

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015

Nr. 52

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 7 november 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 9 oktober 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015 (Kamerstuk 34 000-XII);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2014 met het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015 (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 6);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015 (Kamerstuk 34 000-A);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2014 met het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015 (Kamerstuk 34 000-A, nr. 6);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 juni 2014 inzake de aanbieding van het meerjarenplan 2014–2018 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en van het jaarverslag 2013 van de ILT (Kamerstuk 33 750-XII, nr. 92);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 september 2014 met informatie over de aanpak van ICT-vraagstukken bij de Inspectie Leefomgeving en Transport ten tijde van de ontvangst van de ontwerpbegroting 2015 (Kamerstuk 26 643, nr. 326).**

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Hoogland
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn twee leden, te weten: Hoogland en Visser.

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 17.30 uur.

De **voorzitter**: Dames en heren, ik heet de Minister en de Staatssecretaris, de aanwezige Kamerleden en de mensen op de publieke tribune en thuis van harte welkom bij dit wetgevingsoverleg Infrastructuur en Milieu. Een bijzonder welkom gaat uit naar de rapporteur, mevrouw Visser. De rapporteur krijgt zo dadelijk als eerste het woord. Tijdens haar inbreng zijn geen interrupties toegestaan, zo zeg ik tegen mijzelf. Na de inbreng van de rapporteur antwoorden de bewindspersonen op de inbreng van de rapporteur. Vervolgens krijgen alle aanwezigen, indien zij daartoe behoefte voelen, de mogelijkheid om het woord te voeren. Het woord is aan mevrouw Visser, maar niet nadat ik haar namens de commissie hartelijk heb bedankt voor haar werkzaamheden.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik begin met een compliment aan het BOR te maken voor al het werk dat dit bureau in zeer korte tijd heeft gedaan. Ik zeg «zeer korte tijd» en dat is ook wel bedoeld als een kritische kanttekening van deze rapporteur richting onszelf. Ik bedank de bewindslieden voor hun aanwezigheid, maar zij komen hier niet alleen, er zitten ook heel veel mensen om hen heen. En dan zitten er aan de andere kant slechts twee Kamerleden! Ik merk daar op persoonlijke titel over op dat wij dat ook te wijten hebben aan het proces dat we met elkaar aangaan. We krijgen de begroting en direct daarna moeten we de lijst met vragen en antwoorden indienen om vervolgens het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven (BOR) een opdracht te geven. Daardoor hebben we eigenlijk maar een week de tijd om iets op papier te zetten en dat moeten we dan ook nog eens doen zonder dat de feitelijke informatie beschikbaar is. Ik vind dat we het ons moeten aantrekken dat we op zo'n manier een proces ingaan. We zouden daar echt meer tijd voor moeten nemen, want het is gewoon een heel belangrijk onderwerp. We geven met elkaar veel belastinggeld uit aan infrastructuur. Infrastructuur is ontzettend belangrijk. Ik doe deze portefeuille een halfjaar en ik heb in die tijd gezien dat iedereen in ieder overleg weer een wensenlijstje bij de Minister neerlegt. Dat loopt van wegen tot sluzen en van asfalt tot spoor. We zijn met andere woorden heel goed in het benoemen van wat er allemaal moet, maar niet zo goed in het benoemen van wat er dan niet moet en welke ruimte er is voor nieuwe zaken.

Verder is ook niet duidelijk of we wel voldoende inzicht hebben in de dingen die we moeten doen, namelijk beheer en onderhoud. Dat verdient extra aandacht, ook van de Kamer, en we zullen daar dan ook goed onderzoek naar moeten kunnen doen. Ik constateer dat het proces rond de begroting zoals we dat nu hebben afgesproken, ertoe leidt dat er in heel korte tijd een notitie moet worden opgesteld, en dat ook nog eens zonder dat we over alle informatie beschikken. De oorzaak van dat laatste zie ik natuurlijk ook, want het is duidelijk dat er tijd nodig is om de antwoorden op de vragen naar de Kamer te sturen.

We maken het onszelf met andere woorden eigenlijk heel erg lastig. Mijn dank aan het BOR is groot, want dit bureau is desondanks in staat gebleken om heel snel een aantal vragen te formuleren. Maar ik vind dus dat we onszelf daar meer tijd en ruimte voor moeten gunnen. Tot zover deze persoonlijke noot van de rapporteur in de richting van mijn collega van de PvdA en mijzelf, de twee aanwezige Kamerleden. Het is een van

mijn aanbevelingen om het in de toekomst op een andere manier te doen. Kunnen we het proces niet iets anders organiseren?

Vanwege het krappe tijdspad van dit begrotingsonderzoek heeft het BOR slechts met een beperkte scope naar de begroting kunnen kijken. Mevrouw Van Veldhoven van D66 heeft bijvoorbeeld ook gevraagd of het mogelijk is om inzicht te krijgen in de ruimte die zij eigenlijk heeft. Dat is eigenlijk ook de brede vraag die wij hebben proberen te onderzoeken. Het gaat de Kamer immers om de vraag of zij op grond van de informatie in de begrotingen, het Infrastructuurfonds, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), het Deltaprogramma en het Deltafonds voldoende inzicht heeft in de ambities voor en de investeringen in infrastructuur en milieu. Hoe kunnen wij dat volgen en hoe kunnen wij dat zo nodig aanpassen? Een Kamerlid gebruikt de begrotingsbehandeling immers om te bepalen of hij de beleidsvoornemens voldoende vindt en of hij daar bij het jaarverslag op kan sturen en controleren. Een Kamerlid wil verder natuurlijk ook kunnen bepalen of de ambities in evenwicht zijn met de bestedingen.

In de voorgaande jaren zijn er onderzoeken gedaan naar de staat van het beheer en het onderhoud, zowel bij het spoor als bij wegen. Omdat hierover in het verleden vragen zijn gesteld en hiernaar onderzoek is gedaan, hadden wij het gevoel dat het goed zou zijn om dit onderwerp weer eens ter hand te nemen. Waar staan we en hebben wij als Kamerleden voldoende handvatten om te sturen? Daarom is een aantal heel belangrijke onderwerpen niet onderzocht. De zaken die we wel onderzocht hebben, bieden echter voldoende ruimte om dieper in te gaan op de vraag of een Kamerlid voldoende aanknopingspunten heeft om de ambities en de voorgenomen financiën bij het jaarverslag te kunnen controleren. De conclusies van het begrotingsonderzoek naar het thema «beheer, onderhoud en vervanging» komen neer op twee punten. Het eerste punt is dat dat er meer zicht moet komen op prestaties en uitgaven. Met name de prestatie-indicatoren voor beheer, onderhoud en vervanging zijn niet geschikt om de voortgang, de uitgaven en de doelmatigheid te beoordelen. Verder is onvoldoende inzichtelijk welk totaalbudget vooralsnog tot en met 2028 voor beheer, onderhoud en vervanging beschikbaar is. U hoort mijn termen «vooralsnog» en «onvoldoende». Daar horen subvragen bij en die zijn in de BOR-notitie opgenomen.

Het tweede belangrijke punt is dat de amendeerruimte bij voorgenomen verplichtingen niet inzichtelijk is. Hoe verhouden de in 2015 voorgenomen verplichtingen zich tot de juridisch verplichte uitgaven in latere jaren? Verder is ook niet duidelijk welke vrije ruimte er vooralsnog in latere jaren is.

Er zijn dus twee kernpunten: heb je zicht op de prestaties en de uitgaven, kun je nog amenderen en wat zijn daarvan eventueel de consequenties? Wij constateren dat daar onvoldoende zicht op is en dat er verbeteringen mogelijk zijn. Het BOR heeft in zijn notitie daarover ook een aantal heel concrete vragen voorgesteld, vragen die wij zouden kunnen stellen. Verder heeft het BOR in zijn notitie een aantal zaken geconstateerd. Ik kijk nu even naar de voorzitter, want ik weet niet of de griffier dit zou willen aanvullen.

De **voorzitter**: Nee. Een punt van orde is dat wij niet naar de notitie waarnaar u verwijst, kunnen verwijzen omdat die niet bestaat. De vragen zijn ongetwijfeld relevant en die kunt u alsnog in uw eigen termijn stellen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat zou ik moeten weten als rapporteur. Een punt voor de volgende keer!

Het is goed om alsnog te benadrukken dat deze twee hoofdlijnen van belang zijn. Als je dit constateert, zul je ook aanbevelingen moeten doen over hoe we het de volgende keer beter kunnen doen.

Voorzitter, omdat we hier met z'n tweeën zitten, stel ik voor om te kijken of we de vragen die het BOR intern aan de Kamerleden heeft verstrekt, in onze bijdrage als Kamerleden aan de bewindslieden kunnen voorleggen.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw Visser. In uw eerste termijn als Kamerlid kunt u natuurlijk altijd de zaken inbrengen die u relevant acht. Ik bedank u namens de commissie voor uw werk als rapporteur.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kan nu in algemene zin antwoorden. Wij kennen de notitie van het BOR niet, want die is bedoeld voor intern gebruik door de Kamerleden. Er zijn wel een paar vragen gesteld. Ik weet niet waar uw voorkeur naar uitgaat. Is het wellicht een idee dat de commissie eerst haar concrete vragen stelt, zodat wij op het totaal kunnen reageren? Of wilt u nu een eerste algemene reactie?

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat de termijn van de rapporteur voorbij is en dan lijkt het mij beter om aan het stramien vast te houden dat nu eerst de Minister en de Staatssecretaris antwoorden. Daarna gaan we verder met de termijn van de Kamer. Dat lijkt mij wel zo zuiver.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kan op alle onderwerpen die aan de orde zijn gesteld, ingaan, maar misschien is het beter om dat te doen wanneer ook de specifieke vragen zijn gesteld. Laat ik beginnen met wat algemene opmerkingen.

We hebben de afgelopen jaren forse slagen gemaakt op het gebied van transparantie van de fondsbegrotingen en de beleidsbegrotingen. Dat is mede gebeurd naar aanleiding van eerdere begrotingsonderzoeken door de Kamer en de kritische, prikkelende vragen die de Kamer heeft gesteld bij begrotingsbehandelingen. Maar ook bij de bespreking van het rapport van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor is de wens uitgesproken meer inzicht te krijgen in de uitgaven voor beheer en onderhoud. Wat is verplicht en wat is niet verplicht? Waar zit er ruimte? Hoe zit het over de jaren heen? Het gaat er dus om dat er over de totale planperiode inzicht wordt geboden in de budgetten, de significante kasschuiven en de begrotingsmutaties. Die leveren we tegenwoordig overigens aan bij de begroting. Alle beschikbare budgetten in het Infrastructuurfonds zijn daardoor zichtbaar in de ontwerpbegroting voor de periode vanaf 2013 tot en met het einde van de looptijd in 2028. In een apart artikelonderdeel wordt verder per modaliteit inzichtelijk gemaakt wat de resterende investeringsruimte is binnen het totaalplaatje van het investeringsfonds. We hebben nieuwe tabellen gemaakt voor de planuitwerking en de verkenningen en op die manier verstrekken we ook informatie over de mate van verplichting van het budget voor programma's en projecten die zich in die planuitwerkings- en verkenningfase bevinden.

Ook al hebben wij de boekjes heel erg klein en handzaam gemaakt, wij leveren nog steeds heel veel informatie in onze begrotingen. Er zit veel informatie in de begroting zelf en in de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds en in de mutaties in de Voorjaarsnota. Je moet inderdaad goed je weg in al die informatie kunnen vinden en ik begrijp dat dit niet altijd even makkelijk is. Ik sta dan ook open voor vragen van de Kamer als er over bepaalde onderwerpen meer duidelijkheid moet worden gegeven. Maar ik ga ook graag in debat als ik denk dat alle extra informatie die wordt gevraagd, maar weinig extra inzicht oplevert. Ik lever verder informatie liever aan op een moment dat wij die informatie op een goede manier vorm kunnen geven. Maar let wel: de voorliggende begroting is in de afgelopen jaren tot stand gekomen in discussie met zowel de Rekenkamer als de Tweede Kamer over kerngetallen en de vraag hoe het er precies uit moet zien.

Voorzitter, ik ga hierop straks graag dieper in.

De **voorzitter**: Heeft de Staatssecretaris behoefte aan een aanvullende opmerking?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb een aanvullende opmerking. Er is gesproken over het totaalbudget en het lijkt mij goed om op te merken dat ProRail aanvullende budgetten heeft vanuit de gebruiksvergoeding. Die staan in bijlage 5, de zogenaamde spoorbijlage. Daar wordt ook inzicht geboden in de andere inkomsten van ProRail, zodat de Kamer nog iets verder kan kijken dan alleen het spoorbudget in het Infrafonds.

De **voorzitter**: Dank voor deze toevoeging.
We gaan nu verder met de eerste termijn van de Kamer.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Het is goed om te kunnen constateren dat de Minister en de Staatssecretaris beiden openstaan voor de informatiebehoefte van de Kamer en de behoefte van de Kamer aan meer duiding. Als rapporteur gaf ik al aan dat de kernvraag is of we voldoende inzicht hebben in prestaties, ambities, resultaten en de financiën die daarmee gemoeid zijn. Kunnen we daarbinnen wel voldoende schuiven? Weten we aan welke knoppen we moeten draaien om te amenderen? Kunnen we in het jaarverslag wel zien of de ambities en deze knoppen nog wel met elkaar verbonden zijn?

Ik ga verder met de prestaties en de uitgaven bij beheer, onderhoud en vervanging. De motivatie voor de ambities voor de hoofdwegen, de spoorwegen en de hoofdvaarwegen loopt sterk uiteen. Zo staat er bij artikel 13: de activiteiten zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan van ProRail opgenomen prestaties. Dat is dus gericht op de spooractiviteiten. De motivering bij de hoofdwegen is echter: het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is, namelijk een vlot en veilig vervoer van personen en goederen. Met het oog op de tijd zal ik niet alle artikelen voorlezen, maar ik verzeker u dat telkens op een andere manier wordt gemotiveerd wat nut en noodzaak daarvan zijn. Dat zie je vervolgens terug bij de prestatie-indicatoren die daaraan zijn gekoppeld. Bij beheer en onderhoud van wegen gaat het bijvoorbeeld om het aantal vierkante kilometers oppervlakte wegdek. Je kunt zeggen dat dit iets zegt over wat je zou moeten doen, maar het aantal kilometers rijbaanlengte en groenareaal roept bij mij de vraag op wat de relevantie daarvan is voor de ambities. Kun je met andere woorden wel wat met die prestatie-indicatoren? Zeggen die wel iets over de staat van het beheer en onderhoud en over de ambities van de Kamer? Zo ja, kunnen we daar de bewindspersoon dan ook op aanspreken? Hebben zij die wel gerealiseerd? Kunnen wij ook de tussenstand krijgen? Wat is de huidige stand van zaken en wat is het meerjarenperspectief? Ik benoem dit specifiek, omdat we in het geval van dit dossier in het verleden juist bij spoor en wegen hebben gediscussieerd over de vraag of de voorgenomen reserveringen qua middelen, ook richting de toekomst, voldoende zijn. In de begrotingen staat: zoals het er nu uitziet, denken wij van wel. Maar naar de vervanging van wegen is tegelijkertijd wel weer onderzoek nodig. In kader van de lifecyclebenadering hebben we nieuwe areaaluitbreidingen wel opgenomen, maar de Kamer weet dan weer niet of dat ook geldt voor bestaande projecten. Areaaluitbreidingen zijn, gezien het huidige bestand, namelijk eigenlijk zeer beperkt. In het verleden is juist geconstateerd dat de middelen onvoldoende waren en dat maakt het zeer relevant voor mij om te weten of het nu wel voldoende is. Hoe houden we dit in het snotje en hoe houden we daadwerkelijk bij dat het voldoende wordt bijgestuurd?

Ik hoor dus graag een nadere toelichting op basis waarvan de prestaties voor beheer, onderhoud en vervanging worden vastgesteld. Hoe verhoudt zich dat tot de prestatie-indicatoren? Zijn de Minister en de Staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken en om daar wat meer duidelijkheid over te verschaffen?

Naar aanleiding van de vragen over de begroting en het Infrastructuurfonds wordt er vaak verwezen naar andere boekwerken, bijvoorbeeld het MIRT Projectenboek. Als ik daarin blader, zie ik echter een pagina staan met daarop «algemeen», een kruisje bij 2014–2015 en een totaalbudget. Maar dat is geen antwoord op de vraag of we het voldoende hebben geregeld. Waar staan we nu? Wat is nu nodig? Welke prestaties worden nu daadwerkelijk gehaald?

Mijn tweede punt is de amendeerruimte van de Kamer. Waar zit die dan in? We hebben vooral in 2015 uitgaven die 100% juridisch verplicht zijn. Verder hebben we nog te maken met de gevolgen van de voorgenomen verplichtingen. Daar zit mogelijk nog een sturingsknop voor de Kamer. Hoe is dat nu precies berekend en welke ruimte zit daar precies? Kan de Minister dat toelichten per modaliteit? Verder hoor ik graag welke verplichtingen per modaliteit worden aangegaan. Ten slotte zou ik graag horen hoe de voorgenomen verplichtingen tot juridisch verplichte uitgaven kunnen leiden. Wat betekenen de voorgenomen verplichtingen voor de juridisch verplichte uitgaven?

In de begroting wordt melding gemaakt van de problematiek van niet gedekt onderhoud. Daarover zegt de Minister niet alleen dat het in principe gedekt zou moeten zijn, maar ook dat er nader onderzoek moet plaatsvinden door de verschillende partijen, zowel bij spoor als bij wegen. In het verleden is hier al onderzoek naar gedaan en daarin is destijds geconstateerd dat er aanvullend geld, 4,8 miljard, nodig was voor de hoofdwegen en de hoofdwegen. Spoor wordt volgens mij in dat rapport niet genoemd. Dat roept de vraag op of de bestaande niet-gedekte onderhoudsproblematiek in relatie tot de voorgenomen versoberings- en efficiëncymaatregelen daadwerkelijk tot besparingen hebben geleid. In de bijlagen worden die wel genoemd en wordt ook aangegeven wat de doelstelling is, inclusief de bandbreedte, maar op de realisatie ervan wordt eigenlijk niet ingegaan. Kan de Minister aangeven waar we nu staan? Hoe zijn ze verder per modaliteit daadwerkelijk verwerkt? Ik heb het in ieder geval niet kunnen achterhalen, want ik kom niet verder dan de bandbreedte en de voorgenomen ambities.

Hoe zijn de bezuinigingen verwerkt? De afgelopen periode zijn er in verschillende samenstellingen verschillende opdrachten gegeven aan I en M om te kijken naar besparingen, zowel als het gaat om apparaatkosten als om het Infrafonds. Kan er per modaliteit een overzicht worden gegeven van de totale bedragen voor beheer, onderhoud en vervanging in de periode 2012–2028? Wordt verder het budget voor vervanging daadwerkelijk ongemoeid gelaten door al die taakstellingen die de afgelopen periode zijn doorgevoerd?

Kunnen de Minister en de Staatssecretaris toelichten waarom de beoogde kasschuif voor beheer, onderhoud en vervanging voor de drie modaliteiten noodzakelijk is? Zal die verder ook structureel noodzakelijk blijven? We zien dat ze voor het komende jaar zijn opgenomen, maar er wordt ook geconstateerd dat er nader onderzoek zal worden uitgevoerd naar de huidige beheers-, onderhouds- en vervangingsnoodzaak. Daar komt vast nog wel iets uit, maar wat betekent dat dan voor het meerjarenperspectief?

Mijn laatste vraag is of de Minister en de Staatssecretaris mij kunnen uitleggen wat de categorie «investeringsruimte» inhoudt, hoe die wordt berekend en in welke mate de bedragen nog vrij besteedbaar zijn.

Voorzitter: Visser

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. De collega van de VVD heeft de vragen die voor de commissie relevant zijn eigenlijk al gesteld. Daarbij sluit de PvdA zich gemakshalve aan.

Wel wil ik u nog anekdotisch deelgenoot maken van wat mij altijd opvalt als je zo'n begroting leest. Vroeger, toen ik nog in Leiden en later ook in Amsterdam studeerde, moest je je werkstukjes altijd door een plagiaatmachine halen. Op basis daarvan kon je gelijk zien of er een mogelijkheid was dat je de teksten die je inleverde, niet zelf had geschreven, maar uit een andere tekst gecopy-pastet had. Als je dat met de begroting zou doen – dat geldt niet alleen voor dit departement, maar voor alle departementen – kom je een scala aan beleidsstukken tegen waarin dezelfde teksten als in de begroting te vinden zijn. Je kunt daarnaar op twee manieren kijken, en ik zou het leuk vinden als de bewindslieden daarop konden reflecteren. Je kunt het zo zien dat de begroting in ieder geval in lijn is met wat in de deelprojecten gebeurt; dat is de eerste uitleg. De tweede uitleg is dat er een gebrek aan scherpte is ten aanzien van wat er dit jaar op het gebied van projecten veranderd is ten opzichte van de voorgaande jaren. Dat fascineerde mij als student misschien wat minder, maar het fascineert me als Kamerlid des te meer. Wat gebeurt er nou echt? Is het een kwestie van knippen en plakken van teksten? Wat is de waarde van de beleidsteksten ten overstaan van de cijfers, die wat minder goed te doorgronden zijn? Zo'n beleidsartikel blijft jarenlang hetzelfde. De cijfers geven een verzameling van een aantal projecten aan. In hoeverre biedt dit alles de Kamer de transparantie om te kunnen sturen op datgene waarop zij wil sturen?

Ik heb een aantal concrete vragen die betrekking hebben op de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In de stukken staat dat het openbaar bestuur horizontaler en kleiner moet – daarover kun je nog twisten – maar ook dat dit consequenties heeft voor het toezicht. Welke consequenties heeft dit? Op basis van vertrouwen alleen kun je namelijk geen scherp toezicht houden.

Bij de ILT is sprake van externe inhuur. In 2014 bedroegen de kosten daarvan 8,1 miljoen. Voor de jaren daarna zijn veel lagere kosten geraamd, terwijl de kosten voor het eigen personeel niet afnemen. Waar komt die piek vandaan? Ten gunste waarvan worden de kosten lager? Wat is de reden daarachter? Daarmee kom ik op het probleem dat ik eerder schetste: in de tekst staat alleen maar wat altijd bij de ILT staat, maar de vraag is wat het verband tussen die tekst en de cijfers is.

In het hoofdstuk over de ILT staat ook dat er in sectoren steeds meer buitenlandse medewerkers met een andere taal en cultuur worden ingezet, vooral in het goederenvervoer, op de weg en op het water, en dat er daardoor sprake kan zijn van miscommunicatie. Hoe ziet de Minister dat? Als het aantrekkelijk is om in deze sector te werken, zouden er genoeg Nederlandstalige mensen moeten zijn die daarin willen werken. Als dat niet zo is, is het dan iets om van mensen die in die sectoren werken, te eisen dat zij de Nederlandse taal machtig zijn? Ik wil niet verwijzen naar het verhaal van de toren van Babel, want zo bijbels ben ik niet aangelegd, maar het gaat erom dat mensen goed met elkaar kunnen communiceren en dat de overheid de taak heeft om dat te borgen.

Voorzitter: Hoogland

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het Kamerlid van de VVD heeft een aantal vrij concrete vragen gesteld. Zij wil weten hoeveel inzicht de Kamer bijvoorbeeld heeft in de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. Wat zijn de ambities en hoe denken wij die te gaan halen? Ik zal proberen om dit langs te lopen.

Zijn de budgetten voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie toereikend? Dat is een heel logische vraag. Bij de vorige begrotingsbehandeling heb ik daarover met de Kamer gediscussieerd. Ik heb toen maatregelen genomen om de budgetbehoefte en de begroting voor beheer en onderhoud met elkaar in overeenstemming te brengen. Daarvoor was veelal niets geraamd. Dit werd gedaan vanuit de onderuitputting bij projecten. Wij zagen dat het projectenbudget steeds meer benut zou worden en ik vond daarin een risico zitten. Daarom heb ik op een gegeven moment een deel van de infrastructuurfondsreserveringen vastgelegd voor beheer en onderhoud. Het budget is gealloceerd en vervolgens zijn de middelen voor de reeds bestuurlijk afgesproken aanlegprojecten daaraan gekoppeld. Het restant hebben wij als «vrije investeringsruimte» benoemd. Dit was voor het eerst dat in onze begroting echt duidelijk werd wat de vrije investeringsruimte was, want vroeger was dit een diffusere aangelegenheid. Tevens heb ik extra middelen aan de budgetten voor instandhouding toegevoegd en versoberings- en efficiëncymaatregelen afgesproken, want ik vind dat je niet elke vraag om budget altijd meteen helemaal moet honoreren. Je moet ook bekijken hoe het efficiënter en beter kan. Toen uit de nadere onderbouwing van de beheer- en onderhoudsraming bleek dat de oorspronkelijke reservering van 0,5% voor areaalgroei onvoldoende was, heb ik ook daarvoor nog een reservering getroffen. Ik heb daarbij gezegd dat het de laatste keer was en dat voortaan bij ieder ander project moest worden opgenomen dat je iets wat je bouwt, in de toekomst ook moet worden onderhouden.

Ik denk dat daarmee een solide basis gelegd is voor toereikende budgetten voor beheer en onderhoud, maar dat laat onverlet dat wij blijven bekijken wat de autonome ontwikkelingen zijn en of wij in de loop der tijd nog slimmere dingen kunnen bedenken om het goedkoper, anders of beter te doen. Zo zouden de pilots met zelfvernieuwend asfalt en dergelijke zaken in de toekomst iets kunnen opleveren. Als dat het geval is, zal ik bekijken of nieuwe versoberingen mogelijk zijn. Ik heb voor vervanging en renovatie tot 2028 ruim 4 miljard uitgetrokken op het Infrastructuurfonds en bijna 1 miljard op het Deltafonds. De reservering is bepaald aan de hand van stichtingsjaren en de ontwerplevensduur van objecten. Aan de hand van het resultaat van inspecties en onderzoek naar de toestand van de kunstwerken en andere objecten kunnen wij dat steeds verder verfijnen. Ik heb al eerder toegezegd dat ik in de ontwerpbegroting voor 2016 een nadere onderbouwing zal geven van de vervangingsopgave. Natuurlijk kunnen zich ook tegenvallers voordoen in de feitelijke toestand van objecten of de daarin toegepaste industriële automatisering, maar ook dan zullen wij gewoon zelf moeten bekijken of wij daarvoor binnen het bestaande budget iets kunnen verzinnen en of wij er wellicht iets speciaals voor moeten doen.

Ik denk dus dat wij goed op koers liggen ten aanzien van de beoogde versobering en de vergroting van de efficiency van beheer en onderhoud. Zoals ik al aangaf, komt hierin in 2016 nader inzicht. In 2020 zouden de beheer- en onderhoudskosten zich op het juiste niveau moeten bevinden, zodat de budgetten en de budgetbehoefte structureel met elkaar in overeenstemming zijn. Ik kan hier nog dieper op ingaan en zeggen waar het allemaal staat opgenomen, met voorbeelden. Per modaliteit is het beschikbare budget per artikeldeel voor de hele planperiode tot en met 2028 inzichtelijk gemaakt, dus ook voor beheer, onderhoud en vervanging. Bijlage 1 bij de fondsbegroting is voor de volledigheid in recapitulatie opgenomen. Deze laat in één oogopslag per modaliteit de ontwerpbegrotingen voor 2015 van de budgetten zien, tot op artikeldeel voor de periode van 2015 tot 2028. In bijlage 4, de begroting voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van RWS, zijn de budgetten ook tot en met 2028 opgenomen voor de modaliteit verkeersmanagement en beheer,

onderhoud en vervanging, inclusief een verdubbeling op de besteding daarvan. In bijlage 5, voor de spoorwegen, staan soortgelijke zaken. Alles staat dus ergens, maar de Kamer zal ook snel willen kunnen zien hoe en wat. Er is inderdaad geen tabel in de begroting opgenomen waaruit je in één oogopslag kunt afleiden wat het totale budget is dat voor beheer, onderhoud en vervanging van alle modaliteiten beschikbaar is. Als dat de Kamer helpt, wil ik haar toezeggen om dat in de volgende begroting bij te voegen. Dan heeft zij de keuze om dat in één oogopslag in een tabel te bekijken of om alle bijlages die ik net genoemd heb, te bestuderen. Hoe zit het precies met al die verschillende kengetallen? Waarom hanteren wij verschillende kengetallen? Voor een deel proberen wij die gewoon hetzelfde te laten zijn, maar voor een deel ontstaan die ook in het debat met de Kamer. Toen ik nog het spoor deed, werd er bijvoorbeeld gediscussieerd over de vraag op basis van welke prestatie-indicatoren je gaat meten. Meet je hoe snel de trein van a naar b gaat of meet je hoeveel mensen die heeft meegenomen in de tussentijd? De ene prestatie-indicator kan pervers werken op de andere. De indicatoren ontstaan dus vaak in de loop der tijd. Wij proberen de belangrijkste indicatoren neer te zetten, bijvoorbeeld enerzijds hoeveel kilometers weg je aanlegt en anderzijds hoe vaak de weg als gevolg van storingen niet beschikbaar is en hoe vaak die dat wel is. Die indicatoren spreken wij af met Rijkswaterstaat, ProRail en andere partijen. Zij dienen zich daaraan te houden. Ik denk zelf dat het een redelijke set is. Wij spreken hierover ook met de Algemene Rekenkamer en het Ministerie van Financiën. Als de Kamer nog vragen heeft over specifieke indicatoren of als er nog wensen voor een volgende keer zijn, kunnen wij het daar misschien bij de begrotingsbehandeling over hebben.

Ik ga nu verder met de verplichtingen. Wat zegt de 100%-verplichting voor 2015 over de juridische verplichtingen in de jaren daarna? Ik volg in de presentatie van mijn begroting de rijksbegrotingsvoorschriften. Financiën geeft ons een aantal voorschriften mee, ook op het gebied van verplichtingen. In de huidige rijksbegroting worden inderdaad niet langer geïntegreerde kas- en verplichtingenmatrices per artikel opgenomen. Het is dus inderdaad moeilijk te zien, maar de onderliggende administratie in kas- en verplichtingenverband is er nog steeds. Wij kunnen niet meer verplichtingen aangaan dan er kasgeld is. Als je in de begroting zoekt naar de aansluiting tussen de in 2015 voorgenomen verplichtingen en de jaren waarin dat leidt tot betalingen, is dat inderdaad niet duidelijk. Daarom heb ik mijn best gedaan om te laten zien waar er eventueel ruimte is om te amenderen. Wij hebben voor de programma's en projecten die zich bevinden in de fase van planuitwerking of -verkenning, per modaliteit informatie opgenomen over de mate van verplichting van de budgetten tot en met 2028. Wij hebben ook aparte artikelonderdelen waarin de resterende investeringsruimte per modaliteit transparant zichtbaar is gemaakt.

Mevrouw Visser heeft ook gevraagd naar het saldo van de investeringsruimte. Ik heb in februari 2013 een brief gestuurd waarin de invulling van de bezuinigingen op het Infracfonds en de gevolgen daarvan voor het aanlegprogramma staan. Daarin heb ik ook aangegeven hoe de investeringsruimte is verdeeld over de diverse modaliteiten. Er is ook een apart artikelonderdeel per modaliteit zichtbaar. Daardoor kun je transparant en navolgbaar zien welke mutaties op de investeringsruimte hebben plaatsgevonden. In 2015 gaat het bijvoorbeeld om het starten van nieuwe MIRT-onderzoeken, om het inpassen van harde risico's die eerst zacht waren of om de verwerking van de prijsbijstelling 2014, een tussentijdse bezuinigingsmaatregel. Door al die maatregelen is de resterende investeringsruimte beperkt. In de periode tot en met 2028 is die iets meer dan 2 miljard. Sinds de begroting van 2013 is deze ruimte expliciet zichtbaar in de begroting, zoals ik al eerder zei. Tegenover die ruimte staat een bedrag aan ambities en nog niet harde risico's. Er staat dus ook dat

wij misschien wel voor 90 miljard aan extra wensen hebben, die wij niet allemaal tegelijk kunnen realiseren. Ook staat er een aantal nog niet harde risico's in. Ze staan in het laatste jaar van de planperiode. De inzet hiervan op korte termijn vergt een kasmatige inpassing; daar bestaat dus ruimte voor.

Als je per modaliteit kijkt, zie je dat het voor wegen 639 miljoen is. Daar staan intern nog niet geharde risico's en ambities tegenover. Voor het spoor staat 929 miljoen. Er is een investeringsruimte bij het spoor, bijvoorbeeld voor prijsbijstelling, van 214 miljoen omdat de langetermijnagenda nog moet komen. Regionaal en lokaal is de ruimte 369 miljoen. Voor vaarwegen is het 128 miljoen. Bij alle modaliteiten staan daar risico's tegenover, maar in principe is het nog te besluiten. Je kunt als Minister of als Kamer besluiten om bepaalde risico's niet te reserveren, om te mitigeren of om iets anders te doen. De Kamer kan het in ieder geval allemaal nalezen. In het Deltafonds is een programmaruimte van circa 660 miljoen tot en met 2028. Die is bestemd voor een betekenisvolle start van de opgaves uit het Deltaprogramma, maar ook daarover kunnen wij naar aanleiding van het Deltaprogramma discussiëren. Ook hebben wij daar een beleidsruimte van 275 miljoen die wij aan een volgend kabinet willen laten, zodat wij ook op dat vlak nog wat in kunnen brengen.

In hoeverre hebben de versoberingsmaatregelen geleid tot besparingen? Het gaat hierbij om de bezuinigingen op beheer, onderhoud en vervanging. De besparingen worden op dit moment gedaan. Ze worden verwerkt bij de verschillende modaliteiten. In de bijlage over beheer en onderhoud die bij de infrastructuurbegroting voor 2015 zit, heb ik ook aangegeven dat wij met de beoogde besparingen op koers liggen. Tot en met 2013 is over de drie RWS (Rijkswaterstaat)-netwerken een bedrag van 386 miljoen gerealiseerd. Dat is bijna 24% van de te realiseren 1,64 miljard. Ik verwacht tot 2020 nog ongeveer 395 miljoen aan versobering te realiseren bij de wegen, bij de hoofdvaarwegen nog zo'n 100 miljoen, aan efficiency nog 430 miljoen en 145 miljoen. Nou, het duizelt de Kamer waarschijnlijk van de getallen.

Kan het budget voortaan ongemoeid gelaten worden door bezuinigingen? Dit zal toch altijd een samenspel zijn tussen de leden van de fracties die een coalitie vormen en de leden van een kabinet, die het graag laten zoals het is of er iets meer bij krijgen. Daarover kan ik dus geen beloften doen. Het belangrijkste is dat wij heel goed inzichtelijk maken wat echt nodig is en dat wij daarvoor staan. Zoals de Kamer heeft gezien, heb ik vaak de keuze gemaakt om eerst naar beheer en onderhoud te kijken, penny wise, pound foolish. Het is niet verstandig om eerst met investeringsprojecten te starten en vervolgens te ontdekken dat er gaten in je weg zitten. In hoeverre zijn de kasschuiven noodzakelijk? Ik heb geprobeerd om de budgetbehoefte voor beheer en onderhoud redelijk gelijkmatig in de tijd te spreiden, maar de beschikbare budgetten zijn daarmee niet altijd in overeenstemming. Dat geldt ook voor de middelen die nodig zijn om onderhoud aan nieuwe infrastructuur, de areaalgroei, te betalen. Daarvoor heb ik dus kasschuiven nodig. Ook dit jaar heb ik in de begrotingsbijlagen toegelicht waarom en op welke plekken ik dat doe.

Er zijn ook vragen gesteld over de ILT en over de teksten in de begrotingen. Laat ik met die teksten beginnen. Het is heel goed dat de heer Hoogland ze zorgvuldig bestudeerd heeft. Soms heb je met standaardteksten te maken omdat die moeten passen bij de kengetallen en de ambities en omdat wij niet ieder jaar iets anders doen. Tegelijkertijd hoop ik dat wij in de beleidsagenda elk jaar wel weer de nieuwste stand van zaken opschrijven en dat wij het daarin ook laten zien als er nieuwe ambities zijn. Ik hoop dus dat de constatering van de heer Hoogland wat meer in de artikeltoelichting dan in de beleidsagenda zit. Anders zal ik extra opletten dat er volgend jaar in ieder geval geen copy-pasten plaatsvindt.

Wat zijn de consequenties van een kleiner, horizontaler bestuur van de ILT voor het toezicht? De ILT is in personele omvang kleiner geworden. Om het toezicht op niveau te houden, hebben wij meerdere lijnen gevolgd. Wij hebben gekozen voor nieuwe toezichtvormen. Denk aan digitale inspecties en aan de convenanten, die soms een andere inzet vergen. Wij hebben ons gericht op risicogestuurd toezicht, verder geüniformeerde werkprocessen, toegesneden informatiehuishouding en scholing van de medewerkers. Wij hebben het idee dat de inspectie hiermee haar taken verantwoord kan blijven uitvoeren, maar ik vraag in discussies met de inspecteur-generaal altijd ook of het goed gaat, of de ILT voldoende inspecteurs heeft, of er gezien de wettelijke taken misschien meer nodig zijn, of er op basis van de constatering in het veld meer mensen nodig zijn en of wij dat binnen de bestaande bezetting kunnen realiseren of niet. Dat zijn continue discussies en dit is een continu proces.

Waarom is er een piek in de inhuur bij de inspectie? Er zijn twee belangrijke oorzaken. Er is allereerst een verbeterprogramma voor het financieel beheer. Daarover heb ik de Kamer een tijd terug gerapporteerd, mede naar aanleiding van de bevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR). Dit programma vraagt externe ondersteuning die niet intern geleverd kan worden. De eerste resultaten worden nu behaald. Ik ga ervan uit dat de beoogde verbeteringen behaald kunnen worden en dat wij die externe ondersteuning dan niet meer nodig hebben. Een tweede reden is dat het ICT-programma, waarmee de ILT teruggaat van meer dan 100 systemen naar enkele tientallen, ook externe ondersteuning nodig heeft. Ook dat vergt specifieke kennis die je niet gedurende de rest van de looptijd in huis hoeft te hebben. Om de transitie te kunnen maken, is er dus ingehuurd.

De heer Hoogland heeft nog gevraagd hoe de inspectie omgaat met de buitenlandse ondertoezichtstaanden die geen Nederlands spreken. Ik had even het idee dat hij dacht dat bij de inspectie mensen geen Nederlands zouden spreken, maar het gaat om degenen die worden gecontroleerd. De werkzaamheden van de inspectie vinden voornamelijk plaats in Nederland. In bepaalde sectoren, zoals koopvaardij en luchtvaart, is de voertaal Engels. Dat is dus ook geen issue. Ik ben weleens bij een inspectie op de weg geweest, bij het controleren van vrachtauto's. Dan kun je mensen treffen die je ofwel niet verstaan of doen alsof ze je niet verstaan. Dat kan weleens goed uitkomen als je geïnspecteerd wordt. Daarvoor hebben we dan een tolk beschikbaar. Die is niet bij de inspectie aanwezig, maar die kunnen we wel bellen. We kunnen ook de vrachtauto van iemand in beslag nemen totdat er een tolk geregeld is. Bij het vrije vervoer van goederen en de vrije transportwereld doet dit soort vraagstukken zich voor. De informatievoorziening via de website van ILT wordt voor veel sectoren ook in het Engels aangeboden. Ik denk dat het goed is om het bij deze internationale taal te houden en de informatie niet in elke taal aan te bieden op het net. Maar als er iemand opgepakt wordt, dan zijn er dus tolken beschikbaar.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik heb een kleine aanvulling wat betreft spoor. Het is heel belangrijk dat inzichtelijk is hoe de uitgaven en het beleid op elkaar aansluiten. We hebben de Lange Termijn Spooragenda en een beheerconcessie waarmee we sturen. Het beheer- en onderhoudsbudget hebben we ongemoeid gelaten. Zoals de Minister al zei, is het budget voor vrije investeringen 992 miljoen euro. Ik heb met de Kamer, maar ook met de regio's, de decentrale overheden en alle partijen van het spoor afgesproken dat we heel goed gaan laten zien wat de ruimte nu is. We gaan herijken wat er ligt, wat juridisch bindend is, waar bestuurlijke afspraken over zijn gemaakt en wat er dan overblijft aan vrije ruimte. Het gaat dan niet alleen om dit bedrag, maar we moeten ook kijken naar de effecten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het European Rail Traffic Management System (ERTMS), de twee

grote projecten waar veel geld in omgaat. Ik heb daarover afspraken gemaakt met de woordvoerders voor spoor om dat zo transparant mogelijk te doen en te laten zien wat van de bedragen die nu in de begroting staan, uiteindelijk de vrije ruimte is, wat naar risicobeheersing zal moeten et cetera. Ik heb alle regio's er via de Spoortafels bij betrokken, want ik ben het heel erg met u eens dat het voor alle partijen van belang is om te weten wat we gaan doen, wat de vrije ruimte is, wat kan worden geamendeerd en waar de rek precies zit binnen het spoorbudget. 992 miljoen lijkt een enorm bedrag, maar als je kijkt wat er omgaat en wat er nog speelt tot 2028 dan wordt het best een grote prestatie om daar niet tot de laatste euro een strijd over te voeren.

Ik heb gezegd dat het transparant moet zijn. Ik wil het ook herijken en inzichtelijk maken. Ik vind het verder belangrijk dat je voor meerjarenreeksen tussentijds audits uitvoert en kijkt wat de veranderde omgeving is, wat de invloed daarvan is, of het bedrag is veranderd en of het te veel of te weinig is. Ook daarover wil ik op het goede moment met de Kamer communiceren. We moeten er niet pas naar gaan kijken als we denken dat het misschien te weinig is. We moeten van tevoren kijken hoe de reeksen zich ontwikkelen. Daarover ben ik in gesprek met de Kamer. We zullen de aankomende maanden gaan zien hoe dat eruit gaat zien.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Ik heb heel veel bedragen gehoord. Een deel herken ik, omdat ik ze in de begroting heb gezien en gelezen. Ik zou die cijfers echter graag, zoals de Minister ook heeft aangegeven, in een oogopslag kunnen bekijken en daar niet de vijf boekwerken voor door moeten werken. Ik herken het beeld wel dat de heer Hoogland naar voren bracht. Je begint iets te lezen en vervolgens wordt verwezen naar een ander programma. Op een gegeven moment word je dan ook tureluurs van het papier en van alle verwijzingen. Dan vraag je je toch af: maar wat is nu het totaaloverzicht?

De Staatssecretaris gaf net ook al duidelijk aan dat de discussie steeds gaat over de vraag wat we nog meer kunnen. Daarom moet goed duidelijk zijn welke ruimte er nog is. De Minister noemde in haar beantwoording een aantal bedragen en zei dat daartegenover een aantal risico's stonden, dan wel andere uitgaven. Ik wil ervoor pleiten om in dat overzicht van waar we nu staan, de koppeling met die risico's ook inzichtelijk te maken, zodat we kunnen bekijken of het nog wel zin heeft om bijvoorbeeld over de verbreding van een bepaalde sluis te praten, met eventuele meerkosten. Hoe verhoudt dat zich en welke verwachtingen wek je als je zo'n gesprek aangaat? Ik vraag de verantwoordelijke bewindspersoon, of dat nu voor spoor is of voor gewone wegen, om dat toch inzichtelijker te maken. Ik heb namelijk het idee dat we soms heel veel verwachtingen wekken, ook bestuurlijk, die we misschien niet kunnen nakomen. Het zou mij een lief ding waard zijn als we daar wat meer inzicht in krijgen. Het liefst in een oogopslag en niet door het doorspitten van die vijf boekwerken en het zelf wat plussen en minnen.

Een punt dat ik in eerste termijn niet heb genoemd, maar wat ik een goed voorbeeld vind, is de hele discussie rondom Design, Build, Finance, Maintain-contracten (DBFM). Dat ligt bij de Minister van Financiën en die rapporteert daar een keer in de twee jaar over. Het is ook wel verwerkt in productartikelen, maar het moet ook worden bekeken in combinatie met de afspraak die met de Kamer is gemaakt, namelijk dat maximaal 20% van het Infrafonds daaraan besteed mag worden. Ik moet nu eerst naar de voortgangsrapportage gaan om daar te lezen wat we ooit als Kamer hebben afgesproken. Vervolgens moet ik dan gaan kijken in het Infrafonds en moet ik zelf gaan zitten plussen en minnen om te zien hoe het proces gaat. Het zou volgens mij, als ik kijk naar de getallen, toch vrij constant moeten zijn of er zou een stijgende lijn in moeten zitten bij dit soort contracten. Je ziet echter dat er meerjarige fluctuaties in zo'n contract

zitten. Mijn gezond verstand zegt dan: die contracten zijn langdurig aangegaan, voor 30 jaar, dus dat zou toch een vrij constante moeten zijn en je zou daarbij eigenlijk alleen moeten opplussen en dan zou ik moeten weten of dat past in de ambitie die we als Kamer hebben afgesproken, namelijk die 20%. We zouden verder na verloop van tijd met elkaar moeten kunnen vaststellen of we vinden dat die contracten eigenlijk wel voldoen, ook inhoudelijk. Leveren ze de meerwaarde op die we ooit met elkaar hebben afgesproken?

Ik heb nog aantal van dit soort inhoudelijke vragen, die misschien niet helemaal hier thuishoren, maar het is voor mij wel een voorbeeld van waar je mee worstelt als je de begroting, Infrafonds, Deltafonds, Deltaprogramma en MIRT Projectenboek gaat bekijken en probeert te zien waar je als Kamerlid wat mee kan en waar niet. We gaan nu niet in detail die verschillende onderwerpen bespreken. Dat kan ook niet. De heer Hoogland had het heel specifiek over de ILT. Volgens mij kunnen we beiden, als we er even voor gaan zitten, verschillende onderwerpen naar boven halen. Ik wil de Minister en Staatssecretaris eigenlijk vragen om de komende periode aan de hand van een aantal voorbeelden die wij nu al hebben genoemd en van de vragen die zijn gesteld, een verbeteringsplan te maken voor volgende jaren. Wij willen niet dat de bewindslieden ons opzadelen met heel veel meer papier, want we hebben al genoeg papier, maar het gaat erom, de wat politiekere vragen wat scherper te krijgen. De Algemene Rekenkamer heeft in de loop van de tijd ook opdrachten gegeven. Hoe verhoudt dat zich met de boekwerken die er nu liggen? Heeft dat tot die verbetering geleid? Dat is een open uitnodiging om er toch nog eens naar te kijken en om die duidelijkheid te gaan geven.

Voorzitter: Visser

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. In lijn met wat mevrouw Visser heeft gezegd, wil ik nog iets vragen over de investeringsruimte die er al dan niet is, en de duidelijkheid en onduidelijkheid daarover. De Minister gaf aan dat de bewindslieden een deel van die ruimte overlaten aan een volgend kabinet. Dat klinkt heel nobel, maar de vraag is dan wel: hoeveel ruimte, waarom die hoeveelheid ruimte, hoe werkt dat, in hoeverre is die ruimte wel beschikbaar indien de risico's de risicoreserveringen overschrijden? Ik ga ervan uit dat die ruimte voor het volgend kabinet kleiner wordt op het moment dat er onvoorziene uitgaven zijn. Kan de Minister daarop ingaan en aangeven welke systematiek daarachter zit? Mijn tweede opmerking gaat over de kasschuiven die plaatsvinden en waarbij bedragen worden overgeheveld van het ene naar het andere begrotingsjaar. Dat is dan noodzakelijk. Dat wil ik wel aannemen op de kleur van de ogen van de bewindspersoon, maar ook daarvoor geldt dat slecht zichtbaar is waarom dat nodig is en wat de achterliggende redenen daarvoor zijn. Ik denk dat de koppeling – om terug te grijpen op wat ik in eerste termijn heb ingebracht – tussen de beleidsmatige toelichting en de cijfers nog wel wat scherper kan. Deelt de Minister die analyse?

Voorzitter: Hoogland

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. We praten hier al jaren over de ingewikkelde stukken en we proberen die ook steeds inzichtelijker en transparanter te maken. Maar hoe meer informatie je geeft, hoe onduidelijker het wordt. Ik geef graag een pagina waarop je in een oogopslag alles kunt zien. We geven inmiddels echter per modaliteit en per artikel de ruimtes aan. De vraag is of je dan vervolgens niet met zijn allen alles zit op te tellen en af te trekken om uiteindelijk tot het hoofdgetal te komen. De uitnodiging om een verdere verbeteringsplan te maken, zodat de informatie voldoet aan de wens tot inzicht van de Kamer, daar werk ik graag aan mee. We moeten echter wel even bekijken hoe we

dat zullen doen; of de Kamer dat bij de begrotingsbehandeling wil hebben of dat we daarover op een andere manier met elkaar zullen sparren. Ik vind dat prima.

Ik bied ook aan om, als daar bij de Kamer behoefte aan is, voortaan een technische briefing te geven. Dan kan ambtelijk aangegeven worden hoe je wat moet lezen. Je kunt inderdaad op veel manieren een insteek kiezen. Mevrouw Visser kiest voor de insteek van DBFM en zegt: je zou daar maar 20% van de begroting aan uitgeven. Dat is terecht want het gaat om langjarige contracten. Dus als je 80% uitgeeft, kun je nog maar 20% bezuinigen, als dat nodig is. Dat is ook een insteek. Je kunt de informatie dus op verschillende manieren beter inzichtelijk maken. Daarom moet je met elkaar afspreken voor welke manier er moet worden gekozen. We zouden in de begroting een bepaalde basisset aan informatie kunnen opnemen en gedurende het jaar, op het moment dat de Kamer interesse heeft in bepaalde andere doorsnedes, specifieke informatie kunnen geven. Dat zou een optie kunnen zijn. Laten we dus met elkaar zoeken naar de manier waarop dit het beste kunnen doen. Als we die verbeteringslag maken, gaan we dan nog veel meer leveren of gaan we het misschien juist wat hoger geaggregeerd doen, maar dan wel met de mogelijkheid om in de komende jaren meer specifieke informatiedoorsnedes te leveren?

Er is ook gevraagd hoeveel investeringsruimte er nog is. Ik heb in getallen geantwoord, maar het gaat natuurlijk ook om de spelregels. Hoe werkt het? Wat laat je over aan een volgend kabinet? Toen ik in 2010 aantrad als Minister, was het mijn beleid om een reservering te maken voor volgende kabinetten. Ik kan namelijk wel heel erg populair worden als ik als Minister alles uitgeef, maar dan wordt het lastig om een opvolger te vinden, want die kan dan niets meer uitgeven. We hebben daarom voorgesteld dat we in deze periode drie achtste van de vrije ruimte zouden uitgeven. Daarna is er een extra bezuinigingsronde geweest in 2012. Dat ging zo ver dat we inteerden op reeds toegezegde projecten in de diverse regio's. In een tijd van economische krapte, heb ik het onverstandig gevonden om die bezuiniging vorm te geven door echt in projecten te schrappen. Ik heb, mede onder druk of met steun van de Kamer, besloten om die spelregel eraf te halen. Dat betekent dat ook het budget richting 2028 ingezet mocht worden. Daardoor konden we de bezuinigingsmaatregel vormgeven door projecten naar achter te schuiven. Dan hoefden we dus niet te schrappen in het huidige bestand.

Voor het Deltafonds hoefde dat niet en daar zit die 250 miljoen investeringsruimte er nog wel in. Het is misschien niet meer aan mij, maar aan mijn opvolger, wellicht in samenspraak met de Minister van Financiën, maar ik denk eerlijk gezegd dat het verstandig is om, als je de fondsen weer verder uitbreidt, spelregels af te spreken. Zowel voor het in toom houden van de dan zittende Ministers en Staatssecretarissen, als voor het in toom houden van de Kamer, voor zover we dat kunnen met spelregels, is het denk ik verstandig om spelregels te maken, waardoor je niet in een keer alle budgetten kunt gebruiken. Dat laat onverlet, zoals nu ook gebeurt, dat de Kamer altijd kan zeggen of dat een Minister altijd kan voorstellen om toch iets te doen, maar dat moet dan gemotiveerd gebeuren en daar moet dan ook een meerderheid voor zijn.

We hebben de spelregels in de begroting opgenomen, maar er ligt ook een motie van de Kamer, ingediend bij de vorige begrotingsbehandeling, om die spelregels te negeren. Dat hebben we gedaan voor het oplossen van de bezuiniging, maar voor de toekomst lijkt het mij goed om er weer op zo'n manier naar te kijken.

Dan de kasschuiven, waar de heer Hoogland naar vroeg. We hebben dit jaar ons best gedaan om de kasschuif te motiveren en aan te geven waarom dat gebeurt. Ik begrijp echter dat die toelichting nog niet duidelijk genoeg was. We zullen kijken hoe we in de toekomst op dat punt zullen acteren. Onze inzet is echter om aan te geven waarom je een kasschuif

maakt en om hoeveel geld het gaat. Uiteindelijk blijft het budget echter hetzelfde en de Kamer moet dat ook altijd kunnen controleren. Je kunt iets in de jaren verplaatsen, maar uiteindelijk wordt het wel altijd aan het project waarvoor het bedoeld is, uitgegeven, ook als je iets naar een andere modaliteit verplaatst. Uiteindelijk moet het altijd weer terugkomen bij de modaliteit waar het vandaan komt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Nog even ter aanvulling richting mevrouw Visser. De commissie-Kuiken had een aantal jaren geleden best wel kritiek op de begroting voor spoor. De begroting is redelijk herschreven om daaraan tegemoet te komen. Ik noemde al de wensenlijstjes. Ik heb weleens gekscherend gezegd dat de eerste termijn van het MIRT ongeveer 7 miljard kost voor het spoor.

De Minister heeft al gesproken over het drie achtste verhaal. Maar om het verwachtingenmanagement van het resterende verhaal goed te doen, denk ik dat het goed in kaart gebracht moet worden. Ik heb daarom alle regio's gevraagd heel transparant en volgens een bepaald patroon inzichtelijk te maken welke projecten ze hebben en hoe ze daarnaar kijken als het gaat om heel Nederland, zodat de Kamer ook kan zien wat er voorligt en het voor de regio's duidelijk is welke keuzes en weging er worden gemaakt. Daar kunnen we het dan over eens zijn of niet, maar tussen 7 miljard en 992 miljoen zit best wel een gat. Het is ook goed voor de lange termijn. Ik vind het belangrijk dat we, zoals we dat noemen, bij de herijking heel goed kijken wat we eigenlijk op stapel hebben staan voor de aankomende jaren. Een infraproject is niet iets wat je in januari bedenkt en in juni kan openen. Dat heeft een langere termijn nodig. Ik hoop dat we – mede dankzij de commissie-Kuiken, maar ook door de wijze waarop wij nu werken en hoe we de concessies inrichten – met de herijking aan alle vragen tegemoet kunnen komen. Als er dan in de loop van de jaren, wellicht na ons, wel weer meer geld beschikbaar is, is een groot deel van het werk gedaan en is helder wat er ligt.

De **voorzitter**: Hiermee is een einde gekomen aan dit wetgevingsoverleg, maar niet alvorens ik de toezeggingen kenbaar maak. Het zijn er drie.

1. De Minister zal vanaf de begroting voor 2016 een tabel in de begroting opnemen met daarin het budget voor beheer, onderhoud en vervanging per modaliteit per jaar; in een oogopslag.
2. De Minister biedt aan voortaan bij begrotingen technische briefings te organiseren.
3. De Minister zal nadenken over een verbeteringsplan voor de informatievoorziening aan de Kamer in de begrotingen.

Dat nadenken is zeer vrijblijvend, want dat doen we hoop ik altijd.

Misschien is het goed als we daar nog iets van een proces op organiseren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat betreft het derde punt vraag ik de Kamer om aan te geven hoe zij het graag wil hebben. We hebben het namelijk niet voor niets zo vormgegeven als we hebben gedaan. Ik wil met liefde heel veel informatie geven, tot in alle details, maar het gaat er denk ik vooral om waar de Kamer zelf het meeste baat bij heeft als zij haar rol wil waarmaken. Ik denk dat dat een discussie in de commissie zelf waard is, om daarna aan ons te vragen om op een aantal zaken te reageren.

De **voorzitter**: Die suggestie nemen wij ter harte. Wellicht kunnen we dat in de volgende procedurevergadering organiseren, zodat dat ook bij u terecht kan komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dus de Minister gaat niet nadenken.

De **voorzitter**: Dat is dan de vierde toezegging die wij noteren en in het verslag rondsturen. Gelukkig hebben we nog een Staatssecretaris die dat altijd wel doet.

Sluiting 18.30 uur.