

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012

Nr. 92

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 25 november 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 16 november 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over het **begrotingsonderzoek**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

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

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

Woensdag 16 november 2011
Aanvang 10.00 uur

Voorzitter: Houwers

Aanwezig zijn 3 leden der Kamer, te weten:

Leegte, De Rouwe en Houwers,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, minister van Infrastructuur en Milieu.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012 (33 000 XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012 (33 000 A);**
- **de brief van de Algemene Rekenkamer d.d. 13 oktober 2011 met bijsluiters bij de begrotingen 2012, en informatie inzake de ontwikkeling rond de inrichting van de begrotingen (33 000, nr. 60);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 november 2011 met het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake de vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2012 (33 000 XII, nr. 5);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 november 2011 met het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake de vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012 (33 000 A, nr. 7).**

De **voorzitter**: Welkom. Wij hebben bericht van verhindering ontvangen van de heer De Jong. Mevrouw Dijkema heeft ons laten weten dat zij vanwege plenaire verplichtingen pas vanaf 11.30 uur aanwezig kan zijn. De rapporteurs krijgen beiden zes minuten spreektijd. Daarna geef ik het woord aan de minister. Vervolgens is er ruimte voor een eventuele termijn van de leden en van de minister.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Ik dank de commissie, die in groten getale afwezig is, voor het vertrouwen dat zij in mij heeft gesteld door mij als rapporteur aan te wijzen. In mijn rol zal ik mij primair richten op de kwaliteit van de begroting. Via de minister bedank ik de ambtenaren op het ministerie van I en M voor het werk dat zij hebben verricht aan de begroting voor 2012, met name op het punt van de verandering naar het verantwoord begroten. Ten slotte dank ik de BOR-staf voor het zware werk in de ondersteuning van dit begrotingsonderzoek, dat toch een van de kerntaken van ons parlementaire werk is.

Ik kom op de begroting zelve. Het is goed om ons te realiseren dat de begroting voor 2012 een samenvoeging is van de oude begrotingen van V en W en VROM. In zo'n eerste gemeenschappelijke begroting kunnen natuurlijk dingen verbeterd en geïntegreerd worden. Het is belangrijk dat de Kamer zich realiseert dat het verder samenvoegen van begrotingsartikelen leidt tot een handzamer en leesbaarder begroting, maar dat het tegelijkertijd leidt tot een verlies aan beleidsinformatie, omdat er te weinig begrotingsartikelen overblijven. Het is van belang dat de Kamer betrokken

blijft bij het proces van het samenvoegen van die begrotingsartikelen. De minister heeft een tijd geleden toegezegd dat zij de Kamer bij brief over de nieuwe structuur van de begroting zal informeren. Ik vraag haar wat haar planning is. Wanneer wordt de Kamer betrokken bij de verdere keuze van het aantal begrotingsartikelen?

Ik kom op het verantwoord begroten. Het uitgangspunt is dat duidelijk en inzichtelijk wordt waar de minister voor verantwoordelijk is en dus ook waarvoor zij niet verantwoordelijk is. Dat kan helpen bij de controlefunctie van de Kamer en wellicht ook bij het verminderen van het aantal dertigledendebatten. Tegelijkertijd lijkt het verantwoord begroten in de praktijk ook te leiden tot verlies van relevante beleidsinformatie inzake indicatoren en streefwaarden. Het zou goed zijn als de minister voor de begroting voor 2013 aangeeft welke informatie uit de begroting voor 2012, die nu op tafel ligt, komt te vervallen en waarom dat zo is. Misschien kan de minister dat doen in de aangekondigde brief over de keuze voor het aantal begrotingsartikelen. De controlefunctie van de Kamer kan toenemen als de belangrijkste beleidsmutaties die in een begroting hebben plaatsgevonden op de desbetreffende artikelen kenbaar worden gemaakt en niet alleen in de bijlage via internet, zoals dat nu het geval is. Het is een puzzelwerk dat veel tijd vraagt. Het kan leiden tot onnodige vragen en verwarring. Het lijkt mij handzamer om het in de begroting te integreren.

Dan de transparantie. Met name bij projecten met een meerjarige looptijd wordt soms tussen de verschillende jaren geschoven in de budgetten. Bij de meeste kasschuiven is het onmogelijk om vast te stellen of het uiteindelijk op nul sluit. Wil de minister voorafgaand aan de plenaire begrotingsbehandeling een overzicht sturen met een heldere toelichting op de acht verschillende kasschuiven die op alle artikelen van het Infracfonds zijn verwerkt? Op welke wijze kan de minister bij fondsen als het Infracfonds en straks ook het Deltafonds over een lange reeks van jaren de Kamer informeren over het effect van kasschuiven? Kan zij de termijnhorizon oprekken naar 2020?

Ik kom op de inzet en de effectiviteit van het beleid. Soms is het lastig om inzichtelijk te krijgen wat de effectiviteit van maatregelen is. Ik noem de doelstelling om klimaatverandering door menselijk handelen tegen te gaan. De haalbaarheid van dat beleid is niet alleen afhankelijk van internationale afspraken en draagvlak in de samenleving. De verantwoordelijkheid voor het succes is vervolgens over verschillende ministeries verdeeld. Daardoor is het voor de Kamer lastig om de samenhang tussen het beleid van de verschillende ministeries goed te beoordelen. Bij de green deal is het onduidelijk of de betrokkenheid van I en M alleen juridisch en organisatorisch is, of dat er ook geld van I en M naar die Green Deal gaat. Gaat er geld van de begroting van I en M naar die Green Deal? Wat is daarvan de bijdrage aan de doelstellingen van het eigen ministerie? Die gedeelde verantwoordelijkheid roept vooral de vraag op in hoeverre gestuurd wordt op integrale effectiviteit van beleid. Hoe weten wij of het beleid van het ministerie van BZK per ingezette euro meer of minder effect heeft dan de euro die wordt ingezet via EL&I of via I en M? Hoe kan de Kamer sturen op die integrale effectiviteit, bijvoorbeeld op het punt van CO₂-reductie? Kan de minister aangeven wat haar visie hierop is en welke afspraken zijn gemaakt voor effectonderzoek van het beleid in de komende jaren? Stel dat er een coördinerend bewindspersoon is. Die zou in zijn begroting een integraal overzicht kunnen geven van het beleid en de ingezette middelen, zodat de Kamer een integraal oordeel kan vellen over de euro die het meeste CO₂-besparing oplevert.

Bij de inhuur van externen gaat het natuurlijk om de kwantiteit, maar ook om de kwaliteit. De kwantiteit gaat over het aantal mensen. Daarvoor gelden normen die bij het oude VROM met ruim 4% zijn overschreden. Met het kleiner worden van ministeries, worden zij meer procesgericht en minder inhoudsgericht. Het verlies aan kennis kan risico's met zich

meebrengen ten aanzien van de kwaliteit van wetgeving. Je zou specifieke kennis kunnen inhuren op bepaalde momenten, maar dan moet je als ministerie vervolgens wel weten welke kennis je dan moet vragen. Die harde inhoudelijke kennis moet je dan wel hebben. Hoe ziet de minister de overgang van een meer inhoudelijk ministerie naar een meer procesgericht ministerie? Wat is het departementale beleid inzake inhuur? Wij zouden graag een overzicht krijgen van de inhuur bij agentschappen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook van mijn kant benadruk ik graag dat het goed is dat wij dit WGO vandaag houden. Wij kijken naar de opzet en de kwaliteit van de begroting om te zien of die voldoen en voor de Kamer duidelijk zijn. Voor het eerst presenteert dit kabinet een beleidsrijke begroting. Naar aanleiding van een brief van minister De Jager is er voor het eerst een andere opzet van de begroting: verantwoord begroten. Het is zorgelijk dat wij slechts met drie leden aanwezig zijn, allen lid van een coalitiefractie. De complete oppositie ontbreekt. Het gaat over de kwaliteit van de begroting. Het gaat over de vraag of de Kamer vindt dat zij goed door de minister geïnformeerd wordt. Ik weet nu al dat er bij de komende begrotingsbehandelingen ook vanuit de oppositie pittige debatten zullen worden gevoerd. Ik vind dat de leden hier hadden moeten zijn om ook inhoudelijk aan de minister te vragen hoe zij tot bepaalde punten komt. Ik snap hoe moeilijk het is voor kleinere partijen om deel te nemen aan dit soort vergaderingen, maar dat de totale oppositie afwezig is, vind ik zorgelijk.

Namens de commissie heb ik mij goed in de begroting verdiept. Het is heel goed om opnieuw te bekijken hoe het allemaal zit. Niet alleen de Algemene Rekenkamer, maar ook onze eigen commissie voor de Rijksuitgaven heeft geadviseerd om er kritisch naar te kijken. Ik heb mij daarbij beperkt tot het onderdeel «beheer en onderhoud». Net als collega Leegte dank ik het BOR, dat mij ondersteund heeft. Ik dank ook de Rekenkamer, wier bijsluiter ik heb gebruikt om tot een beter oordeel te komen.

De Algemene Rekenkamer heeft nuttig werk voor deze Kamer verricht. Zij heeft ons geïnformeerd over de bezuinigingen, de intensiveringen en de effecten daarvan. De conclusie van de Rekenkamer op het punt van beheer en onderhoud is tweeledig. 1. De minister specificeert een aanzienlijk deel van de bezuinigingen niet naar jaar en maatregel. 2. De begroting voor 2012 geeft niet aan wat de verwachte effecten van de maatregelen zijn op veiligheid en beschikbaarheid van het wegennet. De Rekenkamer is over alle begrotingen tamelijk kritisch – in die balans plaats ik het – maar de opmerkingen zijn fundamenteel. Heeft de minister hierop gereageerd bij de Rekenkamer en, zo ja, wat was die inhoudelijke reactie? Zo nee, wil zij vandaag op beide punten ingaan?

De begroting voor 2012 is heel erg helder over de kosten voor beheer en onderhoud tot en met 2020, beter gezegd, over het tekort voor beheer en onderhoud. In de begroting lezen wij dat er een tekort is van 4,8 mld. Dat is een nogal stevig bedrag. Ik vraag de minister of dit bedrag klopt. Hoe groot zijn de benodigde en beschikbare bedragen voor beheer en onderhoud tot 2020?

In de begroting lees ik dat bijna de helft – 0,7 mld. en 2,3 mld. – budgettair wordt doorgeschoven tot na 2020. Klopt daarmee de stelling dat de problematiek wordt doorgeschoven? Zo ja, wat zijn de gevolgen van dit uitstel voor het op orde brengen van de onderhoudsbudgetten? Wat doet dit met de verwachte effecten?

De minister meldt dat het tekort van 4,8 mld. voor 1,5 mld. gevonden moet worden door afoming van de aanlegbudgetten. Hoe verhoudt deze «oplossing» zich tot eerdere uitspraken van de minister, gedaan tijdens de vorige begrotingsbehandeling, dat in het aanlegbudget slechts 100 mln. vrije ruimte zit?

Vandaag is ook de beantwoording van de feitelijke vragen geagendeerd. In het kader van beheer en onderhoud ga ik in op de beantwoording van vraag 61. Een aantal versoberings/efficiëncymaatregelen moet volgens het antwoord 1,64 mld. opleveren, terwijl de effecten op bijvoorbeeld de filedruk niet bekend zijn en de maatregelen niet nader gespecificeerd zijn. Er is een keuze gemaakt om niet te beprijsen. Mijn waakhond, de heer Leegte, zit naast mij. De VVD was ertegen en als coalitie hebben wij dat geaccepteerd. Wij weten echter ook dat door af te zien van beprijsen, de filedruk op een andere manier moet worden aangepakt. De minister kiest ervoor om meer gebruik te maken van benutten. Wat gebeurt er dan als wij gaan bezuinigen op het onderdeel «benutten». Ik denk aan het overdag verrichten van wegwerkzaamheden. Ik denk aan bezuinigingen op het verkeersmanagement en het trager verrichten van reparaties. Ik snap dat het moet gebeuren, maar ik vraag mij af hoe dit zich verhoudt met de filedruk. Zijn de effecten wel bekend? Wat doet het de komende jaren met de filedruk en de maatschappelijke kosten in onze samenleving? Welke doelstelling om de filedruk te verminderen hanteert de minister na deze maatregelen nog? Kan de Kamer uiterlijk in maart 2012, na verschijning van het IBO, integraal geïnformeerd worden over alle afzonderlijke maatregelen, inclusief de veronderstelde opbrengsten en verwachte neveneffecten in termen van veiligheid, betrouwbaarheid en toegankelijkheid?

Om kosten te besparen, kan meer gebruik worden gemaakt van innovatieve contractvormen. Juist op het gebied van beheer en onderhoud is dat mogelijk. Ik denk aan pps, maar ook aan DBFMO. Daarin kunnen uitvoerders geprikkeld worden om meer te leveren voor minder geld. De minister ziet dit ook. Losse, kleine contracten kunnen worden vervangen door grote, lange contracten. Opvallend in dat kader is dat bij pps alleen een lijst wordt gehanteerd met grote contracten, namelijk contracten van boven de 60 mln. Dit leidt tot de vraag hoe de uitspraak van de minister dat kosten zijn te besparen door losse, korte contracten te bundelen, zich verhoudt tot het kiezen voor grote contracten bij pps. Valt hier niet extra te besparen door losse, kleine projecten met geraamde kosten onder de 60 mln. via DBFMO-contracten te bundelen en te organiseren?

Het besparen van geld voor onderhoud en beheer kan ook door middel van tol. Er is duidelijk voor gekozen om dit alleen te doen bij nieuwe infrastructuur. Zijn er derhalve geen inkomsten van tolheffing te verwachten? Zal er door het wegvallen van veronderstelde tolinkomsten van 0,5 mld. minder beschikbaar zijn voor de aanleg van wegen? Wordt nog gezocht naar alternatieve inkomstenbronnen, bijvoorbeeld uit pps, om dit tekort te dichten en, zo ja, welke?

Als rapporteur heb ik specifiek laten kijken naar de mogelijke parallellen met beheer en onderhoud in de spoorsector. De reden hiervoor ligt in het gevoel dat ik vaak bij infrastructuurbudgetten heb. Ze verschuiven heel vaak over lange en korte periodes. In dit verband wordt door Kamerleden de beeldspraak van het spelletje balletje-balletje gehanteerd. De parallel van balletje-balletje en het Infrafonds is mijns inziens dat door onnavolgbare schuifbewegingen buitenstaanders niet meer weten waar iets is gebleven. Net als bij ProRail gaat het bij infrastructuur om grote budgetten, lange periodes, een beheerder die de uitvoering doet, en informatie op grote lijnen naar de Kamer. Dit kan het toezicht en het budgetrecht van de Kamer in onbalans brengen. Is ook bij de sector van het spoor sprake van het geconstateerde patroon? Is er de afgelopen jaren te weinig budget geweest voor beheer en onderhoud? Zo ja, waarom is dan afzonderlijk voor de sectoren wegen, watersystemen en vaarwegen een maatregelenpakket ontwikkeld, en is niet gekozen voor een integrale benadering van alle beheer en onderhoud? Zo nee, waarom zijn bij het spoor geen tekorten ontstaan en bij de andere sectoren wel? Geldt de toezegging van de minister voor de sector spoor naar aanleiding van de uitkomst van het onderzoek van de tijdelijke commissie ook voor de

andere sectoren? Zal de Kamer in de toekomst ook daar geïnformeerd worden door middel van een transparante rapportage van voortgang, scope en financiële uitputting voor beheer en onderhoud en voor aanleg? Bij mijn verdieping op het onderdeel van het beheer en onderhoud ben ik op verschillende onduidelijkheden gestuit. Er wordt ook hier over lange periodes gewerkt met mutaties en kasschuiven. Wij kunnen net als bij andere onderdelen van deze begroting niet altijd even goed zien of vaststellen of mutaties glad verlopen, of geautoriseerd geld ook daadwerkelijk is uitgegeven of gebruikt is om andere gaten te vullen, en ga zo maar door. Op zichzelf kan dit zeker doelmatig zijn, maar het komt de transparantie niet altijd ten goede. Bij ProRail en Rijkswaterstaat hangt op dit moment 660 mln. in de lucht, terwijl de Kamer dit voor 2010 had geautoriseerd. In hoeverre staat naar de mening van de minister het niet benutten en doorschuiven van honderden miljoenen in de begrotingsmiddelen door de beheerders op gespannen voet met het budgetrecht van de Tweede Kamer, dat uitgaat van een jaarlijkse autorisatie van uitgavenbudgetten? Het Infrafonds en straks het Deltafonds kennen bijzondere begrotingen met lange looptijden over een lange reeks van jaren. Is de minister bereid om voor deze fondsen te onderzoeken of de Kamer daarover langjarig geïnformeerd kan worden, bijvoorbeeld tot en met 2020?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het is inderdaad jammer dat wij hier niet met de volledige commissie debatteren, maar ik hoop dat de antwoorden zo duidelijk zijn, dat ze ook door de oppositie in het verslag kunnen worden gelezen en dat ze dus niet opnieuw aan de orde hoeven komen tijdens het debat over de begroting. Wij hebben een fusie tussen VROM en V en W achter de rug. Wij willen heel graag naar een nieuwe begrotingsvorm, waarin al een aantal stappen zijn gezet. Het is duidelijk dat wij er nog niet klaar mee zijn. De fusie, het gelijktrekken van de beleidsartikelen was ontzettend complex, maar wij gaan ervan uit dat wij de volgende keer volledig aan de eisen kunnen voldoen. Wij zullen ervoor zorgen dat de Kamer heel goed betrokken wordt bij de keuze voor begrotingsartikelen. Ik ben voornemens om de nieuwe begrotingsstructuur bij de Voorjaarsnota 2012 door te voeren. Wij hebben een conceptindeling met acht beleidsartikelen. Het beleid wordt per artikel onderverdeeld in gemiddeld drie onderdelen of operationele doelstellingen, zodat de Kamer goed inzicht houdt in het beleid en haar budgetrecht kan uitoefenen. Daarnaast zullen wij twee agentschapsartikelen inzetten en een aantal niet-beleidsartikelen: algemeen departement, nominaal, onvoorzien en apparaat bestuurskernen. Ik zal de Kamer hierover nog dit jaar een voorstel doen toekomen.

Gaat dit gepaard met het verlies van relevante beleidsinformatie-indicatoren en streefwaarden? Wij werken conform de spelregels van Financiën voor alle begrotingen. Wij werken per conceptartikel aan de indeling en de gevolgen voor de administratie. Wij moeten de rijksvoorschriften van de minister van Financiën daarvoor hanteren. De minister van Financiën zal vóór het kerstreces de tussentijdse evaluatie inzake verantwoord begroten geven. Ook voor ons ministerie zal ik die aan de Kamer tonen. Ik heb er zelf belang bij en behoefte aan dat de Kamer goed kan volgen wat er in mijn begroting staat. Dat moet helder en inzichtelijk zijn.

Is het mogelijk om de belangrijkste beleidsmutaties voortaan op het desbetreffende artikel zichtbaar te maken en toe te lichten in plaats van in de bijlage op internet? Dat is voor mij niet mogelijk, omdat de minister van Financiën daar spelregels voor heeft opgesteld. In de spelregels voor verantwoord begroten is de verdiepingsbijlage niet opgenomen in het gedrukte exemplaar, maar geplaatst op internet. De minister van Financiën zal binnenkort die evaluatie naar de Kamer sturen. Misschien is

dat het moment om daarover te praten. Wij kunnen als ministerie geen andere werkwijze hanteren dan andere ministeries.

Waar ben ik voor verantwoordelijk en waarvoor niet? Ik ben voor een heleboel dingen verantwoordelijk, maar ook voor heel veel dingen niet. Het is complex om te beschrijven. Wij hebben ook in de Kamer veel discussies over openbaar vervoer, inclusief elementen die behoren bij de decentrale overheden. Toch is de Kamer altijd gerechtigd om te vinden dat daarover gediscussieerd moet worden. Ik kan wel zeggen dat ik er niet over ga, maar de Kamer heeft daar soms andere beelden bij. Ik beschrijf dus vooral waar ik wel over ga, en laat het daarbij.

Ik kom op de schuiven in het kasstelsel. Er worden er acht genoemd, maar er zijn er in deze periode zelfs meer. Ik zeg toe dat ik een overzicht daarvan zal sturen. De begroting wordt altijd opgesteld binnen de budgettaire kaders die in de ministerraad worden vastgesteld. Alle kasschuiven moeten altijd op nul uitkomen. De acht genoemde kasschuiven vormen niet het complete beeld. Er zijn meer mutaties doorgevoerd die het kasbeeld beïnvloeden, zoals het oplossen van problematiek op het vlak van beheer en onderhoud. Die mutaties zijn ook in de begroting terug te vinden. Ik vind het goed om het overzicht te expliciteren, zodat de Kamer het goed kan volgen. Er worden dus geen middelen doorgeschoven naar 2016. Bovendien zijn alle individuele kasschuiven over de gehele periode tot en met 2020 steeds neutraal. Over de hele periode gezien wordt er via de kasschuiven geen geld verschoven tussen de verschillende modaliteiten. Dat heb ik reeds tijdens een eerder overleg hierover met de Kamer gezegd. Ik vat het samen: de begroting sluit per jaar op nul; er wordt geen geld onttrokken; per modaliteit sluiten de kasschuiven tot en met 2020 op nul. Ik zal dit voor de Kamer inzichtelijk maken, want ik kan mij voorstellen dat het allemaal complex is. Het is heel ingewikkeld en daarom is het van belang om dit zo transparant mogelijk te presenteren.

Rapporteur Leegte heeft gevraagd op welke wijze er verantwoording wordt afgelegd. Hij heeft als voorbeeld hiervoor de klimaatverandering gekozen. Ik meen dat dit een van de favoriete onderwerpen van de heer Leegte is. Hij vraagt hoe je inzicht kunt krijgen in de effectiviteit van het beleid. Hij stelt dat wat ik doe interessant is, maar dat het ook ontzettend afhankelijk is van wat de internationale samenleving doet. Bovendien gebeurt het bij verschillende departementen. Hij vraagt dus zich af waar je je euro het beste kunt uitgeven.

Het klopt dat beleid altijd afhankelijk is van andere elementen eromheen. Een minister moet dus in de begroting duidelijk maken welke handelingen die minister zal verrichten en welk doel hij daarmee probeert te bereiken. Als de handelingen zijn gedaan en vervolgens blijkt dat het doel om externe redenen niet gehaald wordt, heeft zo'n minister het mijns inziens toch goed gedaan. Dit geldt ook voor het onderwerp klimaatbeleid. De staatssecretaris zit deze week in China en is daarom vandaag niet aanwezig. Hij is op dit moment aan het bekijken wat hij kan bijdragen aan de klimaatverbetering. Hij beschrijft dan ook de handelingen die hij wil verrichten om de doelstelling te halen. Als er elders vervolgens heel ernstige dingen gebeuren, kan hij aantonen dat Nederland in ieder geval zijn bijdrage heeft geleverd. Als hij zijn handelingen niet naar behoren verricht, kan men hem aanspreken op wat hij beloofd heeft en vragen waarom hij dit niet gedaan heeft. Volgens mij is dat de essentie van beleid, maar je bent natuurlijk altijd afhankelijk van anderen.

De heer Leegte vroeg bovendien of je kunt zien waar de euro het beste tot zijn recht komt, bij het ministerie van I en M of bij het ministerie van BZK. Een vergelijking van investeringen in onderwijs, in wegen of in noem maar op is natuurlijk heel complex. Dat soort vergelijkingen maken wij dus niet. Het is wel van belang dat je kunt zien wat er tussen de diverse ministeries gedaan wordt op het vlak van het specifieke thema klimaatbeleid. De heer Leegte vroeg in het bijzonder of I en M een bijdrage levert aan green deal. Het ministerie van I en M heeft € 20 000 bijgedragen aan

het haalbaarheidsonderzoek naar een groene investeringsmaatschappij. Dat is een relatief beperkt bedrag. De green deal was voornamelijk gericht op het wegnemen van knelpunten. De deal is dus niet zozeer een investeringspot, maar voornamelijk gericht op het verzorgen van goede en objectieve informatievoorziening of het tot stand brengen van goede samenwerkingsverbanden. De green deals zijn op heel veel vlakken relevant voor de milieudoelstelling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ze dragen bijvoorbeeld bij aan hernieuwbare warmte en groen gas bij CO₂-reductie. Dit is een eerste stimuleringsprogramma, maar het is van belang dat dit uiteindelijk op grote schaal navolging zal krijgen. Wij zullen daarom steeds moeten proberen, inzichtelijk te maken wat het effect is van de kleinere, individuele stimuleringsprojecten. Ik heb nog een heel verhaal over de verantwoordelijkheden voor het milieubeleid, maar hier gaat het vooral om de begroting zelf.

De heer Leegte heeft ook gevraagd naar de inhuur van mensen, de externen in de begroting. Als een ministerie kleiner wordt, is het best complex om te bepalen welk kennisniveau belangrijk is om te behouden. Die discussie heb ik vooral gevoerd met Rijkswaterstaat. Die organisatie verzorgde vroeger zelf heel veel uitvoering en laat die nu steeds meer door anderen doen. Op die manier hoeft de organisatie niet continu mensen in huis te hebben. Er komt echter een moment waarop je je afvraagt wat nu eigenlijk goedkoper is: mensen zelf in huis hebben of iedere keer een adviesbureau inschakelen om iets uit te tekenen. Wij moeten dit dus nog eens goed bekijken bij Rijkswaterstaat. In de toekomst kunnen wij daar ook best een verhaal over houden. Begrotingen zijn altijd gericht op de reductie van het aantal fte's, maar uiteindelijk is het de vraag wat verstandiger is. Binnen het ministerie van I en M huren wij op dit moment zowel inhoudelijk als procesmatig kennis in. Beide zijn van belang voor de beleidsvorming en voor het opvangen van tijdelijke capaciteitsproblemen. Het mag echter nooit om de opvang van een fulltimecapaciteitsprobleem gaan. Ik wil binnen de inhuurnorm van 10% blijven. Als die wordt overschreden, zal ik daarover verantwoording afleggen in het jaarverslag. Dit is de formele beantwoording. Wij houden ons dus aan de regels. Ik zit zelf echter ook met dit dilemma. Wat is op dit vlak verstandig? Ik blijf er daarom continu over in gesprek. In de verantwoording over 2011 wordt er gerapporteerd over de inhuur van I en M, inclusief de agentschappen.

Ik kom nu op de vragen van rapporteur De Rouwe. Ik vind het leuk om de leden van de Kamer «rapporteur» te noemen. Deze keer zijn zij namelijk niet alleen Kamerlid. De heer De Rouwe heeft zich expliciet verdiept in beheer en onderhoud. Dat is een heel belangrijk onderwerp op deze begroting omdat wij dit jaar op dat vlak een enorme verandering teweeggebracht hebben. De heer De Rouwe vraagt allereerst naar mijn reactie op de twee bevindingen van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de duidelijkheid over bezuinigingen naar jaar en naar maatregel. Ik heb reeds inhoudelijk gereageerd op het rapport van de Algemene Rekenkamer. Ik heb reeds aangegeven dat ik die bevindingen kan volgen. Ik vind ook dat op die vlakken veel meer duidelijkheid kan komen. Een deel van de uitwerking waar de Algemene Rekenkamer om vraagt, zal ik de Kamer later toesturen. Ik zal bovendien ervoor zorgen dat dit goed opgenomen zal worden in volgende begrotingen. Hier geldt namelijk ook dat dit helemaal helder moet zijn voor anderen die het extern moeten volgen en niet alleen voor het eigen ministerie met twintig bijrapporten in de hand. Het moet gewoon gemakkelijk en inzichtelijk worden.

Wat is er door anderen gezegd over de hoogte van de additionele kostenbesparing tegen de achtergrond dat die niet nader valt te specificeren? Welke besparing levert iedere afzonderlijke maatregel op? Op deze vragen van de heer De Rouwe wil ik terugkomen in relatie met beheer- en

onderhoudsbesparingen en het beter benutten van de wegen, want volgens mij hangen die daarmee samen. Verder heeft de heer De Rouwe gevraagd hoe wij komen tot 4,8 mld. Hoe komt het dat wij tot 2020 de helft oplossen en niet alles? Bij mijn voorgangers en ook in de tijd dat ik er zat in eerdere jaren, ging het met beheer en onderhoud heel anders. Destijds zat er namelijk veel meer ruimte in de begroting. Bovendien werden er veel meer projecten geprogrammeerd die in de loop der jaren bleken uit te lopen. Daardoor was er ieder jaar wel niet gespendeerd geld dat vervolgens gebruikt werd voor beheer en onderhoud. De Kamer en het ministerie hebben er de afgelopen jaren heel hard aan gewerkt om de begrotingen, ramingen en plannings strakker aan te sturen. Om die reden kan er veel minder worden geschoven. Dat heeft men ook gezien bij de spitsstroken. Die zijn allemaal binnen de tijd en binnen het budget aangelegd. De afgelopen jaren is de beheer- en onderhoudsproblematiek wat buiten het politieke beeld gebleven, omdat het geld dat over was, daarvoor gebruikt werd. Ik heb lang daarover gesproken, want ik zag daarin een enorm risico. Op een gegeven moment heb je namelijk geen geld meer. Als je dan niet meer aan goed onderhoud en beheer doet, wordt de problematiek op alle vlakken groter. Dan slijt alles namelijk sneller en loop je meer veiligheidsrisico's. Bovendien moet je uiteindelijk grotere investeringen doen. Wij hebben intern overleg gehad over wat wij daaraan kunnen doen. Dit betekent namelijk dat je heel expliciet geld uit het aanlegbudget moet reserveren voor beheer en onderhoud. Ik heb daar expliciet voor gekozen. Na 2020 wordt dit volledig gedaan, zodat mijn opvolgers niet met die politieke vraag opgezadeld worden. Mijn opvolgers kunnen dan zeggen dat het geld al gereserveerd is voor beheer en onderhoud, ook al is het misschien leuker om de aanleg van een weg te beloven. Op die manier worden ze niet met die problematiek geconfronteerd. Als ik echter voor de periode tot 2020 alles zou doen wat wij bij beheer en onderhoud willen doen, moet ik een te groot deel van het aanlegbudget afhalen en daarom heb ik ervoor gekozen om de helft te doen. Voor de andere helft moeten wij proberen om de beheer- en onderhoudskosten terug te brengen. Wij moeten echt proberen om dit zo efficiënt mogelijk te doen. Bovendien ontstaat er in de toekomst misschien nog wel wat ruimte doordat dingen niet gerealiseerd worden. Op deze manier heb ik de helft opgelost. Het klopt: dit is niet volledig, maar voorheen was er niets. Wij hebben dus al een gigantische stap gezet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is een helder en misschien zelfs ook wel een moedig betoog. De minister kiest er immers voor om te onderhouden en dus niet aan te leggen. Ik kan mij voorstellen dat de minister liever ergens de schop in de grond steekt. De minister geeft aan dat beheer en onderhoud moeten plaatsvinden, omdat de kosten anders steeds hoger worden. Tegelijkertijd schuift de minister de helft door naar de periode na 2020. Dit roept wel veel vragen op. Organisaties zoals TLN en KNV vragen zich af wat dit voor de komende jaren inhoudt. Dit betekent namelijk dat er wel moet worden ingeteerd op beheer en onderhoud. Welke effecten zal dit hebben? Kan de minister daar nog op ingaan? Ik vind dit namelijk een centrale vraag bij de behandeling van deze begroting.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In het verleden stond er € 0 voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Maar het gebeurde wel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, het gebeurde wel. Op dit moment is er 7 mld. beschikbaar voor beheer en onderhoud, terwijl er 8 mld. nodig is. Er was dus wel al geld voor beschikbaar – het bedrag was dus niet € 0 – maar er was een flink tekort. In deze periode

moeten wij dus ofwel een kasschuif maken zodra projecten niet gerealiseerd worden ofwel beheer en onderhoud slimmer en efficiënter organiseren. Dan kom je op pps-constructies, waardoor je een aantal dingen tegelijk kunt doen. Er blijft natuurlijk altijd druk bestaan op de eigen organisatie, Rijkswaterstaat, in die zin dat je je afvraagt of het op die manier moet of dat het ook op een andere manier kan. Alles wat wij moeten doen, zullen wij ook moeten doen, net zoals in de vorige periode. Toen werd er altijd wel een manier gevonden om het te regelen, alleen ging het niet meer zo vanzelfsprekend. Om die reden heb ik geprobeerd om dit geld te reserveren. Mochten in dat kader in de toekomst problemen ontstaan, dan zal ik de Kamer daar natuurlijk over informeren. Vooral nog denk ik echter dat alles op deze manier goed gerealiseerd kan worden. Ik sta er dus echt voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een vraag «voor de scherpste». De minister zegt dat zij geen problemen verwacht bij beheer en onderhoud. Zij ziet wel nog een tekort, maar als er problemen daarmee dreigen, zal de minister bezien of het gat door middel van kasschuiven of door pps of op andere manieren gedicht kan worden. Als dat niet kan, dan zal zij de Kamer informeren. Tot die tijd kunnen wij en de mensen die gebruikmaken van al die voorzieningen er dus van uitgaan dat de faciliteiten op peil blijven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, de Kamer en de anderen kunnen daarvan uitgaan. Ieder jaar worden er keuzes gemaakt of iets echt nodig is of dat het nog een jaartje later kan. De overwegingen die daarachter zitten, zijn al jarenlang hetzelfde. Wij proberen het gat inderdaad te dichten door kasschuiven, door het terugdringen van de kosten op beheer en onderhoud en door het slimmer of anders te doen. Mocht er echter een probleem ontstaan, dan kom ik daar zeker mee naar de Kamer. Ik ga er echter van uit dat het lukt, want er ligt nu meer vast dan er ooit vast heeft gelegen voor beheer en onderhoud. Dat is niet voor niets. Juist als je wat schaarste krijgt bij de uitgaven voor aanleg, is het extra belangrijk om overal in het land de boel goed op orde te houden. De heer De Rouwe vraagt zich af hoe het precies zit met de 1,5 mld. die ik uit het aanlegbudget haal, omdat ik bij de vorige begrotingsbehandeling had gezegd dat daarin maar 100 mln. vrije ruimte was. Ik denk dat er sprake is van een misverstand. Bij de vorige begrotingsbehandeling heb ik uitgelegd dat het verschil tussen het FES-geld dat wij zouden ontvangen en het budget wat wij nu in het regeerakkoord erbij zouden krijgen – 500 mln. per jaar – in de periode tot 2020 100 mln. zou zijn. Het was echter niet zo dat het FES-geld al helemaal belegd was en dat het hele Infracfonds tot 2020 al belegd was. Bij de begrotingssamenstelling heb ik er dus voor gekozen om 1,5 mld. niet met aanleggen in te vullen, maar met beheer en onderhoud. Ik denk dat hierdoor de verwarring over 100 mln. is ontstaan. Het was niet zo dat er maar 100 mln. vrije beleidsruimte was. 100 mln. was het verschil tussen de FES-ruimte en de ruimte van de aanvullende posten in het regeerakkoord. Er zat dus nog vrije ruimte in het budget tot 2020.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoeveel vrije ruimte is er dan nu nog in het onderhouds- en beheerbudget van 2020?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit ging niet over het onderhouds- en beheerbudget, maar over het aanlegbudget, het totale Infracfonds. Het budget voor onderhoud en beheer is volgens mij tot 2020 nu helemaal belegd. Ik weet het niet helemaal uit mijn hoofd, maar ik kom daar zo nog op terug. Dit is namelijk ook bij het MIRT aan de orde, in die zin dat sommige projecten klaar zijn en andere geraamd zijn. Er kan dus altijd een meevaller komen waardoor er op een gegeven moment ruimte

ontstaat. Er zit nu echter geen onbelegde ruimte in. Na 2020 is dat natuurlijk wel het geval, maar dat is bekend. Het gaat daarbij om het vijfde deel. Ik hoor zojuist dat het tot 2020 inderdaad helemaal belegd is. Het verschil zit tussen de projecten die al gestart zijn en waarvan het budget vaststaat en de projecten die nog in de raming zitten. Een voorbeeld in dit kader is de discussie over Midden-Delfland, waarover wij zojuist al gesproken hebben. Voordat de meevallers alvast ergens aan besteed worden, deel ik mede dat wij binnen de begroting tot 2020 de tegenvallers in hetzelfde Infracfonds opvangen. Ik zeg dit erbij, hoewel het niet gevraagd is. Het is echter van belang om dit te weten.

Ik kom nu op de bezuinigingsmaatregelen op beheer en onderhoud in relatie tot de doelstelling om de infrastructuur beter te benutten en de netwerken robuuster te maken. Hier werd terecht een vraag over gesteld. Je moet ergens gaan bezuinigen, want ons ministerie heeft enorme taakstellingen gekregen: 17,5% op Rijkswaterstaat, 35% op de stafdiensten en grote budgettaire kortingen. Ik heb laatst een brief aan de Kamer gestuurd over de wijze waarop ik invulling geef aan de fusie en alle kortingen. Je moet uiteindelijk ergens gaan schrappen. Ik ben niet een minister die zegt: beste ambtenaren, doet u hetzelfde maar voor minder geld; ik doe mijn ogen wel dicht en u zoekt het maar uit. Ik heb bekeken wat er wel en niet weg kan. Sommige dingen zijn zo politiek gevoelig dat je daar niet aan kunt komen. Andere dingen zijn makkelijk; die streep je weg. Op een gegeven moment kom je bij de punten die lastig zijn, zoals verkeersmanagement of overdag werken aan de weg, waar wij heel veel voordeel van gehad hebben. Ik ben die maatregelen dus heel goed aan het bekijken. Verkeersmanagement blijkt enorm complex te zijn. Als je daarop bezuinigt, blijkt het effect gering te zijn, behalve wanneer je bijna alles platlegt, maar dat wil je nu ook weer niet. De invulling daarvan zal dus waarschijnlijk weer anders worden.

Wij kijken ook naar de wegen waarop je dat gaat doen. Je kunt beheer en onderhoud overdag op de A10 natuurlijk niet opschroeven als het verkeer daar al helemaal vaststaat. De verschillende maatregelen zullen dus nader worden uitgewerkt en in samenhang bekeken. Bij zowel de intensivering van het benutten als de invulling van de versoberingsmaatregelen wordt rekening gehouden met de intensiteit van het gebruik. Ik kom straks naar de Kamer met het Programma Beter Benutten. Ik heb bij het MIRT aangekondigd dat dit programma zou komen als ik met de regio's klaar ben. Ik heb met verschillende regio's een programma afgesproken. Bij de MIRT-overleggen is aan de orde geweest wat wij per regio willen realiseren. Per regio zal de filedruk met 20% tot 30% verminderen; het verschilt uiteraard per regio. Ik moet dit waarmaken. Bovendien moet ik ervoor zorgen dat de andere maatregelen die ik neem, daardoor niet geschaad worden. Daarop kan ik namelijk worden afgerekend. De Kamer heeft op die manier een middel in handen om mij aan mijn doelstellingen te houden, ondanks de bezuinigingen op beheer en onderhoud.

Er zal gedifferentieerd worden naar onderhoud en verkeersmanagement-systemen. De tijd voor het verhelpen van kleine storingen, zoals het verwisselen van een kapotte lamp, wordt bijvoorbeeld vergroot. Bij ernstige storingen, zoals uitval van een heel systeem, repareren wij natuurlijk onmiddellijk dat hele systeem. Het gaat er dus veel meer om wanneer je wat doet en wat je met kleine dingen doet en met grote. Ik zal ergens echter iets moeten doen, want ik heb geen makkelijke bezuinigingen meer over.

De heer De Rouwe vroeg ook of ik de Kamer na de IBO kan informeren over de beleidseffecten. Ja, dat kan. De IBO kan naar verwachting in het eerste kwartaal van 2012 worden afgerond en wordt dan ter vaststelling voorgelegd aan de ministerraad. Ik zal de Kamer daarna daarover informeren.

Ik kom nu bij het aanbestedingsbeleid en de pps. Men heeft mij gevraagd hoe dit zit, omdat er voornamelijk grote projecten op de rol staan en ik

bovendien weleens gesproken heb over stapeling. Mijns inziens moeten wij onderscheid maken tussen aanlegprojecten en projecten binnen beheer en onderhoud. Ik heb in een interview inderdaad een keer over stapeling gesproken. Er werd toen gezegd dat de wegenprojecten wel aantrekkelijk zijn voor de markt, omdat dit grote projecten zijn, maar men vroeg ook hoe het zit met de projecten van mijn collega's die scholen of ziekenhuizen bouwen. Daarmee kom je immers vaak niet aan de grens van 60 mln. In dat kader heb ik gezegd dat je moet bezien of je een aantal aanbestedingen kunt bundelen, waardoor het voor partijen aantrekkelijker wordt om daarop in te gaan. Binnen mijn ministerie is het complex, omdat de wegen allemaal relatief duur zijn. Ik knip het daarom juist soms een beetje op. Ik verwijs hierbij naar de A1, A6, A9, A10. Die wegen gooi ik niet allemaal in een keer op de markt, maar in stukken, zodat ook de wat kleinere bouwbedrijven mee kunnen doen. Anders blijven er nog maar twee of drie partijen over in Nederland die voor alles aan de lat staan. Bij beheer en onderhoud kun je kleinere, lossere en kortere contracten bundelen in lange contracten. Bij dergelijke contracten is er geen sprake van een financieringscomponent van de aanleg, zoals bij DBFM. Dit maakt het winstgevend voor het Rijk en er kan efficiëncyvoordeel op ontstaan. Wij willen de bundeling van de onderhoudsonderdelen dus zeker. De transactiekosten bij een DBFM-project zijn echter ook hoog. Wij moeten dus goed bekijken hoe wij de kosten terugverdienen als wij werken met allemaal losse onderdelen. Het bundelen en meerjarig in de markt zetten van beheer- en onderhoudscontracten hebben wij echter als efficiëncymaatregel opgenomen. Wij zullen dit dus gaan doen en proberen om het zo goed mogelijk te regelen. Wij noemen dat echter vaak geen DBFM, maar anders.

Klopt het dat er gekozen is voor tolheffing bij enkele nieuwe infrastructuur? Hoe zit dat nou precies, werd er gevraagd, want dat wordt in deze periode niet meer gerealiseerd. Het klopt dat dit in de begroting van voorgaande jaren stond. Bij mijn voorgangers stonden betalen voor mobiliteit, tolheffing en allerlei zaken in de begroting. In het regeerakkoord is wel het betalen voor mobiliteit geschrapt, maar mijn ministerie heeft geen compensatie gekregen voor heel veel geld dat daardoor niet meer binnenkomt. Dit heeft inderdaad effect gehad op het totale plaatje van het Infrafonds. Wij moeten dit geld nu namelijk verdienen. Wij denken inderdaad aan tolheffing bij drie wegen die in het verleden ook al in de begroting stonden. Ten eerste is dit de doorgetrokken A15, omdat het daarbij om een nieuw stuk weg gaat. Ten tweede gaat het om de A13/A16, ook omdat dit een nieuw stuk weg is. Ten derde is het de NWO, ook een nieuw stuk weg. De A13/A16 en de A15 stonden ingepland voor respectievelijk 282,5 mln. en 350 mln. Voor de A15 hebben wij hierover al afspraken gemaakt met de provincie Gelderland. Voor de A13/A16 zijn wij er met de regio nog niet uit hoe dit er precies moet uitzien. Dit komt later dus nog terug. Weggevalen tolinkomsten zijn dus inderdaad niet langer beschikbaar voor de aanleg van wegen. Dat heeft consequenties die ik heb uitgewerkt in de investeringskeuzes binnen mijn programmering. Die zijn op hun beurt weer uitgewerkt in de conceptstructuurvisie die de Kamer onlangs heeft ontvangen.

Er is gevraagd naar de verhouding tussen enerzijds de problematiek van het beheer en onderhoud van wegen en anderzijds de problematiek bij de spoorsector. Men vraagt of er bij de spoorsector ook sprake is van zo'n achterstand. Waarom pakken wij alleen de wegen en de vaarwegen aan en waarom niet ook het spoor? In de brief «Prioritering investeringen mobiliteit en water» heb ik al geschreven dat de budgetten voor spoor tot en met 2020 structureel op orde zijn. In de periode van 2014 tot en met 2016 is er nog wel sprake van een tijdelijke kasspanning tussen beschikbaar en benodigd budget. Het is echter mijn streven om ervoor te zorgen dat de beheer- en onderhoudsproblematiek op orde is op elk domein van I en M. Bij spoor is dus nog een kleine kasspanning, maar het

is op orde. Bij RWS was er echt sprake van tekorten. Bij spoor was dat niet het geval. Er is bij de sector spoor vervolgens de toezegging gedaan dat er meer duidelijkheid zou komen in de budgetten. Die toezegging is gedaan naar aanleiding van de algemene bevindingen van de Rekenkamer. Dit geldt met name voor de aansluiting van de rijksbegroting bij de stukken van ProRail. Bij RWS zijn de stukken integraal onderdeel van de rijksbegroting. Bij ProRail willen we het dus een beetje doen zoals bij RWS. Uiteraard geldt nog steeds dat wij de komende jaren allerlei verbeteringen kunnen doorvoeren. Dat zullen wij blijven doen. Ik ga echter dus proberen deze twee domeinen hetzelfde vorm te geven. Als de Kamer op dit punt nog specifieke wensen heeft, zal ik die meenemen als ze reëel zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is prima dat de minister dit gelijk wil trekken, maar wat is dan het goede voorbeeld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb uit het debat met de Kamer begrepen dat zij ook vond dat het precies zo moest worden als het nu bij RWS is. Rijkswaterstaat werd letterlijk als voorbeeld genoemd. Men zei: bij de wegen kunnen we het zien, maar bij de spoorwegen is het veel ingewikkelder doordat er wordt gewerkt met andere systemen. Ik wil dit dus op dezelfde manier inpassen. Ik zal dit eerst ook nog naar de Kamer sturen, zodat de woordvoerders kunnen zien hoe het eruit gaat zien. Als de Kamer op dit vlak nog specifieke wensen heeft, dan hoor ik die graag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Beide rapporteurs hebben een aantal kritische opmerkingen gemaakt over Rijkswaterstaat, de wegen en het inzicht op dat vlak. De bredere scope ontbreekt vaak. Dit komt wellicht nog aan de orde in de antwoorden van de minister. Kan zij deze suggestie meenemen voor de sector spoor? Daarbij gaat het immers ook over langdurige trajecten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat gaat vooral om de kasschuiven. Ik heb de heer Leegte eigenlijk al toegezegd dat ik ervoor zal zorgen dat de Kamer dit inzicht kan krijgen. Dit geldt voor de periode tot 2020. Op die manier kan de Kamer zien dat de schuiven ook op langere termijn niet leiden tot het verdwijnen van geld. Het balletje-balletjespel werd genoemd. Bij dat spel is er echter altijd sprake van een slachtoffer. Op het terrein waarover wij het nu hebben, is dat echter toch echt niet het geval. Het is heel belangrijk om dit op een transparante manier te laten zien. Ik kan en durf dat te doen, omdat ik gewoon weet dat het op orde is. De Kamer moet kunnen volgen waarom bepaalde projecten later zijn gestart en dus in een ander jaar komen te vallen. Het is absoluut niet mijn bedoeling om daarmee aan het budgetrecht van de Kamer te komen. Wij hebben echter juist hiervoor met elkaar het Infrafonds opgericht. Dit soort projecten zijn gewoon soms sneller klaar en soms later. De laatste tijd zijn ze over het algemeen gesproken wat sneller klaar. Je moet kunnen schuiven. Als dat niet kan, zou ieder jaar het budget verdwijnen dat niet is opgemaakt. Voor infrastructuur zou dat een heel lastige werkwijze zijn. Dit voordeel met het Infrafonds heb ik ten opzichte van de reguliere begrotingen bij de andere ministeries. De bewegingen die worden gemaakt, moeten echter volstrekt duidelijk zijn. De Kamer moet daarover een oordeel kunnen vellen. Ik zorg er dus voor dat dit op een transparante manier bij de Kamer komt. Spoor en RWS zullen daarbij vergelijkbaar van opzet zijn. De Kamer hoeft dan niet uit te zoeken wat ik bij het ene domein beweert en hoe zich dat verhoudt tot het andere domein. De heer De Rouwe noemde expliciet de 373 mln. bij ProRail en de 288 mln. bij Rijkswaterstaat. Voor de 288 mln. geldt het volgende. In de Najaarsnota 2010 staat expliciet opgenomen dat wij in het kader van het

rijksbrede financiële beeld een bedrag van 200 mln. in 2010 vooruitbetalen voor in 2011 uit te voeren onderhoudswerkzaamheden. De overige 88 mln. betreffen nog uit te voeren werkzaamheden. Daarmee komen we op een totaal van 288 mln. op de balans van RWS onder de post «nog te betalen». Dat bedrag is ook terug te vinden in de verantwoording over het jaar 2010 in de agentschapsparagraaf van RWS. In 2011 is dit geld gewoon besteed. Voor ProRail heb ik 373 mln. genoemd. Naar aanleiding van het rapport van de Algemene Rekenkamer heb ik dit ook nog laten onderzoeken. Wij zijn toen zelfs naar 364 mln. gegaan. Het is een misverstand dat dit geld al aan ProRail zou zijn betaald. Van de 364 mln. is 161 mln. reeds betaald. De overige 203 mln. is nog beschikbaar op het Infrafonds. De 161 mln. bij ProRail heeft onder meer betrekking op nog uit te voeren werkzaamheden in het kader van de functiewijzigingsprojecten bovenbouwvernieuwingen en een aantal andere projecten. Voor het doorschuiven en het budgetrecht geldt gewoon dat eventueel niet uitgegeven middelen jaarlijks conform begrotingsvoorschriften worden toegelicht in de financiële jaarverantwoording van het Infrafonds. Daarin wordt gemeld wat de oorzaak is en in hoeverre dit doorwerkt naar volgende jaren. In de begroting van het jaar daarop wordt, overeenkomstig de fondsconstructie, de doorwerking hiervan opgenomen. Het doorschuiven van begrotingsmiddelen en het later benutten van middelen wordt via de verschillende supplettoire begrotingen aan de Kamer voorgelegd ter autorisatie. Deze zaken worden dus niet aan het zicht van de Kamer onttrokken. Ik blijf er echter bij dat wij dit nóg helderder en inzichtelijker zullen maken.

De laatste vraag van de heer De Rouwe ging ook over het meer transparant maken van de begroting tot 2020. Met het oog op de begroting van het Infrafonds en de toekomstige begroting van het Deltafonds, waarbij sprake is van een langere planperiode, zal ik er in ieder geval voor zorgen dat wij de Kamer inzicht bieden in een langere periode. Dit staat al in het meerjarenboek van het MIRT. Daarin informeren wij de Kamer zelfs over een periode tot 2028. Ik zal dus zorgen voor inzicht in een langere periode. Ik kan echter geen veranderingen aanbrengen in de begroting zelf. Die voldoet namelijk aan de begrotingsregels van de minister van Financiën. In de begroting zelf kan ik de budgettaire tabellen dus niet uitbreiden. Daarvoor geldt: de budgetten T plus vier. Ik kan er echter wel voor zorgen dat dit op de een of andere manier naar de Kamer komt, hetzij in een bijgevoegde brief, hetzij in het MIRT of anderszins. We moeten even bekijken wat het handigst is. Ik zal het echter gewoon inzichtelijk maken voor de Kamer.

Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik dank haar ook voor de toezegging dat zij de kasschuiven inzichtelijk gaat maken en dat op 2020 te zetten. Zoals al is gezegd, lopen onze belangen op dat punt volledig parallel. Ik dank haar ook voor de toezegging dat de Kamer goed betrokken zal blijven bij de verdere integratie en het verantwoord begroten. Wellicht kan de minister van I en M aan de minister van Financiën de wens van de Kamer overbrengen over de begroting van I en M. Het gaat mij om de effectiviteit van de controle en dus om het inzicht van de Kamer. Als er sprake is van een te hoog aggregatieniveau, moeten wij met z'n allen ook het spel spelen om de informatie weer uit te pellen. Dat helpt allemaal niet. Volgens mij delen wij de zorg daarover.

Het dreigend verlies van kennis bij het ministerie vind ik een serieus probleem. Dat kennis verloren dreigt te gaan, geldt bijvoorbeeld zeker voor mijn eigen aandachtsgebied, namelijk milieu en klimaat. Vraagstukken over milieu en klimaat zijn in toenemende mate complex. Om daarmee te werken, is kennis van de inhoud nodig. Als de overheid zich meer op het proces gaat richten van het zo soepel mogelijk door de

Kamer krijgen van een wetsvoorstel, kan het gaan knellen in de uitwerking. Het alleen maar inhuren van kwalitatieve kennis is dan onvoldoende. Die kennis verdwijnt immers weer als de inhuur wordt afgerond. Dit raakt wat aan de discussie die nu speelt. Hoe denkt de minister hiermee om te gaan? Ik vind dat dit een zorgpunt is. Ik kom op het inzicht in de effectiviteit. Ik dank de minister ook voor haar antwoorden op dit punt. Misschien is het een oplossing als zij gewoon voor een overzichtje zorgt van de effectiviteit per ingezette euro. In Amsterdam speelt wethouder Eric Wiebes hierbij een bijzondere rol. Ik heb hem ooit de meest groene politicus genoemd, omdat hij een staatje heeft opgesteld met enerzijds de maatregelen die Amsterdam wilde nemen, en anderzijds de kosten daarvan. Je ziet daarin dat sommige maatregelen leiden tot heel veel CO₂-besparing per euro. Andere maatregelen kosten heel veel geld, maar hebben geen CO₂-reductie tot gevolg. Zulke staatjes kunnen de Kamer behulpzaam zijn bij het maken van keuzes. Dit is zeer belangrijk in een tijd waarin geld steeds schaarser wordt. De minister kan met deze staatjes werken binnen haar eigen ministerie, maar misschien kan ook worden gezien wat aanpalende ministeries binnen dezelfde doelstelling doen. Op die manier kunnen wij gemakkelijk zien of het wellicht handiger is om meer geld bij BZK in te zetten. Of wellicht is het juist handiger om het geld in te zetten bij het ministerie van I en M. Ik vraag de minister dus om een overzichtje te maken van alle maatregelen, van de opbrengst per euro en van de bespaarde CO₂-uitstoot. Je kunt dit ook nog doortrekken naar de bespaarde uitstoot van zwaveldioxide, stikstofdioxide en de x'en van de verschillende O's die eraan vastzitten, enzovoorts.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De minister sloot af met de opmerking dat zij volgens haar alle vragen had beantwoord. Ik kan dat bevestigen. Ik heb gehoord dat alle vragen inderdaad zijn beantwoord. Rest alleen de vraag of ze voldoende zijn beantwoord en wat de conclusie is. Ik wil verder graag nog even reageren op opmerkingen die de minister maakte naar aanleiding van de inbreng van de heer Leegte. De minister zegt dat zij de Kamer zal informeren over het aantal beleidsartikelen. Ik vind het prettig om daarbij vooraf betrokken te worden. Ik pleit ervoor om niet te veel te bezuinigen op de beleidsartikelen. Ik snap dat het juist door de samenvoeging goed mogelijk is om op dit vlak te bezuinigen. Die bezuinigingen zullen inderdaad tot een bepaald niveau moeten worden doorgevoerd. Ik merk echter op dat naarmate er minder beleidsartikelen zijn, de Kamer minder zicht krijgt op het onderscheid. Ik wil hiervoor daarom op voorhand aandacht vragen. Wij hebben als rapporteurs brieven van derden gekregen. Ik wil daaruit graag nog even putten. Ik noem een punt uit een brief van Transport en Logistiek Nederland over de publiek-private samenwerking. De minister heeft daarop volgens mij goed gereageerd. Haar antwoorden zijn te begrijpen en goed te plaatsen. Terecht plaatst TLN echter vraagtekens bij de decentralisatie in pps. TLN stelt dat pps op lagere niveaus nog niet zodanig doorwerkt als wellicht op rijksniveau het geval is. Herkent de minister dat? Ziet zij daarbij een rol voor zichzelf weggelegd? Wil zij dit gaan bespreken? Ik maak mij zorgen over het onderdeel verkeersmanagement. Ik meen dat dit een politiek onderwerp is, dus het zal bij de behandeling van de begroting terug moeten komen. Ook de minister stelt dat nog niet duidelijk is welke concrete effecten de maatregelen zullen hebben. Ik voorzie dat er op dit vlak een spanningsveld ontstaat. De minister zegt ook dat zij binnen het programma Beter Benutten per regio de files met 20% tot 30% wil terugdringen. Met welke periode wordt daarbij vergeleken? Vergelijkt men de filedruk daarbij met die van 2010? Worden daarbij de mogelijk negatieve effecten van bezuinigingen meegenomen? Ik maak mij

daarover zorgen, maar ik zal dit bij de behandeling van de begroting verder met de minister bespreken. Bij dezen agendeer ik dit onderwerp. De minister stelt dat zij heeft gereageerd op het oordeel van de Algemene Rekenkamer over onderhoud en beheer. Ik heb de reactie van de minister hier voor mij liggen. Zij heeft inderdaad gereageerd, maar de reactie bestond slechts uit twee zinnen. Ik vermoed namelijk dat de minister verwijst naar een brief van 4 oktober aan mevrouw Stuiveling. Daarin staan hierover slechts twee zinnen. De minister schrijft dat zij de bevindingen goed kan volgen. Daarmee erkent zij echter mijns inziens niet de juistheid van de bevindingen. Zij zegt hiermee ook niet dat bij de opstelling van de komende begroting de bevindingen zullen worden toegepast. Kan de minister nog wat meer inhoudelijk reageren op de bevindingen? Kan zij ervoor zorgen dat deze kritiek volgend jaar niet opnieuw kan worden geleverd?

Al met al is mijn conclusie dat de minister heel duidelijk en inzichtelijk heeft gemaakt waar de knelpunten liggen. Op deze manier is de begroting heel helder geworden. Wat mij betreft kunnen wij haar eind november goed behandelen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Er werd nog even gesproken over mijn brief over een inzicht tot 2020. Die zal ik inderdaad naar de Kamer sturen. Ik zal dit in deze brief inderdaad inzichtelijk maken.

De heer Leegte maakt zich toch nog zorgen over de kennis op de ministeries, bijvoorbeeld op het terrein van klimaat. Ik sprak vooral over RWS, omdat RWS een andere rol heeft. Moeten wij zelf schetsen hoe een weg eruit moet zien, of nemen wij daarvoor een ingenieursbureau in de armen? Bij beleidsafdelingen ligt dit wat anders. Daar werken nog steeds heel veel mensen die zich bezighouden met beleid. Op die afdeling proberen wij ook zo min mogelijk in te huren en zo veel mogelijk zelf te doen. Toch denken wij dat wij ook bij de beleidsafdeling kunnen krimpen. Soms kun je met «betere» mensen meer werk verzetten. Dan zijn er minder fte's nodig. Daarop moeten wij continu blijven sturen. Op het vlak van klimaatbeleid wordt er op mijn ministerie echt inhoudelijk nagedacht over de vraag welke maatregelen het meest effect hebben. Ik noem als voorbeeld de luchtvervuiling in grote steden. Daarbij wordt echt gekeken welke effecten de verschillende maatregelen hebben en hoe wij onze euro's zo goed mogelijk kunnen inzetten. Leidt parkeerdifferentiatie tot een ander effect dan milieuzonering voor busjes of weer een andere maatregel? Zulke afwegingen worden intern wel degelijk gemaakt. De heer Leegte vraagt mij om dit voor het klimaatbeleid allemaal in de begroting te zetten. Hij vraagt mij nu om dit te doen voor het klimaatbeleid. Als wij dat zouden doen, zouden wij het op die manier echter ook moeten doen voor bijvoorbeeld investeringen in wegen. Kunnen wij wellicht beter kiezen voor transport over water in plaats van over de weg? Hiervoor zouden dus allerlei onderwerpen in aanmerking kunnen komen. Op die manier wordt de begroting niet echt overzichtelijker. Wel is het mogelijk om bij de verschillende ministers om zo'n overzicht van bestaande maatregelen te vragen als de Kamer een inhoudelijk debat voert over bijvoorbeeld het klimaatbeleid. Dat lijkt mij een meer logisch moment om zulke overzichten te geven. Ik weet niet wat men in Amsterdam precies heeft gedaan. Ik neem echter aan dat men daar ook gewoon één element heeft genomen waarop wordt vergeleken. De mogelijkheden zijn immers gigantisch.

De heer De Rouwe vraagt, voorzichtig om te gaan met de inperking van de artikelen. Ik heb zojuist geprobeerd een schets te geven, ook van de subonderdelen. Ik vind het van even groot belang dat de Kamer dit goed kan volgen. Ik zal hiermee rekening houden. De Kamer moet dit inhoudelijk goed kunnen volgen. Ik leg het de Kamer eerst voor. Als de woordvoerders dan vinden dat zij op die manier niet kunnen sturen op

bepaalde zaken, dan zullen wij daarover het debat voeren. Ook voor mij zijn transparantie en helderheid van groot belang. Ik heb niets te verbergen. Het leidt alleen maar tot gedoe al je iets probeert te verbergen. We kunnen over zaken dus maar beter open zijn. Soms zijn er problemen, maar dat is een andere zaak.

TLN heeft een brief geschreven over pps en decentralisatie. Het klopt; het Rijk doet veel aan pps. Dit geldt met name voor het ministerie van I en M. Daarom heb ik onlangs een loket geopend. Daaronder vallen niet alleen de pps-projecten van het ministerie van I en M. Ik heb gezorgd voor een enorme toename van de deal flow. Ik heb ook gezegd dat dit loket de plek moet worden waar lokale overheden terecht kunnen met hun projecten. Zij kunnen daar vragen hoe ze dit moeten doen. Zij kunnen daar ook de financiers en ontwikkelaars ontmoeten. Dit wordt geen nieuw opleidingscentrum. Er komt geen symposium. Aan dit loket moet men lean-and-mean kunnen zeggen: ik wil wat, wie wil er met mij in zee gaan en kunt u ons nog even helpen met de spelregels? Ik hoop daarmee de decentrale overheden echt te kunnen stimuleren om meer in pps-constructies te gaan doen. Ik heb ook een aantal collega-bestuurders van lokale overheden gevraagd om hierin actief te participeren. Ook heb ik de VNG gevraagd of men daar mensen wil aanwijzen die hierover gaan. Nu is het onderwerp van iedere individuele wethouder en dus van niemand. Ik ben het echter met TLN eens dat er op dit punt echt veel meer kan gebeuren. Het is uiteraard aan de andere overheden om te bepalen wat men hiermee wil doen. Ik meen echter wel dat het hun budgetten ten goede komt als zij hiermee meer gaan doen. Wij hebben zelf altijd positieve ervaringen gehad met pps-projecten. Slechts één keer waren die ervaringen minder positief. Toen gingen wij met heel nieuwe technieken werken. In alle andere gevallen was sprake van positieve financiële effecten.

Ik kom op het verkeersmanagement. Ik zei al dat ik zelf ook wat aan het twijfelen ben over de vraag hoever ik op dat punt kan gaan. Ik ga naar een veel kleinere bezuiniging op dit punt dan ik vooraf had bedacht. Ik heb ook toegezegd dat deze bezuinigingsvoorstellen na het IPO-onderzoek uiteindelijk allemaal ook naar de Kamer gaan. De heer De Rouwe kondigt alvast aan dat hij mij hierop binnenkort toch nog een keer gaat wijzen. Mijn reactie op de bevindingen van de Algemene Rekenkamer is inderdaad vrij kort geweest. Ik herken de aanbevelingen die de Algemene Rekenkamer doet. Wij zijn op dit moment aan het onderzoeken wat we op welke manier kunnen verbeteren en of we het met de bevindingen eens zijn op alle vlakken. In de begroting over 2013 moet dit terug te zien zijn. Wij hadden het in dit verband ook al over de opzet van de Voorjaarsnota. Ik heb inderdaad een vrij korte brief gestuurd naar de Algemene Rekenkamer. Ik heb de rekenkamer geschreven dat ik de punten herken die zijn ingebracht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat heb ik inderdaad ook gelezen in de twee zinnen in de brief die hierover gaan. Ik weet ook dat de minister van goede wil is. De Algemene Rekenkamer heeft echter drie onderdelen bekeken. Op slechts één onderdeel kan de Algemene Rekenkamer voluit ja zeggen. Over de twee andere onderdelen bestaat onduidelijkheid. Wat is de ambitie van de minister voor volgend jaar? Kan zij ervoor zorgen dat er volgend jaar bij alle drie de onderdelen een volmondig ja staat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Ik noem het voorbeeld van het verkeersmanagement. De eerste opmerking op dat vlak van de Algemene Rekenkamer was: u hebt uw bezuinigingen nog niet per jaar en per maatregel uitgewerkt. Dat klopt. Wij zijn in de afgelopen periode druk bezig geweest met het zoeken naar bezuinigingsmogelijkheden op allerlei vlakken. Ik heb voorstellen gedaan. De Kamer heeft bijvoorbeeld gezien dat er op subsidies zal worden bezuinigd. Er worden

ook maatregelen genomen die zijn gericht op de interne efficiency. Op dit moment zij wij deze mogelijkheden verder aan het uitwerken. Soms stoten we daarbij tegen een probleem aan en moeten we toch weer iets anders bedenken. Soms blijkt het mee te vallen en gaat het de goede kant op. Daarom komt dit in de volgende begroting specifiek aan de orde.

De **voorzitter**: Dank u wel. De heer De Rouwe constateerde dat er voldoende duidelijkheid en transparantie is om de discussie over deze begroting te kunnen voeren. Dat lijkt mij een belangrijke constatering. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd.

- De minister zegt toe om de Kamer nog in 2011 een voorstel te sturen voor de vanaf de Voorjaarsnota 2012 te hanteren begrotingsindeling.
- De Kamer ontvangt vóór de behandeling van de begroting een toelichting op de acht kasschuiven binnen het Infrastructuurfonds.
- De minister zal in de begroting over 2013 terugkomen op de uitwerking van de bezuinigingsmaatregelen op beheer en onderhoud en op de effecten daarvan.
- De Kamer ontvangt in het eerste kwartaal van 2012 een overzicht van de resultaten van het interdepartementaal beleidsonderzoek op het gebied van beheer en onderhoud.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de manier waarop zij invulling geeft aan het streven, de Kamer voortaan te informeren door middel van transparante rapportages over voortgang, scope en financiële uitputting voor zowel beheer als onderhoud en aanleg, zoals dit nu al gebeurt voor de sector spoor.
- De minister zal de Kamer vóór de behandeling van het MIRT Projectenboek 2012 informeren over de MIRT-budgetten tot 2020.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij komt de vijfde toezegging, zoals die nu wordt geformuleerd, helemaal overeen met de eerste. Dit gaat over de manier waarop wij gaan rapporteren. Volgens mij gaan deze twee toezeggingen over hetzelfde.

De **voorzitter**: Oké. Wij zullen die twee toezeggingen samenvoegen.

De heer **Leegte** (VVD): Ik vind het ten slotte van belang dat het volgende in de Handelingen wordt opgenomen. Ik dank de voltallige oppositie voor het vertrouwen dat zij stelt in de twee coalitiepartijen die bij dit wetgevingsoverleg wél zijn vertegenwoordigd. Zij hebben hier uitvoering gegeven aan de kerntaak van het parlement, namelijk de controle van de begroting en het verbeteren van de inzichtelijkheid ervan. Het is fantastisch als je je daarbij ook door de oppositie zo gedragen weet. Op die manier hebben wij met z'n tweeën dit belangrijke werk kunnen doen. Voor de Handelingen spreek ik daarom dit compliment en mijn dank uit aan mijn collega's in de Kamer.

Sluiting 11.25 uur.