

Vergaderjaar 2015–2016

**34 475 XII**

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu 2015**

**34 475 A**

**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2015**

**34 475 J**

**Jaarverslag en slotwet Deltafonds 2015**

**Nr. 14**

**VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG**

Vastgesteld 13 juli 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 30 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **het wetsvoorstel Jaarverslag en Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015 (Kamerstuk 34 475 XII);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2016 met het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015 (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 1);**
- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 18 mei 2016 ter aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2016 met het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 5);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015 (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 6);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 7);**
- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 6 juni 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 8);**
- **het wetsvoorstel Jaarverslag en Slotwet Infrastructuurfonds 2015 (Kamerstuk 34 475 A);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2016 met het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2015 (Kamerstuk 34 475 A, nr. 1);**

- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 18 mei 2016 ter aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Infrastructuurfonds (A) (Kamerstuk 34 475 A, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2016 met het verslag houdende een vraag en een antwoord (Kamerstuk 34 475 A, nr. 5);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2015 (Kamerstuk 34 475 A, nr. 6);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2016 met de beantwoording van een vraag van de commissie over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Infrastructuurfonds (A) (Kamerstuk 34 475 A, nr. 7);**
- **het wetsvoorstel Jaarverslag en Slotwet Deltafonds 2015 (Kamerstuk 34 475 J);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2016 met het Jaarverslag Deltafonds 2015 (34 475 J, nr. 1);**
- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 18 mei 2016 ter aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2015 bij het Deltafonds (J) (Kamerstuk 34 475 J, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over het Jaarverslag Deltafonds 2015 (Kamerstuk 34 475 J, nr. 6);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 december 2015 inzake voornaamste budgettaire mutaties begrotingen Infrastructuur en Milieu sinds de Najaarsnota (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 december 2015 inzake ontwikkelplan toezicht op zbo's n.a.v. het rapport Evaluatie toezicht zbo's Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 25 268, nr. 125 ) (Kamerstuk 25 268, nr. 130);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 juni 2016 inzake doorlichting agentschap Rijkswaterstaat en invulling toezeggingen omtrent (de organisatie van) instandhouding van de I en M-netwerken (Kamerstuk 34 300 A, nr. 68).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Tjindink

**Voorzitter: Harbers**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Harbers, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Van Veldhoven en Visser,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.03 uur.

**De voorzitter:**

Goedemorgen, dames en heren. Aan de orde is het wetgevingsoverleg over de jaarverslagen van Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en hun ambtenaren welkom. Ik heet eveneens de belangstellenden op de publieke tribune welkom.

De gang van zaken is als volgt. Eerst zullen beide rapporteurs in maximaal vier minuten een toelichting geven op hun bevindingen. Daarna reageren de bewindspersonen, zonder dat er geïnterrumpeerd mag worden.

Vervolgens beginnen we met de eerste termijn van de Kamer.

Het is een wetgevingsoverleg en daarom heb ik minder middelen om de leden te dwingen zich aan hun spreektijd te houden. Onderling hebben we afgesproken dat we zullen proberen om het in vier minuten te doen. Als dat lukt, kunnen we dit overleg op de vastgestelde tijd beëindigen.

Met de aanbieding van de jaarverslagen vragen de bewindspersonen de Kamer om dechargeverlening over het in 2015 gevoerde financiële beheer. Ik verzoek de leden dan ook om tijdens dit overleg te zeggen of zij vinden dat de bewindspersonen decharge kan worden verleend. Als leden vinden dat dat niet kan of niet zonder meer kan, kunnen ze dat kenbaar maken door middel van een motie in tweede termijn, zodat de Kamer zich daar later over kan uitspreken. Ook over andere aspecten van de jaarverslagen kunnen in tweede termijn moties worden ingediend.

Ik geef nu de rapporteurs het woord. Dat zijn de leden Hoogland van de PvdA en Visser van de VVD. De bewindspersonen zullen daar vervolgens meteen op reageren.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Voorzitter. We zullen dit verslag gezamenlijk doen. Voordat ik inhoudelijk op een aantal punten inga, wil ik mijn dank uitspreken voor de ondersteuning door zowel de mensen van het BOR en de Griffie als het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De heer Hoogland en ik hebben het afgelopen jaar een paar keer gesproken met mensen van het ministerie en ons is dat zeer bevallen, omdat men zeer bereid was om mee te denken en met ons te zoeken naar oplossingen. Dat is een gevolg van de toezegging van de Minister vorig jaar en het jaar daarvoor in dit wetgevingsoverleg om samen met ons dit verbetertraject in te gaan. Ik denk dan ook dat het goed is om te beginnen namens de heer Hoogland en mijzelf een dankwoord uit te spreken over hoe het proces is verlopen. Ik zal nu inhoudelijk op een aantal punten ingaan en de heer Hoogland zal die vervolgens aanvullen.

Naar aanleiding van voorgaande wetgevingsoverleggen over dit onderwerp hebben we een aantal verbeterpunten geformuleerd en die willen we de commissie graag meegeven voor de verdere toekomst. Vorig jaar bij de start van dit proces hebben we ook al gezegd dat het een continu proces is om de Kamer beter in staat te stellen om goed te sturen, goed te beoordelen wat er is gebeurd en concrete handvatten aan te reiken voor de komende periode. We hebben daartoe een aantal onderwerpen benoemd en kortheidshalve zal ik die puntsgewijs aflopen.

Beheer, onderhoud en vervanging. In de voorgaande jaren hebben wij daarover diverse rapporten gekregen van de Algemene Rekenkamer, bijvoorbeeld over de hoofdwegen en de vaarwegen. De discussie spitste zich eigenlijk elke keer weer toe op de vraag hoe het in het Infrafonds en het Deltafonds wordt verwerkt. Zijn er wel voldoende middelen voor gereserveerd? Wij vinden als rapporteurs dat het inzichtelijk moet zijn voor de Kamer. Dat is ook de continue discussie met de Algemene Rekenkamer. Wat verstaan wij eigenlijk onder een tekort aan beheer en onderhoud? Hoe wordt daarover gerapporteerd? Welke definities worden er gehanteerd? De Rekenkamer geeft aan dat de Kamer daarin meer inzicht moet krijgen, zodat zij deze discussie niet ieder jaar opnieuw hoeft te voeren.

De programma's. Zowel bij het jaarverslag als bij de begroting op Prinsjesdag krijgen wij voor het gedeelte Infrastructuur en Milieu verreweg het dikste pak papier. We hebben namelijk allerlei fondsen en grote projecten en daarbovenop ook nog eens het MIRT Projectenboek. Uit mijn hoofd gezegd ligt er uiteindelijk een pak papier van 364 pagina's op tafel. De kernvraag is: weten we nu voldoende over wat er financieel gebeurt? Waar staat wat de voortgang is, wat het tijdpad is en wat de effecten en de doelstellingen van die projecten en programma's zijn? Kan de Kamer voldoende sturen op de voortgang en waartoe het uiteindelijk moet leiden? Daartoe doen wij de aanbeveling om het MIRT-overzicht zo aan te passen dat het meer inzicht biedt in de financiën, de budgetflexibiliteit, de financiële en de juridische verplichtingen, de voortgang en de effecten.

Verder bevelen wij aan om niet alleen te kijken naar de lopende infrastructuurprojecten maar ook naar de grote programma's. In de begroting van I en M staan diverse grote programma's, bijvoorbeeld geluidssanering, schone lucht en Beter Benutten. In het korte MIRT-projectenoverzicht worden ze genoemd, maar het is niet duidelijk waar de informatie te vinden is over de voortgang van deze programma's. Hier spelen verder eigenlijk dezelfde discussiepunten als ik eerder noemde, namelijk budgetflexibiliteit, de effecten en de financiën. Wij adviseren de Minister, maar vooral onze collega's, om te bekijken hoe we daar meer inzicht in kunnen krijgen. Moeten we daarvoor een heldere set selectiecriteria formuleren om het MIRT Projectenboek daar vervolgens op aan te passen?

De MIRT-projecten. Wij willen dat er meer inzicht wordt gegeven in de projecten die in de planuitwerkfase en de realisatiefase zitten, zodat helder is wat er in de planning zit en wat er wordt gerealiseerd. Daar hoort bij dat er, afhankelijk van de fase waarin een project zit, meer inzicht wordt gegeven in de ontwikkeling van het budget, de realisatie en de planning, de verschillen tussen het budget en de realisatie en de planning, en vooral in de vraag hoe die projecten bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van I en M.

De MIRT-werkwijze. Er wordt al een aantal jaar gewerkt aan een nieuwe werkwijze, maar tot op heden is er weinig inzicht gegeven in wat dat concreet betekent. Wanneer wordt het eerste nieuwe MIRT-onderzoek gestart? Kan de Kamer invloed uitoefenen op wanneer zo'n MIRT-onderzoek start? Kan de Kamer meer inzicht krijgen in de uitgaven gedurende de onderzoeks- en verkenningsfase? Wij vragen dat, omdat de Kamer wel wordt geïnformeerd als er eenmaal is besloten tot een MIRT-onderzoek, maar de Kamer niet wordt geïnformeerd over de fase daarvoor. Wat gebeurt er in die fase? Welke onderzoeken lopen er? Ik stel deze vragen zeker ook met het oog op de nieuwe MIRT-werkwijze, waarin immers breder wordt gekeken. In het MIRT-overzicht wordt wel kort aangegeven dat er een onderzoek is gestart, maar het is onduidelijk welke financiën daarmee gemoeid zijn en hoe de Kamer er in de besluitvormingsfase invloed op kan uitoefenen.

De DBFM-contracten (Design Build Finance Maintain). Daarmee wordt al een paar jaar gewerkt. Het Ministerie van Financiën rapporteert hierover in meer algemene zin, maar ons is niet duidelijk hoe deze werkwijze zich verhoudt tot I en M, waar inmiddels wel een deel van de projecten op deze wijze wordt uitgevoerd. Wij adviseren dat er meer inzicht wordt gegeven in het areaal dat is ondergebracht in een DBFM-contract. Hoe wordt het areaal onderhouden en hoe wordt het gefinancierd na afloop van een contract? Welke risicoverdeling wordt er gehanteerd bij de meerkosten? Ik vraag daar specifiek naar, omdat we een aantal voorbeelden kennen waar het op dit moment al speelt. Wat zijn verder de financiële voordelen van deze contracten en welke risico's staan daartegenover?

Voordat ik het woord overdraag aan de heer Hoogland, vraag ik de Minister ten slotte om in het MIRT-overzicht en de begroting duidelijker inzicht te geven in de juridische en financiële verplichtingen die het ministerie is aangegaan.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik maak om te beginnen net als mevrouw Visser complimenten aan de ondersteuning van de Minister en de Staatssecretaris voor het proces dat we hebben doorlopen.

Omdat alle algemene punten door mevrouw Visser zijn genoemd, zal ik mij focussen op drie onderwerpen, waarvan er één door de commissie is aangedragen en twee door de rapporteurs. Dat zijn het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het programma Duurzaam Inkopen en het programma Beter Benutten.

Veel financiële informatie over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is verdeeld over het jaarverslag I en M en het jaarverslag van het Infrafonds. De informatie biedt verder weinig inzicht in de beoogde en de gerealiseerde uitgaven en verplichtingen voor het NSL. Het verzoek aan de Staatssecretaris is om te reflecteren op dit punt, een punt dat wij als rapporteurs hebben vastgesteld. Deelt zij deze analyse en, zo ja, wat zou zij hieraan dan kunnen en willen doen?

Het programma Beter Benutten. Wij constateren dat er inzicht is geboden in de resultaten van het eerste programma, maar dat er belangrijke informatie ontbreekt over de gerealiseerde doelen, de voortgang van de landelijke maatregelen en de gerealiseerde uitgaven en het tegengaan van fraude bij maatregelen voor het spitsmijden. Daarnaast heeft de Minister nog geen informatie verstrekt over de eerste resultaten en de gerealiseerde maatregelen en uitgaven van het vervolprogramma Beter Benutten. De vraag is of de Minister deze constatering deelt en wat zij hieraan kan en wil gaan doen.

Ik behandel deze focuspunten overigens wat kort om de leden niet inhoudelijk het gras voor de voeten weg te maaien. Dat geldt ook voor mijn derde punt, het programma Duurzaam Inkopen. Hierop hebben wij vergelijkbare kritiek, want in het jaarverslag van I en M staat niet waar de Minister of de Staatssecretaris van I en M nu precies voor verantwoordelijk is. Zijn de Minister en de Staatssecretaris bereid om te reflecteren op de vraag welke verantwoordelijkheid zij hiervoor precies dragen? Kan er verder beter worden gerapporteerd over de beoogde doelen en de gerealiseerde maatregelen? Hoe verloopt ten slotte de voortgang van het programma? Die vraag betreft zowel de rijksoverheid als de decentrale overheden.

Voorzitter, dat wat betreft de drie onderwerpen waarop wij ons dit jaar hebben gericht. Hierover zullen in de termijn van de Kamer ongetwijfeld meer inhoudelijke vragen worden gesteld.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De bewindslieden vragen mij om een korte schorsing om hun antwoord te kunnen voorbereiden.

De vergadering wordt van 10.15 uur tot 10.18 uur geschorst.

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

Voorzitter. Ik ben blij met de complimenten van de rapporteurs voor de verbeterde samenwerking. We hebben de afgelopen jaren veel gesproken over het geven van inzicht. Wij willen natuurlijk altijd overal inzicht in geven, maar je moet dan wel zoeken naar een manier om het zo te organiseren dat die informatie ook nog wat zegt. Kamerleden beschikken niet over zo veel mensen als wij om het allemaal uit te zoeken, maar ook voor hen moet al die informatie goed inzichtelijk zijn. Ik heb zelf ook gehoord dat de samenwerking met de rapporteurs heel goed loopt. Ik zal hun complimenten doorgeven aan onze mensen, maar op mijn beurt maak ik de rapporteurs zelf ook een compliment over de samenwerking. Beheer, onderhoud en vervanging. De rapporteurs zeggen terecht dat die inzichtelijk moeten zijn. We hebben de afgelopen jaren eerst over het spoorbudget en daarna over het wegebudget gediscussieerd naar aanleiding van rapporten van de Rekenkamer. Er komt ook een onderzoek naar de vaarwegen aan en misschien dat we dan weer precies dezelfde discussie zullen moeten voeren. Het is gecompliceerd, want I en M heeft gezegd dat er voldoende is gereserveerd voor beheer en onderhoud. Wij hebben echter niet voor alle posten geld gereserveerd, want er moet ook een zekere flexibiliteit zitten in je reserveringen. De discussie tussen I en M en de Rekenkamer ging daardoor vooral over de definities. Ik heb inmiddels met de Rekenkamer gesproken en aangegeven dat we dat niet willen en dat we er met elkaar uit moeten zien te komen. Ik hoop dat dat lukt voor de volgende rapportage. In ieder geval moeten we ervoor proberen te zorgen dat we op dezelfde manier rapporteren en dingen vastleggen. Laten we afwachten of dat gaat lukken – the proof of the pudding is in the eating – maar dat is wel wat we ons beide hebben voorgenomen.

We hebben de afgelopen jaren al meer inzicht gegeven in beheer, onderhoud en vervanging. We zullen dat de komende jaren blijven doen. Zo bekijken we nu wat het toekomstbeeld van Rijkswaterstaat bij beheer en onderhoud is. Rijkswaterstaat geeft daarvoor aan wat hij verwacht dat er op ons af gaat komen en wij valideren dat vervolgens. Het is bijna hetzelfde als met de wensen uit het land voor infrastructuur, want ook bij beheer en onderhoud willen we eigenlijk alles wel tegelijk doen. De vraag is dus of je alles wel moet doen en of je zaken ook met andere maatregelen kunt oplossen. Wij zullen dus ook volgend jaar komen met nieuwe cijfers over beheer en onderhoud, de wensen, onze voornemens, te nemen maatregelen en de benodigde budgetten. We doen dus steeds meer om de Kamer het gewenste inzicht te geven.

De rapporteurs zeggen dat in de programma's niet altijd het inzicht wordt gegeven dat zij zouden willen hebben. Ze zouden eigenlijk bij voorkeur aansluiten bij de MIRT-systematiek, omdat die meer duidelijkheid biedt. Er is gevraagd om een verbetertraject voor de MIRT-systematiek en dat hebben we inmiddels ook opgezet. Dat verbetertraject is gericht op de ontwerpbegroting voor 2017 en het bijbehorende MIRT-overzicht. Daarin wordt concreet het volgende gedaan. Ten eerste komt er in het MIRT-overzicht voor 2017 informatie te staan over de ontwikkeling van de budgetplanning en de financiële voortgang van projecten.

Aanvullend daarop wordt er inzicht gegeven in de budgetplanning en budgetflexibiliteit van de deelprojecten van enkele I en M-programma's. Wij hebben gedacht dat het het beste is om hiervoor eerst een paar grote programma's op te pakken, namelijk Vervanging en Renovatie, het Nationaal Hoogwaterbeschermingsprogramma (NHWBP), Beter Benutten en het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In de begroting 2017 zal meer informatie worden opgenomen over DBFM, een onderwerp waarover de rapporteurs ook een specifieke vraag hebben gesteld. Daarbij wordt onder meer ingegaan op het onderhoud, de vraag welk deel van het

areaal is ondergebracht in de contracten en onderhoud en financiering van de arealen na afloop van de contracten. Aan de hand daarvan kun je achteraf bepalen of er nog geld voor onderhoud beschikbaar is. Ten slotte gaan we bekijken of er een betere verbinding kan worden gelegd tussen de doelstellingen van de projecten zelf en de bredere beleidsdoelstellingen uit hoofdstuk 12, maar ook dat is een groeitraject. Hoe het ook zij, aan al deze verbetervoorstellen wordt op dit moment gewerkt naar aanleiding van onder andere de discussie met de Kamer en meer specifiek met de rapporteurs van de Kamer.

Wat is de betekenis van zo'n nieuw MIRT-onderzoek? Hoe wordt het gefinancierd en welke rol speelt de Kamer hierbij? In het verleden kenden we alleen MIRT-verkenningen. Op het moment dat er voldoende budget was om aan de slag te gaan in een bepaald gebied, werd een MIRT-verkenning gestart. De Kamer kent de budgettaire situatie van het Rijk: we hebben steeds minder geld tot onze beschikking gekregen. Gevolg daarvan was dat er telkens werd gezegd: we beginnen nergens aan, want we hebben geen geld. Tegelijkertijd leefde zowel bij ons als in de regio en de Kamer de gedachte dat je moet nadenken over wat slim is om te doen op het moment dat er wel geld beschikbaar is. Moeten we met het oog daarop niet voor een andere vorm kiezen? Een MIRT-verkenning is officieel niet mogelijk als er geen geld beschikbaar is en daarom zijn we met die MIRT-onderzoeken gestart. In die onderzoeken verkennen we wat er nodig is in een bepaald gebied voor de middellange en de lange termijn. Het zijn dus eigenlijk verkenningen zonder geld.

Er zit natuurlijk wel iets van budget aan die onderzoeken vast, want je moet die onderzoeken wel doen. Dat loopt van enkele tonnen tot enkele miljoenen euro's, afhankelijk van hoe ingewikkeld het onderzoek is dat je moet doen. Die kosten zijn niet specifiek aan één onderdeel van de begroting van Infrastructuur en Milieu toe te wijzen. Omdat het geld er eigenlijk niet is, halen we het daar waar we geld kunnen vinden. Het MIRT-onderzoek voor het hoofdwegennet wordt bijvoorbeeld gerealiseerd binnen het studiebudget voor verkenningen, en de kosten voor MIRT-onderzoeken naar gebiedsontwikkeling zijn terug te vinden in hoofdstuk 12, artikel 13. Zo proberen we het een beetje vorm te geven. Wat is de invloed van de Kamer hierop? We doen een onderzoek en daaruit komen wensen en ideeën. Ondertussen zitten de regio's bij ons aan tafel om over het MIRT te spreken. Het is natuurlijk heel logisch dat dan op een gegeven moment de vraag op tafel wordt gelegd of die en die snelweg, spoorweg of vaarweg kan worden aangepast. Vanaf dat moment maakt het onderdeel uit van het MIRT-overleg en afhankelijk van de prioriteitsstelling komt het op een gegeven moment wel of niet aan bod. We doen dit eigenlijk om ervoor te zorgen dat we voldoende goede informatie op de plank hebben liggen voor het geval de budgetten weer eens wat ruimer zijn.

Wanneer komt de Kamer hierbij in beeld? De Kamer gaat hierover via de MIRT-overleggen. Als we ervoor kiezen om een bepaalde kant op te gaan, doe ik daarover een voorstel in het MIRT. De Kamer beslist dan of ze dat voorstel wel of niet kan goedkeuren.

De rapporteurs hebben specifiek gevraagd naar een drietal programma's. De Staatssecretaris zal ingaan op het programma Duurzaam Inkopen en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ik zal nu zelf iets zeggen over het programma Beter Benutten. We hebben er onlangs specifiek over gesproken naar aanleiding van de maatregelen ter bevordering van spitsmijden. Toen is door de commissie aangegeven dat zij behoefte heeft aan diepgaandere informatie dan de terugkoppeling waarvoor wij hadden gekozen, omdat zij een stevigere onderbouwing wil van de resultaten. De rapporteurs zeggen nu dat er bij dit project wel inzicht is gegeven in de resultaten, maar dat de Kamer echt meer informatie nodig heeft om zich een goed oordeel te kunnen vormen. Ik wil

het eerdere debat hierover niet overdoen, maar volgens mij heb ik toen ook al aangegeven dat er nog extra informatie beschikbaar komt. De rapporteurs vroegen wat de eerste resultaten zijn van het vervolgprogramma Beter Benutten. Het is te vroeg om daar antwoord op te geven, want dat zit echt nog in de startfase. De regio's hebben plannen ingediend, maar de bespreking daarvan zit nog helemaal in de beginfase. Ik kan daarom nog niet aangeven wat eruit is gekomen. Ik kan al wel zeggen dat wij voor het vervolgprogramma een ander doel hebben geformuleerd. Het doel van het eerste programma Beter Benutten was 20% minder files in de spits, maar het doel van het tweede programma Beter Benutten is een verbetering van de reistijd met 10% van deur tot deur. Het leek ons interessanter om te bekijken of we dat doel kunnen realiseren, want daarmee redeneer je vanuit de gebruiker. Er is een vraag gesteld naar aanleiding van het algemeen overleg over fraude met geld voor spitsmijdenprojecten. Ik zei net al dat ik de Kamer daarover nadere informatie heb toegezegd. Ik heb de informatie in de regio's inmiddels laten verzamelen en de brief daarover komt dan ook snel naar de Kamer. Zowel de Kamer als ik wil natuurlijk fraude voorkomen en ik vind het zelf dan ook belangrijk om die maatregelen te nemen die fraude voorkomt bij projecten. Ik spreek daarover graag verder in het VAO Spitsmijdenprojecten dat binnenkort op de agenda staat.

**De voorzitter:**

Weet u wanneer die brief naar de Kamer komt? Dat moeten we weten om het VAO in te kunnen plannen.

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

Ik hoor van mijn ambtenaren dat die brief inmiddels in een kamer heel dicht bij mijn kamer is aangekomen. Volgens mij is het de bedoeling dat alle VAO's begin volgende week worden gehouden en ik zal er daarom voor zorgen dat die brief vrijdag of maandag bij de Kamer ligt. Er is in verband met het programma Beter Benutten gevraagd naar de landelijke doelen voor decentraal spoor en vaarwegen. Dit programma faciliteert de groei op het spoor, bijvoorbeeld door middel van investeringen in betere infrastructuur, langere treinen en nieuwe mogelijkheden voor reizigers om de spits te mijden. Er wordt verder ook in de vaarwegen geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat partijen het aantrekkelijk vinden om met hun goederenvervoer over te stappen naar het water.

**Staatssecretaris Dijkema:**

Voorzitter. Er zijn mij door de heer Hoogland over twee programma's vragen gesteld.

Ik begin met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Ik denk dat het woord «samenwerking» aangeeft waarom het op twee plekken in de begroting terugkomt. De heer Hoogland vroeg mij daarop te reflecteren. Hoe zit het precies met die uitgaven voor het NSL? De uitgaven via het Infrastructuurfonds zijn bedoeld voor verkenningen en planuitwerkingen, waarmee we uiteindelijk bijvoorbeeld schermen langs rijkswegen realiseren om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Verder zijn uit het Infrafonds ook uitgaven gedaan voor het stimuleren van Euro 6-vrachtauto's als compensatie voor het wegvallen van «anders betalen voor mobiliteit». Dat was natuurlijk oorspronkelijk opgenomen in het NSL als generieke maatregel om de emissies door het verkeer naar beneden te brengen.

Het totale budget voor deze maatregelen is in het verleden vrijgemaakt in het wegendeel van het Infrafonds. De afgelopen jaren is verder op de begroting in hoofdstuk 12 340 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen door de provincies. De provincies hebben dat geld vervolgens deels doorgegeven aan de gemeenten. Hoofdstuk 12 heeft dus vooral betekenis voor de lokale luchtkwaliteit. Over de derde en de vierde tranche van die



gelden is de afspraak gemaakt dat er ten minste 50% cofinanciering moest komen uit de decentrale overheden. Dat betekent dat zij ten minste 233 miljoen aan de NSL-maatregelen hebben bijgedragen. In het kader van de evaluatie zullen we in 2018 aan de provincies vragen om verantwoording af te leggen over de besteding van deze middelen. Ik zeg de Kamer toe dat we voor de begroting in 2018 nog eens zullen bekijken of we de samenhang tussen wat er op rijksniveau en wat er op lokaal niveau gebeurt beter kunnen vormgeven. Het is en blijft wel iets wat op deze twee niveaus, Rijk en lokaal, wordt ingezet en dat past ook bij het karakter van het programma. Gecombineerd met die matching vind ik dat een heel goede oplossing. Dat is de verklaring voor wat de heer Hoogland over de cijfers heeft geconstateerd.

Het programma maatschappelijk verantwoord inkopen. Het lijkt mij goed om de complexe verantwoordelijkheidsverdeling – ik zeg dat er met een grimlach bij – uiteen te zetten. Ten eerste is er de rijksinkoop. Daar is Minister Blok voor verantwoordelijk. Hij is overigens niet alleen verantwoordelijk voor de rijksinkoop, maar ook voor het toepassen daarbinnen van maatschappelijk verantwoord inkopen. Hij rapporteert daarover in het jaarverslag van BZK.

Ik ben de coördinerende bewindspersoon voor de uitvoering van het plan van aanpak voor maatschappelijk verantwoord inkopen. Eigenlijk is mijn rol er vooral op gericht om de medeoverheden aan te jagen, te helpen en te ondersteunen, zodat zij ook hun rol kunnen pakken. Uiteindelijk zijn de medeoverheden namelijk wel zelf verantwoordelijk voor hun beleid op dat terrein. We zijn al geruime tijd met hen in gesprek over de vraag hoe we nog beter de voortgang van de medeoverheden kunnen laten zien. Dat zullen we in beeld brengen via een monitor die daar speciaal voor wordt opgesteld. Daar komt nog een benchmark bij, zodat we een beetje een beeld krijgen van de vraag of de voortgang wel overeenkomt met wat je zou mogen verwachten. Ik zeg toe dat er nog voor het zomerreces een brief hierover naar de Kamer zal worden gestuurd. Ik weet niet hoe dicht die brief mijn werkkamer al is genaderd, maar gelet op de datum van het begin van het reces, denk ik dat die brief niet heel lang meer op zich zal laten wachten. De Kamer krijgt hierover dus nog nadere informatie.

#### **De voorzitter:**

Dan gaan we nu verder met de eerste termijn van de Kamer. Ik geef als eerste het woord aan de heer Hoogland van de PvdA.

#### **De heer Hoogland (PvdA):**

Voorzitter. We hebben het vandaag over geld dat door de overheid wordt besteed. Als de overheid geld besteedt, dan is dat geld van iedereen of bijna iedereen en het moet dan ook zorgvuldig en goed gebeuren. In de meeste gevallen gebeurt dat ook. Het gaat echter niet alleen om de vraag of het geld rechtmatig wordt besteed, maar ook om de vraag of het geld doelmatig wordt besteed. Aan de hand van de drie eerder genoemde programma's wil ik vandaag ingaan op die doelmatigheid.

Ik begin met het woord «programma». Ik zou heel graag willen weten wat nu precies een programma is. Waar moet iets aan voldoen om verheven te worden tot het woord «programma»? Een programma kan groot of klein zijn en een programma kan ook door medeoverheden worden uitgevoerd. Daardoor verandert het karakter van het programma zodanig – ik heb goed geluisterd naar de Staatssecretaris – dat verantwoordelijkheden worden gedeeld. Dat roept de vraag op wat het betekent voor de manier waarop er hier verantwoording wordt afgelegd over de beleidsdoelstellingen van zo'n programma en misschien ook wel over de dingen die de medeoverheden hebben gedaan. Als een programma een karakter heeft dat inhoudt dat lagere overheden er uitvoering aan moeten geven of dat de Staatssecretaris of de Minister aanjager is, is het de vraag of we achteraf kunnen vaststellen dat die overheden die dingen hebben gedaan,

waarvan wij willen dat ze die doen. Kun je met andere woorden dan nog wel goed sturen op hoe overheidsgeld wordt uitgegeven?

We hebben het eerder al gehad over het programma Beter Benutten. Dat is zo'n programma waarvan ik me afvraag in hoeverre de rapportage recht doet aan datgene wat er in de praktijk gebeurt. Ik zou niet alleen over dit programma, maar ook over de andere programma's een aantal vragen willen stellen.

Bij het programma Beter Benutten is afgesproken dat de files met 20% worden gereduceerd. Uiteindelijk komt dat percentage uit op 19, maar daar wil ik best overheen stappen, want dat is een verschil van maar 1%. De reductie bedraagt 19%, terwijl er bijna twee keer zoveel spitsmijdingen zijn gerealiseerd als beoogd. De vraag is hoe je die twee zaken aan elkaar kunt relateren. Is het niet zaak dat daarover ook wordt gerapporteerd? Als de externe effecten groter zijn dan die van het programma, moet je je afvragen of we hiermee wel iets kunnen bereiken en of het effectief is wat we doen. Een van de vragen over Beter Benutten is dat we de toegezegde informatie nog niet hebben ontvangen. Ik begrijp dat daar nog een brief over komt. De daadwerkelijk gepleegde rijksuitgaven voor het eerste programma Beter Benutten wijken af van de beoogde uitgaven. Waarom zit daar verschil tussen? En kan de Minister ook toelichten in welke mate de landelijke maatregelen van het programma Beter Benutten – intelligente transportsystemen, decentraal spoor, Lean and Green – zijn gerealiseerd? Daarover is niet gerapporteerd. Dan wordt het een containerbegrip en kan het een mooie term zijn, maar wij vragen ons af hoe effectief het bijdraagt aan filereductie of het beter benutten van mobiliteit.

Ik heb als rapporteur al iets gezegd over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, maar de vraag is of er inhoudelijk bereikt wordt wat het programma beoogt. Dat is in ieder geval uit de jaarverslagen niet op te maken. Misschien wordt daarover op andere plekken gerapporteerd, maar dan zou mijn verzoek zijn om dat op te nemen in het jaarverslag. Bij een aantal van de uitgaven, bijvoorbeeld artikel 12 en artikel 20, is namelijk onduidelijk waarvoor de uitgaven precies bedoeld zijn. Onduidelijk is ook welke uitgaven nog te verwachten zijn. Is er dan sprake van een blanco cheque, of wordt er echt gestuurd op de uitgaven en kan daarover in de jaarverslagen gerapporteerd worden?

Met betrekking tot duurzaam inkopen is het lastige dat we het misschien te ingewikkeld georganiseerd hebben. Je ziet namelijk dat sinds de start van het programma de discussie loopt over enerzijds de rijksverantwoordelijkheid van de Minister voor Wonen en Rijksdienst – de naam daarvan verandert om de vier jaar – en anderzijds de inhoudelijke verantwoordelijkheid die deze Staatssecretaris heeft voor het sturen op het programma. Daarbij is de Staatssecretaris afhankelijk van lagere overheden. Voelt zij zich meer dan alleen promotor, al is dat wel belangrijk, van het onderwerp? Kan zij echt sturen op wat de gemeenten doen? Als die namelijk allemaal hun eigen ding doen en wij er pas in 2018 achter komen dat ze niet effectief bezig zijn geweest, dan hebben we uiteindelijk iets gedaan wat niet goed is en dat zou ik willen voorkomen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Bij Infrastructuur en Milieu is het eigenlijk heel simpel: mensen willen veilige wegen zonder files, ze willen een trein die niet vol zit, die op tijd rijdt en die veilig is, en ze willen vanaf Schiphol naar 300 bestemmingen in de wereld kunnen vliegen. Dan is het heel erg vreemd als je constateert dat er eekhoortjesbruggen zijn waar nooit een eekhoorn overheen gaat en een trein die vervolgens nooit rijdt – daar is afgelopen week nog een flinke discussie over geweest – of dat er allerlei subsidies worden gegeven voor elektrisch rijden, ten aanzien waarvan de Algemene Rekenkamer, het PBL, maar ook de OESO constateren: dat hadden jullie

anders kunnen doen. Daarom is het goed om met elkaar de discussie te voeren over de besteding van overheids gelden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Wat vindt mevrouw Visser van het feit dat er veel geld aan asfalt wordt besteed, terwijl de files dan toch gewoon met 10% toenemen?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dan moet u zich eens voorstellen wat er gebeurd zou zijn als daar überhaupt geen geld aan was besteed.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat is nou maar precies de vraag, want het blijkt dat nieuw asfalt zich vanzelf weer vol rijdt en dat mensen, wanneer je meer asfalt aanlegt, denken: er zijn minder files, dus we gaan meer rijden. Het is dus een zichzelf herhalend probleem. Is dat dan een duurzame oplossing of is het dweilen met de kraan open?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik roep mevrouw Van Veldhoven op om diezelfde discussie ook eens over het ov te gaan voeren. Daar geven we namelijk als rijksoverheid meer dan 4 miljard aan uit en als je ziet hoe daarvan gebruik wordt gemaakt... Ik ga de discussie over de effectiviteitsvraag graag met u aan, mevrouw Van Veldhoven. Als u namens uw liberale partij ervoor kiest om te zeggen dat mensen gedwongen moeten worden om zich met het ov te verplaatsten, dan mag dat, maar daar kiest de VVD niet voor. De VVD staat voor keuzevrijheid, ook op het vlak van het vervoer. Daarmee staat de VVD ook voor wegen en voor de heel veel mensen, namelijk 8 miljoen automobilisten, die de auto gewoon nodig hebben. Zij gaan ermee naar hun werk, ze halen ermee hun kind op van de crèche en wat ons betreft moeten ze dat vooral blijven doen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Visser vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Er werd een aanname gemaakt over wat D66 zou zeggen. Wij staan voor keuzevrijheid, maar we willen het geld wel effectief besteden.

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Van Veldhoven. Op deze manier gaan we 12.00 uur als eindtijd niet halen. Dat is helemaal niet erg, de spreektijd is onbeperkt, maar dan moet u het straks niet raar vinden dat u geen moties meer kunt indienen in tweede termijn, als u zelf daarvoor al weg moet. Op deze manier gaan we niet interrumpen.

Mevrouw Visser vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik ga verder met de besteding van de gelden. In mijn rol als rapporteur heb ik al iets gezegd over de vele programma's die er lopen binnen Infrastructuur en Milieu. Collega Hoogland heeft al gesproken over een aantal van die programma's. Dat vinden wij een heel belangrijk punt, ook voor de begroting voor het komende jaar. Ik noemde al de eekhoorn-tjesbrug bij Wassenaar. Dat is een mooi voorbeeld. Het komt uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering, waar de afgelopen tien jaar ruim 500 miljoen aan rijks geld aan is besteed. We hebben het net gehad over Beter Benutten en over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, over geluidssanering. Dat zijn allemaal heel goede doelstellingen en initiatieven, maar de vraag is wel of we dat geld op een goede manier hebben besteed.

De Staatssecretaris zei net in haar reactie dat heel veel dingen via de lokale overheden gaan. Wij vinden het niet legitiem om te zeggen: wij gaan daar niet meer over, dus kunnen we ook niets meer vinden van de wijze waarop het wordt besteed. In het kader van bijvoorbeeld het NSL wordt door gemeenten veel geld besteed. De Staatssecretaris heeft recentelijk weer 8 miljoen aan bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam gegeven. Zolang er op deze manier gelden kunnen worden besteed, terwijl wij hier in de Kamer een discussie voeren over het alcoholslotprogramma, waar geen 2,5 miljoen voor te vinden is, is dat wat ons betreft echt de omgekeerde wereld. Ik vraag dus nadrukkelijk hoe we op die programma's kunnen sturen, wat de effectiviteit daarvan is en hoe de Kamer daarover beter kan worden geïnformeerd. Dat geldt voor de doelstellingen, maar vooral voor de kosteneffectiviteit. Dat alles maar geprobeerd mag worden indien het door de lokale overheden wordt gedaan en dat er niet gestuurd wordt op kosteneffectiviteit, vinden wij kwalijk. Kosteneffectiviteit zou ook in dit soort programma's het uitgangspunt moeten zijn.

Een specifiek onderwerp dat vaak niet wordt behandeld, is de kwestie van de subsidies en de effectiviteit daarvan. We zien dat heel veel subsidies pas in 2019 opnieuw geëvalueerd worden. Wij willen graag dat een heel belangrijk punt daarin nu al wordt meegenomen, en wel de vraag of de overheid daarmee geen oneerlijke concurrentie pleegt. Ik noem het voorbeeld van de rijsscholenkiezer. De rechter heeft daarover gisteren een uitspraak gedaan. Tal van activiteiten die bijvoorbeeld door de Fietzersbond worden gedaan, zijn inmiddels overgenomen door de markt. Dan is de vraag of de overheid nog subsidiegeld moet besteden aan iets waarin de markt kansen ziet en het zelf wil doen. Dat kan op een andere manier georganiseerd worden. Zijn de Minister en de Staatssecretaris bereid om te bezien of die subsidies geen oneerlijke concurrentie opleveren?

We zien nu al een paar jaar op rij dat het Deltafonds onderuitgeput is. De vraag is hoe dat kan. De VVD roept de bewindslieden vooral op om die onderuitputting niet als legitimatie te zien om die gelden dan maar vast te besteden aan allerlei projecten die er zijn in het kader van meekoppelkansen, ook met natuur. We hebben net in het AO Water een discussie gehad rondom Grevelingen. Graag hoor ik een reactie op de vraag waarom er onderuitputting is geweest, hoe men daarmee omgaat en op welke wijze we daar meer inzicht in kunnen krijgen.

We hebben het al een paar keer gehad over de vechtracten die er de afgelopen jaren zijn geweest en de nieuwe marktvisie van Rijkswaterstaat in dezen. Er is net ook discussie geweest over de Design Finance Build Maintain-contracten. Naar onze mening doet de discussie over de Botlekbrug en de Coentunnel de vraag rijzen of we nu de juiste verdeling hebben van de risico's, maar ook van de meerkosten die optreden na een dergelijk project. Rijkswaterstaat draait voor een flink aandeel van die kosten nog steeds zelf op en dat was volgens ons nooit de bedoeling. Mijn laatste vraag betreft de Betuweroute en de constatering van de Algemene Rekenkamer dat de uitgangspunten van de Betuweroute eigenlijk nooit meer herijkt zijn. Er loopt op het spoor een aantal projecten onder het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de vraag is of die uitgangspunten inmiddels zijn herijkt, of we daar inzicht in kunnen krijgen en op welke manier we daarop kunnen sturen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Het Fyrrapport was heel kritisch over de informatievoorziening vanuit I en M aan de Kamer. Daarbij zijn termen gehanteerd als onjuist, rooskleurig en ontoegankelijk. Ik denk dat wij ons allemaal hebben gerealiseerd dat het zo echt niet moet. Nu ligt er opnieuw een rapport van de Algemene Rekenkamer met daarin stevige kritiek, omdat er geen helder beeld is gegeven van de kosten van de Betuweroute. Voor de

exploitatiefase, die van oktober 2006 tot september 2013 liep, had de Minister een subsidiemaximum vastgesteld van 76 miljoen euro. De werkelijke uitgaven waren echter 170 miljoen en sindsdien is er tot en met 2015 nog eens 152 miljoen uitgegeven. Van 80 miljoen in zeven jaar gingen we naar 322 miljoen in negen jaar. Dat de uitgaven hoger zouden uitvallen, was al in 2008 bekend op het departement. In 2011 werden hogere kosten aan de Kamer gemeld, maar slechts in een bijlage, en het waren alleen maar de kosten tot 2009, terwijl de prognoses van de eindstand van 160 miljoen toen al bekend waren. Als klap op de vuurpijl kwam de Minister met een succesverhaal in de publiciteit, met berichten in de trant van: Betuweroute maakt verwachtingen waar. Ik vraag mij af waarom de Kamer hierover niet goed is geïnformeerd. En waarom zoekt de Minister met een succesverhaal actief publiciteit in de media, terwijl de kosten veel hoger zijn dan we hadden verwacht?

Na de kosten is de vraag welke baten we daarmee hebben gerealiseerd. Hebben we dat wel helder? Natuurlijk is D66 een voorstander van zoveel mogelijk goederenvervoer via die Betuwelijn, maar we moeten wel een eerlijk beeld hebben van wat we daarmee realiseren. In 1995 werd ingeschat dat de modal shift ten goede zou komen aan het milieu. Er werd ons onderzoek toegezegd naar de daadwerkelijk gerealiseerde modal shift, maar dat onderzoek heeft nooit plaatsgevonden. Gelukkig heeft Minister Schultz dit onderzoek inmiddels opnieuw toegezegd. Daar ben ik dan ook heel erg blij mee. Dat biedt ons immers ook de kans om de exploitatie van de Betuwelijn te optimaliseren, zowel financieel als in termen van milieuwinst. Wanneer krijgen wij van de Minister een voorstel voor die optimalisatie?

In haar reactie op de rapporteurs is de Minister al ingegaan op het bredere zicht op de financiën: opgave, beheer, onderhoud, DBFM en dergelijke. Duurzaam inkopen was een onderwerp dat D66 heeft aangedragen. Ik wil de rapporteurs danken voor hun werk. Daarmee had ik natuurlijk moeten beginnen, maar bij dezen dan. Er ligt nu een plan van aanpak maatschappelijk verantwoord inkopen. De Algemene Rekenkamer is daar wel vrij kritisch op en noemt het mooie woorden, maar nog weinig concrete acties. De vraag is dus wie hierop de regie gaat pakken. Ik heb net het onderscheid gehoord tussen de verantwoordelijkheid van Minister Blok en die van de Staatssecretaris, maar Rijkswaterstaat hoort bij dit onderwerp natuurlijk een-op-een bij dit ministerie. Dan is het moeilijk voor te stellen dat Minister Blok verantwoordelijk zou zijn voor Rijkswaterstaat, terwijl de Staatssecretaris beleidsinhoudelijk zelf ook een verantwoordelijkheid heeft op dit terrein. Hoe gaan we ervoor zorgen dat we concrete doelen en ambities zien voor het Ministerie van I en M zelf? Wanneer komt de uitwerking van het plan van aanpak? Hoe staat het met de aangenomen motie van D66 en het CDA, waarin er wordt gevraagd om een duurzaaminkopencheck voor gemeenten, met als doel de gemeenten te helpen dat beter te doen?

Ik kom op de Europese aanbestedingsregels. De conclusie van de Algemene Rekenkamer is dat het inkoopbeheer op het kerndepartement onvoldoende functioneert. In totaal zou het gaan om fouten ter waarde van 30 miljoen, en daarvan is bijna twee derde veroorzaakt door één directie, namelijk Wegen en Verkeersveiligheid. Wat is er de verklaring voor dat er op zo grote schaal tolerantiegrenzen worden overschreden? Wat gaat daarmee gebeuren? In 50 gevallen is doelbewust afgeweken van Europese aanbestedingsregels. Als oorzaak is slechte procesbeheersing gemeld. De Minister zegt: je kunt afwijken van die regels in noodsituaties, bij spoedonderzoeken en in situaties waarin de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar komt. Als echter 50 keer per jaar de bedrijfsvoering in gevaar komt, dan hebben we misschien toch een ander probleem. Ik vroeg me af of dat aantal niet wat aan de hoge kant is en hoe we dat gaan oplossen.

Voorzitter. Ik zie dat ik aan het eind van mijn spreektijd ben. Ik wil alleen nog vragen hoe we beter onderscheid kunnen maken tussen de verschillende kosten die worden gemaakt voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Hoe staat het met de eerder door de Staatssecretaris gedane toezegging dat samen met de Gezondheidsraad zal worden onderzocht of we kunnen komen tot gezondheidsstreefwaarden voor het luchtkwaliteitsbeleid?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Allereerst mijn dank aan de beide rapporteurs voor het werk dat zij hebben verricht en voor de heldere vragen die zij namens de commissie hebben gesteld. Ik heb daarnaast nog een aantal opmerkingen, om te beginnen over het kosten- en batenstelsel versus het kasstelsel. Ik begrijp dat dit misschien niet het juiste moment is om een heel stelsel overhoop te gooien, maar wil toch graag een reflectie van de Minister en eventueel ook de Staatssecretaris horen op de volgende vraag. Zou het niet juist voor dit ministerie goed zijn om de totale kosten, maar ook bijvoorbeeld de life cycle cost en de exploitatiekosten beter inzichtelijk te maken? Hoe staan de bewindslieden tegenover die vraag? Ik begrijp dat we het stelsel niet vandaag even omgegooid krijgen voor heel het kabinet, maar het lijkt me interessant om daar wel ergens mee te beginnen. De Minister heeft een gewijzigde aanpak van de MIRT-systematiek aangekondigd. De vernieuwing bestaat uit drie pijlers die ons wel aanspreken. Het benaderen van vraagstukken vanuit de opgave in plaats van de oplossing en een gebiedsgerichte benadering kunnen op onze steun rekenen. Ook delen we de gedachte dat er maatwerk geboden moet worden in de besluitvorming en in de regels en procedures, om zo te kunnen inspelen op veranderende omstandigheden en kansen. Ook de derde pijler, het gebruik van nieuwe vormen van samenwerking – tussen overheden op basis van gelijkwaardigheid of samenwerking van overheden met maatschappelijke partners en marktpartijen – heeft onze steun. Dat betekent echter wel dat we die andere partijen uiteindelijk ook meer verantwoordelijkheid zullen moeten geven. Zo zegt de regionale overheid dat zij de sluis Kornwerderzand, om eens wat te noemen, zelf wil bouwen. Hoe staat de Minister daarin?

Wij missen een nieuw belangrijk aspect en hebben dat eigenlijk ook in het MIRT-overleg al aangegeven: de economische effecten. Wat het CDA betreft moeten de economische effecten een zwaar en explicieter gewicht krijgen bij de afwegingen. Wij willen die vierde pijler aan de vernieuwing toevoegen. Het economisch belang in termen van welvaart, groei en werkgelegenheid is niet alleen kijken wat het kost, maar ook wat het oplevert en wat voor schade we economisch gezien lopen als we bepaalde investeringen niet doen. Kan dat ook meegenomen worden? Ons was bij de Voorjaarsnota opgevallen dat de Minister eenzijdig een eerder met de commissie gemaakte afspraak afzegde, en wel dat alle wijzigingen in de begroting van meer dan 5 miljoen zouden worden toegelicht. Sterker nog, de commissie voor de Rijksuitgaven heeft de Minister van Financiën verzocht om die afspraak ook toe te passen op andere ministeries. De Minister van Financiën gaf aan dat dit wel heel veel werk zou zijn en deed een tegenvoorstel: bij begrotingsartikelen van 1 miljard of meer worden beleidsmatige mutaties pas vanaf 10 miljoen, en technische mutaties zelfs pas vanaf 20 miljoen toegelicht. Dit voorstel is ook doorgevoerd in de rijksbegrotingsvoorschriften 2016 en de Minister van I en M heeft nu aangekondigd, dat vanaf het begrotingsjaar 2016 zal worden gewerkt met die rijksbrede normering voor de toelichting van mutaties. De Minister zegt dus de facto de eerdere afspraak met de commissie voor I en M en de Kamer op en dat was volgens mij nooit de bedoeling van de Kamer. Dit heeft tot gevolg dat er minder mutaties worden toegelicht. De CDA-fractie wil graag vasthouden aan de oude afspraak: bij begrotingsartikelen van 1 miljard of meer worden in afwijking

van de rijksbegroting alle mutaties vanaf 5 miljoen toegelicht. Hoe staat de Minister daarin? Is zij daartoe bereid?

De Rekenkamer is in zijn jaarverslag ook kritisch geweest over de Betuweroute. D66 refereerde daar ook al aan. Los van het feit dat er veel te veel geld is uitgegeven, veel meer dan begroot, constateert de Rekenkamer dat de financiële verwachtingen met betrekking tot de exploitatie ook niet waargemaakt worden en dat onbekend is in welke mate de beoogde milieuwinst is bereikt. Uit de reactie van de Minister op de bevindingen van de Rekenkamer blijkt dat zij de aanbeveling om een toekomstplan op te stellen voor de exploitatie van de Betuweroute ook niet overneemt. Dat maakt het voor de Kamer heel lastig om te bezien wat wij in de komende jaren kunnen verwachten, wat de planning is van het kabinet en op basis waarvan wij dat moeten beoordelen en controleren. Wonderlijk. De Minister en de Staatssecretaris gaan dus de confrontatie met de Rekenkamer aan. De aanbeveling van de Rekenkamer om te toetsen in welke mate de Betuweroute voldoet of alsnog kan gaan voldoen aan de strategische overwegingen die ten grondslag lagen aan het besluit, neemt de Minister wel over, maar ze ontraadt de aanbeveling om op basis hiervan een toekomstplan voor de exploitatie op te stellen. Het ontgaat ons waarom het kabinet huiverig en weigerachtig is om een toekomstplan voor de Betuweroute te maken. Graag een nadere uitleg. Voorzitter, als het nog mag, wil ik nog één vraag stellen over de aansturing van ProRail, waar de Rekenkamer ook een advies over geeft. De Rekenkamer zegt: zorg voor scheiding van beleids- en toezichtsfuncties. Nu hebben we al gehoord dat de Staatssecretaris ProRail graag onder het ministerie wil gaan brengen, in wat voor vorm dan ook. Ik vraag mij af of dan beleids- en toezichtsfuncties niet nog dichter op elkaar komen te zitten dan ze nu al zijn. Je zou ook kunnen zeggen: we laten het zoals het is, maar het aandeelhouderschap gaat naar Financiën, om maar wat te zeggen. Dan heb je die scheiding in ieder geval wel. De Rekenkamer zegt ook: werk de rollen uit in het samenwerkingsprotocol. Zullen we dat niet eerst eens doen, voordat we hele ruige stoere dingen gaan zeggen over wat we met ProRail gaan doen? Daarop hoor ik graag een reactie van de Staatssecretaris.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ook van mijn kant dank aan de rapporteurs voor het werk dat ze verzet hebben en aan de ambtenaren die hen daarbij hebben ondersteund. 2015 is een beetje een bewogen jaar geweest voor het ministerie. Er waren veel hobbels, veel obstakels, maar gelukkig kunnen we concluderen dat het jaarverslag over het algemeen op orde is. Op zich is dat een compliment waard. Wat de heer Van Helvert net zei, heb ik ook al eens gezegd over het Ministerie van Defensie: misschien moeten wij eens nadenken over een ander financieringssysteem, een baten-lastensysteem. Ik zou graag willen dat de Minister daarop reageert. Er blijft toch een aantal onvolkomenheden over als je naar het jaarverslag kijkt. Mij valt op dat die onvolkomenheden met name te maken hebben met inkoop en inkoopbeheer. Dat is bijzonder, omdat het eigenlijk een voorkeursonderwerp was van het ministerie. De Staatssecretaris heeft daar net al iets over gezegd, maar kan zij nog uitgebreider toelichten hoe zij die onvolkomenheden en die onduidelijkheid gaat oplossen en hoe zij ervoor wil zorgen dat er toch meer vaart in komt?

Ik wil het graag even hebben over grote projecten. De Algemene Rekenkamer heeft onderzoek gedaan naar de Betuweroute en de conclusies zijn niet mals. De rijksuitgaven zijn meer dan twee keer zo hoog uitgevallen, de exploitatie is nog niet eens kostendekkend en de informatievoorziening aan de Kamer is tekortgeschoten. Ik ben daar niet blij mee en maak me dan ook zorgen. Kunnen wij gaan werken aan een toekomstplan hiervoor? Het lijkt mij verstandig om eens goed te kijken wat de verwachtingen zijn, hoe het gaat met de modal shift en wat we

kunnen doen om toch verbetering te bereiken. Er is immers enorm veel maatschappelijk geld in geïnvesteerd en dat zal toch op de een of andere manier moeten gaan renderen. We kunnen hier ook wel jammeren, maar dat schiet niet zo veel op. We zullen er toch iets mee moeten. Treurig genoeg gaat het wel vaker mis met grote projecten. Er werd net al even verwezen naar de Fyra. Een groot project waar we nu ook aan werken of mee bezig gaan, is ERTMS. De vraag is wat de Staatssecretaris gaat doen om te voorkomen dat we hier over een aantal jaren soortgelijke woorden gaan uitspreken over het project ERTMS. Wat gaan we doen? Hoe wordt de Kamer erbij betrokken? Hoe gaan we ervoor zorgen dat dat project goed verloopt?

Ik wil toch positief afsluiten en een compliment maken. Ik heb namelijk vernomen dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een Lean and Green Award heeft gewonnen voor het terugdringen van het CO<sub>2</sub>-gebruik in vier jaar met maar liefst 32%, onder andere door het energiegebruik terug te dringen, door het wagenpark aan te pakken en door minder woon-werkverkeer te realiseren. Het kan dus wel, mevrouw Visser. Je kunt mensen enthousiasmeren om minder gebruik te maken van de weg en op die manier bij te dragen. Als je mensen duidelijk maakt dat er een probleem is op de weg op een bepaalde tijd, hebben mensen ook wel een keuze: ze kunnen kiezen voor een auto waarin ze een tijdje stilstaan – het is treurig, maar het is niet anders – of ze kunnen op een ander moment reizen, of ze kunnen op een andere manier reizen. Kiezen betekent ook kiezen voor de consequenties in plaats van alles maar neer te leggen bij de belastingbetaler, die dan maar moet zorgen voor nog meer asfalt. Dat lijkt mij geen goed idee. Ik vind dat het ministerie op dit gebied goede invulling heeft gegeven aan zijn voorbeeldfunctie. Mijn complimenten daarvoor.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik moet een beetje lachen, want ik dacht dat de heer Houwers nog wel iets van een liberale achtergrond in zich had, waarbij keuzevrijheid heel belangrijk is. Ik wil de heer Houwers even meegeven dat heel veel mensen gewoon om 9.00 uur op hun werk moeten zijn en daarvoor iedere ochtend hun bed uitgaan, hun kinderen naar school brengen en dan naar hun werk moeten gaan, waarvoor ze hun auto nodig hebben. Als u die wilt straffen met extra lasten, mijnheer Houwers, dan mag dat, maar daar kiest de VVD absoluut niet voor.

De heer **Houwers** (Houwers):

Mijn liberaal gehalte is nog volstrekt op orde; daar hoeft mevrouw Visser zich geen zorgen over te maken. Ik vind het wat te gemakkelijk om te spreken over keuzevrijheden en de rekening van die keuzevrijheid bij een ander neer te leggen. Dat is namelijk geen keuzevrijheid. Dat is gewoon zeggen: ik wil kiezen, ik wil alles wat ik wil voor elkaar hebben, en ik ga de rekening door iemand anders laten betalen. Ja, dat kan, maar het is alsof je uit eten gaat en maar het duurste menu neemt, omdat je het toch niet zelf hoeft te betalen. Dat is natuurlijk wel een beetje makkelijk. Ik vind in die zin de kritiek die mevrouw Visser heeft op het al dan niet liberaal zijn, volstrekt onterecht. Ik vind dat je gewoon realistisch moet kijken. Natuurlijk moeten mensen op een bepaalde tijd op hun werk zijn, maar in onderling overleg – het ministerie geeft het voorbeeld en er zijn vele bedrijven die dat eveneens doen – kun je best organiseren dat mensen iets later of iets eerder beginnen. Wie dat niet wil, moet de consequenties daarvan maar aanvaarden en niet alleen denken dat meer asfalt de oplossing is.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik begin me steeds meer zorgen te maken over het liberale gehalte van de heer Houwers. Ik wil hem toch maar verzoeken om het CPB-onderzoek te



lezen waarin staat dat de automobilist de enige is die alle externe kosten betaalt. De automobilist betaalt al meer dan genoeg en verdient het absoluut niet om in die file te staan. De heer Houwers realiseert zich blijkbaar niet dat de winkels op een bepaald tijdstip gewoon open moeten en dat mensen dus naar hun werk moeten kunnen gaan om die winkel te kunnen openen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Juist dat liberalisme en de liberale houding van ons allemaal heeft ervoor gezorgd dat de winkelopeningstijden opgerekt zijn. Het is echt niet meer nodig dat je daar precies om 9.00 uur bent. Mevrouw Visser haalt er steeds meer dingen bij die er totaal niets mee te maken hebben. Daarmee toont zij aan dat ze argumenten tekortkomt. Als je de mensen keuzevrijheid wilt bieden, dan betekent dat niet alleen maar meer asfalt draaien.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Is de heer Houwers het met mij eens dat het automobilisme bij de VVD steeds meer op een soort religie begint te lijken, op een heilige koe, terwijl het heel goed is om mensen inderdaad die keuzevrijheid te geven en om mensen die voor iets anders kiezen, dan ook niet te straffen met de rekening voor alleen maar meer asfalt, terwijl dat nog niet eens leidt tot minder files? Het gaat eigenlijk om bereikbaarheid. Dat moet de kern zijn. Dan moet je eigenlijk technologie-neutraal zijn en mensen echt de vrije keuze laten. Is de heer Houwers dat met mij eens?

De heer **Houwers** (Houwers):

Daar ben ik het mee eens. Ik ben overigens van de stroming die vindt dat je religie en politiek moet scheiden. In die zin vind ik de auto geen heilige koe. Een auto is een mogelijkheid, een middel, maar er zijn heel veel middelen om van A naar B te komen. De auto kan daarin een rol spelen. Op sommige momenten en op sommige plekken is het een perfect middel, want in de Achterhoek heb je niet overal super openbaar vervoer. Dan zul je wel met de auto moeten, maar er zijn ook plekken waar je kunt kiezen voor andere oplossingen. Mensen kiezen om ergens te gaan wonen. Mensen kiezen om ergens te gaan werken. En mensen moeten de consequenties van die keuzes, die soms financieel zijn, dan ook gewoon accepteren. Daar kun je als overheid wat in faciliteren, maar je kunt niet eindeloos blijven volhouden dat de auto het enige vervoermiddel is, want dat is gewoon in grote delen van het land niet juist.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Is de heer Houwers het dan ook met mij eens dat je bij de externe kosten niet alleen moet kijken naar de kosten van infrastructuur, maar dat je breder moet kijken naar de vraag welke kosten je afwentelt op de maatschappij? Als auto's veel CO<sub>2</sub> uitstoten en de trein doet dat niet, dan moet je ergens anders weer maatregelen nemen om die CO<sub>2</sub> te besparen. Dat zou je ook moeten meenemen in de discussie over de totale externe kosten. Uiteindelijk betaalt de belastingbetaler de rekening ervan als wij meer met auto's gaan rijden.

De heer **Houwers** (Houwers):

Dat is juist, maar in de kosten-batensystematiek moet je niet alleen naar de kosten, maar ook naar de baten kijken. Het autovervoer zorgt er immers ook voor dat we economische groei hebben, dat er banen zijn. Ik ben het met mevrouw Van Veldhoven én mevrouw Visser eens op dit punt. Ik denk dat we moeten kijken naar het totale plaatje. We moeten niet alleen naar een beperkt aantal kosten kijken, maar naar alle maatschappelijke kosten. Als we die allemaal meenemen, is het uiteindelijk aan de gebruiker om gebruik te maken van zijn keuzevrijheid.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan zijn wij daarmee gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors voor enige ogenblikken, dus blijft u in de buurt. Wij gaan zo snel mogelijk verder met de beantwoording.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

We beginnen nu met de beantwoording door de bewindslieden in eerste termijn. Laten we proberen om met één interruptie per fractie uit te komen. Er is sowieso een tweede termijn.

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

Voorzitter. Ik beantwoord de vragen in de volgorde van de sprekers. Ze hebben diverse vragen gesteld. De heer Hoogland heeft gevraagd wat de strekking is van een programma. De strekking is dat het tijdelijk moet zijn, dat het een samenstel van projecten betreft en dat er al dan niet verschillende overheden in deelnemen, waarbij de samenstelling relatief flexibel is en er dus verschillende typen projecten in kunnen plaatsvinden. Hij gaat in op een aantal programma's, zoals Beter Benutten. Hij zegt dat het voor de Kamer best complex is om daarover te oordelen als zij niet alle informatie heeft en vraagt of zo'n project niet snel een soort blanco cheque is. We maken bestuurlijke afspraken. Dat gebeurt bij Beter Benutten met iedere regio, twaalf in totaal. Daarin leggen we ook de doelstellingen vast – voor het tweede deel is dat een reistijdverbetering van 10% – en de beschikbare middelen, waarbij de verdeling tussen Rijk en regio fiftyfifty is. De plannen die moeten bijdragen aan de doelstellingen moeten effectief en uitvoerbaar zijn. Daar wordt ook echt op getoetst. De voortgang wordt in iedere regionale stuurgroep besproken. Er wordt gestuurd op tijdige realisatie. We maken ook afspraken over monitoring en evaluatie van projecten en regionale programma's. Ten aanzien van de concrete invulling van het vervolg van Beter Benutten is beoogd om de Tweede Kamer bij het MIRT van dit jaar te informeren. Soms wordt er iets teruggelegd bij mij – dat weet ik van het eerste deel van Beter Benutten – en wordt er gezegd dat het niet binnen de tijd van het programma past, maar bijvoorbeeld wel binnen de effectiviteit. Dat kan een bepaalde infrastructurele maatregel zijn. Het kost vaak meer tijd om die te realiseren. Dan wordt gevraagd of ik bereid ben om die maatregel buiten het programma te laten lopen. Daar geef ik soms toestemming voor. Soms wordt aangegeven dat er een combinatie wordt gezocht met een ander project dat buiten Beter Benutten valt, maar dat er voor een deel een positief effect op kan hebben. Dat is in het verleden weleens gebeurd rondom spoor en openbaar vervoer. Als het ervan afwijkt, komt het bij mij op tafel en zit er dus aan die kant bestuurlijke sturing op.

Er zijn ook specifieke vragen gesteld over Beter Benutten, zoals hoe het zit met filereductie. Die bedraagt ongeveer 20%, om precies te zijn 19%, terwijl er twee keer zoveel spitsmijdingen zijn gerealiseerd als werd beoogd. Bij de start van het programma Beter Benutten hebben we een inschatting gemaakt van het benodigde aantal spitsmijdingen, namelijk 25.000. Dat hebben we gedaan op basis van theoretische inzichten. We hebben bedacht dat je met 25.000 spitsmijdingen aan een vermindering van de files komt met 20%. Op basis van praktijkervaringen is gebleken dat je een groter aantal spitsmijdingen nodig hebt. Er blijken bijna twee keer zo veel spitsmijdingen nodig te zijn om het beoogde effect op straat te realiseren. Daarom is er een twee keer zo hoog aantal spitsmijdingen. Dit was natuurlijk de allereerste keer dat we dit deden. De eerste keer was een inschatting. We leren nu wat nodig is om bepaalde effecten te realiseren. Overigens is bij het effect van 19% ook rekening gehouden met

externe effecten, dus extra infrastructuur elders, economische ontwikkeling, incidenten en dergelijke. Er komt heel snel een brief naar de Kamer waarin zij de gevraagde duidelijkheid krijgt over de projecten van Beter Benutten.

Er is gevraagd hoe het komt dat de uitgaven zoals die tot nu toe gerealiseerd zijn, afwijken van de beoogde uitgaven. Dat komt doordat de bijdragen voor het programma Beter Benutten worden verstrekt via de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer en via het Provincie- en Gemeentefonds op basis van de voorhang van de maatregelen. De jaarlijkse verantwoording van de middelen verloopt volgens de regels van de BDU en het Provincie- en Gemeentefonds. Naar verwachting zal begin 2017 met de twaalf Beter Benuttenregio's een financiële afhechting van het eerste programma worden opgesteld. Een eventueel overschot in een regio mag conform bestuurlijke afspraken meegenomen worden naar het vervolprogramma van Beter Benutten en een eventueel tekort is voor rekening van de regio. We gaan dus in the end geen afwijkingen realiseren. Omdat nu alle maatregelen nog niet zijn gerealiseerd en provincies en gemeenten achteraf de financiële verantwoordingsstukken van afgeronde maatregelen opstellen, is begin 2017 een financieel beeld van het eerste programma Beter Benutten beschikbaar. Uiteindelijk zal wat we beoogd hadden uit te geven hetgeen zijn wat we uitgeven.

De heer Hoogland vroeg ook of ik kan toelichten welke maatregelen er al genomen zijn ten aanzien van ITS (intelligente transportsystemen). Er zijn diverse maatregelen gerealiseerd, zoals multimodale reisinformatie, reisinformatiediensten, blauwe golf, de data top vijf, Brabant in-car III, spookfile A58 en parkeerdata. Al die projecten zijn binnen de vooraf vastgestelde scope en binnen het budget gerealiseerd. De vraag van de heer Hoogland is uiteindelijk hoe hij kan zien hoe deze maatregelen hebben bijgedragen aan filevermindering. Volgens mij staat er in de rapportage beschreven welk percentage door de ITS-projecten is gerealiseerd. Ik moet nog een brief krijgen. Ik zal kijken of daarin ook een wetenschappelijke onderbouwing staat van wat het project werkelijk heeft bijgedragen aan die fileverlichting. Mocht het er niet in staan, zorg ik ervoor dat daar ook extra informatie over komt.

De heer Hoogland heeft gevraagd naar Lean-and-Greenmaatregelen. Er zijn 180 bedrijven die zich hebben aangesloten bij het programma Lean and Green Personal Mobility. De ambitie is het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 20%. In het totaal gaat het bij deze bedrijven om een beoogde jaarlijkse reductie van circa 100.000 ton CO<sub>2</sub>. Uit de 180 bedrijven is al een kopgroep ontstaan van bedrijven die weer een stap verder gaan. Het is aantrekkelijk voor hen, omdat deze maatregelen gepaard gaan met besparing van brandstof en van reis- en parkeerkosten. Er is een aanzienlijk kostenvoordeel voor participerende bedrijven mee gemoeid. Dat is wat er binnen het programma Beter Benutten met de Lean-and-Greenmaatregelen is gedaan.

De heer Hoogland vroeg zich ook nog af hoe de verschillende projecten op de productbegroting bijdragen aan de doelstellingen op de beleidsbegroting en hoe een koppeling wordt gemaakt tussen MIRT-projecten en SVIR-doelstellingen. We hebben een koppeling op projectprogramma-niveau ingeregeld binnen de huidige MIRT-systematiek. Het klopt – dat is volgens mij ook de discussie die de rapporteurs aanhaalden – dat dat in mindere mate verankerd is op projectniveau in de begrotings- en verantwoordingsstukken. Dat loopt nu meer via separate documenten, zoals de ex ante MKBA of een file top 50. In overleg met de rapporteurs zullen we beoordelen op welke wijze we de informatie ook in het MIRT kunnen verwerken en op welke termijn. Ik heb er net al iets over gezegd in de eerste ronde.

Mevrouw Visser heeft aangegeven wat de mensen volgens haar willen en wat zij niet willen. De eekhoornbrug is vorig jaar ook aan de orde geweest. Het belangrijkste dat zij zegt, is dat alles wat wij doen, wat het ook is, in

elk geval kosteneffectief moet zijn. Daar kunnen we verder niet van mening over verschillen. Ik kan er lang en kort over zijn, maar ik ben het met haar eens.

Mevrouw Visser heeft mij gevraagd naar de marktvisie. De nieuwe marktvisie is in coproductie met de markt gemaakt, met andere publieke opdrachtgevers. Dat is voor ons heel belangrijk. Na slechte ervaringen met een aantal projecten, hebben we besloten om te bekijken of we met elkaar reëlere afspraken kunnen maken om projecten tot een goed einde te brengen. Dat geeft ook richting aan het beleid ten aanzien van het oplossen van een aantal van de huidige problemen. Wij streven naar een nieuwe samenwerkingscultuur. Daarin willen we nog steeds een zakelijke houding innemen. We proberen bij de risicoverdeling tussen partijen goed te kijken wie nu welke risico's moet dragen. Degene die het risico kan beheersen, zou het ook eigenlijk moeten dragen. Risico's die niet door één van de partijen kunnen worden beheerst, moet je zo mogelijk samen gaan beheersen. Je moet ervoor zorgen dat de omvang beperkt en behapbaar is. Je zou de tenderinspanningen die bedrijven moeten leveren, moeten verminderen. Je moet ervoor zorgen dat niet iedereen eindeloos veel tenders doet, nooit een project krijgt en daarvoor heel veel kosten maakt. De aanbestedingsperiode moet verkort worden. Er moet worden geprobeerd om contractwijzigingen gedurende de realisatieperiode in goed onderling overleg op te lossen. We moeten redelijk en billijk zijn, maar wel zakelijk.

Te lage inschrijvingen moeten worden voorkomen. Als wij daar een vermoeden van hebben, gaan we meteen het gesprek aan. Anders weet je immers dat je gedurende de rit weer allerlei dingen op je bord gaat krijgen die een probleem kunnen opleveren. Uiteindelijk bepaalt de marktpartij of wordt ingeschreven op een project en welke bieding hij doet. Als wij er redelijker in gaan zitten met betrekking tot de risicoverdeling, hebben zij uiteindelijk als zij een bieding gaan doen ook zelf de verantwoordelijkheid daarvoor.

Mevrouw Visser vraagt ook naar de Botlekbrug en dat soort grote projecten in DBFM. Juist in de marktvisie pak ik de problemen aan die we nu ondervinden onder andere rond de Botlekbrug, waaronder de risicoverdeling. De partij die het risico het beste kan beheersen, moet dus het risico dragen.

Mevrouw Visser vraagt aandacht voor oneerlijke concurrentie bij subsidies. Daar kunnen we elkaar in vinden. Daar waar bedrijven aan de slag kunnen, moeten zij die ruimte krijgen. Met subsidies zullen we de marktwerking moeten stimuleren en niet moeten frustreren, om het maar zo te zeggen. We moeten het zo doen dat bedrijven een steun in de rug krijgen om een businesscase te ontwikkelen in een open aanbestedingsproces, zodat dat ook voor de markt inzichtelijk is.

Ook vraagt mevrouw Visser naar de onderuitputting bij het Deltafonds. Er was inderdaad sprake van onderuitputting. Die wordt op dit moment minder. Ik vind het heel vervelend dat dat is gebeurd. Dat heeft ook te maken met het nieuwe Deltaprogramma en het feit we naar een normenstelsel zijn gegaan. Daardoor is een aantal projecten opnieuw bediscussieerd en zijn die dus minder snel gerealiseerd. Programma's, zoals het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), beginnen nu goed op tempo te komen. De onderuitputting blijft uiteraard beschikbaar in het Deltafonds. Dat geld is gewoon beschikbaar voor het nieuwe HWBP. Daar blijft het ook voor beschikbaar, tenzij de Kamer daar anders over beslist. Ik verwijs naar de discussie waar mevrouw Visser naar vroeg. Het is dus in principe beschikbaar voor waterveiligheid.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de Rekenkamer, die kritisch is geweest over een aantal inkopen en aanbestedingen binnen de directie Wegen en Verkeersveiligheid. Dat klopt. Er zijn onvolkomenheden geconstateerd bij deze directie. Het gaat dan onder andere om de complexiteit van aanbestedingen. Onder de Europese aanbestedingsgrens

is het eigenlijk nog complexer dan erboven. Het is ook strenger. Die complexiteit leidt weleens tot fouten. Dat geef ik meteen toe. Soms is sprake van bewuste overschrijdingen. Waar moet je dan aan denken? We hebben een ingenieursbureau ingeschakeld. Dat hebben we aanbesteed. Dat bureau heeft voor ons een aantal zaken uitgezocht. Vervolgens kwam er nog een aantal bestuurlijke vragen over hoe dingen precies zaten. Daar zou je dat bureau ook weer voor moeten inschakelen. Dat zou je eigenlijk opnieuw moeten aanbesteden, maar dat wordt dan toch niet gedaan in het kader van de snelheid en de continuïteit. Dan wordt dus een besluit genomen door de dg. Dat heet een onrechtmatig besluit, of zoiets. Dan wijk je eigenlijk bewust even af.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of dan niet elke keer de bedrijfsvoering in gevaar is. Dat klinkt wel heel erg zwaar. Dit is een beetje wat de Kamer zich erbij moet voorstellen. Vinden wij het daarmee oké? Nee, dat vinden we niet. Ten aanzien van die onvolkomenheden hebben we – dat staat ook al in de bedrijfsvoeringsparagraaf – een project Versterking financieel beheer bestuurskern ingericht. Ik kan eraan toevoegen dat daartoe inmiddels een verbeterplan is opgesteld en dat dat al is geaccordeerd door de bestuursraad. De acties daaruit en de resultaten daarvan zullen in 2016 periodiek en nadrukkelijk worden gemonitord. Er zal over worden gerapporteerd via het Audit Committee. Dat geldt voor de directie Wegen en Verkeersveiligheid, maar ook breder. Misschien heeft de Kamer nu een beetje een beeld van het soort zaken waar het om gaat. Het is allemaal begrijpelijk, maar tegelijkertijd ook niet wenselijk. Dat is dus waar we op sturen. Het is best complex.

De heer Van Helvert heeft gevraagd om een reflectie op het baten-lastenstelsel. We hebben al een «life cycle»-cyclus geïntroduceerd. In zo'n «life cycle»-cyclus zie je eigenlijk een zeer positief resultaat. De vraag is hoe je langdurig in beeld kunt brengen wat je moet gaan afschrijven en wat de levensduur is. Dat wordt ook toegepast bij afwegingen en ramingen. Daar hebben we dus al een soort alternatief voor het baten-lastenstelsel. In de brief bij de doorlichting van Rijkwaterstaat hebben we ook gezegd dat een andere boekhouding wat ons betreft niet per se noodzakelijk is om een goed inzicht voor de lange termijn te krijgen. We gooien er echter ook de deur niet voor dicht. Het Ministerie van Financiën start een studiegroep verslagleggingsstelsel rijksoverheid, die onder andere over dit onderwerp gaat. Dat wacht ik af. Op basis van inhoud gaan we kijken wat de voor- en nadelen zijn. In een baten-lastenstelsel zul je uiteindelijk veel meer moeten reserveren voor de toekomst. Het heeft dus wel gevolgen. Er zijn verschillende mogelijkheden. We hebben het nu aangepakt met een stelsel dat er een beetje tussenin zit. Daarmee denken we dat we een goede methode hebben. Er wordt verder op gestudeerd en we komen er uiteindelijk op terug.

De heer Van Helvert vraagt ook of we bereid zijn om andere constructies toe te passen, bijvoorbeeld dat de regio zelf de sluis bij Kornwerderzand kan gaan aanpakken. Dit soort discussies hebben we in het verleden ook gehad ten aanzien van andere objecten. Laat ik eerst maar even afwachten of er een voorstel komt van de regio met betrekking tot de Kornwerdersluis. Laten we het ten aanzien van andere onderdelen aanpakken zoals we dat in het verleden hebben gedaan. We hebben altijd bekeken of het zinvol was om een regio zelf zo'n project te laten uitvoeren of niet. Dat hangt vaak heel erg af van de samenhang met andere nationale projecten. Ik kan me voorstellen dat we besluiten dat we die Kornwerdersluis zelf willen uitvoeren, omdat je in de Afsluitdijk bezig bent. Bij een ander type project zou je kunnen zeggen: als u het toch zelf gaat financieren en het wordt losstaand gerealiseerd, kan ik me voorstellen dat u ook zelf de uitvoering doet. Dat is dus niet zwart-wit van tevoren te zeggen. Dat moet je per project bekijken.

De heer Van Helvert heeft ook gevraagd naar de mutaties. De vraag van de Kamer was om een begrotingsmutatie van 5 miljoen vorm te geven.

Daar hebben wij altijd aan mee willen werken. Vervolgens is een discussie ontstaan op het niveau van het Ministerie van Financiën met betrekking tot alle ministeries. Daar is een spelregel afgesproken, een lijn van het kabinet, over hoe we dat gaan rapporteren. Alle ministeries doen dat op dezelfde wijze. Ik ga dus niet eigenstandig en via toezeggingen daarvan afwijken. Ik denk dat het goed is dat ministeries op een vergelijkbare wijze rapporteren. Volgens mij komt de nieuwe norm in materiële zin groten-deels overeen met de eerdere afspraken en heeft die daarmee een heel beperkt effect. De Kamer krijgt zelfs wat meer toelichting bij begrotingsartikelen met een kleinere omvang. Eigenlijk wil ik het dus hierbij houden. Het is niet dat we het oorspronkelijke verzoek van de Kamer niet willen uitvoeren, maar we hebben ervoor gekozen om het voor alle ministeries op dezelfde wijze te doen.

De heer Houwers heeft ook gevraagd naar inkoopvraagstukken, net als mevrouw Van Veldhoven. Ik denk dat ik bij de beantwoording van haar vragen ook zijn vragen heb beantwoord. Volgens mij heb ik hiermee alle vragen van de Kamer aan mij beantwoord.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. Ik zal langs een aantal dossiers antwoorden. Ik begin met de vragen over het NSL, daarna ga ik in op het maatschappelijk verantwoord inkopen en vervolgens op de Betuweroute. Daarbij neem ik in samenhang mee wat er gevraagd is over ERTMS door de heer Houwers en over PHS door mevrouw Vissers. Uiteindelijk komt er, als laatste, een antwoord op de vraag van de heer Van Helvert over ProRail.

Waar het gaat over de verantwoording met betrekking tot het NSL, is het misschien goed om de Kamer even mee te nemen naar het jaar 2009. Waarom hebben we dit programma? Dat is omdat we in 2009 op heel veel plaatsen zagen dat de normen niet gehaald werden. Nederland dreigde gewoon op slot te gaan. Er dreigde een algehele bouwstop. Iedereen die nu kritisch is, houd ik voor dat zij hun geschiedenis moeten kennen. We hebben het niet voor niets gedaan. Uit de cijfers – dat is natuurlijk ook belangrijk – blijkt dat we op al die plekken inmiddels het probleem bijna hebben opgelost. Ik ga zo nog in op wat mevrouw Van Veldhoven misschien nog verder wil in het leven, en ik ook. De belangrijkste toets is natuurlijk of je met je inzet ook resultaat haalt. Dat kunnen we meten en het antwoord op die vraag is: ja, dat doen we. We zijn eigenlijk ontzettend succesvol geweest. Gelukkig, zeg ik maar.

We gaan inderdaad ook evalueren. Dat zeg ik toe. Dat gaan we in 2019 doen. In het kader van die evaluatie zal aan gemeenten en provincies worden gevraagd om verantwoording af te leggen over de bestede middelen. Vooruitlopend op die eindevaluatie werk ik er graag aan mee dat de Kamer het NSL als focusonderwerp heeft aangemerkt. Strikt genomen worden er in 2016 geen NSL-middelen meer uitgegeven. Wel worden inderdaad nog twee keer – dat geld is al toegezegd aan Rotterdam en Amsterdam – middelen voor het Actieplan Luchtkwaliteit beschikbaar gesteld. Die gaan we betrekken bij het zogenaamde «focusonderzoek». Er is gevraagd of ik kan uitleggen wat we gaan doen ten aanzien van de streefwaarden voor luchtkwaliteit die de Gezondheidsraad wenselijk vindt. Dit voorjaar heb ik de Gezondheidsraad gevraagd om te adviseren over manieren waarop gezondheid meer centraal kan worden gesteld in het luchtkwaliteitsbeleid. Hij zal daar eind volgend jaar over adviseren. De Gezondheidsraad heeft daar wel tijd voor nodig. Dit is van groot belang, omdat gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging echt verder moeten worden teruggedrongen. Als we kijken naar Europa dan zou je eigenlijk kunnen zeggen – ik ben nog steeds met het NEC-dossier bezig, maar we hebben nog een paar uur – dat het een sluipmoordenaar is. Luchtverontreiniging is een echte sluipmoordenaar. Er sterven in Europa gewoon duizenden mensen aan dit fenomeen. Het is aan ons allemaal om daar verandering in te brengen. We zullen dus een permanente verbe-

tering tot stand moeten brengen. We gaan ook toewerken naar de WHO-advieswaarden.

Het volgende thema is het maatschappelijk verantwoord inkopen. Hoe zit het nu als decentrale overheden de afspraken niet nakomen? Misschien is het goed om vast te stellen dat ze inderdaad zelf verantwoordelijk zijn. Dat hebben we heel goed geregeld. Dat hebben we staatsrechtelijk zo geregeld. Ik zag hier net een kleine wedstrijd van «wie is de beste liberaal van vanochtend». Ik wil de leden ergens aan herinneren. Mevrouw Visser zei nog iets over dat gemeenten geld krijgen, dat ze dat besteden en dat niemand weet waaraan. Ik zou haar willen herinneren aan de fantastische geschiedenis van haar partij. Een van de beste staatsmannen ooit is de heer Thorbecke geweest. Ik zou willen zeggen dat het huis van Thorbecke staat. Dat vraagt ook om vertrouwen vanuit het Rijk. De Kamer heeft op heel veel momenten om heel terechte redenen besloten tot decentralisatie. Dat kun je niet half doen. Je kunt niet aan de ene kant zeggen dat je gaat decentraliseren en vervolgens aan de andere kant zeggen dat we, als we dat gaan doen misschien, wel geld over de balk smijten, omdat het wellicht niet goed wordt uitgegeven. Daar hebben we gewoon de lokale democratie voor.

Vaak zie je – dat doen we ook op al dit soort momenten – ook een heel bijzondere samenwerking over de bestuurlijke grenzen heen, waarbij Rijk en gemeenten besluiten om samen verantwoording af te leggen. Dat gaan we hier dus ook doen. Dat brengen we in beeld via een monitor. Dat heb ik mevrouw Van Veldhoven in de inleiding naar aanleiding van de voortreffelijke bijdrage van de rapporteurs al geantwoord. We hebben ook nog gezegd dat we een benchmark doen. We gaan dus ook nog heel scherp laten zien waar je nu eigenlijk aan moet voldoen. Ik kan een decentrale overheid echter natuurlijk niet dwingen. Dat zijn gewoon de verhoudingen niet en ik zou het dus ook niet willen. Ik wil ze wel graag motiveren.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De Staatssecretaris is bezig met een charmeoffensief. Alle complimenten zijn leuk, maar ze daagt ook een beetje uit. De discussie ging niet alleen over de inhoud. In de discussie over het jaarverslag is het NSL als voorbeeld genoemd, maar we hebben ook een discussie gehad over de BDU en Beter Benutten. De vraag is of je kosteneffectiviteit een belangrijk uitgangspunt vindt als je met elkaar gezamenlijk afspreekt dat je aan programma's werkt. Op die vraag heb ik de Minister een heel duidelijk antwoord horen geven, maar ik hoor de Staatssecretaris eigenlijk vooral haar eigen pleidooi houden voor wat zij belangrijk vindt. Wat vindt de Staatssecretaris, bijvoorbeeld in de kader van het NSL, van kosteneffectiviteit van maatregelen?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Zoals bekend, spreekt het kabinet met één mond. Het antwoord op die vraag is dus: dat vind ik belangrijk, net als de Minister. Dat zou ook niet anders kunnen. Wij hebben daarover geen verschillend standpunt.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het is toch goed om dat te benadrukken. De Staatssecretaris probeerde aan te geven wat de historie was. Dank voor het overzicht, maar ik ben bekend met de historie van het NSL. Belangrijk is dat de VVD – misschien is dat goed voor de verdere beantwoording van de Staatssecretaris – niet alleen vragen heeft gesteld over het NSL, maar breder over alle programma's. Kosteneffectiviteit moet daarin een uitgangspunt zijn.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Daar ben ik het mee eens. Ik vind het echter soms goed, gelet op alle kwalificaties die in een debat als dit aan de orde zijn, om nog even een

keer neer te zetten waarom we dingen doen. Het helpt vaak om op zulke dossiers de geschiedenis er weer bij te halen, om je af te vragen of het terecht was wat we deden. Ik denk dat het hier noodzakelijk was. Dat is een understatement waarschijnlijk. Heeft het gewerkt? Ik denk dat we dat kunnen laten zien. Ik ben het er zeer mee eens dat kosteneffectiviteit in tijden waarin we nu eenmaal geen drukpers ergens hebben staan gewoon noodzakelijk is. Absoluut.

Wat doen we als I en M zelf? Eigenlijk heeft de heer Houwers daar het antwoord op gegeven. Dat heeft hij op een wijze gedaan die ik niet beter had kunnen doen. We hebben inderdaad die Lean and Green Star ontvangen, voor een vermindering van het energiegebruik van 32% in vier jaar tijd. Rijkswaterstaat – de Minister heeft daar recent in Buitenhof nog een heel exposé over gegeven – is volop bezig, is ook ondertekenaar van de green deal, heeft rechten van 35.000 MWh stroom van Nederlandse windmolens ingekocht, enzovoort, enzovoort. Wij proberen gewoon, om het huiselijk te zeggen, het goede voorbeeld te geven. Zo hoort het. Zijn er nog concrete plannen? Er komt een monitor. We hebben het plan van aanpak van 2011. Dat voor 2015–2020 hebben we in september vorig jaar naar de Kamer gestuurd. We zijn met een voortgangsrapportage bezig, waar de Kamer uiteraard op gepaste tijden weer inzicht in krijgt.

Dan kom ik bij de Betuweroute. Daar heb ik al eerder met de Kamer over gesproken. Het is goed om daar, zeker in het licht van dit debat, nog eens bij stil te staan. Ik ben het zeer eens met de opvatting dat de informatievoorziening aan de Kamer tijdig, toegankelijk en inzichtelijk moet zijn. De cijfers zijn naar de Kamer gezonden, maar dat betekent niet per se dat je daarmee op voorhand een begrijpelijke keuze voorlegt. Ik denk dat dat de les is die we moeten trekken uit het verleden. Dat had beter gekund. Dat is niet gebeurd omdat we dingen niet hebben willen laten zien. Dat moet ik echt bestrijden. Ik denk echter dat het wel goed is – dat hebben we in de afgelopen jaren op allerlei momenten gedaan – om te laten zien wat de keuzes of de consequenties zijn als dingen misgaan.

We moeten inderdaad vaststellen dat het Rijk sinds 2006 meer, ook meer dan voorzien, heeft uitgegeven aan de Betuweroute. Het verschil in de cijfers komt voor een deel doordat de Rekenkamer een langere periode in ogenschouw nam dan was voorzien en het komt ook door tegenvallers waar we mee te maken kregen. In de begrotingsstukken zijn alle cijfers rond de exploitatie wel in beeld gebracht. Sinds 2011 hebben we verbeteringen doorgevoerd in de wijze waarop we bijvoorbeeld cijfers rond beheer en onderhoud in de begroting presenteren. In de voortgangsrapportage heb ik ook gemeld dat ik de Kamer graag periodiek wil blijven informeren, zodat we de ontwikkelingen in samenhang kunnen bezien. Daar hoort ook het vroegtijdig transparant maken van risico's bij. Dat is eigenlijk de kern.

Er is nog wel een punt. Daar worstel ik zelf nog weleens mee. Je ziet soms risico's die vervolgens heel snel weer verdampen. Je moet een risico dus melden als het een reëel risico is. Daar moeten we samen met de Kamer voortdurend goed en zo transparant mogelijk mee in de weer zijn. Dat proberen we op alle grote projecten ook echt te doen. Dan kan de Kamer namelijk meesturen of zeggen dat er andere keuzes gemaakt moeten worden. De tijdigheid daarvan is de kern. Daar moet de Kamer invloed op kunnen uitoefenen. Zo kijken wij vanuit het departement naar dit dossier en zo proberen we ons werk te doen.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Laat ik allereerst zeggen dat ik de manier waarop de Staatssecretaris heeft laten zien, ook in andere dossiers, hoe zij wil omgaan met dit soort risico's die zich bij dit soort grote projecten nu eenmaal voordoen heel erg waardeert. In dit rapport van de Rekenkamer kijken we eigenlijk een stukje terug. Ik moet toch echt constateren – misschien verschillen we daarover van mening – dat het niet altijd tijdig, toegankelijk en transparant is



geweest. Ik hoor de Staatssecretaris daar wel iets over zeggen. Dat de uitgaven hoger zouden uitvallen, was al in 2008 bekend op het departement. In 2011 werd daar een deel van gemeld, maar tot 2009 en ook nog ergens weggestopt in een bijlage. Dan kun je best zegen dat alle cijfers naar de Kamer zijn gegaan, maar dan zijn ze niet inzichtelijk geweest. Ik zou vandaag heel graag samen met haar willen zeggen: we maken een overzicht van wat er in het verleden is gebeurd en vanaf nu gaan we samen jaarlijks beter en helderder de vinger aan de pols houden. Het is voor mij echt een zwaarwegend punt. De Kamer moet echt goed geïnformeerd worden. Daarom is het voor mij een overweging bij de dechargeverlening. Ik zou heel erg graag met de Staatssecretaris de balans willen opmaken van wat was en een goede afspraak willen maken voor de toekomst. Ik ben benieuwd hoe zij daarop reageert.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat zou ik ook graag willen, want ik ben het met mevrouw Van Veldhoven eens. Waar wij scherp op hebben gereageerd, is de suggestie dat we dingen niet gemeld zouden hebben. Dat moet ook. Als je cijfers wel laat zien, moet je daar wel voor staan. Ik heb er echt begrip voor als de Kamer zegt dat de cijfers niet per se zodanig inzichtelijk waren dat zij op grond daarvan keuzes kon maken. Daarom heb ik ook gezegd dat dat beter had gekund. We moeten voorkomen dat we dit soort discussies met elkaar krijgen. Ik heb liever in beeld dat er iets heel vervelends is en dat we dat gewoon, meer dan de Kamer soms fijn vindt, in haar gezicht brengen en zeggen: dit is de oplossing; wie ons lief heeft, volgt ons en als het een andere oplossing moet zijn, dan kan dat ook.

Waar we afstand van hebben genomen, ook in reactie op de Rekenkamer, is de suggestie dat het nooit gemeld is. Dat is belangrijk. We erkennen in deze kwestie dat het niet alleen ergens gemeld moet worden, maar dat we samen tot een besluit moeten komen. Er zijn op dit dossier natuurlijk ook een aantal dingen niet gebeurd. Dat is gewoon allemaal politiek besloten en dus ook op een gegeven moment geaccordeerd door de Kamer. Misschien kunnen die wel een nieuw licht op de zaak werpen. Ik noem de discussie over de modal shift. Ik heb al eerder toegezegd dat we daar onderzoek naar doen. De Kamer krijgt in het najaar de opzet. Dan kan zij kijken of zij dat goed vindt. In de beantwoording van de vragen hebben we het beeld van het verleden gebracht. We zullen dat inderdaad met het oog op de toekomst op dit dossier en enkele andere – ik kom zo nog op ERTMS en PHS – precies, goed en inzichtelijk in beeld moeten brengen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Volgens mij komen de Staatssecretaris en ik een heel eind tot elkaar. Wat betreft harde cijfers is de verplichting heel erg helder. Het is ook helder dat die ergens op enig moment zijn gemeld, toegankelijk of niet toegankelijk. Prognoses van risico's zijn natuurlijk wat vager. De Staatssecretaris kan zeggen dat de vraag is of ze hard genoeg zijn. We zien hier dat er cijfers werden gegeven tot 2009, terwijl er een prognose was die vele malen hoger was. Ik ben het eens met de opmerking van de Staatssecretaris dat je risico's die er zijn wel als zodanig moet aanmerken, ook als er nog variatie zit in de exacte grootte ervan. Gezien de bedragen waar het om gaat, denk ik dat dat hier niet goed is gegaan. Niet alleen de harde rekeningen moeten worden gemeld als die er zijn, maar ook risico's van deze orde van grootte. We gingen van 76 miljoen in zeven jaar naar over de 300 miljoen in negen jaar. Dat gat is gewoon veel te groot. Ik hoop dat de Staatssecretaris dat met mij deelt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja. Om die reden is het departement al een tijd, al een paar jaar, bezig om die risico's op allerlei dossiers veel beter in beeld te brengen. Die

verandering van werkwijze is dus voor ons ook niet nieuw, maar die was wel noodzakelijk.

De heer Van Helvert merkt op dat de Rekenkamer zegt dat er een toekomstplan voor de Betuweroute moet komen en vraagt mij waarom ik dat niet maak. Het punt is dat commerciële exploitatie van de infrastructuur gewoon niet mogelijk is gebleken. Ik kan wel allerlei ballen in de lucht houden met de suggestie dat dat in de toekomst misschien wel gaat gebeuren, maar dat lijkt me eerlijk gezegd niet fair als de omstandigheden niet veranderen. Daarom is dat onderzoek naar de modal shift nog wel een aanknopingspunt. Als dat nieuw licht op de zaak werpt, zouden we verder kunnen kijken hoe we er alles aan kunnen doen om de Betuweroute bij te laten dragen aan nieuwe ambities. Op die manier zou ik ernaar willen kijken. Ik heb de hoop niet opgegeven dat het beter kan. Mogelijk kunnen we in de toekomst – misschien zijn we dan twintig jaar verder – nog positiever kijken naar de Betuweroute en de betekenis ervan. We hebben heel spannende discussies met elkaar over spoorgoederenvervoer over de Brabantroute en dergelijke. Daarbij zie je eigenlijk al dat de noodzaak voor de Betuweroute in kosteneffectiviteit misschien nog niet helemaal aangetoond is, maar maatschappelijk gezien wel. Dat zijn verschillende manieren om ernaar te kijken. We moeten daar zo goed mogelijk doen wat nodig is.

De heer **Houwers** (Houwers):

De Staatssecretaris zegt dat de omstandigheden niet zodanig zijn dat de Betuweroute rendabel te maken is. Daar komt het eigenlijk op neer. Is zij het met mij eens dat we zelf die omstandigheden voor een deel kunnen beïnvloeden? Daarom zou het toch wel handig zijn om hetgeen de heer Van Helvert, net als ik, heeft gevraagd ten uitvoer te brengen, namelijk om een soort toekomstbespiegeling te maken. Misschien kan dat als we wat meer over die modal shift weten. Is de Staatssecretaris met mij van mening dat wij ook zelf het nodige kunnen sleutelen aan die omstandigheden?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Zeker. Als je een vrachtwagenheffing introduceert, wordt het spoorgoederenvervoer financieel gezien rendabeler. Vandaar ook dat een onderzoek naar de modal shift eigenlijk het enige aanknopingspunt is. Dat kan namelijk potentieel een discussie opleveren over wijziging van het beleid. De kern is dat als het beleid zoals we dat nu kennen, inclusief het flankerende beleid, ongewijzigd blijft, niet voorzien is dat de Betuweroute commercieel geëxploiteerd kan worden. Mocht men daar politiek, wellicht volgend jaar, anders naar willen kijken, dan kan dat. Dan zou ik suggereren om eerst dat onderzoek naar de modal shift te doen. Dan kunnen we op basis daarvan politiek bekijken of dat een aanknopingspunt biedt voor een nieuw toekomstperspectief. Dat lijkt mij inhoudelijk een verstandige benadering. Zonder wijziging van het beleid kunnen we in de toekomst gaan lopen koekeloeren wat we maar willen, met een heel mooie glazen bol, maar dan verandert er gewoon niets. Vandaar mijn suggestie.

De heer **Houwers** (Houwers):

Het lijkt me op zich een goede suggestie om er op die manier naar te kijken. Ik wil daarbij wel aantekenen dat er niet alleen naar de financiële kant gekeken moet worden, maar ook naar de maatschappelijke baten en kosten. Ik stel voor om op die manier te bekijken of we daar toch een verandering in zouden willen aanbrengen. Dat zullen we te zijner tijd zeker nog aan de orde krijgen.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ja. Nogmaals, het is geen voorstel. Het is gewoon een onderzoek. Ik denk dat het goed is om dat te zeggen.

ERTMS is een groot project. We temporiseren het. Dat geeft al aan dat we graag willen voorkomen dat we er heel spannende gesprekken over krijgen over x jaar. De Kamer is er nauw bij betrokken. In het vorige AO Spoor hebben we over PHS gesproken. De uitgangspunten worden eigenlijk voortdurend herijkt.

Mijn laatste punt, ook gelet op de tijd – ik probeer snel te gaan – is ProRail en de aansturing ervan. Tegen de heer Van Helvert zeg ik dat we het beide moeten doen. Het is echt een kwestie van en-en. Ja, de Rekenkamer is kritisch over de aansturing van en het toezicht op ProRail vanuit het departement zoals dat vorm was gegeven. De aansturing vanuit de verschillende rollen en verantwoordelijkheden moet versterkt worden. Daar zijn we al mee begonnen. Er is een heel traject doorlopen, waar de rolhouders binnen het departement richting ProRail en de wijze waarop interne besluitvorming moet plaatsvinden slagvaardiger zijn gemaakt. De statuten van ProRail worden aangepast naar aanleiding van die nieuwe topstructuur daar. De bedoeling van alle acties op korte termijn is dat ze ook gaan leiden tot een verbetering van ons eigen werk. Het is waar dat het ook vanuit ons een tand beter moet. We zijn ook vast van plan om dat te doen. Daarnaast gaan we kijken naar de organisatievorm. Daar is een heel debat over geweest. Dat gaan we niet overdoen. Ik geloof dat er gisteren over alle moties is gestemd. De Kamer krijgt daar later dit jaar een voorstel over. Dan kan zij opnieuw de discussie met mij aangaan en zeggen wat zij ervan vindt.

Hiermee ben ik aan het einde van mijn beantwoording gekomen, voorzitter.

**De voorzitter:**

We gaan gelijk door naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Daarin kunnen eventueel moties worden ingediend. De spreektijd is maximaal twee minuten per commissielid.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Kunnen wij twee minuten schorsen?

**De voorzitter:**

Ja, dat is prima.

De vergadering wordt van 11.50 uur tot 11.53 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Dan gaan we nu echt verder met de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Het woord is als eerste aan de heer Hoogland. De spreektijd is maximaal twee minuten.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Eén observatie en één vraag.

Mijn observatie is dat de antwoorden van het departement, ondanks de vele vragen over het proces en in tweede instantie over de inhoud, heel procesmatig zijn. Dat kan, omdat er voor een deel procesmatig wordt gestuurd op programma's. Maar ik geloof in de inhoud! De inhoud moet centraal staan. Ik vind zo'n college geschiedenis over Thorbecke en de staatsinrichting van ons land buitengewoon interessant, maar de vraag is wat het bijdraagt aan het werk dat de Kamer wil doen voor haar controlefunctie. De Kamer moet immers bepalen of beleidsdoelstellingen daadwerkelijk overeenkomen met de acties die worden uitgevoerd en of geld effectief wordt besteed. Maar dat is even alleen een observatie van mijn kant.

Mijn volgende vraag is, als ik het mij goed herinner, ook al door de heer Van Helvert gesteld. Hij raakte met die vraag aan de kern van waarom wij hier zitten, namelijk het controleren van de regering, het kabinet. Die

vraag, die nog niet volledig beantwoord is, luidt: kan de Minister voortaan in afwijking van de rijksbegrotingsvoorschriften, maar in de geest van de afspraken met de commissie – we hebben eerder afspraken gemaakt die afwijken van de rijksbrede afspraken – bij begrotingsartikelen van 1 miljard of meer alle begrotingsmutaties van 5 miljoen bij het ministerie, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, toelichten? De vraag is of dat kan, maar vooral ook of de Minister dat wil. Het is de afspraak die we hebben gemaakt, maar door rijksbrede maatregelen krijgen we uiteindelijk minder zicht op begrotingsmutaties, terwijl het wat ons betreft meer zou moeten zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor de beantwoording. Het is goed om herinnerd te worden aan de historie, maar volgens mij verschillen we daar totaal niet over van mening. Bij het recente algemeen overleg over water hebben we dit traject zelfs aangehaald in het kader van de discussie over het realiseren van «meten is weten». Zoals de heer Hoogland treffend aangaf, zitten we hier om te bekijken hoe het belastinggeld besteed is. Zijn we het over die besteding eens en kan de Kamer daar ook iets van vinden? Als we met elkaar afspreken dat kosteneffectiviteit een belangrijk uitgangspunt is, hoe zien we dat dan terug in al die programma's? Dat is ook de reden voor onze oproep, want het gaat vaak om langjarige programma's, soms wel tien, en er gaan vele tientallen miljoenen en soms zelfs miljarden in om. Wat is de voortgang? Hoe kunnen we daarop sturen? Hoe kunnen we ervan leren? Die vragen moeten we beantwoorden om te voorkomen dat iedereen opnieuw het wiel moet uitvinden, want dat moet volgens mij niemand willen. Ik bedank de Minister voor haar toezegging dat zij om oneerlijke concurrentie te voorkomen zal bekijken of gesubsidieerde activiteiten door anderen kunnen worden gedaan. Dat is een goede toezegging, want het kan ons helpen om belastingbetalers niet onnodig op kosten te jagen. Ik heb er begrip voor dat er door de meer algemene discussie over het Deltafonds ook discussie was over de onderuitputting bij dit fonds. De oproep van de VVD is dan ook nadrukkelijk ingegeven door het feit dat het geld voor waterkwaliteit en het geld voor waterveiligheid in het verleden niet voor niets van elkaar zijn gescheiden. Dat is op uitdrukkelijk verzoek van de VVD gebeurd en wij willen dat graag zo houden, omdat de opgaven daar nog steeds heel groot zijn. Het is niet vanzelfsprekend dat we in het kader van meekoppelkansen, natuur en waterkwaliteit een soort beweging zien dat geld dat bij het ene programma over is naar het andere programma overgeheveld kan worden. Ik snap wat de Minister heeft gezegd over de vechcontracten, Rijkswaterstaat en de Marktvisie. Mijn kernvraag hierover kan ik toch het beste illustreren aan de hand van de Botlekbrug. De risico's zijn daar inderdaad verdeeld, maar omdat er nog allerlei mankementen zitten in de nieuwe techniek, moeten er aanvullende maatregelen worden genomen om de doorstroom te realiseren. De kosten van die maatregelen komen voor rekening van Rijkswaterstaat en wat ons betreft kan dat de bedoeling niet zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Informatievoorziening aan de Kamer, zeker over grote financiële bedragen, is ontzettend belangrijk. Ik denk dat de Staatssecretaris en ik daar op een goede manier over van gedachten hebben gewisseld.

Een belangrijk punt van kritiek in het Fyrrapport is dat de Kamer niet altijd gebruikmaakt van de instrumenten die zij heeft. We zijn van 76 miljoen naar 330 miljoen gegaan. Terugkijkend zeg ik dat het belangrijk is om vandaag gezamenlijk te proberen een streep te trekken onder dit dossier, want alleen dan kun je daarna vooruitkijken.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Algemene Rekenkamer in het rapport Exploitatie van de Betuweroute concludeert dat de Betuweroute de financiële verwachtingen met betrekking tot de exploitatie niet waarmaakt en de informatievoorziening aan de Kamer hierover tekortschiet;

van mening dat de informatievoorziening over de kosten van de Betuweroute via bijlagen bij Kamerbrieven en rapporten van de Algemene Rekenkamer de overzichtelijkheid niet ten goede komt;

spreekt uit decharge te verlenen aan het jaarverslag Infrastructuur en Milieu op voorwaarde dat de regering een totaaloverzicht van de gemaakte kosten voor en de gerealiseerde baten over de Betuweroute tot nu toe opstelt en de Kamer in het vervolg jaarlijks, bijvoorbeeld bij de behandeling van het jaarverslag, informeert over de verwachte kosten van en de gerealiseerde baten over de Betuweroute;

verzoekt de regering tevens, een toekomstplan voor de exploitatie van de Betuweroute op te stellen, mede op basis van het onderzoek naar de modal shift,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 9 (34 475 XII).

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Dit is echt een motie «gehoord de beraadslaging», want in deze versie van de motie heb ik er het een en ander met de hand bij geschreven. Ik zal ervoor zorgen dat de Minister een nettere versie krijgt.  
Ik heb een motie over de middelen voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voor het bepalen van de effectiviteit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van belang is dat de informatie in het jaarverslag Infrastructuur en Milieu en het Infrastructuurfonds zo helder mogelijk is;

overwegende dat de uitgaven voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder op dit moment niet duidelijk genoeg van elkaar gescheiden zijn;

verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat het jaarverslag en het Infrastructuurfonds voortaan beter inzicht bieden in de beoogde en

gerealiseerde uitgaven en verplichtingen, en dat de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder duidelijker van elkaar gescheiden zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (34 475 XII).

**De heer Van Helvert (CDA):**

Voorzitter. Ik zal mij beperken tot het indienen van mijn moties.

Ik begin met een motie over de economische pijler in het MIRT. Ik geloof dat de Minister daar in eerste termijn niet erg diep op is ingegaan en vandaar dat ik nu deze motie indien.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij het MIRT een nadrukkelijke economische afweging node wordt gemist waardoor het economische belang in termen van welvaart, groei en werkgelegenheid niet goed wordt meegewogen;

verzoekt de regering, een afwegingskader te ontwikkelen binnen het MIRT waardoor economische belangen nadrukkelijker worden meegewogen;

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (34 475 XII).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat eerder is afgesproken dat alle wijzigingen in de begroting van Infrastructuur en Milieu van meer dan 5 miljoen euro worden toegelicht;

verzoekt de regering, vast te houden aan de eerder gemaakte afspraak dat bij begrotingsartikelen in de begroting van I en M van 1 miljard euro alle mutaties vanaf 5 miljoen euro worden toegelicht,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (34 475 XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Algemene Rekenkamer aanbeveelt om te toetsen in welke mate de Betuweroute voldoet of alsnog kan gaan voldoen aan de strategische overwegingen die ten grondslag lagen aan het aanlegbesluit om op basis hiervan een toekomstplan voor de exploitatie op te stellen;

verzoekt de regering, de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om een toetsing te doen en een toekomstplan op te stellen, onverkort uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (34 475 XII).

De heer Houwers ziet af van zijn spreektijd.

De vergadering wordt van 12.01 uur tot 12.04 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Dames en heren, ik vraag de Staatssecretaris om te reageren op de moties die door mevrouw Van Veldhoven zijn ingediend. Daarna reageren achtereenvolgens de Minister en de Staatssecretaris op de resterende punten.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. Ik ga het heel snel doen.

Ik moet even een kleine tekstexegeseoefening doen met mevrouw Van Veldhoven. Ik zou het oordeel over haar motie op stuk nr. 9 aan de Kamer willen laten, maar ik zou hieraan wel, als dat mag, net als zij een aantal voorwaarden willen verbinden. We hebben de gemaakte kosten al in beeld gebracht maar de baten nog niet. Dat zouden we zeker kunnen doen en ik doe dat ook graag, maar ik zou het wel zo uit willen leggen dat we in beeld gaan brengen hoe het in het vervolg gaat lopen rondom de kosten, maar dat we daarover rapporteren in de voortgangsrapportages Betuweroute en niet in het jaarverslag. Dat is echt een inhoudelijk logischer keuze. Onder voorbehoud van die twee wijzigingen, zou ik het oordeel aan de Kamer kunnen laten. Ik ben dan namelijk echt een stuk verder.

Met pen heeft mevrouw Van Veldhoven aan de uitgetypte tekst van de motie een onderzoek naar de modal shift en een toekomstplan toegevoegd. Ik kom er bij mijn oordeel over de moties van de heer Van Helvert uitgebreider op terug, maar ik kan nu al wel zeggen dat dat toekomstplan alleen een echt goed plan kan worden als het onderzoek naar de modal shift is afgerond. Ik zou er dan ook bij haar op willen aandringen om alsjeblieft de volgorde om te draaien. Ik ben van harte bereid om elk toekomstscenario te onderzoeken, maar het heeft nul zin om dat te doen zonder naar het beleid te kijken. Dus eerst de modal shift en daarna de vervolgstappen!

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Die tekstexegese is er niet makkelijker op geworden doordat deze motie inderdaad «gehoord de beraadslaging» nog wat is aangepast. Het tweede

punt van de Staatssecretaris is precies wat ik heb voorgesteld. Ik verzoek namelijk, een toekomstplan op te stellen mede op basis van het onderzoek naar de modal shift. Ik deel dus de mening van de Staatssecretaris dat we eerst dat onderzoek moeten hebben en dat we pas daarna dat toekomstplan kunnen maken. Ik kan me voorstellen dat dit niet helemaal helder was, omdat het een handgeschreven tekst is. De Minister verzoekt mij om het in de voortgangsrapportage te mogen doen. Dat lijkt mij uitstekend, want het gaat mij erom dat we ervoor zorgen dat het regulier aan de Kamer wordt gemeld. Ik zal de motie op die manier aanpassen.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voor de motie op stuk nr. 9 geldt dus «oordeel Kamer». Om een lang verhaal kort te maken, dat «oordeel Kamer» geldt ook voor de motie op stuk nr. 10. We zullen ons best doen om die samenhang, daar waar mogelijk, aan te brengen. De maatregelen voor lucht en geluid gelden inderdaad vaak voor beide, maar het ligt toch wel een slagje ingewikkelder dan iedereen denkt. Laten we bekijken of we hier een stap kunnen zetten; oordeel Kamer dus.

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

Voorzitter. De eerste vraag die de heer Hoogland stelde, had betrekking op mutaties vanaf 5 miljoen op begrotingsposten vanaf 1 miljard. Die vraag is verwoord in de motie van de heer Van Helvert en mevrouw Van Veldhoven op stuk nr. 12. Mijn antwoord op de vraag van de heer Helvert is dus meteen mijn reactie op die motie.

Zoals eerder aangegeven hebben wij deze wens bij het Ministerie van Financiën ingebracht. Op verzoek van de Kamer heeft de Minister van Financiën in de Rijksbegrotingsvoorschriften 2016 echter rijksbrede normen opgesteld voor de ondergrenzen waarboven mutaties dienen te worden toegelicht in de begrotingsstukken. Het doel daarvan is de uniformiteit van de supplettoire wetten te verbeteren, waarbij natuurlijk rekening wordt gehouden met de verschillen die er nu eenmaal zijn tussen departementen en de praktische uitvoerbaarheid. Ik heb expliciet gewezen op onze afspraak, maar het kabinet heeft uiteindelijk bewust gekozen voor één rijksbrede norm. Ik zou daarvan niet eigenstandig willen afwijken en daarom ontraad ik de motie op stuk nr. 12.

Mevrouw Visser heeft om diverse redenen gevraagd om bij het Deltafonds geen gelden over te hevelen van de veiligheidsgelden naar de kwaliteitsgelden. De middelen voor waterveiligheid in het Deltafonds worden gewoon bewaakt. Als er al sprake is van onderuitputting kan dat geld tijdelijk elders worden ingezet, maar de eerdere verdeling tussen de middelen blijft dan wel gewoon wat die was.

Mevrouw Visser zegt: de Marktvisie, oké, maar u besteedt toch ook geld aan de Botlekbrug, bijvoorbeeld voor het omleiden van het verkeer. Dat is inderdaad zo. Ik breng alle kosten die voortkomen uit het niet goed uitvoeren van het contract in rekening bij de aannemer, maar als verantwoordelijke voor Rijkswaterstaat en als verantwoordelijke voor de doorstroming heb ik tegelijkertijd ook de verantwoordelijkheid om het verkeer te begeleiden als zich ergens een probleem voordoet. De budgetten daarvoor brengen we inderdaad niet in rekening bij de aannemer; dat kan nu ook niet. Je kunt bekijken of je dergelijke zaken in toekomstige contracten kunt opnemen, maar ik wijs mevrouw Visser er dan wel op dat we in de Marktvisie ook proberen aan te geven welke kosten de ene en welke de andere partij kan beheersen. Wat kun je werkelijk in rekening brengen bij de ene en bij de andere partij? Ik wil hier in de toekomst best naar kijken, maar ik wil niet toezeggen dat we het altijd zo zullen doen.



Mevrouw **Visser** (VVD):

Toch even ter verduidelijking. Ik snap waarom er in het kader van de Marktvisie wordt gezocht naar een nieuwe balans. Als de kosten worden veroorzaakt door de techniek die in een bepaald project is gebruikt – dat zou bijvoorbeeld bij de Botlekbrug het geval kunnen zijn – komt de afwikkeling daarvan voor rekening van Rijkswaterstaat. Ik vind dat niet goed, want de Marktvisie mag niet gebruikt worden als legitimatie om Rijkswaterstaat al die kosten te laten dragen. De VVD is dus een beetje angstig dat de balans doorslaat naar de andere kant. We snappen de afweging, maar we geven nu wel alvast een winstwaarschuwing af.

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

Ik snap heel goed de opmerking van mevrouw Visser, want je moet de kosten natuurlijk zo veel mogelijk neerleggen bij degene die de problemen heeft veroorzaakt. In principe horen deze kosten natuurlijk volledig daar te worden neergelegd. Soms kun je er ook voor kiezen om zelf iets extra's te doen, bijvoorbeeld om ervoor te zorgen dat de doorstroming van het verkeer verbetert. Iets dergelijks kan er ook aan de hand zijn als je met een weg aan de slag gaat en met de regio afspraken wilt maken over verkeersmanagement. Een voorbeeld daarvan is de Ring A10, want daar hebben we ook dergelijke kosten gemaakt. Die zijn niet het gevolg van een fout – dat is een andere discussie – maar wel van het feit dat je soms een bepaalde verantwoordelijkheid op je wilt nemen. Ik zeg nogmaals tegen mevrouw Visser dat ik bereid ben om te bekijken of we er bij contracten explicieter aandacht aan kunnen besteden, maar ik wil wel de vrijheid houden om soms dingen te doen omdat ik vind dat die goed zijn voor het algemeen belang. De kosten daarvan hoeft je in mijn ogen niet per se in rekening te brengen bij de aannemer.

De heer Van Helvert heeft op stuk nr. 11 een motie ingediend over het MIRT. Er wordt op twee manieren rekening gehouden met de economische belangen. Ten eerste spreken we in de MIRT-overleggen over de ruimtelijk-economische ontwikkeling van regio's. Je gaat immers geen weg aanleggen als er geen ruimtelijke of economische ontwikkeling is, want dan heeft het geen enkele zin om het te doen. De heer Van Helvert heeft de REOS (ruimtelijk-economische ontwikkelingsstrategie) gezien die we voor een aantal gebieden hebben ontwikkeld. Die laat wel zien dat we het niet eventjes regelen in een gesprek, maar dat we eerst een serieus inhoudelijk onderzoek doen. Ten tweede werken we natuurlijk bij een MIRT-traject met een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) en daar zit ook een economische afweging in. Met het oog hierop ontraad ik de motie. De motie is bovendien overbodig. Ik sta er helemaal achter dat je economie en economische belangen betreft bij het MIRT, maar wat mij betreft is dat dus voldoende in onze huidige systematiek ingebed.

De **voorzitter**:

Tot slot geef ik het woord aan de Staatssecretaris voor een reactie op de motie op stuk nr. 13 van de heer Van Helvert.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Eigenlijk geldt voor deze motie op stuk nr. 13 wat ik zojuist al tegen mevrouw Van Veldhoven zei. Deze motie onverkort uitvoeren heeft gewoon geen zin. Daarom hebben we er ook niet positief op gereageerd. De heer Van Helvert moet dus zijn motie aanpassen of hij steunt mevrouw Van Veldhoven. Of hij dat doet, is natuurlijk helemaal aan hem, maar zo kan ik de motie in ieder geval niet steunen.

Ik zal niet opnieuw een college Staatsrecht geven; dat is ook helemaal niet mijn vak. Ik heb er overigens wel opvattingen over, maar dat hebben we volgens mij allemaal. Ik ben het er zeer mee eens dat we uiteindelijk heel goed moeten bekijken hoe belastinggeld wordt uitgegeven. Mijn enige puntje daarbij was dan ook dat wij niet de enigen zijn die daar goed op

letten. In de lokale democratie zitten heel bekwame raadsleden en Statenleden die dat ook doen. Die moeten we in ere houden, laat ik het zo maar zeggen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het zou best kunnen dat we de moties van mevrouw Van Veldhoven en mij later samenvoegen. In de motie van mevrouw Van Veldhoven staat nog een ander punt en we moeten even bekijken of samenvoegen daardoor wel mogelijk is. Ik wil de motie in stemming brengen, maar tegelijkertijd ben ik bereid om haar aan te passen, omdat ik vind dat de Staatssecretaris een redelijk voorstel doet. Die aanpassing zou er dan op neerkomen dat je «onverkort» in de laatste zin verandert in «direct na het modal shift-onderzoek».

Staatssecretaris **Dijkma**:

Of in «op basis van dat onderzoek», als ik even mee mag schrijven.

De heer **Van Helvert** (CDA):

In het kader van het dualisme neem ik deze suggestie helemaal over.

De **voorzitter**:

Volgens mij gaat u elkaar wel naderen.

Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van dit wetgevingsoverleg. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor hun komst naar de Kamer en ik sluit de vergadering.

Sluiting 12.14 uur.