien hervormingen. Ik zal met deze minister niet in discussie gaan over de vraag of het wel echte hervormingen zijn, maar ik wil haar wel vragen of zij afrekenbaar is op haar filebeleid. Zij noemt voor dit beleid concrete doelstellingen en percentages. Wat gebeurt er wanneer blijkt dat zij die percentages niet haalt? Neemt zij dan haar politieke verantwoordelijkheid en treedt zij af of gaat ze het beleid verbeteren?

Ik zou dus graag zien dat de minister aan de hand van een concreet voorbeeld aangeeft hoe wij dat vanaf nu in de begroting terug kunnen zien. Een en ander geldt ook voor de luchtverontreiniging. De regering heeft daarvoor doelstellingen afgesproken. Die bevallen ons niet, maar het betekent wel dat de minister een inspanning moet leveren, zie het onderzoek van de vier grote steden dat gisteren naar buiten kwam. Hoe kunnen wij in de begroting terugvinden dat u doet wat u belooft? De mutaties in het Infrastructuurfonds. In de Voorjaarsnota is het fonds opgehoogd met maar liefst 393 mln. en in de Najaarsnota is het fonds met 186 mln. verlaagd. Kan de minister mij zeggen waarom dat is gebeurd? Is zij verder bereid om toe te zeggen dat zij voortaan alle majeure mutaties, waaronder ook technische kasschuiven, inhoudelijk zal toelichten? Zal de minister bij projecten waarbij inhoudelijke mutaties hun weerslag hebben op het MIRT-projectenboek, niet alleen aangeven dat sprake is van een mutatie, maar ook welke inhoudelijke redenering daaraan ten grondslag ligt? Dat schiet wel zo goed op.

Het beheer van het Waddenfonds. Kan de staatssecretaris mij zeggen hoe het mogelijk is dat de uitgaven aan apparaat- en beheerskosten zo veel hoger uitvielen dan begroot? Hoe is het verder mogelijk dat er nog steeds sprake is van een onderuitputting van in totaal 28 mln.? Er is namelijk maar 21 mln. daadwerkelijk uitgekeerd.

Ik rond af met de onrechtmatige Europese aanbestedingen in de jaarverslaglegging van VROM. Waarom kiest men er kennelijk bewust voor om af te zien van Europese aanbesteding?

Voorzitter. Ten slotte het oordeel van mijn fractie. Wij zouden geen decharge kunnen verlenen, maar dat zou, eerlijk gezegd, veel te ver gaan. Voordat wij tot dechargeverlening overgaan, wil mijn fractie de minister nog wel vragen om op de door mij genoemde punten echte verbeteringen te laten zien. Dat in tegenstelling tot haar voorganger: die beloofde dit wel, maar deed het vervolgens niet.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Ik zal de jaarverslagen met behulp van vier vragen langslopen. Wat gaat goed? Wat kan beter? Wat moet anders? Waar kunnen wij mee stoppen?

Wat goed gaat, is dat er nu eindelijk een regering zit die duidelijke taal spreekt, die keuzes maakt en die de optimistische belofte van verantwoordelijkheid teruggeven aan de maatschappij in de praktijk brengt. Ook lijkt de bedrijfsvoering van het ministerie goed te gaan. Ik zeg het wel vaker: niets is beter voor de mens dan hem verantwoordelijkheid geven plus het vertrouwen dat hij die aankan.

Wat kan er beter? Ten eerste de infrastructuur. Er moet meer infrastructuur komen, want alleen dat is een echte oplossing. De Kamer moet verder meer inzicht krijgen in wat het ministerie doet, wat het kost en wat derden meebetalen. Dat inzicht was de afgelopen jaren onvoldoende. Het

ministerie heeft door het regeerakkoord 500 mln. extra gekregen voor investeringen: laten wij dat dan ook gaan doen!

Een ander aandachtspunt is de aanbesteding van infrastructuur. Nog steeds worden vaak technieken aanbesteed om concrete doelen te halen, zoals een maximale geluidsproductie, duurzaamheid, investeringskosten enzovoort. Maar kunnen wij niet beter overgaan op een systeem waarbij wij het probleem aanbesteden en de markt uitdagen om de slimste oplossing tegen de laagste kosten te bieden? De slimme ingenieurs van Rijkswaterstaat zullen dan moeten gaan nadenken over de vraag welk probleem ze willen oplossen, maar wegblijven van de oplossing. Daarmee wordt «rijkswaterstaat» dus een ander soort vak.

Wat ook beter kan, is de beheersbaarheid van Rijkswaterstaat. Hoe denkt de minister dat te realiseren in duidelijke en afrekenbare doelen? Ook de besluitvorming kan beter. De nieuwe plannen van de minister, zoals gepresenteerd in haar structuurvisie, laten zien dat zij de besluitvorming in de wet niet alleen vergemakkelijkt, maar ook het aantal bestuurslagen dat erover gaat, beperkt.

Dat is een goed begin en het smaakt dan ook naar meer. Hoe denkt de minister dat te realiseren in duidelijke en afrekenbare doelen? Stelt de minister ook in de toekomst bepaalde beleidsmaatregelen centraal in de begroting en het jaarverslag van I en M en het Infrastructuurfonds? Zo ja, welke zijn dat dan en hoe gaat ze die meetbaar en afrekenbaar formuleren? Hoe gaat de minister de door de Kamer en kabinet gewenste politieke focus aanbrengen in de stukken en in het debat over de verantwoording voor volgend jaar? Hoe komen die doelen en de hervormingen van het ministerie van I en M terug in de beleidsagenda van de begroting die wij in september bespreken?

Wat moet er anders? Een aantal zaken is uit de hand gelopen, althans bij het oude ministerie van VROM. Een goed voorbeeld daarvan zijn de uit de hand gelopen kosten voor het KNMI. Die zijn met bijna 12% gestegen. De Kamer heeft in de vorige periode gevraagd om klimaatrealistische onderzoeken een gelijkwaardige plaats te geven in het klimaatonderzoek van het KNMI, maar dat is nog niet van de grond gekomen. Die kosten zijn dus ergens anders gemaakt. Waardoor zijn de kosten zo sterk gestegen? Kan de minister of de staatssecretaris niet eens onderzoeken of het KNMI verzelfstandigd kan worden, zoals ook in het regeerakkoord staat? Dat lost meteen het probleem op dat het KNMI focal point is van het IPCC, een probleem want daardoor heeft de staatssecretaris de schijn tegen wat betreft zijn onafhankelijkheid in de klimaatdiscussie.

Ook handhaving en vergunningen kunnen beter. Om beter te kunnen handhaven zijn zogenaamde RUD's in het leven geroepen. Maar het gerucht gaat dat die RUD's niet meer worden dan een e-mailgroepje, waarbij de ambtenaren in hun oude, vrouwelijke omgeving blijven zitten. Feitelijk zou er niks gebeuren, terwijl de jaarverslagen juist aanleiding geven om specialistische kennis beter te bundelen en te borgen. In het algemeen overleg hierover heeft de staatssecretaris gezegd dat het robuuste regionale uitvoeringsdiensten zullen worden. Kan de staatssecretaris aangeven hoe hij ervoor denkt te gaan zorgen dat deze toezegging in concrete en afrekenbare doelstellingen in de begroting en het jaarverslag van volgend jaar wordt opgenomen?

Waar moeten wij mee stoppen? Wij moeten vooral wegblijven bij goede bedoelingen en de gedachte van de maakbaarheid. Wat de VVD betreft kunnen beide begrippen op de puinhopen van de mislukte politieke visies worden bijgezet. Kamerleden en ministers moeten niet ontroeren, maar overtuigen. En overtuigen doe je door met een duidelijke visie aan te geven waar het naartoe moet. Die visie moet je ondersteunen met concrete en afrekenbare doelen. Over die doelen wil de VVD-fractie het volgend jaar graag hebben.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Vandaag spreken wij over de prestaties in 2010 op het gebied van infrastructuur en milieu. Dat is een beetje ingewikkeld, aangezien tot 14 oktober de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM nog bestonden. Verder was het kabinet Balkenende IV, met de bewindslieden Eurlings en Huizinga, alleen de eerste vijftig dagen verantwoordelijk. Daarna was er langere tijd een demissionair kabinet. De laatste 79 dagen van het jaar 2010 was het kabinet-Rutte er met mevrouw Schultz en de heer Atsma en met maar één ministerie, het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Met die 79 dagen is het kabinet wel langer verantwoordelijk dan het oude missionaire kabinet dat 50 dagen verantwoordelijk was! Dat natuurlijk uiteraard buiten het gegeven dat deze twee bewindspersonen staatsrechtelijk sowieso altijd verantwoordelijk zijn voor het beleid van hun voorgangers. Vandaar dat ik toch een aantal vragen over de jaarverslagen heb voor de minister.

Uit de jaarcijfers over 2010 blijkt dat er maar liefst 361 mln. meer is uitgegeven aan asfalt dan begroot. Dat is een overschrijding van maar liefst 12,4%. Uit de antwoorden van de minister blijkt dat van dit bedrag 200 mln. vooruit is geschoven, een bedrag dat inmiddels in mindering is gebracht op de begroting voor 2011. Maar zelfs dan is er nog altijd sprake van een overschrijding van 161 mln. De minister geeft in haar beantwoording ook toe dat ze te veel heeft uitgegeven en dat zij daarvoor geen toestemming van de Kamer had. Hoe gaat de minister dit rechtzetten? Waaraan gaat zij het komende jaar 161 mln. minder uitgeven? Wat mij betreft kan dat alleen maar op asfalt zijn – dat weet de minister ook – want zij mag immers niet zomaar geld bedoeld voor het spoor aan asfalt uitgeven. Graag een bevestiging van de minister dat zij op de hoogte is van de afspraken en dat zij het begrotingsrecht van de Kamer respecteert. Naast die 161 mln., die de minister te veel heeft uitgegeven aan haar asfalthobby, is er fors minder geld uitgegeven aan het spoor dan vooraf door de Tweede Kamer was beoogd, maar liefst 330 mln. Dat is ruim 11% van het totale budget. Nu heeft de SP-fractie toch al het idee dat dit kabinet sowieso niet zo veel liefde voelt voor het openbaar vervoer, maar hiermee maakt het kabinet het toch wel erg bont. Ik verwacht dan ook van de minister dat zij ons plechtig gaat toezeggen dat zij iedere cent van deze 330 mln. alsnog zal uitgeven aan investeringen in het spoor.

Die investeringen zijn broodnodig. Het Nederlandse spoor heeft echt dringend een impuls nodig. Vraag de gemiddelde reiziger er maar naar: zij zullen u allemaal vertellen dat er blijvende investeringen nodig zijn. Daarom verbaasde het mij ook zo dat de minister stiekem maar liefst 147 mln. minder uitgeeft aan onderhoud en vervanging van het spoor. Het winterweer en de problemen op trajecten als Arnhem–Winterswijk en de Heuvellandlijn Maastricht–Kerkrade laten zien dat iedere cent nodig. Verder ligt er nog steeds het ambitieuze plan van ProRail om duizenden wissels te vervangen of weg te halen. Ook dat initiatief is niet te rijmen met de onbegrijpelijke verklaring dat de minister in goed overleg – ik haal haar antwoord uit de schriftelijke beantwoording aan – met ProRail heeft besloten om honderden miljoenen euro's minder aan onderhoud uit te geven. De minister moet over de begroting van haar ministerie niet met ProRail praten, maar met de Tweede Kamer! Als er dingen gewijzigd moeten worden, moet de minister naar de Kamer komen. Graag een heldere reactie van de minister.

De minister weigert in de schriftelijke beantwoording een verklaring te geven voor de forse stijging van het aantal scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren. Ik verwacht echter van een daadkrachtige minister dat zij onmiddellijk uitzoekt waardoor er opeens zo veel extra slachtoffers op de Nederlandse binnenwateren te betreuren zijn. Is de minister bereid om hier alsnog onderzoek naar te doen? Dergelijk onderzoek kan wellicht verklaren waarom er zo veel doden vallen en er zo veel ernstige ongelukken plaatsvinden en hoe wij die in de toekomst

kunnen voorkomen. Mocht de minister niet bereid zijn om dit onderzoek te laten doen, dan zal ik hierover een motie indienen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Wij spreken vandaag over het jaarverslag. De Algemene Rekenkamer heeft er goed naar gekeken en zijn conclusie was dat het wel goed zit met de bedrijfsvoering en dat ook de verschuivingen voldoende zijn toegelicht. De jaarverslagen laten verder zien dat dit kabinet met gedoogsteun van de PVV-fractie ook met I en M op de goede weg is. Het is goed om te zien dat door het samenvoegen van ministeries niet alleen kostenbesparingen worden gerealiseerd, maar dat de minister zich daardoor ook kan ontworstelen aan de opgeworpen barrières in de vorm van wet- en regelgeving. De Tracéwet en de Crisis- en herstelwet zijn mooie voorbeelden van hoe het allemaal mooier en sneller kan.

Erg jammer is het dat ik moet constateren dat de amendementen van collega's Koopmans en Aptroot om dit te bespoedigen in de Kamer om veel verzet stuiten. Kennelijk is het volharden in het eindeloos rekken en traineren van procedures belangrijker dan de belangen van de mensen in het land. Die mensen steunen wel de aanpak van de minister en haar plannen om extra asfalt aan te leggen! Het is een goede zaak dat deze minister maar liefst 800 kilometer extra asfalt gaat aanleggen en wij eindelijk 130 km/h mogen rijden.

Het meest verheugd zijn wij over het verdwijnen van de kilometerheffing. Dankzij dit realistische kabinet ligt die definitief op de schroothoop. Niet langer wordt de automobilist uitgemolken voor het staan in de file, maar wordt er fors geïnvesteerd om de vrijheden en het plezier van de automobilist terug te brengen.

Voorzitter. Het moet mij van het hart dat de recente beslissing om de flitsmarge bij de 130 km/h te verlagen, zodat automobilisten al bij een overschrijding van een of twee kilometer het risico lopen op een boete, voor ons onacceptabel is. Dat doet namelijk afbreuk aan het gevoel van vrijheid van de automobilist. De PVV hekelt deze beslissing. Ik benadruk dan ook dat ik mij hiervan distantieer. Ik roep de minister op hetzelfde te doen, want ik ga ervan uit dat zij de boeken in wil gaan als de minister die de files heeft opgelost en het autorijden weer aantrekkelijk heeft gemaakt en niet als de minister die de automobilist nog verder heeft uitgemolken.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp de heer De Jong niet. Hij zegt dat de minister de automobilist uitmelkt, terwijl uit de jaarverslagen blijkt dat er flink meer dan begroot in asfalt is geïnvesteerd. Tegelijkertijd is er ook nog eens heel veel geld weg gesnoept bij het spoorbudget.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb gezegd dat ik het hartstikke goed vindt dat de minister er eindelijk voor gaat zorgen dat er flink wat asfalt wordt neergelegd en dat wij sneller gaan rijden. Dat is allemaal hartstikke goed. Het algemene beleid van de minister gedoog ik dan ook. Tussen al die mooie dingen kunnen natuurlijk ook zaken zitten waar je het, ook als gedoogpartner, niet helemaal mee eens bent. Een van die zaken is de flitsmarge. In een motie hebben wij al eerder vastgelegd dat de automobilist op een normale manier de snelweg moet kunnen gebruiken en dat wij ervoor moeten zorgen dat automobilisten niet bij elke flitspaal flink op de rem gaan staan. Afgelopen week was overigens niet voor niets in het nieuws dat dit vaak leidt tot gevaarlijke situaties. Zorg er nu voor dat automobilist in vrijheid kan rijden. En dat betekent in onze beleving dat je de flitsmarge niet moet vastleggen op sec 130 km/h.

De **voorzitter**: Heren, ik wijs u er wel op dat dit een wetgevingsoverleg over de jaarverslagen is en dat wij niet moeten afdwalen.

De heer **Bashir** (SP): Er staat in de jaarverslagen dat 300 mln. van het spoor naar het asfalt is overgeheveld. Is de heer De Jong het mij eens dat de minister hiervoor toestemming moet vragen aan de Kamer?

De heer **De Jong** (PVV): Zoals ik heb aangegeven, ben ik ontzettend blij dat de minister de focus legt op zowel de mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer als op de automobilisten. De automobilist is de laatste jaren het hardst gepakt, zie de belasting op het in de file staan. Die belasting heeft jaren in de lucht gehangen en het is dan ook goed dat de minister naar ons heeft geluisterd en dat die nu definitief van de baan is. Over het algemeen ben ik dus zeer tevreden met de aanpak van de minister. Maar dat neemt niet weg dat ik bij sommige dingen, waaronder de flitsmarges, vraagtekens zet.

Voorzitter. Volgens mijn fractie gaat er elk jaar heel veel geld naar het onderhoud aan het spoor. De PVV juicht het daarom toe dat er een parlementair onderzoek wordt gedaan naar de besteding van dit geld. Wij wachten met smart op de uitkomsten.

Ik verkeer in de veronderstelling dat wij het afgelopen najaar de invoering van PHS met brede steun van de Kamer hadden afgetikt. Er was alleen nog maar brede discussie over de afwikkeling van het spoorvervoer, hetgeen altijd al een heikel punt was. In de beantwoording op de schriftelijke vragen lees ik dat het kennelijk nog niet is gebeurd en dat wij er in dit najaar wederom over komen te spreken. Tegelijkertijd lees ik in een andere brief dat het de ambitie is om in 2020 – ik zou zeggen: pas in 2020 – elke tien minuten een trein te laten rijden op de drukste corridors. Hebben deze berichten iets met elkaar te maken of staat het los van elkaar?

Al eerder heeft de PVV aangedrongen op haast met de invoering van ERTMS zodat treinen op het bestaande spoor dichter op elkaar kunnen rijden, zonder dat daarvoor extra rails nodig is. Aangezien ik in het jaarverslag de term ERTMS nauwelijks tegenkom, ben ik benieuwd hoe het hiermee staat. Is het niet mogelijk om al bij aanvang van de nieuwe spoorconcessie in 2015 treinen zes keer per uur te laten rijden op de drukste corridors door een verplichting om ERTMS op te nemen in de nieuwe spoorconcessie?

Voorzitter. Ik rond af. Ik waarschuw de minister bij dezen bedacht te zijn op tegenwerking vanuit haar ministerie. Al een paar keer zijn er dit jaar zaken uitgelekt, iets wat wij een zeer kwalijke zaak vinden. Indien de minister deze dissidenten heeft opgespoord, dan zouden wij graag zien dat dit aan ons kenbaar wordt gemaakt. Verder zouden wij graag zien dat de minister bij iedere verdenking van politieke tegenwerking of vertraging op haar ministerie direct met haar vuist op tafel slaat en actie onderneemt. Is de minister bereid om zero tolerance te betrachten voor medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu die vertrouwelijke stukken hebben gelekt?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is natuurlijk een hoogtepunt voor onze commissie om niet over de krant van vandaag of gisteren te spreken, maar over een heel beleidsjaar. Het is goed om de bewindspersonen te kunnen bevragen over wat er terecht is gekomen van de voornemens en de opdrachten die de Kamer de bewindspersonen heeft gegeven. Ik zie verder ook met plezier dat de beide bewindspersonen zo vol spanning wachten op het moment dat duidelijk is of er wel of geen decharge wordt verleend.

Ik heb met veel interesse het jaarverslag doorgenomen. Het viel mij daarbij op dat aan wegen honderden miljoenen meer is uitgegeven en aan water en spoor minder dan wij met elkaar hadden afgesproken. Wij hebben zojuist gehoord dat de VVD de maakbaarheid aan de kant heeft geschoven. Dat betekent dat er het komend jaar niets meer wordt aangelegd en dat het er volgend jaar anders uit gaat zien. Wat water en

spoor betreft vraag ik mij af of er sprake is van onderbenutting. Dat hebben wij de afgelopen jaren vaker gezien en ik denk dat wij dat nu eens echt een halt moeten toeroepen. De middelen die de Kamer beschikbaar stelt, moeten ook daadwerkelijk worden ingezet.

Het viel mij op dat de verbreding van de A1, de A6 en de A9 veel meer geld heeft gekost dan gepland. Dat had onder andere te maken met de grondaankopen. Kan de minister daarvoor een verklaring geven, want mede door de financiële crisis waren de grondprijzen niet overdreven hoog. Ik hoor verder graag of de extra uitgaven binnen het wegenbudget zijn opgevangen of dat ze ten koste zijn gegaan van spoor- en waterprojecten.

De heer **Leegte** (VVD): De VVD heeft zo'n 62 jaar geleden bij haar oprichting de maakbaarheid onmiddellijk uit haar programma geschreven, omdat wij daar niet in geloven. Wij geloven dat je problemen moet aanbesteden, omdat je daardoor de markt uitdaagt met goede oplossingen te komen. Op dit moment bedenken wij nog maar al te vaak in Den Haag wat goed is. Dat gieten wij in een vormpje om vervolgens te ontdekken dat het in de praktijk vreselijk veel geld kost en niet leidt tot het beoogde resultaat. Daar moeten wij vanaf. Het jaarverslag staat vol met dit soort missers; vandaar dat ik de minister vroeg hoe zij dit denkt op te lossen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik bedank de heer Leegte voor deze toelichting. Ik kreeg namelijk echt even de indruk dat er geen wegen meer aangelegd zouden worden, want daarvoor moet je wel in beweging komen. Wat hij zei, moet blijkbaar op een andere manier worden ingevuld. Voorzitter. De grondaankopen. Het is van belang dat de kosten daarvan beter worden geraamd. Wat doet de minister om te komen tot een betere raming?

Bij de bestudering van de jaarverslagen viel het mij op dat er nogal wat verschuivingen zijn bij de planstudieprogramma's. Bovendien zijn het opvallend grote verschuivingen, zie bijvoorbeeld de planstudie spoorwegen. Het is heel bizar om te zien hoe dat zich ontwikkelt. De toelichting hierop is heel summier en ik zou dan ook graag een wat uitgebreidere toelichting krijgen.

Het viel mij verder op dat de interessantste informatie in de jaarverslagen en de begroting in de voetnoten staat. Die zijn dan ook ongelooflijk uitgebreid. Dat zet mij toch wel aan het denken. Verder is het opvallend dat de effectiviteit van de beleidsprioriteiten wel heel erg summier wordt weergegeven, overigens net als de informatie over de voortgang van de projecten. Maar goed, wij zitten in een leerproces. Wat overigens ook weer niet wegneemt dat hoe concreter en duidelijker de informatie is, hoe gemakkelijker het voor de Kamer is om zich een oordeel te vormen.

Dan nu de uitvoering van een aantal aangenomen moties. Dat zijn er in mijn geval twee. De eerste waarover ik iets ga zeggen is de motie over de spoorknelpuntenindex. Die index is een variant op de file top 50, overigens een prima instrument om de knelpunten op het wegennet te traceren. Mijn fractie zou heel graag zien dat die spoorknelpuntenindex er komt, maar de minister schrijft alleen maar dat zij de vijf slechtst presterende lijnen gaat monitoren en dat zij met ProRail grenswaarden voor de maximale storingstijd gaat afspreken. Dat is prima, maar het is wel een heel beperkte interpretatie van de motie. De motie ging namelijk niet alleen over storingen, maar ook over de structurele capaciteit van het spoor.

Nu weet ik ook wel dat er op het spoor, een enkele uitzondering daargelaten, meestal geen files staan omdat het een bestuurd systeem is, maar er zijn wel andere indicatoren. Die indicatoren zijn ook in de motie genoemd, want aan de hand daarvan kun je zien waar het systeem te krap is. Die informatie hebben wij nu juist nodig om te kunnen beoordelen hoe

wij de toch al schaarse spoor gelden moeten inzetten. Het jaar is nog niet om – wij hebben de regering gevraagd om voor het einde van het jaar volledige duidelijkheid te geven – maar ik vraag de minister toch nog een keer heel netjes of zij de motie volledig gaat uitvoeren.

De tweede motie is de motie-Slob/Dijsselbloem. In deze motie is de regering gevraagd om een onderzoek naar kosteneffectieve mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding op de Valleilijn. Wij hebben de minister in de motie gevraagd om de Kamer hierover voor 1 juli te informeren. Ik geef toe dat het nog geen 1 juli is, maar ik zou die informatie wel heel graag hebben voordat wij met elkaar in discussie gaan over het MIRT.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mevrouw Dijkma vroeg net als enkele andere woordvoerders hoe ik de effecten en de resultaten van mijn beleid denk te laten zien en hoe ik daarop kan worden afgerekend. Wij spreken vandaag over de begroting voor 2010 en die is afkomstig van een kabinet met een andere samenstelling. De begroting 2011 was verder natuurlijk een beleidsarme begroting, omdat wij net voor de begrotingsbehandeling aantraden.

Het is uiteraard mijn bedoeling dat in de begroting voor 2012 duidelijk wordt welk beleid ik wil voeren en welke prestaties ik wil realiseren. Verder maak ik in de beleidsbrieven duidelijk wat mijn beleidsprioriteiten zijn. Uiteindelijk moet dat allemaal in de begroting neerslaan, omdat ik daarin ook aangeef welke resultaten ik wil behalen. Als ik daarbij van andere zaken afhankelijk ben, wil ik in ieder geval aangeven welke inspanningen ik zal leveren om die resultaten te halen. Daar ben ik natuurlijk op afrekenbaar.

Mevrouw Dijkma vroeg mij welke politieke consequenties ik eraan verbind als ik onverhoopt een beleidsdoel niet haal. Ik ben op het geheel afrekenbaar en de Kamer moet daaraan eventuele politieke consequenties verbinden. De heer Eurlings heeft gezegd dat hij 30 spoedaanpakwegprojecten voor 1 mei zou starten. Uiteindelijk zijn het er 29 geworden, maar dan wel heel bijzondere. Had hij in die constellatie dan vanwege die ene weg moeten opstappen? De Kamer moet volgens mij vooral beoordelen of hij wel alles op alles heeft gezet om ook dat laatste project te realiseren. Ik heb heel veel wensen en prioriteiten en ik ben van plan om de Kamer daarover zo transparant mogelijk te informeren.

Met mijn voorganger is eerder in dit verband niet zozeer over de prestaties als wel over de mutaties gesproken. Ook ik heb gehoord over dat fameuze debat in 2008 tussen Koopmans en Eurlings. Ik heb begrepen dat mijn voorganger destijds heeft toegezegd om naar aanleiding van de vragen van de commissie schriftelijk aan te geven hoe er in grote lijnen meer inzicht kan worden gegeven in de financiële mutaties. Overeenkomstig die toezegging heeft hij op 4 november 2009 een brief naar de Kamer gestuurd met daarin een uitwerking van de wijze waarop de informatievoorziening op projectniveau in de suppletore wetten kan worden verbeterd.

Dit voorstel is uitgewerkt. De Kamer heeft daarop niet meer gereageerd. Mevrouw Dijkma zegt nu dat zij verder wil gaan en meer behoefte heeft aan transparantie.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ter verduidelijking. Ik heb twee voorbeelden gegeven, waaronder de summere toelichting op de vrij forse mutaties – het gaat om honderden miljoenen – in de voorjaars- en najaarsnota's.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat het van belang is dat de commissie zo veel mogelijk inzicht krijgt in mutaties. Ik probeerde duidelijk te maken dat wij het op dit moment doen conform de brief van minister Eurlings. In reactie op uw vraag probeerde ik u te zeggen dat ik bereid ben om verder te gaan en om nog meer transparantie te realiseren. Uiteindelijk wordt daarmee immers de uitoefening van het

budgetrecht van de Kamer verbeterd. In de eerstvolgende begrotingsnota zal ik u dus tegemoetkomen door de beoogde transparantie verder te laten reiken dan nu het geval is.

Voorzitter. Mevrouw Dijkema vroeg waarom de apparaats- en beheerskosten hoger zijn dan begroot. Die overschrijding is veroorzaakt doordat de inzet van twee medewerkers van VROM op de beheers- en uitvoeringskosten van het Waddenfonds moet worden verantwoord. Ten tijde van de raming van het budget is daarmee geen rekening gehouden.

Hoe is het mogelijk dat er uiteindelijk sprake is van een onderuitputting bij het Waddenfonds van 28 mln. en dat er tot op heden maar 21 mln. daadwerkelijk is uitgekeerd? Deze onderuitputting wordt vooral veroorzaakt door het feit dat binnen het fonds de overtollige kasmiddelen van het huidige begrotingsjaar naar het daaropvolgende begrotingsjaar worden overgeboekt. Daarnaast was de planning van de uitgave van individuele toegekende projecten uit de drie tenders te optimistisch. Met name de projecten uit de eerste tender hebben een langere looptijd dan voorzien. Het is de verwachting dat de komende twee jaar de achtergebleven uitgaven worden ingehaald.

De overtreding door VROM van de Europese aanbestedingsregels. Voor een totaal van 1,6 mln. is er niet Europees aanbesteed. Daarmee blijft het ministerie binnen de tolerantiegrens. Ongeveer de helft heeft betrekking op de wijkaanpak, Curaçao en het toekomsttraject krimp. Wat betreft VROM betreft het met name artikel 3 Luchtkwaliteit, de saneringstool en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het is natuurlijk altijd verkeerd als iets niet is aanbesteed wat wel aanbesteed had moeten worden, maar het valt, zoals gezegd, wel binnen de tolerantiegrens. Ik kan nu niet helemaal terughalen wat de redenen waren om het niet te doen. De woordvoerder van de VVD vroeg om een lijst van zaken die goed gaan, van zaken die beter kunnen en van zaken die we moeten afschaffen. Verder wil hij van mij weten of er meer inzicht gegeven kan worden in de bestedingen in infrastructuur. Dat lijkt mij vooral een vraag over de toekomst. Ten slotte wil hij ook weten wie waaraan meebetaalt. Ik heb onlangs een investeringsbrief naar de Kamer gestuurd over het Infrafonds. Daarin geef ik inzicht in wat wij allemaal gaan doen. Verder zal uiteindelijk, nadat wij het tracébesluit hebben genomen, in het MIRT worden verantwoord wat de wegen kosten. Ik laat die kosten nu niet zien, omdat de onderhandelingen nog lopen. De heer Leegte kan dat straks allemaal zien, inclusief de totale omvang van het fonds en wat er belegd is. Het is mijn opzet om het totale fonds voor drie achtste te beleggen. Daardoor kan ik volstrekt inzichtelijk maken wat er aan spoor, water en weg uitgegeven gaat worden. Als budgetten ontoereikend zijn en er een tolbijdrage noodzakelijk is, zoals bijvoorbeeld bij de A15, zal dat uiteraard ook worden gemeld.

De heer Leegte heeft gevraagd of de investeringen niet zouden moeten worden gebaseerd op probleem- in plaats van op productdefinities. Ik hecht erg aan de DBFM-methodiek: Design, Built, Finance, Maintenance. Daardoor geef je de marktpartijen namelijk meer ruimte om met een slimme oplossing te komen. Het is daarbij wel belangrijk dat je heel goed weet wat er uiteindelijk uit moet komen, want het gaat dan om de uitkomst en niet meer om de manier waarop. Als je een bergbeklimmer of een sherpa inhurt om een berg te beklimmen, vertel je hem ook niet wat hij mee moet nemen, hoelang hij erover mag doen en op welke plekken hij moet stoppen! Dat deden wij in het verleden nog wel eens, maar nu niet meer: wij willen dat hij voor ons de beste weg uitzoekt.

De markt wordt nauwer betrokken bij het beleid. Wij gaan werken met kleine deelbestekken, zodat wij integrale oplossingen kunnen realiseren. Uiteindelijk zullen wij het natuurlijk wel verantwoord moeten doen, want het geld moet natuurlijk wel doelmatig worden besteed. Daarover zult u niet verbaasd zijn!

De heer Leegte heeft gevraagd naar de doelen voor de bestuurslagen. Wij benadrukken vooral dat wij zaken niet dubbelop willen regelen. Als het in de ene bestuurslaag al in goede handen is, moet het niet meer bij een andere bestuurslaag worden neergelegd. Of je dat in doelen vast kunt leggen, weet ik eigenlijk niet. Wij hebben al gezegd dat er nooit meer dan twee bestuurslagen bij een besluit betrokken mogen worden, maar het lijkt mij lastig om dat per product vast te leggen. Wat ons algemene doel is, is duidelijk. Hoe ik het meetbaar en afrekenbaar denk te maken, heb ik al gezegd in antwoord op een vraag van mevrouw Dijkzma.

Welke beleidsmaatregelen zet ik de komende jaren centraal en hoe komen die doelen en hervormingen terug in de beleidsbegroting? Het komt dus via de beleidsbrieven naar de Kamer. Zo heb ik in de investeringsbrief aangegeven welke investeringen er op de rol staan voor weg, water en spoor en voor achterstallig beheer en onderhoud. Verder ga ik in die brieven in op het verminderen van de regeldruk en de manier waarop ik ruimte wil creëren door het aantal regels te verminderen. Dat soort belangrijke elementen zal natuurlijk steeds weer terugkomen. Aan de ene kant Nederland in beweging en aan de andere kant meer ruimte door minder regels!

De SP-woordvoerder vroeg naar bedragen die te veel betaald zijn en bedragen die op andere plekken tekortkomen. Daarvoor kan ik de heer Bashir een verklaring geven. De 161 mln. extra voor wegen zal over de jaren heen ook weer minder naar wegen gaan. Die 330 mln. die minder naar spoor is gegaan, zal over de jaren ook weer extra naar spoor gaan. Wij halen er dus niets vanaf. Het gaat om een kasschuif. Mijn voorganger heeft wel eens gezegd: je stuurt of op programma's of op de kas. Als je op programma's stuurt, heb je de mogelijkheid nodig om af en toe met de kas te spelen. Daarom is het ook in een fonds ondergebracht, want een fonds maakt het mogelijk om investeringen over de jaren heen te spreiden. Die 330 mln. minder voor het spoor heeft voornamelijk te maken met de Zuidas, want wij dachten daar eerder met de realisatiefase te kunnen beginnen. Het geld blijft dus beschikbaar, want ik neem niets weg. Ik jat niet van het spoor voor de weg of andersom!

De heer Bashir heeft gevraagd naar de ongevallen in de scheepvaart. Ik ben mij er niet van bewust dat ik hem zou weigeren te antwoorden. Die indruk wekte hij echter wel. Ik zal duiken in de teksten waarop hij doelt om na te gaan of de inspectie antwoord kan geven op zijn vragen door hiernaar een klein onderzoek te doen.

De woordvoerder van de PVV-fractie gaf aan waarmee hij allemaal blij is. Die opmerking neem ik dankbaar in ontvangst. Hij heeft tegelijkertijd ook een aantal kanttekeningen geplaatst, onder meer bij de flitsmarge. Het voorstel voor die marge heb ik de Kamer gedaan naar aanleiding van het algemeen overleg over veiligheid. In dat overleg proefde ik namelijk dat een meerderheid in de Kamer een dergelijke marge wilde. Er ligt nu een voorstel van de minister van Justitie en mij. Uiteindelijk zal een meerderheid in de Kamer moeten aangeven wat ze van dat voorstel vindt. De heer De Jong moet dan ook vooral zijn mening laten horen.

De heer De Jong vroeg verder naar het onderhoud aan het spoor. Hij vindt het een goede zaak dat daarnaar onderzoek wordt gedaan. Dat lijkt mij ook. Wij onderzoeken zelf ook of het efficiënt en doelmatig gebeurt, maar dat neemt niet weg dat de Kamer hierbij een eigen rol heeft te spelen. De invoering van PHS. De discussie daarover is met mijn voorganger gevoerd. Ik interpreteer de discussie met hem zo dat PHS positief is ontvangen en dat de Kamer de vorige minister heeft gezegd op de ingeslagen weg door te gaan. Op een aantal punten was de discussie nog niet afgerond en dat betrof vooral de goederenvervoerroutes. Dat is de reden dat een aantal Kamerleden in de schriftelijke ronde heeft aangegeven dat ik nog niet helemaal klaar ben. Daarop heb ik gereageerd, maar dat betekent zeker niet dat de hele discussie over PHS opnieuw zou moeten worden gevoerd. De heer De Jong heeft gelijk met zijn opmerking

dat dit ook helemaal niet kan, want wij hebben inderdaad haast. Maken wij geen haast, dan lukt het niet om onze capaciteit beter te benutten en om in 2020 zes treinen per uur heen en weer te laten rijden. Zes treinen per uur zou betekenen dat een reiziger die net zijn trein gemist heeft, niet langer echt pech heeft, aangezien hij daarna vrij snel op de volgende trein kan stappen.

Over ERTMS staat inderdaad niet zo veel in het programma voor 2010. Wij voeren dat programma op dit moment immers in. ERTMS is in december 2010 in bedrijf gesteld op de lijn Amsterdam/Utrecht. Ik ben verder met de spoorsector bezig om de ingebruikname van de ERTMS-treinen te regelen. Ik heb dat de Kamer overigens in mijn brief van 27 mei meegedeeld. De Hanzelijn wordt in 2012 met ERTMS in gebruik genomen. Zoals ik in de brief van oktober 2010 heb aangegeven, komt de spoorsector in 2013 met een ERTMS-voorstel voor het hele spoorwegennet. Ook in de concessiebesprekingen zal de spoorsector met voorstellen komen. Wij zitten er met andere woorden bovenop.

De PVV vroeg of ik dissidenten in het ambtelijk apparaat zal aanspreken. Hij vroeg mij met name om een zerotolerancebeleid voor mensen die lekken. Dat beleid heb ik al, want ik vind dat lekken niet hoort bij onze onderlinge afspraken. Ik maak mij overigens geen zorgen over dissidenten, want ik denk dat het juist goed is om in je eigen organisatie dissidente geluiden te organiseren. Ambtenaren en ministers hebben een bijzondere verhouding, want zonder minister kunnen ambtelijke stukken niet naar de Kamer en zonder ambtenaren zou een debat als dit voor mij een stuk lastiger zijn! Die beroemde loyaliteit ervaar ik dus echt. Als mensen die loyaliteit geen gestand doen, zal ik hard ingrijpen.

De heer **De Jong** (PVV): Het is natuurlijk goed om te discussiëren en om jezelf scherp te houden door je te omringen met mensen die je dwingen goed te kijken naar de stukken die je de Kamer wilt voorleggen. Dat is allemaal hartstikke goed. U hoort mij daar ook helemaal niets over zeggen. Het gaat mij erom dat in de afgelopen periode elementen uit nog te nemen besluiten op straat kwamen te liggen en onderwerp werden van politieke en maatschappelijke discussie. Dat is in mijn beleving schadelijk voor het aanzien van de politiek. Het hoort gewoon niet dat er in zo'n vroeg stadium zaken naar buiten komen die nog definitief zijn vastgelegd. Dat is natuurlijk ongekend. Het enige wat ik wil zeggen, is dan ook: sla met de vuist op tafel en pak die lekkende dissidente ambtenaren keihard aan. Wat mij betreft knikkert u ze eruit, want u hebt die mensen echt niet nodig.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Kan de minister misschien beamen dat dit soort stukken ook met mensen buiten het departement wordt gedeeld? Ik vraag dat, omdat ik ervan uitga dat de minister ook derden consulteert. Het beeld dat nu wordt geschetst, zou dan ook wel eens geheel bezijden de waarheid kunnen zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Net als de heer De Jong vind ik dat het helder moet zijn wat er gebeurt met een ambtenaar die wordt gesnapt. Wat mevrouw Dijksma zegt, is echter ook waar. Heel vaak worden partijen, de ANWB tot en met milieuorganisaties, geconsulteerd over stukken en dat brengt inderdaad ook risico's met zich mee. Van de stukken waarover ik mijn beklag heb gedaan, wist ik dat het nog puur ambtelijke stukken waren. Dat kun je namelijk aan de versie zien. Als wij ontdekken dat er gelekt is, zetten wij de interne recherche erop. Helaas hebben wij nog nooit iemand kunnen pakken.

Ten slotte de vragen van de ChristenUnie. De heer Slob vroeg mij naar de extra kosten die zijn gemaakt voor de A6, de A9 en de A1. Die kosten zijn gemaakt voor anticiperende grondaankopen en passen binnen het projectbudget. Ze zijn echter wel hoger dan wij dachten. Deze mutatie is dus geen kostenverhoging.

De planstudie spoor. Op de vragen hierover moet ik de heer Slob een antwoord schuldig blijven. Hij geeft aan dat er veel mutaties zijn, maar volgens mij hebben wij al aangegeven waarop die mutaties betrekking hebben. Ik wil hem hierover graag informeren, maar ik weet dus niet precies wat hij wil weten.

De spoorknelpuntenindex. Ik zie de motie hierover als ondersteuning van mijn beleid. Ik heb verder al aangegeven hoe ik met deze motie om denk te gaan. Ik begrijp nu van de heer Slob dat hij dat te beperkt vindt. Ik zal daarom nog eens studeren op de formulering van de motie en op een betere reactie mijnerzijds. Ik kom hierop zo snel mogelijk bij de heer Slob terug.

De motie-Slob/Dijsselbloem over de Valleilijn. Dat is een heel specifieke vraag, waarop ik het antwoord niet bij de hand heb. Ik zal er echter voor zorgen dat de heer Slob ook op deze vraag voor het overleg over het MIRT een antwoord krijgt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het was beloofd dat wij hierover voor 1 juli zouden worden geïnformeerd. De reden daarvoor was dat u hierover in overleg was met ProRail. Het is echter al heel snel 1 juli, vandaar dat ik u hieraan herinnerde. Ik wil die informatie namelijk wel hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht dat u doelde op het overleg over het MIRT dat op 29 juni plaatsvindt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij zouden die informatie voor 1 juli krijgen en daar houd ik u aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het komt eraan. Voorzitter. Volgens mij heb ik de vragen die aan mij zijn gesteld beantwoord.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een ongebruikelijke vraag. Ik moet het overleg zo meteen verlaten en ik zou de minister daarom graag twee vragen stellen. Dat kan voorkomen dat ik de twee door mij voorbereide moties indien. Voorzitter, als u dat toestaat, hebt u verder geen last meer van mij.

De **voorzitter**: Wat een aanbod!

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De minister heeft de vragen heel goed beantwoord, waarvoor hartelijk dank. Het is mij nu duidelijk waarom er meer geld naar asfalt en minder geld naar spoor is gegaan. Maar hoe kan ik in de toekomst de toezegging om het geld terug te laten vloeien naar spoor in de gaten houden? Mijn tweede vraag. De minister gaat de inspectie laten onderzoeken waarom er meer slachtoffers op de Nederlandse binnenwateren zijn te betreuren. Wanneer hoor ik daar meer over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het antwoord op die tweede vraag had ik inderdaad niet helder voor ogen, omdat het een vrij specifieke vraag is. Ik zal de inspectie vragen of het mogelijk is om hierin meer inzicht te krijgen. Ik zal de Kamer vervolgens zo snel mogelijk schriftelijk laten weten wanneer de inspectie hierin inzicht denkt te hebben. Verder kunt u over dit onderwerp op elk moment een motie indienen. Het hangt immers niet met de decharge samen. Het volgen van de budgetten. Het staat er natuurlijk ieder jaar in, maar ik begrijp ook waarom die mutaties wat moeilijk te volgen zijn. Ik ben best bereid om op dat moment te laten zien wat waar is gebleven, maar ik denk dat mijn toezegging dat die 330 mln. niet wordt overgeheveld naar weg en gewoon voor spoor beschikbaar blijft, voldoende is.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Mij is slechts een beperkt aantal vragen gesteld.

De heer Leegte van de VVD-fractie vroeg naar de in zijn ogen snelle stijging van het budget van het KNMI. Het is inderdaad opvallend dat in het jaarverslag over 2010 staat dat er sprake is van een stijging met enkele miljoenen. Die stijging is veroorzaakt doordat het KNMI via de middelen van Vernieuwing Rijksdienst is aangezocht om het nieuwe nationale datacentrum handen en voeten te geven. Dat betekent dat de verdeling van de kosten en de uitbetaling van de middelen ook loopt via de verschillende partners die aan het project meedoen. Kortom, als het goed is, zal ook aan de uitgavenkant een ander patroon te zien zijn. Het is met het oog hierop terecht dat de heer Leegte zich afvraagt waarom hier meer geld naartoe is gegaan. Maar het heeft, zoals gezegd, dus alles te maken met de oprichting van het datacentrum.

De tweede vraag van de heer Leegte over het KNMI heeft betrekking op een passage in het regeerakkoord. Meer in het bijzonder vroeg hij of er wordt gekeken naar de mogelijkheid van privatisering. Ik heb daarover heel recentelijk gesprekken gevoerd, gesprekken waarbij alle opties – privatisering, verzelfstandiging, gedeeltelijke verzelfstandiging – aan de orde zijn gekomen. Bij gedeeltelijke verzelfstandiging bezien wij welke kerntaken van het KNMI wel of niet voor de publieke zaak van belang zijn. Ik hoop dat ik in de loop van dit jaar met concrete voorstellen naar de Kamer kan komen. Ik wijs er nu al wel op dat het KNMI meer dan alleen een instituut is dat data voor het weer aanlevert. Zo was het KNMI een belangrijke bron van informatie over de aswolken en de recente perikelen in Nieuw-Zeeland en Australië. Het KNMI beschikt over zulke specifieke kennis dat ik van mening ben dat die kennis in het publieke belang moet worden geborgd. Kortom: het brede pallet aan taken en activiteiten wordt onder de loep genomen. In de loop van het jaar rapporteer ik de Kamer over de resultaten.

De heer Leegte vroeg verder naar de RUD's. Het is hem en de andere woordvoerders bekend dat de vorming van de RUD's door de perikelen rond de calamiteit in Moerdijk extra aandacht heeft gekregen in de Kamer. Het ministerie heeft op zijn beurt naar aanleiding van die calamiteit alle provincies en gemeenten nogmaals aangespoord om spoedig en adequaat over te gaan tot RUD-vorming. Ik ben blij de Kamer te kunnen melden dat de vaart erin zit. Inmiddels heb ik van zeven provincies een eindrapportage ontvangen en in vijf provincies is de RUD-vorming in voorbereiding.

Ik kan de heer Leegte verzekeren dat het ook mijn ambitie is om te komen tot robuuste RUD's die daadwerkelijk slagen kunnen maken bij de vergunningverstrekking en het toezicht, ook in het geval van de specifieke bedrijfstakken die ik recent met de Kamer heb besproken. Ik heb het dan uiteraard over de Brzo-bedrijven. Wij zijn op stoom en liggen op koers. Ik heb de Kamer toegezegd dat ik de tussenstand in deze periode zou melden. Die tussenrapportage bevat iets verfijnder getallen dan ik nu kan geven. Het is verder absoluut niet de bedoeling dat er een soort virtuele RUD's ontstaan. Het is wel degelijk de bedoeling dat het zichtbare en tastbare RUD's worden. Ik ben dan ook blij dat dit, voor zover onze informatie strekt, in nagenoeg alle provincies de ambitie is. Dat betekent dat medewerkers worden gebundeld en geclusterd, waardoor specifieke kennis wordt gecentraliseerd.

Mevrouw Thieme heeft een serie vragen gesteld over de muskusrattenbestrijding. Laat één ding helder zijn: wij kunnen niet zonder muskusrattenbestrijding. Wij gaan daarmee dan ook niet stoppen. Er is inderdaad discussie over de dodingsmethode, de vangstmethode, de vangkooien en «de duur van het proces». Die discussie wordt niet alleen hier, maar vooral in Europees verband gevoerd. Al in 2004 werd er in het Europees Parlement over gesproken.

De richtlijn die aangepast moet worden, is nog steeds niet uitgekristalliseerd. Wij verwachten dat die de komende jaren onze richting op zal komen. Dat laat onverlet dat de suggestie van mevrouw Thieme en anderen om te kijken naar alternatieve dodingsmethoden, door mij serieus wordt genomen. Wij studeren er wel degelijk op. De veldproef, waarover mevrouw Thieme een vraag stelde, gaat wat mij betreft dan ook door. Daarover bestaat geen enkele discussie.

Mevrouw Thieme stelt dat er nog nooit schade aan zeedijken is geconstateerd. In algemene zin heb ik gewezen op het enige rapport dat ik hierover beschikbaar had. Het gaat om een LEI-rapportage van enkele jaren geleden waarin een beeld wordt geschetst van de economische schade. Economische schade is meer dan schade aan dijken. Gelukkig hebben wij niet of nauwelijks te maken met schade aan zeedijken, maar daarentegen helaas wel met schade aan veendijken en schade aan infrastructurele werken als spoordijken, kades en oevers.

Er is dus wel degelijk sprake van schade en ik ben dan ook blij dat het aantal gevangen muskusratten de afgelopen vijf jaar is gehalveerd. Ik hoop dat het ook mevrouw Thieme enigszins geruststelt. Het duidt er namelijk op dat het probleem steeds beheersbaarder wordt en daar gaat het ons natuurlijk om. In een aantal regio's zitten wij nog niet op de norm. Dat geldt met name Noordoost Friesland. In andere regio's gaat het gelukkig goed.

De **voorzitter**: Ik zie dat enkele woordvoerders behoefte hebben aan een tweede termijn.

Ik ga ervan uit dat de leden die aangeven geen behoefte hebben aan een tweede termijn, daarmee stilzwijgend decharge verlenen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Heel kort. Ik bedank uiteraard de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording.

Zoals ik al zei, heb ik ernstige problemen met de flitsmarge. Er ligt al iets op tafel en daarom dien ik de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat onderzoek heeft uitgewezen dat automobilisten op hoofdwegen massaal op de rem trappen voor flitsers;

overwegende dat het voornemen om de flitsmarge specifiek voor de 130km/u-wegen te verlagen er onbedoeld toe leidt dat dit verschijnsel zich nog vaker gaat voordoen, hetgeen bij hogere snelheden juist gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering om het voornemen tot verlagen flitsmarge voor de 130km/u in het belang van de verkeersveiligheid terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 9 (32 710-XII).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik zal de spanning maar meteen wegnemen: ik mag de bewindslieden namens mijn fractie decharge verlenen.

In tweede termijn wil ik toch nogmaals aandacht vragen voor de onderuitputting en de ramingen. De minister heeft erop gereageerd, maar het is wel iets wat iedere keer weer terugkeert. En ik vind echt dat het ministerie, de minister, de staatssecretaris en hun ambtenaren, alles op alles moeten zetten om het in de hand te houden en om te leren van de ervaringen. Die grondaankoop is dan ook zeker een casus, ook al wordt het netjes in het projectbudget opgevangen, om nog eens goed naar te kijken. Het gaat namelijk wel om heel grote bedragen.

De minister begreep volgens mij niet helemaal wat ik bedoelde met mijn vraag over de mutaties bij de planstudieprogramma's. Een korte toelichting. Het budget voor het personenvervoerspoor is in de voorjaarsnota met 550% verhoogd. In de najaarsnota wordt het vervolgens weer met 95% gereduceerd en uiteindelijk blijkt er dan zo'n 29% te zijn gerealiseerd. Ik zou daarop graag, zowel in de voorjaars- als in de najaarsnota, een goede toelichting krijgen. Het is een losse casus, maar meer in het algemeen is het voor ons natuurlijk van groot belang dat wij zaken nauwgezet kunnen volgen.

Dank voor de toezegging dat de minister nog eens zal kijken naar de uitwerking van de motie over de knelpuntenindex voor het spoor. Ik hecht er zeer aan dat het op een zorgvuldige manier wordt gedaan. Dat is belangrijk, want ook op Europees niveau is sprake van de nodige ontwikkelingen die kunnen helpen bij het opzetten van zo'n knelpuntenindex. Als wij het goed doen, kunnen wij voortaan tijdig ingrijpen en voorkomen dat er later grotere problemen ontstaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Laat ik beginnen met de motie van de heer De Jong. Minister Opstelten en ik hebben een beleidsvoornemen ingediend, dat inmiddels is geagendeerd voor het uitgestelde algemeen overleg verkeersveiligheid. De heer De Jong vraagt mij in deze motie dus eigenlijk om dat beleidsvoornemen teniet te doen nog voordat het met de Kamer is besproken. Het lijkt mij dan ook beter om deze motie in dat overleg in samenhang te bespreken. Zo niet, dan moet ik mij op een reactie op deze motie beraden. Ik denk dat dat in een VAO aan de orde zal komen.

De **voorzitter**: Nee, de motie is hier aan de orde.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Oké.

De **voorzitter**: Het is net alsof u in de plenaire zaal een motie om de oren krijgt. U moet nu kiezen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter, dan kies ik ervoor om de motie te ontraden. Ik wil het namelijk heel graag in samenhang bediscussiëren in het algemeen overleg verkeersveiligheid. Verder wil ik het ook met mijn collega van Justitie kunnen bespreken. De heer Slob heeft een aantal opmerkingen gemaakt over de raming, de onderuitputting en de noodzaak van een goede toelichting op de planstudie spoor. Met een regio stel je een raming op van wat er moet gebeuren bij het spoor of de weg. Als je dan besloten hebt om het te gaan doen, moet je het vervolgens concreet inpassen. Daarbij komen altijd onverwachte zaken aan het licht. Dat is ook de reden dat wij in het begin met ruime marges rekenen. De laatste jaren wordt de onderuitputting wel steeds minder. Wij zijn van 800 mln., ongeveer 11%, in 2007 gegaan naar 350 mln. in 2010, ongeveer 4,1%. Al die jaren is de onderuitputting teruggelopen, ook al zijn de budgetten in die jaren fors gestegen. Ik heb al

met al het gevoel dat wij steeds beter ramen en ik hoop dat ik die lijn in de komende jaren kan doortrekken.

De toelichting op de planstudie spoor. Er is inderdaad sprake van mutaties, maar ook hier worden die voornamelijk veroorzaakt door de gang van zaken rond de Zuidas. Maar de heer Slob heeft gelijk: wij moeten dat zo transparant mogelijk toelichten.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van dit overleg. Ik constateer dat er decharge is verleend voor het jaarverslag.

Ten slotte nog de toezeggingen:

- De minister zal in de volgende begrotingsnota meer transparantie betrachten dan nu het geval was.
- De minister zal aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat vragen meer inzicht te geven in het aantal slachtoffers in de binnenvaart. Zij zal de Kamer hierover informeren.
- De minister heeft bevestigd dat nog voor 1 juli de uitwerking van de motie-Slob/Dijsselbloem naar de Kamer zal worden gestuurd.

Ik bedank uiteraard de minister, de staatssecretaris, de Kamerleden en de toehoorders voor hun aanwezigheid.

Sluiting 17.35 uur.

## **Volledige agenda**

- 1. Slotwet Infrastructuurfonds 2010 (32 710-A) – Begroting d.d. 18-05-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*
- 2. Jaarverslag Infrastructuurfonds 2010 (32 710-A-1) – Brief regering d.d.  
18-05-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*
- 3. Rapport bij het Financieel Jaarverslag Infrastructuurfonds 2010  
(32 710-A-2) – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 18-05-2011  
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*
- 4. Slotwet Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en  
begrotingsstaat van het Waddenfonds 2010 (32 710-XI) – Begroting d.d.  
18-05-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*
- 5. Jaarverslag Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en  
begrotingsstaat van het Waddenfonds 2010 (32 710-XI-1) – Brief regering  
d.d. 18-05-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*
- 6. Rapport bij het Jaarverslag Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer (32 710-XI-2) – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d.  
18-05-2011  
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*
- 7. Rapport bij het Jaarverslag begrotingsstaat van het Waddenfonds 2010  
(32 710-XI-3) – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 18-05-2011  
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*
- 8. Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2010 (32 710-XII) –  
Begroting d.d. 18-05-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*
- 9. Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2010 (32 710-XII-1) –  
Brief regering d.d. 18-05-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*
- 10. Rapport bij het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
2010 (32 710-XII-2) – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 18-05-2011  
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*
- 11. Antwoorden op vragen inzake implementatie nieuwe bekostiging  
Rijkswaterstaat (30 119-6) – Brief regering d.d. 26-04-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*
- 12. Antwoorden op vragen van de commissie inzake de stand van zaken  
van openstaande moties en toezeggingen (32 500-XII-72) – Brief regering  
d.d. 18-05-2011  
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*

13. *Lijst van vragen en antwoorden inzake het Jaarverslag Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en begrotingsstaat van het Waddenfonds 2010 (32 710-XII-6) – Brief regering d.d. 08-06-2011 minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

14. *Lijst van vragen en antwoorden inzake het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (32 710-XII-7) – Brief regering d.d. 08-06-2011 minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

15. *Lijst van vragen en antwoorden inzake het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2010 (32 710-XI-7) – Brief regering d.d. 08-06-2011 minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

16. *Lijst van vragen en antwoorden inzake het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2010 (32 710-A-5) – Brief regering d.d. 08-06-2011 minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

17. *Lijst van vragen en antwoorden inzake het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (32 710-XI-8) – Brief regering d.d. 08-06-2011 minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

18. *Lijst en vragen en antwoorden inzake het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2010 (32 710-A-6) – Brief regering d.d. 08-06-2011 minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

19. *Beantwoording vragen over het Rapport bij het Jaarverslag 2010 van het Ministerie van I&M (32 710-XII, nr. 2) (32 710-XII-8) – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 09-06-2011 president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*