

Vergaderjaar 2011–2012

33 240 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011

Nr. 11

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 19 juli 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 27 juni 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over **Jaarverslagen I&M**.

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

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

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

Woensdag 27 juni 2012

Aanvang 13.00 uur

Voorzitter: Houwers

Aanwezig zijn 5 leden der Kamer, te weten:

Houwers, Paulus Jansen, De Jong, Kuiken en De Rouwe,

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

De **voorzitter**: Ik heet de minister, de staatssecretaris, hun ambtenaren en de belangstellenden van harte welkom. Ik vind het spijtig dat juist het jaarverslag, wat toch een verantwoording is, niet op meer belangstelling van de Kamer kan rekenen. Wellicht komen er nog meer woordvoerders. Wij wachten maar even op de dingen die gaan komen. Ik stel een spreektijd voor van ongeveer vijf minuten met één interruptie in de eerste termijn van de Kamer. Ik zal niet heel streng zijn.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Ik wil onderstrepen dat de Kamer zich inderdaad niet alleen bezig moet houden met het bespreken van mooie plannen, maar ook met enige regelmaat achteraf moet bekijken wat daarvan terecht is gekomen. Daarom heb ik mij hier gemeld, al hebben de media misschien minder interesse voor dit debat dan voor de debatten over toekomstige mooie daden. Ik begin met de portefeuille van de minister en daarna zal ik ingaan op de portefeuille van de staatssecretaris. Als ik kijk naar de daden of prestaties op het terrein van de minister dan zijn de hoogtepunten, gelet op wat de SP graag zou willen op het gebied van ruimtelijk beleid en infrastructuur, schaars. Het beste dat het afgelopen jaar is gebeurd, komt uit de Kamer. De commissie-Kuiken, die de liberalisering van en de splitsing op het spoor heeft onderzocht, heeft een aantal goede adviezen gegeven om de kwaliteit nu echt eens op een wat hoger peil te brengen. Mijn complimenten aan de commissie-Kuiken, zo zeg ik tegen mijn buurvrouw. Daarnaast is de initiatiefwet die deze week is aangenomen door de Kamer om de grote steden de vrijheid te geven om het openbaar vervoer aan of in te besteden wat ons betreft een lichtpuntje. De minister steekt daar wat bleekjes bij af met haar 130 km/u. Het is waar, zij heeft het beloofd en die belofte heeft zij waargemaakt. Wat de SP betreft was dat echter nu niet echt een prioriteit, iets waar heel Nederland op zat te wachten.

Verder is de minister druk bezig met het kweken van goodwill. Het draait bij het kabinet echter ook om daadkracht. De binnenvaart smeekt de minister bijvoorbeeld om iets te bedenken om de enorme crisis in de sector zo langzamerhand eens structureel op te lossen. Met name de kleine schippers gaan op dit moment bij bosjes over de kop. Zij krijgen zelfs niet eens subsidie op schone motoren, zoals die er wel is voor vrachtwagens. Ik dacht dat binnenvaart ook voor dit kabinet een grote prioriteit is.

Kan de minister verklaren waarom er zo veel ongelijkheid is tussen de bediening van transport over weg, spoor en water vanuit de landelijke overheid? Heeft het transport over de weg misschien een betere lobby op het ministerie? Ik stel deze vraag omdat de groeicijfers voor transport die de Rotterdamse haven ons presenteert een enorme congestie voorspellen. Er zit misschien enige overdrijving in, maar deze cijfers

geven wel aan wat de trend op dit moment is. Er moet drie keer zoveel over water, vijf keer zoveel over spoor en zeven keer zoveel over de weg. De SP zou die cijferreeks liever omdraaien: zeven keer meer over water en spoor en drie keer meer over de weg. Kan de minister ons hierin volgen en, zo ja, hoe gaat zij die modal shift waarmaken?

De minister is ook verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening. Haar belangrijkste prestatie van het afgelopen jaar – ik heb daar bij de behandeling van de begroting ook al over gesproken – is dat zij vooral heel veel rijksbemoeienis heeft afgeschaft en de problemen op het gebied van de ordening van de ruimte op de bordjes van provincies en gemeenten heeft gelegd. Daar moet dus de strijd met de speculanten en de projectontwikkelaars voortaan worden uitgevochten. Die strijd was al vrij ongelijk, zelfs op rijksniveau. Wij vrezen dat de publieke tegenmacht bij provincies en gemeenten nog zwakker wordt dan hij nu al was. Dat lijkt ons een hard gelag voor de gemeenteraden en voor de inwoners van die gemeenten. Nederland zal er niet mooier op worden. Ik hoor hier graag een reactie op.

Er zit een enorme luchtbel in de vastgoedmarkt door leegstand van kantoren en bedrijfspanden. Als wij de overdreven waarde van die gebouwen terugbrengen tot reële proporties, leidt dat tot een klap van 22 mld. Dat kunnen wij op dit moment financieel moeilijk aan. In Japan is een manier bedacht om die luchtbel wat geleidelijker te laten leeglopen. Denkt de minister dat dit ook voor Nederland een goed systeem zou kunnen zijn?

Ik kom nu op de portefeuille van de staatssecretaris, milieu. Laat ik beginnen met een lichtpuntje. Wij vinden de deal om asbestdaken te vervangen door zonnepanelen een mooi voorstel. Het is overigens een voorstel dat de SP in 2008 bij monde van Remi Poppe heeft gepresenteerd. Het is goed omdat het eigenlijk twee vliegen in één klap slaat: het lost een milieuprobleem op en het doet iets aan de verduurzaming van de energieopwekking. Prachtig.

Daar lijkt het echter wel een beetje bij te blijven. Als eerste noem ik afval. De staatssecretaris schaft het goeddraaiende statiegeldsysteem af. Hij zet de grenzen wagenwijd open voor import van huishoudelijk afval dat niet hoogwaardig wordt verwerkt, maar gewoon de afvalovens ingaat. Hij kan wel zeggen dat hij de ambitie heeft om 85% van het afval te recyclen, maar in de praktijk gaat het niet alleen om kwantiteit, maar ook om kwaliteit. Wij willen afval zo hoogwaardig mogelijk als nuttige grondstof gebruiken, conform de Ladder van Lansink. Kan de staatssecretaris drie voorbeelden noemen van beleid waardoor wij wat betreft afvalverwerking omhoog gaan op de Ladder van Lansink in plaats van naar beneden?

Ik kom op de klimaat- en duurzaamheidsdoelen. De staatssecretaris is net terug uit Rio de Janeiro. Kan hij kort rapporteren hoe hij nu achteraf tegen die bijeenkomst aankijkt? Hij spreekt over een halfvol glas. Het zijn prachtige vergezichten en mooie beloften voor een heel verre toekomst. Echt iets gepresteerd hebben al die pratende pakken toch niet, lijkt ons. Er is zelfs niet eens een begin gemaakt van een aanzet om te komen tot een aanpak van de vervuiling van de oceanen. Hier had toch gewoon keihard een deal moeten worden gesloten om de plasticsoep op te ruimen en eens te kappen met overbevissing?

Waar wij vroeger nog trots met opgeheven hoofden naar dit soort conferenties konden, moeten wij nu uit schaamte voor eigen prestaties met gebogen hoofd ergens achter in de zaal plaatsnemen. Ik ben benieuwd hoe oud-minister De Boer, een van de motoren achter Kyoto, kijkt naar dit bleke optreden van haar opvolgers. Ik vraag de staatssecretaris hoe wij nu de andere helft van het glas gaan vullen zodat er echt iets staat. Wat moet de inbreng van Nederland daarin zijn en, vooral, hoe zorgen wij ervoor dat een beter milieu in Den Haag begint in plaats van ver van huis?

De inspectievakantie in het regeerakkoord is natuurlijk de grootste fout geweest die dit kabinet ooit kon maken. Nu, na twee jaar, aan het einde van de rit kan de staatssecretaris toch wel toegeven dat uit zaken als Chemie-Pack, Odfjell, het maffia-afval, het gerommel van astbest in scholen en gebouwen, Thermphos, de brand in de wagon bij Kijfhoek en de gegaste containers blijkt dat de markt geen moraal kent? Er moet gecontroleerd worden. De inspectievakantie staat toch wel in de top drie van domste voorstellen uit het regeerakkoord. Wat doet de staatssecretaris om de inspectie wat meer body en respect te geven zodat zij haar taak naar behoren kan uitvoeren?

Ten slotte heb ik nog een technische vraag. In haar antwoord op onze vragen over inhuur en kosten per fte, gooide de minister diverse posten op een hoop. Kan zij toezeggen dat zij de kosten voor personeel uitsplitst naar fte en fpu, externe inhuur en sociaal flankerend beleid, zodat wij er eindelijk een beetje grip op krijgen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Zoals de heer Jansen al zei, gebruik je een jaarverslag ook om terug te kijken en om vanuit die positie weer vooruit te kijken. Als ik kijk naar de zegeningen van dit kabinet in het afgelopen jaar of zelfs in de afgelopen twee jaar op dit beleidsterrein, kom ik inderdaad tot 130 km/u rijden, de verhoging van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 100 km/u rond een aantal steden en de vermindering van het aantal files. Dat laatste wordt overigens mede veroorzaakt door de economische crisis en door investeringen die al door vorige kabinetten zijn gedaan.

Hier staat een aantal niet behaalde doelen tegenover. Er was een winterchaos op het spoor. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, waar ook de heer Jansen in zat, heeft daar in haar rapport de nodige op- en aanmerkingen over gemaakt. Ook het aantal verkeersdoden is omhoog gegaan. Ik wacht nog op een luchtvaartvisie, die nog voor de zomer aan de Kamer zou worden gezonden. Op een aantal terreinen is dus nog niet het gewenste resultaat bereikt of zijn nog geen concrete resultaten geboekt. Ik vraag de minister en de staatssecretaris elk twee punten te noemen waar zij met trots op terugkijken en twee zaken die zij zelf een gemiste kans vinden.

Mijn volgende punt betreft de onderbestedingen, die verschillende terreinen raken. Er is sprake van onderbesteding op het spoor, al blijft het continu gehakketak over hoe groot die onderbesteding nu daadwerkelijk is. Ik baseer mij maar gewoon op het rapport van de Algemene Rekenkamer. Die noemde bij het jaarverslag een onderbesteding van 1,1 mld. Daarvan is ongeveer de helft al weggezet in spoorprojecten. Er moet nog worden gezien of de andere helft van het budget daadwerkelijk besteed zal worden aan spoorprojecten. De minister heeft gezegd dat dit zeker gaat gebeuren, dat wij daarvan op aan kunnen. Zij heeft toegezegd de begrotingssystematiek aan te passen, ook naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie-Kuiken over de inrichting daarvan. De onderbestedingen zijn echter wel heel fors. Ook op andere terreinen zien wij onderbestedingen, zoals bij het hoogwaterbeschermingsprogramma. Het blijkt dat 65% van het voorgenomen werk niet is uitgevoerd. Hoe is dat nu mogelijk? Over de hele linie is er sprake van een onderbesteding van 25%. Aanbestedingsmeevallers zijn altijd mooi, maar er is 1,7 mld. niet uitgegeven binnen de portefeuilles van de minister en de staatssecretaris. Daarvoor zijn dus geen wegen aangelegd, is geen spoor aangelegd en zijn geen dijken verzwakt. Ik hoor graag van beide bewindspersonen een nadere verklaring voor de omvang van dit bedrag. Ik heb zelf op een ministerie gewerkt. Ik wist dat er altijd een soort maximumbedrag was dat wij mochten overhouden. Dit bedrag valt toch echt wel buiten alle bandbreedtes die daarvoor gelden. Juist in deze tijden van crisis waarin je elk dubbeltje moet omdraaien, is het mooi als je geld hebt om een gat in de begroting te dichten. Volgens mij was dit geld

echter juist bedoeld om de bouwsector aan te sporen, om zaken te regelen die wij al Kamerbreed hadden afgesproken en om zaken te versnellen.

Mijn volgende punt is de begrotingssystematiek. Samen met de heer Aptroot en mevrouw Van Veldhoven heb ik namens de Kamercommissie een voorstel gedaan aan het ministerie om de begrotingssystematiek te wijzigen, om de begroting anders in te richten. Het grootste deel van de punten uit ons voorstel is door de minister overgenomen. Ik heb echter nog één specifieke vraag daarover, namelijk over het Infrastructuurfonds. Wij hadden gevraagd, ook op advies van Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven (BOR) van de Kamer, om het Infrastructuurfonds te relateren aan de beleidsartikelen. De minister heeft gezegd dat dit niet handig is. Ik zou daar graag een mondelinge toelichting op hebben. Wat zijn nu precies de nadelen versus de voordelen die wij gezien hebben?

De heer Jansen heeft een aantal specifieke vragen gesteld over afvalverwerking en dergelijke. Die zal ik niet herhalen. De heer De Rouwe heeft vast nog een aantal aanvullende vragen. Bovendien hebben wij nog een tweede termijn. Daarom houd ik het hier nu even bij.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De vorige keer dat wij hier zaten, waren alleen de fracties van de VVD en het CDA aanwezig. Het is heel mooi dat er nu meer fracties aanwezig zijn, maar er blijft heel weinig aandacht in het parlement voor het controleren van de zaken die wij met elkaar hebben afgesproken. Ook mijn fractie is altijd wel van de nieuwtjes en van het kijken waar wij elkaar weer kunnen vinden. Gewoon even controleren of de minister heeft gedaan wat zij heeft beloofd, is echter toch een van de fundamentele taken van het parlement. Eigenlijk zou deze zaal stampvol moeten zitten met alle leden die het aangaat en die het ook belangrijk vinden dat bewindslieden hun afspraken nakomen. Wij moeten het ook eerlijk zeggen als dat niet zo is. Daar is vandaag het moment voor, hier. Het is mooi dat meer fracties aanwezig zijn, maar er hadden wel wat meer mensen kunnen zijn.

Ik begin even helemaal bovenin, bij de minister-president. Hij heeft bij het aantreden van zijn kabinet een toezegging gedaan over zeventien hervormingen die hij met zijn kabinet zou doorvoeren. Hij zei daarbij dat hij ervoor zou zorgen dat de Kamer in elk jaarverslag goed geïnformeerd zou worden over de voortgang van die hervormingen. Nu is dus een interessant moment om te kijken of dat inderdaad gebeurt, of de bewindslieden goed zijn geïnformeerd door de minister-president en of zij voldoen aan zijn opdracht.

Ik heb gekeken. Twee van de zeventien hervormingen vallen onder de verantwoordelijkheid van deze bewindslieden, namelijk de infrastructuurautoriteit en de decentralisatie van ruimtelijke ordening. Mijn conclusie is dat de minister-president half geld krijgt van zijn bewindspersonen. De decentralisatie van de ruimtelijke ordening wordt heel goed verantwoord in de jaarverslagen. Wij zien het tempo waarin die plaatsvindt. Daar hebben wij recent een debat over gehad. Ik heb echt het idee dat het kabinet op dit punt op stoom zit, dat de beloftes worden waargemaakt. Ik heb echter het idee dat de infrastructuurautoriteit niet in de etalage ligt van het jaarverslag. Sterker nog, die ligt volgens mij niet eens in de kelder. Krijgt de infrastructuurautoriteit bewust amper aandacht in de verantwoording of – misschien is dat een onderbuikgevoel – moeten wij constateren dat dit proces voor geen meter loopt en dat de minister het, bewust of onbewust, een beetje wegdrukt uit het jaarverslag? Waarom wordt de Kamer bij deze gelegenheid, waar het hoort, niet op de hoogte gebracht van de stand van zaken? Zitten wij op schema? Wat is er gedaan? Deze drie punten ontbreken bij het onderwerp infrastructuurautoriteit. Ik vraag de minister of zij de voorliggende informatie daarover kan aanvullen of dat er iets anders aan de hand is. Als dat laatste het geval is, horen wij dat graag. Dat hoort hier vandaag plaats te vinden.

De Algemene Rekenkamer en het BOR deden nuttig werk voor ons als Kamerleden, heel nuttig werk. Dank daarvoor. De Rekenkamer heeft onder andere specifiek gekeken naar de luchtvaart. Zij concludeert dat er een flink aantal projecten is op het terrein van de luchtvaart. Er zijn grote projecten die veel geld kosten en er is een flink aantal kleine projecten die amper geld kosten. De conclusie van de Algemene Rekenkamer is dat de Kamer heel goed wordt geïnformeerd over de kleine projecten die een klein beetje geld kosten, maar dat er heel weinig informatie bestaat over de grote projecten die veel geld kosten. Volgens mij zou het andersom moeten zijn. Volgens mij moet de Kamer goed geïnformeerd worden over de grote projecten die veel geld kosten en zou er wel een regeltje minder kunnen worden besteed aan de kleine projecten. Herkent de staatssecretaris deze kritiek en, zo ja, is hij bereid om dit kritiekpunt van de Rekenkamer tot zich te nemen zodat wij volgend jaar het omgekeerde zien? Wij lezen in de verslagen dat de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van vergelijkbare luchthavens in Europa achteruit kachelt. Dat vind ik een heel zorgelijk gegeven. Ik hoor graag van de staatssecretaris of dat klopt, of ik dat goed heb gelezen. Wat is daar de oorzaak van? Wat kunnen we eraan doen binnen de gegeven omstandigheden? Ik heb ook gelezen dat de Kamer in 2013 bij de begroting niet meer wordt geïnformeerd over de concurrentiepositie van Schiphol. Dat vind ik toch een beetje gek. Waarom staat dat straks niet meer in de etalage, maar kennelijk in de kelder? Waarom worden wij daar niet meer over geïnformeerd? Juist als die concurrentiepositie onder druk staat, moet de Kamer hierover blijvend worden geïnformeerd bij de begroting. Graag hoor ik een toezegging van het kabinet op dat punt.

Ik kom nu bij een financieel-technisch punt, namelijk de slotwetmutaties. De Kamer heeft daar een hekel aan. Ik heb er zelf ook een hekel aan omdat met de slotwetmutaties op het allerlaatste moment, om vijf voor twaalf, heel grote bedragen worden gewijzigd. De Kamer heeft daar vervolgens niets meer over te zeggen. Zij heeft het overzicht niet meer en kan geen prioriteiten meer stellen. Bij slotwetmutaties wordt het parlement altijd voor voldongen feiten gesteld. Dat is de reden dat deze Kamer in het verleden al een paar keer heeft gezegd dat de regering ermee moet ophouden, grote bedragen er op het laatste moment doorheen te jassen. Ik zeg het even in mijn eigen woorden, want wellicht is het dan beter te begrijpen.

Bij de laatste slotwetmutaties werd er weer 1,7 mld. doorheen gedrukt. Ik heb even gescand en die bedragen bekeken. Ik zie op voorhand geen heel gekke dingen waarbij alarmbellen afgaan, maar kunnen wij niet afspreken dat wij dit gewoon niet meer doen? Laten wij ervoor zorgen dat we dat in het najaar bij de begrotingsbehandeling doen. Als het echt niet anders kan dan met een slotwetmutatie, moet die beter worden toegelicht. Volgens mij heeft de ambtsvoorganger van de minister daar al eens een toezegging over gedaan. Ik wil deze discussie toch weer hernemen. Mijn fractie vindt 1,7 mld. gewoon te veel. Wij vinden het eigenlijk gewoon onfatsoenlijk. Wij begrijpen het wel, maar aan de andere kant ook weer niet. Het zou niet mogen en het zou niet moeten.

Mevrouw Kuiken noemde terecht de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Ik wil daar kritisch over zijn. Volgens mij beloofde de minister dat deze maatregel een reistijdwinst van 8% zou opleveren. Het is echter 1% geworden. Hoe verklaart zij dit grote verschil in de zegeningen van het harde rijden, die ook door de VVD-fractie werden gezien? De CDA-fractie zat hier genuanceerd in. Het hoefde niet van de CDA-fractie, maar zij heeft daar op haar voorwaarden aan meegewerkt omdat dit een wens was van de coalitiepartners. Er werd een reistijdwinst van 8% beloofd en het is 1% geworden. Dat is toch iets om je voor te schamen, volgens mij. Kan de minister uitleggen hoe het zit? Is er iets fout gegaan? Zijn de verhalen te mooi geweest? Is er soms een inhoudelijke reden voor? Op een aantal wegen is de snelheidsverhoging niet doorgegaan.

Daar heeft de CDA-fractie verantwoordelijkheid voor en die draag ik graag. Volgens mij kan dat echter niet die 7% verschil verklaren. Ik hoor graag een reactie van de minister.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De SP-fractie heeft ook geconstateerd dat de reistijdwinst maar 1% is. Vindt de CDA-fractie dat erg of vindt zij het eigenlijk wel prima?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij vinden het erger dan de SP het vindt. De SP er is niet over begonnen en wij wel. Dat wij de minister hier nu eens over aan de tand voelen, zegt meer iets over de kritische wijze waarop de CDA-fractie met dit dossier omgaat dan over de kritische wijze waarop de SP ermee omgaat.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik ben daar in mijn termijn mee begonnen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Sorry, ik was iets te laat. Mijn excuses.

De **voorzitter**: Daar word je meteen voor gestraft, zoals je merkt.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Bashen is ook een kunst, mijnheer De Rouwe. Als mensen het in de praktijk wat rustiger aan doen dan 130 km/u, behalve de paar snelheidsduivels die het onderste uit de kan willen halen, dan is dat toch op zich helemaal niet zo'n probleem? Het betekent ook dat de meeste mensen gelukkig verstandigere ideeën hebben dan de VVD-minister van Infrastructuur en Milieu.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik maak nogmaals oprecht mij excuses. Ik kwam inderdaad iets later binnen. Ik had mij iets genuanceerder kunnen uitdrukken of ik had er even naar kunnen vragen. Het is mooi dat de heer Jansen er ook over is begonnen. Dat is terecht. De vraag is of wij deze maatregel moeten herzien of dat het anders moet. Het gaat mij erom dat de VVD en ook de minister heel graag de maximumsnelheid wilden verhogen naar 130 km/u. De SP, de PvdA en het CDA waren daar kritisch over. Wij hebben gezegd dat het in een aantal situaties mogelijk is, maar dat het wel eerst veilig moet zijn voor het vlot kan. Wij hebben gezegd dat wij er geen extra miljoenen voor zouden uittrekken en dat de aanpassingen eerst gedaan moesten worden. Zo kan ik nog een heel aantal dingen noemen, die wij ook hebben vastgelegd in moties waardoor het beleid is gewijzigd.

Het punt zelf vonden wij prima. Ik kom er nu op terug omdat de minister aan de samenleving een reistijdwinst van 8% had beloofd, terwijl wij nu zien dat die winst 1% is. Ik vind het aan het parlement om aan de minister te vragen hoe dat kan, hoe het zit met de beloftes, of er wat is misgegaan of dat er verkeerde inschattingen zijn gemaakt. Moeten wij af van die 130 km/u? Wat ons betreft blijft het genuanceerde standpunt overeind. Wij hebben geen bezwaar tegen 130 km/u, mits het op een fatsoenlijke en veilige manier wordt ingepast en het geen hobby wordt die miljoenen en miljoenen kost. Dat hebben wij er als christendemocraten namelijk gewoon niet voor over. Dat was zo, dat is zo en dat blijft zo, waarschijnlijk ook na het congres van komend weekend.

Ik vervolg mijn betoog. De Algemene Rekenkamer heeft ook een aantal kritiekpunten genoemd. Zij was volgens mij iets milder dan de vorige keer. Dat is volgens mij een compliment aan eenieder die op het ministerie werkt. Toch staat er nog een aantal punten in over informatievoorziening, over beleidsinformatie. Het is misschien een open deur, maar ik mag er toch van uitgaan dat de kritiek van de Algemene Rekenkamer op een zodanige wijze wordt verwerkt dat deze kritiekpunten er volgend jaar niet meer zijn.

Mevrouw Kuiken heeft al gerefereerd aan het tegenvoorstel van de Kamercommissie. Laat ik de leden van de commissie daar nog even voor bedanken. De heer Aptroot en mevrouw Kuiken, of mevrouw Dijkma, hebben veel werk verricht namens het parlement. Zij hebben goede voorstellen gedaan. Het is mooi dat de minister daarin heel toegeeflijk is en ze overneemt. Dat is prima. Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Kuiken over het een na laatste punt waar nog discussie over is. Ik ben benieuwd waarom dat niet kan. Het zou ook onze voorkeur hebben. Ik kom nu bij de conclusie. Moeten wij decharge verlenen of niet? Ik denk dat het wel goed komt, maar ik zou toch graag de reacties op mijn punten horen voordat ik mijn conclusie trek.

Voorzitter: Paulus Jansen

De heer **Houwers** (VVD): Voorzitter. Vandaag staan de jaarverslagen en slotwetten voor Infrastructuur en Milieu op de agenda, inclusief de verantwoording van het Infrastructuurfonds. In de jaarverslagen wordt verantwoording afgelegd over het gevoerde beleid en de bestedingen van het ministerie. Het is aan ons als Kamer om daar een oordeel over te vellen, om te beoordelen of de minister hiermee haar gevoerde financiële beleid op de juiste manier verantwoordt. De VVD-fractie vindt de jaarverslagen gedegen stukken waarin op een deugdelijke wijze verantwoording wordt afgelegd. Dit geldt voor zowel het jaarverslag van het ministerie als dat van het Infrastructuurfonds. De heer De Rouwe zei, net als ik eerder als voorzitter ook al deed, dat je eigenlijk zou verwachten dat hier meer fracties vertegenwoordigd zouden zijn. De VVD-fractie gaat er maar van uit dat degenen die niet aanwezig zijn en dus zwijgen daarmee ook toestemmen. Misschien is dat een positief bericht voor de minister. Wij spreken onze dank uit aan het BOR en aan de Algemene Rekenkamer, die ons hebben geholpen met hun benadering in de beoordeling van deze stukken. Die beoordeling is behoorlijk positief. Het punt decharge zullen wij echter pas aan het eind van deze bijeenkomst bepalen.

Er zijn nog drie punten waar ik speciaal aandacht voor wil vragen van de minister. Het eerste punt betreft het jaarverslag van het ministerie, waar het gaat over de verantwoording van het Waddenfonds in 2011. Daar is nog wat onduidelijkheid over bij de VVD-fractie. Over verschillende prestaties is in het jaarverslag geen verantwoording afgelegd. De decentralisatie van het Waddenfonds en de beantwoording van de feitelijke vragen daarover door de minister hebben niet duidelijk gemaakt waarom dit is. De decentralisatie is sinds 1 januari van kracht en heeft dus in principe niets van doen met de verantwoording over 2011. Het kan natuurlijk zo zijn dat 2011 een overgangsjaar was, waarin een deel van de taken bij de provincie als vertegenwoordiger van de nieuwe organisatiestructuur is neergelegd en dat de formele verantwoordelijkheid pas in 2012 daarheen is gegaan. Klopt dat en, zo ja, betekent dit dat er in 2011 helemaal geen projecten zijn geactiveerd in het kader van het Waddenfonds? Het zou jammer zijn als er geld op de plank ligt, waar eigenlijk niets mee gebeurt. Ik hoor graag een toelichting hierop van de minister. Er was al eerder met de Kamer afgesproken dat het mogelijk zou moeten zijn om projecten ook aan onderaannemers toe te kennen. Is hier al uitvoering aan gegeven?

Ik heb een tweede punt. De heer De Rouwe sprak daar al licht kritisch over, maar wij denken er wellicht de oplossing voor te hebben. Die willen wij graag bevestigd krijgen door de minister. Is de conclusie van de Algemene Rekenkamer over de reistijdwinst bij 130 km/u wel helemaal correct? De Algemene Rekenkamer constateert dat de minister uitging van een reistijdwinst van 8% terwijl het onderzoek van Rijkswaterstaat een winst van 1% aangaf. Het verschil lijkt te zitten in het feit dat het onderzoek van Rijkswaterstaat uitgaat van een reistijdwinst over het gehele netwerk bij uitvoering van de snelheidsverhoging naar 130 km/u,

terwijl bij de 8% van de minister werd uitgegaan van slechts de wegdelen waar 130 km/u mag worden gereden. Onze vraag is of dat klopt. Kan de minister bevestigen dat in dit geval – het komt niet zo vaak voor – de Algemene Rekenkamer hier duidelijk een vergissing heeft gemaakt?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De VVD rekent zich nu wel heel graag rijk. Als je met de trein naar het werk gaat, bereken je de totale reistijdwinst vanaf het moment dat je de trein instapt tot het moment dat je de trein uitstapt. Die winst per wegdeel berekenen vind ik dus wel erg mager. Mijn concrete vraag is of men een reistijdwinst van gemiddeld genomen 1% een positief resultaat vindt.

De heer **Houwers** (VVD): Wij vinden elke reistijdwinst een positief resultaat. Bovendien zit het niet alleen in de feitelijke tijdswinst, maar ook in het beperken van economische kosten en wellicht de frustratie. Die kan immers weggenomen kan worden wanneer mensen denken dat zij er best een tikje harder kunnen rijden. Als je op één onderdeel van je reis een versnelling aanbrengt, moet je op dat onderdeel het percentage berekenen. Stel dat je met het openbaar vervoer gaat. Je gaat wandelend van huis naar het station, neemt vervolgens de trein en daarna de fiets om naar het eindpunt te komen. Als de trein een tikje sneller rijdt, is dat reistijdwinst. Het is natuurlijk raar om dat over het geheel uit te rekenen, omdat die dingen helemaal niet in verhouding tot elkaar staan. Onze verklaring lijkt ons tamelijk realistisch en tamelijk logisch: je kijkt alleen maar waar de winst is geboekt, namelijk daar waar is ingegrepen. Die koppeling zien wij. Met de 8% waar wij van uitgaan, zijn wij best tevreden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Feit blijft dat je in je auto stapt en er vervolgens ergens anders weer uitstapt. Het traject dat je rijdt bestaat bijvoorbeeld uit een stukje 80 km/u, een stukje 100 en een stukje 130. Per saldo levert dit maar 1% reistijdwinst op. Ik heb het zelf ook weleens geprobeerd. Het levert misschien één of twee minuten op. Om daar honderden miljoenen tegenaan te gooien, vind ik economisch niet heel verstandig. Het begrip «economisch verstandig» moet de VVD toch aanspreken. Graag een nadere reactie.

De heer **Houwers** (VVD): Het beeld dat er honderden miljoenen tegenaan gegooid worden, is niet helemaal correct. Wij vinden reistijdwinst belangrijk, maar ook dat er op die manier een stukje frustratie wordt weggenomen en gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden die ons wegdek bieden. In die zin zijn wij dus wel tevreden met wat nu voorligt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als de eigen minister al zegt dat het slechts 1% oplevert – dat percentage is ook nog eens naar boven afgerond; dan is het tenminste nog iets – kan de VVD toch niet met droge ogen zeggen dat het goed is? Tenzij de belofte van forse reistijdwinst, die ook de VVD heeft gedaan, wordt waargemaakt, en dat is niet 1%. We kunnen redeneren wat we willen, maar als zelfs de minister aangeeft dat het 1% is, kan de VVD niet met droge ogen beweren dat je daarmee tevreden kunt zijn. De VVD stelt dat de frustratie is weggenomen, maar dat blijkt nergens uit, ook niet uit het jaarverslag. Dat is of een onvolkomenheid of het is er niet. Van ons had het niet gehoeven, maar het is er. We hebben met goede randvoorwaarden ervoor gezorgd dat het acceptabel is, maar we hebben nooit gezegd dat het helemaal fantastisch wordt. Dat heeft de VVD wel gedaan. De VVD heeft tegen veel mensen gezegd dat dit veel reistijdwinst oplevert. Als die winst 1% blijkt te zijn, vind ik het opvallend dat de VVD nu zegt: ach, het is wel goed. Zij moet eerlijk zijn. Ofwel de belofte is niet waargemaakt, ofwel de minister heeft het niet goed gedaan.

De heer **Houwers** (VVD): Ik ben ervan overtuigd dat de belofte wel is waargemaakt. Het is misschien verstandiger als we eerst even luisteren naar het antwoord van de minister voordat we deze discussie voortzetten. We kunnen dan kijken wie precies gelijk heeft. Op basis van feiten kunnen we vervolgens de discussie voortzetten. Zoals wij de feiten zien, kan ik melden dat de VVD wel tevreden is en vindt dat zo efficiënt mogelijk gebruik moet worden gemaakt van het aangelegde asphalt. Wij denken dat dit ook kan als je een klein tikje harder rijdt. Natuurlijk moet dat veilig en moeten er allerlei randvoorwaarden in acht worden genomen. De minister doet dat ook. Op basis van de wijze waarop wij de zaken zien, zijn wij tevreden over dit percentage.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ook de minister zal er nog wel een draai aan geven. Aan de andere kant zou ik zeggen: dat hoort in een jaarverslag thuis. In een jaarverslag meld je namelijk waar bepaalde resultaten bereikt zijn. Ik stel alleen vast dat dit hier heel summier wordt benoemd. De frustratietaks die de VVD ziet, terecht of onterecht, zie ik er niet in terug. Dat is een ongemeten iets. Ik stel oprecht de vraag: met 1% kan de VVD toch gewoon niet tevreden zijn? Dat kan toch niet de ambitie zijn? Als we dan toch 130 km/u doen, wil het CDA de 8% krijgen. Daarmee moet de VVD het toch minimaal eens zijn.

De heer **Houwers** (VVD): Wij willen de doelen bereiken die wij ons stellen. Als wij die met een snelheidsverhoging kunnen bereiken, willen we dat ook gemeten zien. Ik verzet mij ertegen dat de heer De Rouwe zegt dat ik er een draai aan geef. Ik geef er geen draai aan, maar uitleg over. Ik interpreteer wat ik lees. Ik zie een verschil. Van de minister wil ik weten wie hierin gelijk heeft. Ik denk dat we hierover in tweede termijn verder van gedachten kunnen wisselen. Ik kan melden dat de VVD tot zover wel tevreden is over deze snelheidsverhogende maatregelen op plekken waar het kan.

Voorzitter: Kuiken

De heer **Paulus Jansen** (SP): Zojust heeft collega Kuiken erop gewezen dat voor de reiziger de reistijd van deur tot deur het allerbelangrijkst is. Het is leuk als je ergens onderweg wat harder kunt rijden, maar het gaat er uiteindelijk om dat je zo snel mogelijk van A naar B komt. Vindt de VVD-fractie dat ook? Zou niet de voorzichtige conclusie getrokken moeten worden dat we wat meer moeten focussen op de reistijd van deur tot deur en wat minder op alleen maar de maximumsnelheid op kleine stukjes terwijl we dan misschien juist door harmonica-effect her en der grotere problemen veroorzaken?

De heer **Houwers** (VVD): We moeten ervoor zorgen dat we de vaart er overal in houden. Dat doet de minister ook door op bepaalde trajecten niet naar 130 km/u te gaan, maar wel naar andere hogere snelheden. In die zin beschouw ik de opmerking van de heer Jansen als ondersteuning van ons pleidooi om op meer plekken ietsje harder te gaan rijden. Als je op meer plekken voor betere doorstroming kunt zorgen, zorgt dat ook voor een verlaging van het aantal minuten dat je onderweg bent, dus een verhoging van de rijsnelheid. De VVD wil beide doen. Je kunt op plekken waar het verantwoord is, de maximumsnelheid verhogen. Dat doen we dus ook. Die kan 130 km/u zijn en op andere plekken 100. We moeten dat zeker doen. Ik ben blij dat de heer Jansen zich wat dat betreft aan onze standpunten conformeert. Natuurlijk wil de VVD ook meedenken over mogelijkheden om bijvoorbeeld in het stadsverkeer de doorstroming te verhogen. Als de heer Jansen daar voorstellen voor doet, zullen wij daar constructief in meedenken.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Denkt de VVD-fractie niet dat 130 km/u in een aantal gevallen juist averechts kan werken, doordat de doorstroming vermindert door grotere snelheidsverschillen? Je zou kunnen veronderstellen – nader onderzoek zou dit kunnen uitwijzen – dat de stijging van 1% wellicht deels ook aan dit effect ligt.

De heer **Houwers** (VVD): Wij hebben daar geen signalen van, maar ik wil die vraag doorspelen aan de minister. Misschien heeft zij er informatie over. Wij hebben die niet. We hebben geen informatie dat sprake zou zijn van vertraging en dus verhoging van het aantal minuten dat je in de auto zit vanwege grotere snelheidsverschillen tussen de verschillende voertuigen. Het is een klein uitstapje, maar we zien ook wel wat mogelijkheden voor de verdere toekomst. Er zijn al auto's die via Google bestuurd worden. Dat is een volgende stap in de TomTom. Dat soort rijsnelheidsverschillen kunnen daardoor wellicht veel kleiner worden. In wat nu voorligt, zien we echter niets wat daarop duidt.

Voorzitter: Paulus Jansen

De heer **Houwers** (VVD): Voorzitter. Ik kom toe aan het laatste punt: de commissie die bezig is geweest met de nieuwe structuur van de begroting van I en M. Op één punt wordt niet meegegaan. Daardoor is de aandacht gericht op dat ene punt. De VVD vraagt zich af of het niet toch nog verstandig zou zijn om ook op dat punt de werkgroep te volgen. We kunnen ons iets voorstellen bij strijdigheid van exclusiviteit en integraliteit, maar je zou dat kunnen uitleggen. Hoewel we veel vertrouwen in de ambtelijke organisatie hebben, denken wij dat extra mutaties – dit punt wordt als tegenargument gebruikt – niet echt reden kunnen zijn om bijdragen uit het Infrastructuurfonds niet in beleidsartikelen op te nemen. Misschien kan de minister dat nader duiden.

Voorzitter: Houwers

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik doe een ordevoorstel. Normaal gesproken doe ik dat niet op deze manier, maar geef ik het al van tevoren aan. Een collega van mij is ziek geworden. Daarom moet ik tegelijkertijd bij verschillende debatten aanwezig zijn. Ik doe een beroep op de commissie om mij nu het woord te laten voeren. Helaas moet ik eerder uit het debat vertrekken, zodat ik vervolgens die collega elders kan vervangen.

De **voorzitter**: Daar kunnen we heel kort over zijn, want u bent degene die aan de beurt is. Uw wens wordt vervuld.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Als dat ook met de voorstellen van de PVV zo rap gaat als het partijprogramma wordt gepresenteerd, zijn wij natuurlijk heel tevreden.

Dit wetgevingsoverleg sluit naadloos aan bij het punt waarover ik gisteravond in het debat over de commissie-Kuiken een discussie had willen voeren met de minister, namelijk dat er nog steeds veel onduidelijk is over de spoorbudgetten. Zoals bekend heeft de Algemene Rekenkamer op verzoek van de commissie-Kuiken onderzoek gedaan naar de spooruitgaven in de periode 2005 tot 2010. De Rekenkamer heeft hierbij maar liefst 4000 mutaties geconstateerd waardoor in deze periode 1 mld. aan middelen voor het spoor op de plank zijn blijven liggen of ergens anders aan zijn besteed. Dat is een zeer kwalijke zaak. Toen dit ongeveer een halfjaar geleden bekend werd, beloofde deze minister dan ook om verbeteringen door te voeren. Echter, daarvan is vooralsnog weinig te merken. Ik krijg daarop graag een reactie van de minister.

In het rapport bij het jaarverslag over 2011 blijkt dat de onderbesteding geen 364 mln. is, maar 543 mln. Dat terwijl de minister nota bene na het verschijnen van het rapport van de Algemene Rekenkamer in oktober vorig jaar alles nog een keer had laten checken. Kan zij uitleggen hoe dit toch heeft kunnen gebeuren? Ik noem het maar een rekenfout. Hoe heeft die rekenfout van 179 mln. kunnen plaatsvinden? Graag een reactie. Ik kom te spreken over de niet toegelichte verschuiving van maar liefst 1,8 mld. op het spoorbudget, die wij aantreffen in de wijziging die samenhangt met de Voorjaarsnota. Uit de beantwoording van de feitelijke vragen weten we inmiddels dat het om een invulling van de efficiency-taakstelling uit het regeerakkoord gaat en gelukkig niet om een extra tegenvaller voor de HSL-Zuid, waar ook mijn eerste gedachte naar uitging. Dit roept toch de nodige vragen op. Waarom wordt zo'n forse verschuiving dermate beknopt toegelicht dat zelfs het BOR er geen chocola van kan maken, zeker aangezien het hierbij om de HSL-Zuid gaat? De HSL-Zuid heeft een roemrucht verleden, een verleden waar je als minister niet trots op kunt zijn als je erop terugkijkt. Het is verschrikkelijk hoe het met de HSL-Zuid eraan toe is gegaan. Ik wil van de minister weten hoe het toch heeft kunnen gebeuren dat het zo onduidelijk is omschreven dat zelfs het BOR daar geen duidelijk verhaal over heeft kunnen brengen. Mijn volgende punt is de niet toegelichte uitgaven aan ERTMS. Ik begrijp dat deze toezegging is gedaan na het opstellen van de Voorjaarsnota, maar ik ben toch erg benieuwd uit welk potje de minister van plan is om dit te betalen. Valt ERTMS ook niet onder het onderhouds- en vervangingsbudget en, zo ja, betekent dit dat de zojuist besproken korting straks weer wordt teruggedraaid? Of heeft ProRail hiervoor nog voldoende geld op de plank liggen? Ik zou dit puur ter informatie willen weten. Helaas gaat het notaoverleg van komende maandag, waarin ik een aantal vragen over ERTMS had willen stellen, niet door. Daar moeten we dus maar op wachten. Het gaat mij met name over deze vraag en hoe het precies zit met de kosten van ERTMS.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik dank de commissie voor het debat over dit onderwerp. Het is altijd bijzonder om te zien dat sommige commissievergaderingen veel voller zijn dan andere terwijl de controlerende taak van de Kamer uitermate belangrijk is. Wij nemen die ook uitermate serieus. Daarom ga ik graag in op de vragen die er nog liggen.

De SP heeft gezegd dat er wat weinig beleid naar de smaak van de SP tot stand is gekomen. Naar mijn eigen smaak zitten er natuurlijk wel een heleboel zaken in waar ik trots op ben. Mevrouw Kuiken vroeg aan mij waar ik trots op ben en over welke zaken ik teleurgesteld ben dat ze nog niet zijn doorgegaan. We spreken uiteraard over een beperkte periode. Je zet dingen in gang, maar je hebt nog niet alles af. In het ruimtelijk beleid ben ik trots op het vaststellen van de SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) en de aanneming van de Tracéwet. Bij de stemmingen zal blijken of de wijziging van de Crisis- en herstelwet wordt aangenomen. Ik denk ook aan de start van het omgevingsrecht. Op het terrein van de ruimtelijke ordening zijn dat vrij grote zaken. Wat betreft infrastructuur zijn er heel wat besluiten genomen over ontbrekende schakels. Die moeten de komende jaren verder uitgewerkt en gerealiseerd worden. Ik denk hierbij aan de besluiten over de ring Utrecht, aan de verbreding en aanpak van de A1, A6, A9 en A10, aan de A15 en zelfs aan de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, ook al is die nu controversieel verklaard. Dit zijn in die periode wel vrij grote activiteiten. Voor mij is het Programma Beter Benutten bijvoorbeeld heel belangrijk en interessant.

Ik vind het jammer dat ik alleen de start van het omgevingsrecht meemaak. Het zou heel mooi zijn om zo'n majeure wetsoperatie te kunnen begeleiden tot het moment waarop die daadwerkelijk naar de Kamer gaat. Wat betreft de infrastructuur vind ik het heel jammer dat de Blankenburg-

tunnel op dit moment even in een vacuüm zit totdat de nieuwe Kamer er is. Dat zijn grote trajecten waar je als minister intensief mee bezig bent en waar je het resultaat uit wilt gaan halen.

Het Programma Beter Benutten noemde ik als een van de laatste zaken bij infrastructuur. Ik vind dat juist zo'n interessant project omdat het niet alleen gaat over bouwen, maar ook over de vraag hoe je bestaande infrastructuur zo goed mogelijk kunt benutten. Dat heeft voor mij verschillende redenen. Het is niet alleen economisch verstandig, maar het kan ook duurzame ontwikkeling versterken.

Daarmee kom ik op de vragen van de heer Jansen over de modal shift en de binnenvaart. Hij heeft gevraagd of de binnenvaart ondergeschikt is aan de andere modaliteiten. Wat mij betreft is dat niet het geval. Ik denk dat het Programma Beter Benutten aantoont dat ik heel intensief bezig ben om het goederenvervoer over de weg gedeeltelijk te verplaatsen naar het spoor en de binnenvaart. Dat doe ik heel specifiek en heel concreet in regio's met budgetten erbij. Daar werk ik aan. Ik ben daarnaast al een tijdje bezig met een programma voor de binnenvaart voor de samenwerking van belangenorganisaties, zodat de binnenvaart sterker wordt en zich op de markt kan profileren. De overheid is betrokken bij het initiatief Blue Road. In de subsidiesfeer gebeurt ook een en ander. Zo zijn er bijvoorbeeld LNG-subsidies voor binnenvaartschepen. Wat dat betreft zijn al mijn kinderen mij even lief, om het zo uit te drukken.

De veranderingen in de modalshiftverhouding waarop de heer Jansen duidt, zijn niet mijn ding. Ik zeg altijd dat we modal shift moeten stimuleren. Dat moeten we doen door de kansen van de verschillende modaliteiten te vergroten om een serieuze speler in de markt te zijn. Je moet modal shift niet verplichten. Het zou ook alle innovatie weghalen bij de modaliteiten als je als binnenvaart of als spoor al zeker weet dat je een bepaald percentage gaat krijgen. Je moet juist zorgen dat je aantrekkelijker bent dan de andere modaliteiten.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Jansen wil interrumpen. Ik spreek meteen af dat we geen maximum stellen aan het aantal interrupties. Daarmee bevorderen we de levendigheid van het debat en maken we wellicht een tweede termijn overbodig.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik geef toe dat ik een beetje heb overdreven door te zeggen dat er helemaal geen subsidies worden gegeven op zuinige, efficiënte motoren, want in antwoord op vraag 30 van de vragenlijst over het jaarverslag wordt een en ander over de LNG-binnenvaarttanker genoemd. Dat gaat om een bedrag van € 600 000 in één geval. Het gaat mij om de verhouding tussen de hoeveelheid goederen die over water gaat en de hoeveelheid die over de weg gaat en om de hoeveelheid geld die wordt besteed aan de zuinige, efficiënte vrachtwagenmotoren en aan de binnenvaart. De vervoersprestatie van de binnenvaart is per tonkilometer meer dan die van het wegvervoer. Dat is een indrukwekkende prestatie. Vindt de minister dat daar een betere balans in moet komen? De minister stelt dat zij niet over de modal shift gaat. De Rotterdamse haven zegt dat er, zelfs als hij het shiftbeleid intensiveert, in de toekomst zeven keer zo veel over de weg moet. Ziet zij toch niet een structureel probleem daarin? Daar valt met asfalt en beton gewoon niet tegenop te bouwen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit zijn twee verschillende vragen. Allereerst hebben in het verleden al heel grote subsidieprogramma's plaatsgevonden. Er is nu eenmaal heel veel minder geld. We hebben subsidies op alle vlakken sterk moeten terugbrengen, zoals uitgebreid is besproken bij de begrotingsbehandeling. Verder moet een subsidie worden toegepast waar het effect het grootst is. We moeten kijken waar we met subsidie de grootste effecten bewerkstelligen: waar is

de grootste uitstoot, waar is de grootste vervuiling en kun je dus het meeste doen? Subsidies verdelen wij niet in verhouding over modaliteiten, maar oplossingsgericht naar aanleiding van problemen. De totale subsidiemogelijkheden zijn fors gedaald, zoals de Kamer heeft kunnen zien bij de begroting.

De Rotterdamse haven is zelf al bezig met een modalshiftprogramma, in afspraak met de partijen die zich in Rotterdam vestigen. Dat is heel goed. Ik denk ook dat men het gaat halen als ik kijk naar hoe dat gaat lopen. Misschien komt men er zelfs nog wel een stukje verder. We weten tegelijkertijd dat door de uitbreiding van de haven de hoeveelheid vervoersbewegingen zal stijgen. Dat is ook de reden waarom we uitgebreid investeren in de verbredingen rondom de A15 bij Rotterdam om de groei voor de toekomst op te kunnen pakken. Daarom hebben we een aantal andere wegtrajecten bij Rotterdam, die zich nu eventjes in een vacuüm bevinden, aan de orde gesteld in de Rotterdam Vooruit-studies. We zijn dus hard bezig om aan de ene kant de modal shift naar spoor en water te stimuleren en aan de andere kant het wegverkeer niet te negeren en daarop vooruit te werken en daarmee vooruit te regeren.

De heer Jansen heeft vragen gesteld over ruimtelijke ordening. De SVIR is niet zijn ding. Hij denkt wat centralistischer terwijl ik zeer decentraal denk. Dat verschil hebben we ook in het verleden wel met elkaar bediscussieerd. Hij vroeg mij of ik mij geen zorgen maak of mijn decentraal beleid niet zou leiden tot problemen voor gemeenten omdat ze met projectontwikkelaars moeten onderhandelen. Zelfs in een meer centraal gestuurd ruimtelijke-orderingsbeleid waarbij wij meer zaken van nationaal belang bepalen, zal men op lokaal niveau de aan- en verkoop van de gronden moeten doen en de onderhandelingen met de ontwikkelaars. Wat dat betreft zie ik dat probleem niet. Sterker nog, ik ben zeer voor lokale autonomie. Daar waar de mensen wonen en werken, moeten zij ook zorgen dat ze hun omgeving zo goed mogelijk vormgeven. Ik ben zelf ook ooit lokaal bestuurder geweest. We moeten hen niet wegzetten als mensen die dit soort dingen niet kunnen. Juist doordat ze dichtbij zitten, hebben ze vaak veel meer inzicht op wat ze het beste zouden kunnen doen.

De heer Jansen heeft verder gevraagd naar de luchtbel met de betrekking tot kantorenlocaties. Toevallig vanmiddag ondertekenen we een convenant naar aanleiding van de kantorentop die we de afgelopen twee jaar gehad hebben. De afgelopen twee jaar heeft I en M daar al aan meegewerkt door inzichtelijk te maken per regio wat de reeds bestaande kantorenlocaties in meters zijn en wat de geplande, zodat op regionaal niveau beter besloten kan worden of er nog moet worden bijgebouwd of niet. In het verleden werd gewoon alleen maar bijgebouwd omdat iedereen zijn eigen ding deed. We hebben eraan meegewerkt – dat doen we nog steeds, ook met omgevingsrecht – om transformatie makkelijker mogelijk te maken, zodat kantoorpanden ook voor andere zaken kunnen worden gebruikt. Daarmee waren we al bezig, maar vanmiddag zullen we een convenant gaan tekenen met verschillende partijen, zowel de gemeenten en provincies als projectontwikkelaars en financiers. Daarin worden verschillende zaken afgesproken. Er komt een regionale programmering door provincies en de plancapaciteit door gemeenten wordt teruggedrongen. Er wordt gestreefd naar een lagere frictieleegstand. De leegstand zal worden teruggedrongen door middel van hergebruik, transformatie en sloop. Partijen gaan zich daaraan committeren. De bestaande voorraad wordt verduurzaamd en de nieuwe voorraad wordt duurzaam ontwikkeld. De regels worden verruimd wat betreft hergebruik en transformatie. Er vindt kennisontwikkeling plaats wat betreft plancapaciteit. Er wordt een regeling verkend voor een verplichte heffing op regionaal niveau. Dat is een soort regionaal fonds. Om 16.00 uur vanmiddag wordt het convenant ondertekend. Dit is dus heel vers van de pers. In tegenstelling tot het verleden, waarin iedereen zei het probleem te zien maar iedereen naar elkaar bleef kijken, staat er nu een handtekening

onder van het heel brede veld van financiers tot en met overheden tot en met ontwikkelaars dat we dit de komende jaren gaan aanpakken. Daar ben ik heel blij mee.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik ook, want iedere stap van de minister in de goede richting is meegenomen. Ik noemde in mijn betoog het Japanse voorbeeld. Ik heb het nog even laten uitprinten voor de minister. Ik neem aan dat zij het niet paraat had; ik overigens ook niet. Het is een onderzoek van het EIB uit 2010. Daarin wordt aangegeven dat in de periode van 2006 tot 2008 de onttrekking in Tokio op 29% van de toevoegingen lag: van iedere 3 m² die er werd bijgebouwd werd er 1 m² onttrokken. De oorzaak van dat hoge niveau lijkt verband te houden met overheidsingrijpen. De minister gaat nu een convenant afsluiten – goede bedoelingen zijn te waarderen – maar wat moet het resultaat zijn? Wat moet er gebeuren om de luchtbel van 8 miljoen m² leegstaande kantoren te laten leeglopen met een wat minder vrijblijvende aanpak?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is geen vrijblijvende aanpak, want iedereen ondertekent dit. Zoals ik al vaker in debatten heb gezegd, geloof ik niet dat de rijksoverheid nu in een keer het probleem moet gaan oplossen dat lokaal veroorzaakt is, maar ook door ontwikkelaars zelf. Ontwikkelaars hebben daar de afgelopen jaren flink aan verdiend. Vervolgens zouden wij hen moeten helpen door de kantoren die minder waard zijn geworden, af te kopen. Dat zou wel een heel makkelijke manier zijn om mee weg te komen. Ervoor is gekozen om te kijken of het instrument dat we ook al kennen voor bedrijventerreinen, de BIS-regeling bij EL&I, ook kan worden omgezet naar kantoren. Daardoor kan men op lokaal en regionaal niveau gezamenlijk een fonds stichten. Ontwikkelaars moeten dat gezamenlijk doen om tot zo'n afschrijving te komen. Dat voelen zij zelf. Ze moeten dus ook zelf afschrijven. Ik denk dat dit de beste manier is. De overheid verplicht dus niets. Daardoor krijgt de overheid ook niet de rekening op haar bord. Men zegt eigenlijk: wij zijn bereid om dat te doen als u ons een instrument geeft om dat mogelijk te maken. Ik denk dat dit een heel mooie ontwikkeling is.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Als het werkt, is het zeker een mooie ontwikkeling, maar ik probeer alvast mijn toetssteen voor volgend jaar vast te stellen. Waar kunnen we volgend jaar aan zien of dit convenant een succes is geworden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij kijken we nu terug, maar kijkt de heer Jansen alweer vooruit. Het is goed om vooruit te kijken, maar vanmiddag ondertekenen we het convenant. Ik denk dat het goed is om in de begroting – we moeten wel even bekijken onder welke minister het valt; we hebben binnenkort weer vastgoed-overleg – weer te geven wat wij van rijkswege op welke momenten willen hebben uit het convenant. Ik trek het dus juist niet naar mij toe als een nationale taak. Wij geven een stimuleringsmiddel, zodat het regionaal en lokaal kan worden opgelost. We zullen daar zeker op toezien, want als wij een handtekening onder het convenant zetten dan moeten we ook weten of het loopt. Ik vind echter niet dat je daarmee ook nationale doelen moet gaan opnemen. Maar goed, dat is meer de begrotingskant.

De **voorzitter**: De heer De Jong heeft de vergadering moeten verlaten, maar laat weten dat er wel wordt meegeluisterd en dat hij het verslag nadrukkelijk zal bekijken. De belangstelling is er wel, maar hij heeft geen tijd.

De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom op de vragen van de SP over de fte's en de inhuur. Die vragen zijn wat meer van begrotingstechnische aard. Vanaf de begroting voor 2013 zullen wij een apparaatsartikel presenteren. Daarin wordt een opsplitsing gemaakt. Er zal een onderscheid worden aangebracht tussen eigen personeel, inhuur, het materieel en ICT. Die zaken zijn dan dus allemaal te onderscheiden. De reeksen zullen meerjarig zijn. In de jaarverslagen zal daarover vervolgens verantwoording worden afgelegd. De agentschappen van I en M hebben dit al enkele jaren inzichtelijk gemaakt in de agentschapsparagraaf. Wij zullen die variant gaan volgen.

Mevrouw Kuiken heeft een vraag gesteld over de onderbesteding van 1,7 mld. Dit bedrag betreft geen onderbesteding. De onderbesteding was in 2011 juist bijzonder laag, namelijk ongeveer 90 mln. Dat betrof de Fries-Groningse kanalen. Het geld daarvoor hadden wij al wel willen uitgeven, maar dat is niet op tijd gelukt. De 1,7 mld. betreft vermindering van verplichtingen. Daarbij gaat het om een boekhoudkundige aanpassing van het verplichtingenplafond. Wij sturen primair op kas. Dat geeft de realisatie van het uitvoeringsproces weer. Ik snap dat dit een complexe materie is. Ik zal er nog meer over zeggen, maar ik weet niet of het er daarmee veel duidelijker op wordt. Van belang is in ieder geval dat er na de behandeling van de najaarsnota geen verhogingen van het verplichtingenbudget meer zouden moeten plaatsvinden. Dat is de gewenste situatie. Verlagingen zijn weliswaar beheersmatig minder wenselijk, maar doen in ieder geval niet af aan het budgetrecht van de Kamer. De bijstelling van die verplichtingenbegroting bij de diverse artikelen is een gevolg van vertragingen van bijstellingen die ten tijde van het opstellen van de Najaarsnota nog niet bekend of nog onzeker waren. Een voorbeeld is de lagere aanbesteding van de A4 door Midden-Delfland. Die is voor een bepaald bedrag opgenomen in de Najaarsnota. Vervolgens blijken de aanlegkosten bij de aanbesteding mee te vallen. Dat moet dan weer een plek krijgen. Hetzelfde geldt voor de tweede fase van de Maasvlakte. De heer De Rouwe zei al: ik heb het doorgekeken en het zijn geen gekke dingen. Je zou deze zaken ook kunnen afboeken bij de najaarsnota en weer opboeken bij een slotwet. Dat is echter ook nogal complex. Daarom hebben wij de onzekere mutaties aangehouden totdat daarover meer duidelijkheid was. Op die manier konden wij het in één keer doen. Ik weet niet wat voor de Kamer het prettigst is. Wij zouden dus ook kunnen kiezen voor de constructie van afboeken en opboeken, maar ook dat vergroot het inzicht niet. In de begroting van Infrastructuur en Milieu gaat het uiteraard om heel grote bedragen. Ook bij het Infrastructuurfonds gaat het om heel grote bedragen. Als er ergens sprake is van een meevaller of een tegenvaller, telt het heel snel op. Zo kom je al heel snel op flinke bedragen. Alles wat wij wisten, hebben wij echter bekendgemaakt en alles wat wij niet wisten of wat nog onzeker was, is daarna via de verplichtingenmutatie gegaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister vraagt wat voor de Kamer prettig is. De Kamer wil overzicht en wil inzicht in de samenhang. Nadat ik er ben ingedoken, zag ik wel dat de 1,7 mld. logisch verklaard kon worden. Voor de Kamer is ook voorspelbaarheid van belang. Wij moeten een en ander kunnen bespreken in relatie tot allerlei andere projecten. Ik roep de minister daarom op om deze dingen zo veel mogelijk te voorkomen. Laat zij ervoor zorgen dat dit alleen voorkomt als er, echt bij wijze van uitzondering, zaken op het laatste moment gebeuren. In het verleden is er ook veel kritiek geweest op het ontbreken van een duidelijke beschrijving. Zo'n beschrijving is ook belangrijk. Er worden vaak hele series mutaties even opgeteld of afgetrokken van het totaal. Dat maakt het allemaal niet erg overzichtelijk. Ik vraag de minister dus om dit zo veel mogelijk te voorkomen. Als het echt niet te voorkomen is, laat het dan in ieder geval

gepaard gaan met een echt uitgebreide toelichting. Ook ons eigen BOR stelt opnieuw dat de toelichting summier is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het met de heer De Rouwe eens. Ik wil dat ook zo veel mogelijk voorkomen. Wij willen dit zelf ook liever niet. De Kamer heeft kunnen lezen dat het hier dingen betreft die naderhand zijn gebeurd of naderhand zijn binnengekomen. In de toch voorkomende gevallen zullen wij zorgen voor een goede toelichting. Die moet zo zijn dat de Kamer kan volgen wat er precies is gebeurd. De toelichtingen die nu worden gegeven, bieden volgens mij al veel meer helderheid. De Kamer wil dat dit transparant is omdat zij moet kunnen controleren. Ik wil dat het transparant is omdat de Kamer dan kan zien dat het goed is. Ik wil dat het transparant is opdat er geen discussies ontstaan over het al dan niet achterhouden van gelden. Zulke discussies worden immers in de Kamer ook weleens gevoerd. Daarop kom ik straks nog even terug. Mevrouw Kuiken heeft mij ook gevraagd waarom ik de bijdrage aan de IF-artikelen niet toedeel ...

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De heer De Rouwe zei al waarom inzichtelijkheid belangrijk is. Er zijn hierover inderdaad veel discussies gevoerd. Ik ben er ook van overtuigd dat wij hiernaar in de komende jaren heel anders zullen kijken dan in de afgelopen jaren. Ik heb nog wel een vraag die hiermee te maken heeft. Tijdens het onderzoek over het spoor hebben wij gediscussieerd over de vraag hoe vertragingen nu precies ontstaan. Aannemers vonden bijvoorbeeld dat de blokken onhandig werden ingedeeld. Daardoor blijken er tegen het einde van het jaar nog wat meevallers te zijn, waardoor de aannemers op stel en sprong in actie moeten komen. Hierdoor ontstaan planningsproblemen. Volgens mij had mevrouw Van Veldhoven het gisteren over een paar tramlijnen die in Montpellier de grond uit zijn geknald met een snelheid waar je u tegen zegt. Ook zijn er zulke verhalen uit Canada. Hoe snel wordt er in Nederland eigenlijk gebouwd en hoe verhoudt zich dat tot de bouwsnelheid in andere landen? Deze vraag valt misschien wat buiten de orde, maar toch ben ik benieuwd naar het antwoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken de verhouding met andere landen niet. Het is waarschijnlijk wel terug te vinden in het onderzoek dat de Deen Bent Flyvbjerg indertijd heeft gedaan naar grote projecten en het tempo van die projecten. Naar aanleiding daarvan is de commissie-Elverding in het leven geroepen en is bijvoorbeeld de Tracéwet ingevoerd. Daarmee hebben wij ervoor gezorgd dat infrastructurele werken een stuk sneller kunnen worden gerealiseerd. De recente discussie over de Crisis- en herstelwet heeft uiteraard ook weer het doel om projecten, maar dan in bredere zin, sneller tot stand te laten komen. In de ons omringende landen zullen ongetwijfeld ook dit soort dingen gebeuren, maar een goede vergelijking kan ik op dit moment niet geven. Ik zou in dit verband natuurlijk kunnen wijzen op de aansluiting van de Betuweroute op het netwerk in Duitsland. Verder kan ik zeggen dat wij elk jaar beter sturen op onderbesteding. Wij zitten op dit moment in financiële zin erg krap. Daarom is het nóg belangrijker dat de budgetten gewoon zo strak en zo goed mogelijk worden besteed. De interne systemen zijn in de afgelopen jaren bekeken. Per kwartaal bekijken wij of de uitgaven volgens planning verlopen. Vertragingen kunnen altijd ontstaan. Wij geven 11 mld. per jaar voor projecten uit. Daarbij doet zich altijd wel iets voor. Als dat het geval is, gaan wij ons afvragen of er iets anders is wat in plaats daarvan wel kan worden gerealiseerd. Soms kan er iets naar voren worden gehaald. Naarmate het jaar vordert, ontstaat ook meer druk als wij ervoor willen zorgen dat de onderbesteding zo laag mogelijk is. Wij proberen dit

allemaal te doen binnen de groep van projecten die de Kamer graag snel wil realiseren. Ik kan mij voorstellen dat dit voor een aannemer soms moeilijk is. Hij moet zaken soms ineens snel uitvoeren. Een aannemer is echter nooit verplicht om zo'n project aan te nemen. Het kan ook door een andere aannemer worden uitgevoerd. Soms proberen wij op deze manier zaken toch nog te realiseren. Het gaat daarbij om zaken die wij met z'n allen graag willen, want het zijn projecten die in de begroting zijn opgenomen.

Er is gevraagd waarom de bijdragen aan IF-artikelen niet worden toegedeeld aan beleidsartikelen. De koninklijke weg zou zijn om de Wet Infrastructuurfonds hiervoor aan te passen. Wat mevrouw Kuiken hier nu voorstelt, staat namelijk op gespannen voet met deze wet. Met haar voorstel tast zij eigenlijk het budgetrecht van haar eigen Kamer aan. Ik zou kunnen zeggen dat dit in mijn voordeel is, maar toch lijkt mij dat geen goede zaak. Daarom heb ik geadviseerd om eerst te discussiëren over de toepassing van de Wet Infrastructuurfonds. Om wat mevrouw Kuiken vraagt toch inzichtelijk te maken, heb ik voorgesteld om op één artikel de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en het Deltafonds te verzamelen, zodat dit in één oogopslag inzichtelijk is en zodat de Kamer precies kan zien wat waaraan wordt besteed. Ik maak daarvoor ook in de ontwerpbegroting voor 2013 een nieuw beleidsartikel waarop extracomptabel alle artikelonderdelen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds tot 2028 zijn weergegeven. Wij hebben bij de Algemene Rekenkamer gevraagd of men dit daar ook een aantrekkelijk model vindt. Ik heb begrepen dat dit zo is, maar mij wordt op dit moment door een ambtenaar ingefluisterd dat de Algemene Rekenkamer dit niet formeel heeft gemeld. Dat de Algemene Rekenkamer dit een aantrekkelijk model vindt, had ik dus niet moeten zeggen. Ik snap echter heel goed dat de Kamer hierin meer inzicht wil krijgen. Het lijkt mij van belang dat wij een andere manier bedenken, waarmee dat inzicht wel kan worden geboden zonder dat daarmee het budgetrecht van de Kamer wordt aangetast. Ik meen dat het ook goed is dat de Kamer discussieert over de Wet Infrastructuurfonds en over de vraag hoe wij dit moeten regelen.

De heer De Rouwe zei dat de taak rond decentralisatie goed is verantwoord, maar dat dit in veel mindere mate het geval is bij de taak rond de infrastructuurautoriteit. De reden voor dat laatste is de volgende. De infrastructuurautoriteit hebben wij eigenlijk als een gevolg van de afschaffing van de Wgr opgevat. Ik heb de infrastructuurautoriteit aangetroffen in het regeerakkoord. In een brief aan de Kamer heb ik geschreven dat ik een infrastructuurautoriteit wil instellen omdat de Wgr wordt afgeschaft. Als wij zo'n autoriteit niet zouden instellen, zou er immers geen regionale concessieverlener zijn. Dat is onwenselijk in de stedelijke gebieden. Ik heb in de tussentijd daarover voortdurend met de verschillende regio's gesproken. Wij hebben er ook al een beeld bij en ook daarover is de Kamer ingelicht. Het wetsvoorstel over de afschaffing van de Wgr-plus is echter, zoals bekend is, controversieel verklaard. Het wetsvoorstel is in ieder geval aangehouden. Een en ander ligt bij het ministerie van BZK. Daarom onderneem ik op dit vlak pas weer iets als ik weet wat de vervolgstap moet zijn. Het Rijk hoeft de infrastructuurautoriteit immers niet door te zetten als de Wgr-plus niet wordt afgeschaft. In de tussentijd bekijkt de regio of men het zelf kan doen. Dat is een goede ontwikkeling. De infrastructuurautoriteit had dus beschreven moeten zijn bij BZK. Ik heb nagevraagd of dat is gebeurd. Bij BZK is de infrastructuurautoriteit echter ook niet echt beschreven. Wij hadden dus inderdaad meer kunnen opnemen over wat er op dit vlak in deze periode is gebeurd.

De heer **De Rouwe** (CDA): In het verslag van BZK staat inderdaad eigenlijk ook niets over de infrastructuurautoriteit. Daarover had wat meer kunnen worden opgenomen. Wat er nu is gewisseld, vind ik eigenlijk ook nog erg summier. Een en ander zou ook kunnen betekenen dat er op dit

vlak gewoon niets is gebeurd. Ik snap dat dit complex is. Ik heb de brieven daarover gelezen. Dat het ingewikkeld is, moet echter dan wel duidelijk in het verslag komen te staan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het niet met de heer De Rouwe eens als hij zegt dat er niets is gebeurd, want het is een heel heftige periode geweest. Probeer maar eens om provincies en stadsgewesten samen in één infrastructuurautoriteit te laten stappen. Het bloed zat bij wijze van spreken aan de muren. Wij wilden iedereen in het ene model krijgen. Wij hebben precies vastgesteld wie hierbij betrokken zou moeten zijn en waarover dit zou gaan, welke regio's dit betreft en welke regio's dit niet zou betreffen. Het plan ligt dus klaar. Het wordt echter niet geagendeerd omdat dit samenhangt met de ontwikkelingen rond de Wgr-plus. Zodra dit echter wordt geagendeerd, kunnen wij dit gaan invoeren. Ik onderschrijf dus dat wij hierover meer hadden kunnen opnemen, maar ik onderschrijf niet dat er weinig zou zijn gebeurd op dit vlak. Dit ligt op dit moment bij de Kamer.

De heer De Rouwe heeft ook een vraag gesteld over de reistijdwinst. Hij reageert daarmee op wat de Algemene Rekenkamer hierover heeft ingebracht. Ook de heer Houwers heeft hierover een vraag gesteld, maar dan vanuit een andere invalshoek. De indicator van 8% en die van 1% zijn twee verschillende indicatoren. De heer Houwers gaf het antwoord eigenlijk al. De indicator van 8% gaat over het rijkswegennet. Waar wij maatregelen nemen, gaat het dus echt om 8% winst. De indicator van 1%, waarmee Rijkswaterstaat ook werkt, heeft betrekking op het hele wegennet. Die 1% heeft dus niet alleen betrekking op de reistijdwinst op de wegen waar maatregelen zijn genomen rond 130 km/u, 100 km/u of 80 km/u, maar heeft betrekking op de reistijdwinst op het hele wegennet. Laat ik de vergelijking met de trein overnemen van mevrouw Kuiken. Als je ervoor zorgt dat een trein sneller gaat rijden, meet je de tijd vanaf het moment dat je in de trein stapt tot het moment dat je uit de trein stapt. Dat doen wij hier ook met de reistijdwinst voor de auto. Wij meten vanaf het moment dat de auto bijvoorbeeld 130 km/u mag rijden tot het moment waarop dat niet meer mag. Wij nemen dus bij de 8% niet de wegen mee waarvoor geen verhoging van de maximumsnelheid geldt. Bij de indicator van 1% zijn die laatste wegen wel meegenomen. Bij deze laatste indicator gaat het dus om het effect voor al het verkeer. Daarvoor geldt een reistijdwinst van 1%. Op de wegen waar de maximumsnelheid is verhoogd, is sprake van een reistijdwinst van 8%. Dit bewijst volgens mij dat het zeer zinvol is om de maximumsnelheid te verhogen. Op de trajecten waar de snelheid wordt verhoogd, is sprake van 8% reistijdwinst. Wij starten nu met een verhoging van de maximumsnelheid op 48% van de wegen, zoals de leden in de brief aan de Kamer hebben kunnen lezen. Misschien kan er in de toekomst op nog meer trajecten sprake zijn van een verhoging van de maximumsnelheid. Als dat gebeurt, kan de reistijdwinst op het hele wegennet nog hoger uitkomen. Ik heb de 1% reistijdwinst in debatten hierover overigens altijd al genoemd. Ik heb daarover dus niet heel verschillende signalen afgegeven. Ik vind de reistijdwinst van 8% en 1% niet gek.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Algemene Rekenkamer heeft toch volgens mij ook heel serieus naar de stukken gekeken. De Algemene Rekenkamer schrijft letterlijk: «Uit dit onderzoek, in november 2011 aangeboden aan de Tweede Kamer, blijkt dat de reistijdwinst 1% is, in plaats van de door de minister in februari 2011 verwachte 8%.» Deze woorden staan in schril contrast tot de conclusies die de minister nu trekt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er worden gewoon twee verschillende indicatoren gebruikt. De heer De Rouwe vroeg wat ik vind van de woorden van de Algemene Rekenkamer. Ik meen dat het goed

was geweest als de Algemene Rekenkamer zelf dit onderscheid ook duidelijk had gemaakt. Wij hebben steeds gesproken over 8% reistijdvoordeel voor het rijkswegennet en 1% voor het hele wegennet. Wij zijn volgens mij heel consistent geweest. De Algemene Rekenkamer vergelijkt op dit punt op dit moment appels met peren.

De heer **De Rouwe** (CDA): De woorden van de minister klinken heel logisch en ik denk dat zij gelijk heeft. Toch vind ik dit vreemd. De Algemene Rekenkamer heeft een stevig onderzoek gedaan. Volgens mij is er niet alleen maar even een stagiaire aan het werk gezet. De uitkomsten van dat onderzoek worden aan de minister voorgelegd. In haar reactie op dit onderzoek gaat zij volstrekt niet in op het verschil tussen deze twee indicatoren. Waarom is er nu ineens wel een logisch klinkend verhaal, dat ik overigens graag nog even terugzie in het jaarverslag? Waarom is hierop niet direct gereageerd? Wij zijn op 16 mei wel geïnformeerd over zowel de resultaten van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer als de reactie van de minister daarop.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de bestuurlijke reactie nu niet bij me. Ik en de nu hier aanwezige ambtenaren menen echter dat wij dit wel hebben opgenomen in de bestuurlijke reactie op het onderzoek van de Algemene Rekenkamer. Ik hoor nu zelfs van een ambtenaar dat dit wel degelijk in de reactie staat. Wij hebben echter niet ook nog een aparte brief naar de Kamer gestuurd waarin staat waarmee wij het wel eens zijn en waarmee niet. Volgens mij is mijn verklaring helder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Toch was dit de Kamer dus niet helemaal helder. Dit soort debatten is ervoor, om zulke dingen toch helder te krijgen en met elkaar uit te kauwen. Ik wil het wel graag nog allemaal even op papier zien. Ik stel ook vast dat de reactie van de minister naar de Kamer uit twee zinnen heeft bestaan, terwijl er toch uitgebreider is gereageerd. Van die meer uitgebreide reactie heeft de Kamer dus geen kennis kunnen nemen. Wellicht kunnen wij bij een volgende procedurevergadering of bij de voorbereiding van de bespreking van een volgend jaarverslag bespreken wat we doen met de reacties.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij geldt dat als de regering een reactie naar de Algemene Rekenkamer stuurt, de Rekenkamer vervolgens bepaalt wat wel en wat niet wordt doorgegeven aan de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die reacties zijn ook voor de Kamer relevant. Wij zouden kunnen overwegen om meer te doen met die reacties. Laten wij dit echter bewaren tot een later moment. Op die manier kan ik dit zelf ook even nakijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Houwers heeft een vraag gesteld over het Waddenfonds. Per 1 januari 2012 zijn de waddenprovincies autonoom bevoegd geworden over het Waddenfonds. Wij hebben daarvoor afspraken gemaakt in het Bestuursakkoord decentralisatie Waddenfonds van september 2011. In dat akkoord staat dat een aantal oorspronkelijke uitgangspunten van het Waddenfonds wordt gehandhaafd. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de doelen, het werkgebied en de gelijke verdeling van de middelen. Dat zijn voor de politieke partijen belangrijke uitgangspunten. Ook is afgesproken dat de middelen op een meer pragmatische wijze zullen worden besteed om versnippering te voorkomen. Alle beschikbare middelen uit het Waddenfonds, dus 562 mln., zijn via het Provinciefonds overgedragen aan de waddenprovincies. Ook de middelen die betrokken waren bij de afwikkeling van

lopende projecten en de daarbij behorende dossiers, zijn overgedragen. De waddenprovincies zijn dus nu aan zet om uit te geven. Zij zullen mij voor de zomer informeren over de manier waarop zij dat gaan doen en over de uitvoeringsorganisatie. Zij zullen mij dan ook informeren over de manier waarop men de motie van de Kamer over de onafhankelijke kwaliteitstoets gaat vormgeven die leidt tot besteding van de middelen. Ik zal de Kamer daarover blijven informeren. Over de projecten die nog in 2011 zijn uitgevoerd, heeft het Rijk gerapporteerd. Wij hadden immers in 2011 het Waddenfonds nog onder onze hoede.

Ik kom op de spoorbudgetten. De heer De Jong vroeg waarom de cijfers over de onderbesteding bij het spoor wederom verschillen. Dit in verband met de discussie in de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. In de reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer hebben wij het gehad over 363 mln. In het jaarverslag was de onderbesteding opgelopen tot 540 mln. als gevolg van een aantal correcties. Tussen het tijdstip dat de cijfers van de Algemene Rekenkamer werden vastgesteld en het tijdstip dat de cijfers van I en M werden vastgesteld, bleek het noodzakelijk te zijn om die correcties door te voeren. De verschillende bedragen sluiten aan op de begrotingsadministratie. Dat bevestigt ook de Algemene Rekenkamer. De basiscijfers kloppen dus en zijn op orde.

Het probleem is altijd, voor welke grondslag en welk moment je kiest. Dat maakt de discussie vaak lastig. Afhankelijk van de grondslag of de definitie voor onderbesteding, kun je op grond van dezelfde basiscijfers op verschillende bedragen uitkomen. Onderbesteding is niet gedefinieerd. Dat geldt zeker als die is gemeten over een periode van meer jaren. Het gaat hier om de periode tussen 2005 en 2010. Er is voor die periode geen standaardindicator. Ik stuur niet op besteding van al het beschikbare geld, maar op het bereiken van doelen en mijlpalen. Onze besteding is ook inherent aan de manier waarop wij werken. De Kamer staat mij namelijk toe om tot een bepaald plafond uitgaven te doen. Wij hebben niet de afspraak dat ik een minimumbedrag moet uitgeven. Bovendien zijn de definities in het verleden steeds anders geweest. De definitie van het begrip onderbesteding is gelukkig in de afgelopen jaren steeds verder aangescherpt en verbeterd. Daarover sprak ik zojuist ook al met mevrouw Kuiken. Naar aanleiding van de conclusies van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor en naar aanleiding van de allerlaatste ronde – daarin hebben wij de mutaties in de administratie regel voor regel doorgenomen om het allemaal zo helder mogelijk te krijgen – werd duidelijk dat er correctie nodig was. Voor één post, die buiten de scope van het onderzoek viel, was er tweemaal gecorrigeerd. Onder andere daardoor zijn wij weer op andere bedragen uitgekomen.

Om het beeld zuiver te houden, zeg ik nog het volgende. Wij spreken hier veel over onderbesteding. Die onderbesteding beslaat uiteindelijk minder dan 5% van het totale spoorbudget in de genoemde periode. Kasschuiven en onderbesteding zullen altijd blijven voorkomen. Het enige wat wij daaraan kunnen doen, is het zo duidelijk mogelijk beschrijven van de oorzaak ervan. Ook moet zo duidelijk mogelijk worden gemaakt wat wij eraan hebben gedaan om een en ander te voorkomen en, als we het niet hebben kunnen voorkomen, wat wij eraan gaan doen om het geld toch weer op de juiste plek te krijgen.

De heer De Jong heeft ook nog een vraag gesteld over de HSA en de verwarring over de toelichting bij de Voorjaarsnota. Ik heb de Kamer daarover brieven gestuurd. Daarin staat dat in de HSA-budgetten ook de efficiencykortingen van het spoor waren verwerkt. Althans, die kortingen stonden in hetzelfde rijtje. Als je dat ging optellen, leek de HSA-problematiek ineens groter te zijn. Dat is echter niet het geval. Wij hadden dit beter onder een apart kopje kunnen zetten. Ik heb naar aanleiding van de conclusies van de commissie-Kuiken ook toegezegd om de informatievoorziening te verbeteren. Mevrouw Kuiken zegt zelf dat zij dit nog niet helemaal terugziet. Dat komt onder andere doordat de gevolgen hiervan

vooral in de begroting voor 2013 terug te vinden zullen zijn. Nieuwe maatregelen om de inzichtelijkheid te bevorderen, vergen nieuwe artikelen. Wij kunnen pas bij de eerstvolgende gelegenheid verantwoording afleggen op de manier die wij nu hebben vormgegeven. De Kamer heeft nu een brief ontvangen. Daarin staat hoe wij de indeling van de begroting willen maken. Ik heb daarop van de Kamer nog geen commentaar ontvangen. Ik neem daarom aan dat de indeling waarvoor wij nu hebben gekozen, de juiste is. Dit moet immers al snel worden toegepast. Ik heb hiermee de wensen van de Kamer zo veel mogelijk overgenomen.

De heer De Jong heeft ook nog gesproken over ERTMS. Hij vroeg uit welke pot ERTMS zal worden betaald. Wij hebben geen speciaal budget voor ERTMS. Een uitzondering daarop zijn de pilot Amsterdam-Utrecht en goederenvervoer. Er is echter wel een budget voor bestaande veiligheidssystemen. Naar aanleiding van de road map voor ERTMS zullen wij een besluit moeten nemen. Wat kost het allemaal? Hebben wij voldoende middelen? Er zijn immers ook nog activiteiten voor ATB-Vv die wij daarvan willen betalen. Er is dus budget voor beveiliging. Tot nu toe is er echter nooit een besluit genomen over ERTMS. Daardoor is er nu ook nog geen apart budget voor. Als de Kamer een besluit neemt over ERTMS, zal daarbij ook een apart budget horen.

Een vraag van de heer De Rouwe heb ik voor het laatst bewaard. Hij zegt dat de Algemene Rekenkamer stelt dat het ministerie van I en M het steeds beter doet, maar nog niet goed genoeg. De heer De Rouwe vraagt wat ik doe met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Ik zal het doorvoeren van die aanbevelingen uiteraard voortvarend oppakken. De meeste aanbevelingen zijn al besproken of geadresseerd in het audit committee. Wij zullen de voortgang van de verbeteracties periodiek monitoren. Ik moet erbij zeggen dat niet alle onvolkomenheden in 2012 zullen zijn opgelost. Voor het oplossen van sommige onvolkomenheden hebben wij meer tijd nodig. Wij nemen het doorvoeren van de aanbevelingen echter voortvarend ter hand.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil nog de volgende opmerking maken. De minister zegt dat de verantwoording anders zal worden ingericht. De manier waarop projecten worden ingepland, blijft uiteraard een zorgelijk punt. Wij moeten daarbij rekening houden met onzekerheden. Toch zou, met een goede programmatische aanpak, die onzekerheid tot nul moeten kunnen worden gereduceerd. Er staan immers altijd meer zaken op het wensenlijstje dan waarvoor geld beschikbaar is.

Verder is mij opgevallen dat er bij een aantal projecten een meevaller kon ontstaan doordat wij nu anders omgaan met de risico-inschatting. Althans, ik krijg de indruk dat de meevallers daardoor zijn ontstaan. Klopt dit? Komt dit voor bij infrastructurele projecten? Waarop is de risico-inschatting gebaseerd? Is er sprake van een vast kader of een lager kader? Ik vind het op zichzelf niet negatief dat er lager wordt ingeschat, want als wij te hoog inschatten, gaat de aannemer dit al snel incalculeren. Te laag inschatten leidt echter uiteraard ook tot risico's. Wordt er lager ingeschat en, zo ja, wat betekent dat dan voor de ramingen?

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Kuiken zegt in de eerste plaats dat wij meer wensen hebben dan wij kunnen realiseren. Zij vraagt zich daarom af hoe in zo'n situatie onderbesteding mogelijk is. Als er projecten uitlopen in de tijd, proberen wij inderdaad om projecten die voor later gepland staan maar ook gewenst zijn, naar voren te halen. Daardoor hebben wij de onderbesteding in het afgelopen jaar zo klein mogelijk kunnen houden. Aan het einde van een jaar zal echter altijd een bepaalde hoeveelheid geld niet meer weg te zetten zijn. Wij hebben daarover discussies met de aannemers. Je kunt echter niet altijd alles. Wij proberen de onderbesteding inderdaad zo veel mogelijk terug te brengen.

In de afgelopen jaren is bovendien hard gewerkt aan een interne verbetering en aan het sturen op programma's en inzicht. Projecten worden veel meer centraal gestuurd vanuit RWS en minder regionaal. Op dit punt is dus gewoon sprake van forse verbeteringen. In de tweede plaats vraagt mevrouw Kuiken of ik ook de risico-inschatting verlaag. Nee. Als je er voor het eerst over nadentkt een bepaald project te gaan doen, dan heb je nog een algemeen risicokader. Omdat je heel veel nog niet weet, houd je dat risico vrij hoog. Naarmate je dan vordert in het traject en meer kunt trechteren, kun je bepaalde risico's wegstrepen of kom je er juist achter dat er meer risico's zijn. Dan kun je de bandbreedte kleiner maken. Als voorbeeld noem ik de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. In die twee projecten zat een risicoreservering van 20%. Naarmate je verder gaat trechteren en gaat uitwerken wat de tracés zijn, wat er allemaal bij komt kijken, wat er nog aan inpassingsmaatregelen genomen moet worden, kun je dat risico omlaag brengen. Dat moet je dan ook doen, want anders houd je heel veel lucht in je begroting, terwijl je die middelen natuurlijk zo veel mogelijk wilt gebruiken. Daarom moeten we af en toe bijschalen. Het is niet zo dat we in algemene zin een lager percentage hanteren. Ik vind dat naarmate er meer inzicht komt in projecten, je de lucht er ook uit moet halen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Is er nu een trend dat de risico-inschatting eigenlijk altijd omlaag gaat? Zouden we dus eigenlijk moeten streven naar meer reële ramingen? Of fluctueert het heel erg per project?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie het heel erg fluctueren. Het hangt er vooral van af of je in een complex gebied moet opereren. Ben je afhankelijk van aansluitingen op andere infrastructuur? Is het een stedelijk gebied, waarin je nog van alles kunt aantreffen? Daar doen zich vaak meer risico's voor die gedurende de rit ook blijven bestaan dan bij wegen die wat meer excentrisch liggen. Het is dus niet een algehele tendens die ik zie.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik vond de vraag van mevrouw Kuiken over de risico-inschatting een heel goede vraag. Er ligt natuurlijk altijd het gevaar op de loer van een politieke risico-inschatting, om daarmee bijvoorbeeld geld te besparen. Dat heeft B en W Amsterdam ooit gedaan met de metro. Volgens mij hebben ze daar nog steeds spijt van in Amsterdam. Ik dacht dat er op het ministerie waar deze minister verantwoordelijk voor is, een kader bestaat voor de risico-inschatting afhankelijk van de projectfase en misschien ook van de typologie van het project, waardoor het in wezen een min of meer technische operatie is om vast te stellen: dit is de projectfase, dat is de aard van het project en dus is dit het risico, zonder dat er nog enige ruimte in zit om data te gaan masseren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is wat ik net zei. We hebben het kader niet aangepast, maar naarmate je verder trechtert, kun je zien dat risico's afnemen. In het onderzoeksrapport van de heer Flyvbjerg vroeg hij zich ook af waarom infrastructuurprojecten wereldwijd vaak zo uit de hand lopen. Dat is omdat er vaak een te rooskleurig beeld geschetst wordt in de beginfase, om het project door de besluitvorming te krijgen. Daarna bouwen alle risico's zich op en komen er ook nog wensen bij van externe partijen, al dan niet via de Kamer. Dat willen we natuurlijk niet. We willen liever alles aan de voorkant al weten. Dan kun je besluiten. We pellen liever af dan dat we erbij moeten optellen. We houden ons aan die kaders.

De **voorzitter**: Dank u wel. Tot zover de beantwoording door de minister. Dan komen we bij de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Dank voor de gestelde vragen en misschien ook wel dank voor de vele niet gestelde vragen die gesteld hadden kunnen worden, want bij de behandeling van het jaarverslag kun je inderdaad alles aan de orde stellen.

Ik begin met de heer De Rouwe, die met name een punt maakte van de luchtvaart. Hij merkte op dat Schiphol achteruit kachelt, althans zo zei hij het. Ik neem afstand van die bewoording, maar ik wil wel meegaan in de zorg die hij uit. Schiphol doet het fantastisch en is in het afgelopen jaar meer dan 10% in reizigers gegroeid, tot meer dan 50 miljoen passagiers. Dat is een recordaantal, waarmee Schiphol het beter doet dan alle andere grote luchthavens in Europa. Dat is prima. Het beleid van Nederland is er ook op gericht om de netwerkpositie van Schiphol verder te versterken en de hubfunctie uit te bouwen. Wij hebben gezien waartoe dat leidt. Omdat er in Amsterdam een prachtig luchtvaartnetwerk aanwezig is – je kunt daarvandaan naar alle continenten komen en van alle continenten daarheen – heeft Douwe Egberts heel recentelijk gezegd dat het bedrijf zijn hoofdkantoor daar wil vestigen. Dat wordt door het kabinet van harte ondersteund.

Om ruimte te creëren voor toekomstige ontwikkeling op Schiphol moet er ook geïnvesteerd worden in de regio. Investeren in de regio betekent dat je een deel van de groei van Schiphol moet opvangen op andere luchthavens. In het bijzonder zijn Eindhoven en Lelystad genoemd. Eindhoven zou 25 000 vliegbewegingen en Lelystad 45 000 vliegbewegingen van Schiphol moeten overnemen. Om dat te kunnen doen, moet er bijvoorbeeld voor Lelystad een luchtruimvisie komen die duidelijk maakt dat het haalbaar is. Mevrouw Kuiken heeft gelijk: die visie had er eigenlijk al moeten liggen, want ik had toegezegd dat die er voor 1 juli zou zijn. Hij ligt er nog niet, helaas, omdat nog een aantal vragen in behandeling is. Dat is trouwens op een haar na klaar, dus in september ligt die visie er wel. Het gaat om de vraag hoeveel ruimte er boven Lelystad is voor de civiele luchtvaart en voor de militaire luchtvaart, en hoe zich dat verhoudt tot de activiteiten van en naar Schiphol. Dat vergt finetuning, maar die visie zal er komen. Ik hoop dat begin september duidelijk zal worden dat er ruimte is voor de ontwikkeling van Lelystad.

Daarnaast ben ik ook erg voor het verder benutten van de kansen van de andere regionale luchthavens, of het nu gaat om Rotterdam/The Hague Airport of over Eelde en Beek. Ze zijn mij allemaal even dierbaar. Helder is in elk geval dat er kansen liggen. Die kans ligt er overigens ook voor Twente, waarvoor de aanbesteding in volle gang is.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): In een debat over luchtvaart, waarin ik ook woordvoerder mocht zijn, is gezegd dat Nederland, om de economie te kunnen blijven stimuleren, zijn vleugels moet kunnen uitslaan, uiteraard binnen de grenzen die daarvoor gelden en dus zeker met zorg. Ik maak mij nu echter een beetje zorgen over de voortgang in dit dossier. Ik zit hier nog niet zo heel erg lang in, maar ik zie dat we vrij snel tegen bepaalde grenzen aan zitten, zowel in aantal bewegingen als op het gebied van milieu en geluid. Ik verbaas mij over het feit dat er nog steeds geen luchtruimvisie ligt, terwijl dat toch de basis van alles moet zijn. Ik wil graag een nadere duiding horen van hoe dat kan. Als die visie er al niet is, dan lijkt het mij ten tweede dat het wel netjes was geweest als wij daarover geïnformeerd waren. De staatssecretaris kent de Kamer als geen ander. Ik was eigenlijk in de veronderstelling dat we hier bij wijze van spreken twee weken geleden al een nader debat over hadden kunnen voeren.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat zou mij ook dierbaar zijn geweest. Daar ben ik volstrekt helder over. Dat we die luchtruimvisie nog niet hebben, heeft niets te maken met onwil op het ministerie, maar puur met de techniek van het berekenen van de ruimte. Ik heb de Kamer toegezegd dat die visie

er in september wel zal liggen. Vandaag of gisteren heb ik overigens in een brief aan de Kamer geschreven dat het vervaardigen van die visie een paar weken langer in beslag zal nemen dan verwacht. Die brief is verstuurd. Althans hij is ondertekend, dat weet ik zeker. Ik ga niet over de ontvangst van de post, maar wel over de verzending van de post. Volgens mij is die ook nog per luchtpost verstuurd.

De Kamer moet wel beseffen dat dit dossier anderhalf jaar geleden muurvast zat wat Lelystad betreft. Sindsdien zijn alle neuzen dezelfde kant uit gezet. Dat geldt voor Schiphol, Flevoland, de provincie, de gemeenten en het Rijk. Als je dat echt wilt gaan ontwikkelen, dan is finetuning een absolute vereiste. Het luistert erg nauw met het scheiden van het militaire en civiele luchtvaartverkeer. Tegelijkertijd heeft men te maken met de omgeving. Dat geldt niet alleen voor Schiphol, maar zeker ook voor Lelystad. Ik ben optimistisch over de kansen. Ik hoop dat we in september die duidelijkheid krijgen. Mijn inzet is volstrekt helder. Ik weet welke kant het op zou moeten. Ik ben blij dat bijvoorbeeld de baanverlenging in Eelde rond is en dat de asfaltmachine gewoon kan gaan draaien, juist vanuit het oogpunt van het milieu en van de veiligheid van de gebruikers van luchthaven Eelde. Ik ben blij dat daarmee een perspectief geboden wordt. Ik ben ook blij dat er bewegingen ten positieve zijn in Twente.

Ik kom terug op de vraag van de heer De Rouwe. Hij maakt zich zorgen over Schiphol. Het gaat goed met Schiphol. Het aantal passagiers neemt toe, het aantal bestemmingen neemt toe. Ik meen zelfs dat Schiphol op dit moment in Europa de luchthaven is met de meeste bestemmingen, op Frankfurt na. Dat is allemaal heel erg positief. We zijn Heathrow voorbij, we zijn Charles de Gaulle voorbij. Dat is prachtig. Het punt van zorg is dat we in een grote wijde wereld zitten, de mondiale luchtvaartwereld. Ik onderstreep de kanttekening van de Algemene Rekenkamer dat we in Europees verband afspraken hebben gemaakt over het emissiehandelsstelsel ETS. Het grote zorgpunt van Schiphol en van de KLM is dat maatschappijen afkomstig van andere continenten – van Rusland en de Verenigde Staten tot en met India en China – daar grote kanttekeningen bij plaatsen, omdat het Europese afspraken betreft. Ze dreigen met sancties en ze dreigen ermee, andere hubs te kiezen buiten de EU. Dat kan Zwitserland zijn, maar ook Turkije of Dubai. Die zorg wordt op tafel gelegd.

Wij hebben daar heel recentelijk het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar laten kijken. Het KiM heeft aangegeven dat die zorg wordt gedeeld. Naarmate de CO₂-prijs hoger wordt, zal het effect voor Schiphol groter zijn. Daar maken wij ons ook grote zorgen over. Daarom hebben wij de Europese Commissie gevraagd om dit bij de International Civil Aviation Organisation (ICAO) hoger op de agenda gezet te krijgen. Gelukkig gebeurt dat ook.

Een ander pluspunt van onze luchtvaart is dat het een buitengewoon duurzame luchtvaart is, zeker wereldwijd gezien. Wij zijn vorige week naar Rio gevlogen op afgewerkt patatvet, dus frituurvet. KLM heeft als eerste een trans-Atlantische vlucht gevlogen, namelijk van Amsterdam naar Rio. Het vloog goed, je kon het niet ruiken en het was ook nog duurzaam. De heer Jansen vroeg wat de effecten en resultaten van Rio zijn. Het is slechts een klein puntje, maar er werd wel scherp gemarkeerd dat ook de luchtvaart in een transitieproces zit op het gebied van verduurzaming. De KLM staat niet voor niets op nummer één op de lijst van meest duurzame maatschappijen wereldwijd. Ook Schiphol staat in de top van Europa en van de wereld, niet alleen in de waardering van passagiers en maatschappijen, maar ook in algemene zin.

Wij zijn dus in Rio geweest. De heer Jansen vroeg daarnaar. Als ik in vier zinnen een korte beschrijving mag geven, vind ik dat het glas halfvol is en niet half leeg. Ik heb een broertje dood aan alle sceptici die daar ook rondliepen, inclusief velen uit Nederland, ngo's die eigenlijk alleen erheen gingen om te zeggen hoe slecht het is gesteld met de wereld en hoeveel

erger het nog zal worden. Dat acht ik geen constructieve bijdrage. Ik vind het al uniek dat 190 landen uit heel de wereld – veel meer landen zijn er niet – in staat zijn om gezamenlijk een slotverklaring op te stellen. Ook al vind je dat er te weinig meetbare doelstellingen in staan, dan nog is alleen al het feit dat men kiest voor groene groei heel erg belangrijk. Ik herinner mij nog de discussie van een paar maanden geleden in uw Kamer, die uiteindelijk heeft geresulteerd in het Lenteakkoord: ook in uw Kamer is het lastig om het met 150 Kamerleden eens te worden. Het met 190 landen eens worden, is nog veel ingewikkelder. Ik vind het dus al heel positief dat dit gebeurd is.

Wat hebben wij gedaan? Wij hebben vooral geprobeerd om duidelijk te maken wat er allemaal kan als je wegen zoekt naar groene groei. Wij hebben in Rio proactief de positieve aspecten uitgedragen van het afvalbeleid dat wij in Nederland voeren. In Nederland storten we 3% van ons afval. In Rio of in Brazilië is dat nog meer dan 90%. Ze weten niet wat ze horen als je daar zegt dat afval eigenlijk een grondstof is en dat «afval» niet meer bestaat. Dan is het heel goed dat wij met het Nederlands bedrijfsleven en de kennis die wij hier hebben daar zijn geweest om uit te leggen wat de ambities en de mogelijkheden zijn. Hetzelfde geldt voor de discussie over de tweede generatie biobrandstoffen.

Ik begon over de luchtvaart, maar we hebben met de Brazilianen ook weer nieuwe concrete afspraken gemaakt over de verduurzaming van biobrandstoffen. Dan heb ik het over de tweede of derde generatie. Dat is heel positief, evenals de kansen die er liggen ten opzichte van de wereld-agenda, ik noem de klimaatcrisis en de watercrisis. Wat heeft Nederland te bieden aan de wereld? Ik ben blij dat men met ons meegaat in het zoeken naar oplossingen die hier al voor een deel in de praktijk worden gebracht, onder andere door het hoogwaterbeschermingsprogramma waar mevrouw Kuiken naar vroeg. We laten aan de hand van concrete voorbeelden zien wat er kan en wat haalbaar en mogelijk is. Ik ben in die zin met een positief gevoel uit Rio vertrokken. Ik heb niets met organisaties die er alleen heengaan om te demonstreren, ook vanuit Nederland. Dan denk ik toch: doe dat nu maar in Nederland; daar hoeft je toch niet zo'n vervuilende reis voor te maken helemaal naar Rio, via de lucht? Maar die afweging heb ik niet te maken, die hebben die organisaties zelf te maken. Ik vraag mij echter wel af wat je daar dan doet, als je er alleen maar komt om te zeggen hoe slecht het gaat.

Wij hebben heel nadrukkelijk ons pleidooi voor groene groei naar voren gebracht. Dat wordt ook breed gedragen door de Kamer. Met name vanuit ontwikkelingslanden worden daarover luid en duidelijk zorgen geuit. Men vraagt zich af of groene groei niet gewoon betekent dat zich nog ontwikkelende economieën opnieuw op achterstand worden gezet. Daar moet oog voor zijn en ik ben er graag toe bereid, daarover met de Kamer en met collega Knapen, die daar eerstverantwoordelijk voor is, verder te praten. Ik ben positief over de uitkomsten van Rio. Ik ben positief over de resultaten die daar door Nederland zijn behaald.

De **voorzitter**: Voordat u naar een ander onderwerp gaat, heeft de heer Jansen nog een vraag, nu u aan het einde bent gekomen van die vier zinnen die toch wel heel veel komma's bleken te hebben.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik vind het prima dat de staatssecretaris zijn werk blijmoedig doet. Dat is altijd verstandig. Dat probeer ik ook te doen, in de oppositie. Ik wil even een koppeling leggen met het jaarverslag. Zou het niet goed zijn als wij in ons jaarverslag op het gebied van het milieu voortaan probeerden aan te geven, hoe ver we gevorderd zijn in het terugbrengen van de ecologische voetafdruk van de Nederlander ten opzichte van het gemiddelde wereldwijd? De staatssecretaris is erg trots dat hij op een beetje frituurvet naar Rio is gevlogen. Ik dacht dat het om 5% ging. Als we per jaar 4% groei in de luchtvaart hebben – dat is zo'n

beetje het groeipercentage van de afgelopen twintig jaar – en we hebben 0,02% van die 4% verminderd door frituurvet en nog eens 0,3% of 0,4% verdiend door efficiënter te vliegen, door een betere bezetting van de stoelen of door een dunner tapijt, dan houden we nog steeds jaarlijks een groei over van 3,5%. Dat lijkt mij niet bijdragen aan het streven om ons aandeel aan het gebruik van de wereldwijde voorraad aan grondstoffen wat meer in lijn te brengen met het aandeel van de rest van de wereld. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om deze indicator, de voetafdruk van Nederland ten opzichte van de afdruk van de rest van de wereld, beter in kaart te brengen in het jaarverslag?

Staatssecretaris **Atsma**: Het is makkelijk om te zeggen: het is 1% of 2% minder. Als het gaat om de luchtvaart heb ik toch de neiging om te kijken wat in de afgelopen tien, vijftien, twintig jaar aan geluidsreductie is bereikt en aan uitstootreductie. Dan heb je het over percentages die ver boven de 50 liggen. Als je dat op jaarbasis wilt bekijken, dan kan dat wel, maar dan ga je wel heel erg in detail.

Iets anders is de vraag of we niet gewoon de systematiek moeten handhaven die we nu al vele jaren hanteren, namelijk dat ons planbureau met grote regelmaat, één keer in de twee jaar, rapporteert over de voetafdruk en de stappen en de resultaten op het gebied van de emissie-reductie en dergelijke. Ik weet niet of het überhaupt mogelijk is om in de jaarverslagen een fijnmazige detaillering over de resultaten op het gebied van de emissiereductie mee te nemen. Ik denk zelf dat het beter is om dat via de reguliere monitoring te laten doen door onafhankelijke adviesbureaus, het planbureau, maar ook het RIVM en andere. Als het gekoppeld kan worden aan een jaarverslag, prima, maar de Kamer weet ook dat die rapportages vaak in het najaar verschijnen en dat is dus een flink aantal maanden na de jaarverslagen. Ik zou die afweging wel even willen maken. Ik weet niet of het technisch mogelijk is om dat zo snel te doen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Het is alweer een paar kabinetten geleden, maar het woord «ontkoppeling» was volgens mij onder voormalig minister De Boer heel erg beleidsrelevant. Ontkoppeling was dat we meer welvaart zouden krijgen, maar minder grondstoffen gebruiken. Dat was dus in wezen de manier om tot een kleinere ecologische voetafdruk te komen. Zou dat niet weer de goede insteek zijn? Als de luchtvaart moet groeien, dan moet dat wel blijven binnen een kleinere ecologische voetafdruk. Dan is mijns inziens mijn constatering van toepassing dat we een klein beetje efficiënter zijn en een klein beetje biobrandstof gebruiken, maar per saldo nog steeds heel veel meer brandstoffen verbruiken en het probleem dus in wezen alleen maar groter aan het maken zijn.

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, want de conferentie was nu juist gericht op wat ook de komende jaren onze inzet zal blijven: groene groei. U kent zelf de afspraken die in Europees verband gemaakt zijn. In 2050 willen we uitkomen op 80% à 95% CO₂-reductie. Het streven naar groene groei en naar gesloten ketens is precies het beleid waar dit kabinet op gericht is, waar het vorige kabinet op gericht was en waar ook toekomstige kabinetten op gericht zullen zijn. Ik zeg erbij dat dit ook niet anders kan. Vandaar ook dat ik erg blij ben met de grote stappen die op dit moment worden gemaakt in de transitie naar duurzame energievormen, waardoor je minder afhankelijk bent van fossiele energie. De heer Jansen had waardering voor de stappen die zijn gezet om de asbestdaken van boerderijen te vervangen door zonnepanelen. Ik ben het daar zeer mee eens. Ik herinner mij ook heel goed de woorden van Remi Poppe in dit verband en ik zeg hem met graagte na dat het een mooie kans zou zijn. Dit kabinet is er wel in geslaagd om van de bestaande fiscale regelingen dusdanig maatwerk te maken – de heer Samsom heeft daar in het verleden eveneens over gepraat – dat vergroening echt interessant gaat

worden. Dat is de stap die we moeten zetten. Het is een probleem oplossen en tegelijkertijd de eigen energievoorziening organiseren. Dat er dilemma's zijn, zal niemand ontkennen. Ik hoorde de heer Jansen in zijn termijn een aantal opmerkingen maken over de scheepvaart en ondersteuning van de scheepvaart. Als de heer Jansen hier nu verklaart dat we de rode diesel moeten handhaven, dan gaat er – ik zeg dit even uit mijn hoofd – 140 miljoen liter rode diesel naar de binnenvaart en de kustvaart. Als we die overeind moeten houden, dan zeg ik: be my guest, maar dan ziet u ook het dilemma waarvoor je soms geplaatst wordt. Die afwegingen moet je als bestuurder en als Kamerlid voortdurend maken.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Dat bepleiten wij overigens niet, zie ons verkiezingsprogramma.

Staatssecretaris **Atsma**: Dus de rode diesel moet volgens de SP blijven?

De heer **Paulus Jansen** (SP): Nee. Voor alle duidelijkheid: de SP zegt dat we van de rode diesel af moeten, maar de opbrengsten ervan zou je heel goed kunnen gebruiken om investeringen in zuinige motoren te versnellen. Dat is dan een handige manier om te vergroenen.

Staatssecretaris **Atsma**: De rode diesel is niets vuiler dan blanke diesel, zou ik maar zeggen. Er zit alleen een accijnsverschil tussen. Als u dat accijnsverschil niet langer wilt handhaven ...

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heren deze fiscale discussie op een ander moment voortzetten.

Staatssecretaris **Atsma**: Ja, maar dit raakt wel de kern van het beleid waar we het over hebben, het raakt het jaarverslag en het raakt de standpunten van zowel het kabinet als van de SP. Als we elkaar op dit punt kunnen vinden, dan is dat prima. Ik wil toch gemarkeerd hebben dat het makkelijk is om te zeggen dat je alles moet doen voor de binnenvaart en vervolgens zeg je eigenlijk: de rode diesel zou er misschien wel af kunnen. Dat scheelt dus 18,5 of 16,5 cent per liter, keer 140 miljoen, maar dat terzijde.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Soms moet je je kinderen streng opvoeden om ze later heel gelukkig te laten worden. In die categorie valt deze maatregel.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik ben blij dat ik het dilemma heb mogen schetsen waar ook de heer Jansen met zijn kinderen tegenaan loopt. Voorzitter. De heer Jansen heeft gezegd dat het in zijn ogen slechte idee van de vakanties voor de inspectie nog steeds overeind staat. Ik heb al eerder gezegd dat je veel selectiever kunt zijn in de manier waarop de inspectie nu en in de toekomst moet werken. In sectoren die je vertrouwen kunt geven, moet je dat ook willen doen. In sectoren waarin je de teugels absoluut moet aanhalen, moet je dat zeker niet nalaten. Het laatste heb ik de afgelopen anderhalf jaar proberen duidelijk te maken. Ik vind dat het hele instrumentarium van de inspectie één ding extra vereist. In plaats van minder bevoegdheden moet de inspectie juist meer bevoegdheden krijgen om in te grijpen. Ik hoop dat we elkaar op dat punt kunnen verstaan. Als één ding duidelijk is geworden uit alle voorbeelden die de heer Jansen noemde, dan is dat toch dat de inspectie soms met lege handen staat, terwijl het bevoegd gezag – en het spijt me om te zeggen, maar dat zijn vaak gemeenten, soms ook provincies – wel een tandje erbij had mogen doen. In die zin ben ik er erg voor dat de inspectie in de toekomst meer bevoegdheden krijgt. Dat is iets anders dan zeggen: ga maar op vakantie. Alleen moet je de inspectie slechts daar inzetten

waar dat echt nodig is. Waar ze ingezet moet worden, is helder. Daarover praten we volgens mij vanavond nog in een ander debat, namelijk dat over de vorming van de regionale uitvoeringsdiensten (RUD's).

Mevrouw Kuiken vroeg mij van welke twee dingen ik het het meest spijtig vind dat ze niet zijn gelukt. Misschien is wel het feit dat het mij niet is gelukt om de heer Jansen op dit punt te overtuigen het meest spijtige feit van de afgelopen periode.

Waar ik blij mee ben, is dat wij erin zijn geslaagd om toch een ambitie te formuleren voor het totale afvalbeleid. Ik heb dat zijdelings al genoemd. Afval bestaat niet meer, want afval is een grondstof. Om dat goed tussen de oren van de mensen te krijgen, hebben we een zeer ambitieuze doelstelling geformuleerd. De middelen om die doelen te bereiken, worden vooral overgelaten aan de overheden die daarvoor verantwoordelijk zijn. Wil een gemeente in het Westerkwartier in Groningen bepalen hoe zij het afval wil inzamelen, kan zij daarin haar gang gaan, zolang het buitengewoon ambitieuze doel maar gehaald wordt. Dat geldt dus ook voor een aantal andere voorbeelden. Ik herhaal dat wij willen uitkomen op 83% recycling en storting van niet meer dan 3%. Ik was in Rio en dan is het echt indrukwekkend dat daar nog 90% gestort wordt, terwijl we hier praten over 3% maximaal. Daar liggen dan ook weer de uitdagingen voor nu en voor de toekomst. Daarmee heb ik de meeste vragen van de heer Jansen beantwoord.

Ten slotte nog de vraag van mevrouw Kuiken over de financiering van het hoogwaterbeschermingsprogramma. Ik wil me daar niet makkelijk vanaf maken, maar na ons aantreden in 2010 hebben we in het eerste het beste debat met de Kamer vastgesteld dat de cijfers, de begrotingen, de financiële prognoses niet op orde waren die geleverd werden bij de ambitie en bij de opgave die er lag op het gebied van het versterken en op orde brengen van onze kustverdediging en waterkering langs de rivieren. Dat was een van de eerste conclusies. Er was wel een prognose gemaakt, maar die strookte niet met de werkelijke kosten die gemaakt moesten worden. We hebben daar mede op advies van de commissie-Den Heuvel heel kritisch naar gekeken. Het jaarverslag 2011 raakt dus nog de oude begroting van 2011. Die cijfers zijn niet bijgesteld. Dat hebben wij met uw Kamer gewisseld.

Ik was er zelf erg voor dat de Kamer van dit miljardenproject een groot project zou maken. Dat is ook gebeurd, juist om de reden dat het veel stabielier moest. Ik ben blij dat de middelen die beschikbaar waren, ook beschikbaar zijn gebleven voor de versterking van de waterveiligheid. Tot op de dag van vandaag gaan we gelukkig door met het in gang zetten van projecten. Heel recent gebeurde dat nog in Noord-Holland met de Hondsbossche Zeewering. Ik hoop dat de Kamer, als we volgende week praten over de investeringen in de waterinfrastructuur, het licht ook op groen wil zetten voor de IJssel in Kampen.

Dan kom ik bij mijn laatste opmerking. Dat er soms niet wordt uitgegeven wat aan uitgaven was voorzien, kan aan externe factoren liggen. Soms ligt het echter ook aan de Kamer, want die heeft tegen mij gezegd: voordat u nog een handtekening zet met betrekking tot de noodzakelijke investeringen voor bijvoorbeeld de Bypass Kampen, willen wij met u daarover praten. Dat gaat volgende week gebeuren. Dus soms is het ook de Kamer die zegt: rustig aan. Ik denk dat dit in sommige gevallen ook terecht is. Je moet immers wel alle plussen en minnen goed op een rij hebben.

De voorzitter: Dank u wel voor de beantwoording. Ik had al even geconstateerd dat ik interrupties ruim zou toelaten, in de hoop daarmee een tweede termijn te kunnen voorkomen. Mag ik concluderen dat die tweede termijn inderdaad niet meer nodig is en dat wij op basis van wat wij hebben gehoord onze fracties zullen adviseren om decharge te verlenen? Dat was immers nog het punt dat aan de orde is. Dat lijkt het geval te zijn.

De heer De Rouwe heeft nog een vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb nog even beter gekeken naar het stuk over de 130 km/u en de reactie daarop. Is het mogelijk dat de Kamer de reactie ontvangt die de minister aan de Algemene Rekenkamer heeft gestuurd?

De **voorzitter**: Ik zie de minister knikken, dus dat gaat gebeuren. Dan noteren we dat hier als toezegging. De Kamer krijgt de reactie toegestuurd waarin de minister het heeft over het verschil tussen 1% en 8% in relatie tot de 130 km/u.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is misschien goed dat ik ook aangeef wanneer ik die 1% aan de Kamer gemeld heb.

De **voorzitter**: Fijn, wij krijgen de gehele reactie. Dan dank ik alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.

Sluiting 15.04 uur.

Volledige agenda

1. Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011

33240-XII – Begroting d.d. 16-05-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;

2. Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011

33240-XII-1 – Brief regering d.d. 16-05-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;

3. Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over Infrastructuur en Milieu 2011

33240-XII-2 – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 16-05-2012

president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling;

4. Lijst van vragen en antwoorden inzake Jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011

33240-XII-7 – Brief regering d.d. 12-06-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;

5. Lijst van vragen en antwoorden bij het Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over Infrastructuur en Milieu 2011

33240-XII-8 – Brief regering d.d. 12-06-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;

6. Slotwet Infrastructuurfonds 2011

33240-A – Begroting d.d. 16-05-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;

7. Jaarverslag Infrastructuurfonds 2011

33240-A-1 – Brief regering d.d. 16-05-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;

8. Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over het Infrastructuurfonds 2011
33240-A-2 – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 16-05-2012
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling;
9. Lijst van vragen en antwoorden bij het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2011
33240-A-6 – Brief regering d.d. 12-06-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;
10. Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over het Waddenfonds 2011
33240-XII-3 – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 16-05-2012
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling;
11. Lijst van vragen en antwoorden bij het Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het Jaarverslag over het Waddenfonds 2011
33240-XII-9 – Brief regering d.d. 12-06-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;
12. Aanbieding van de beleidsdoorlichting inzake de Nota Zeehavens 32 861-2 – Brief regering d.d. 26-01-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;
13. Lijst van vragen en antwoorden bij het Jaarverslag 2011 van de voormalige Inspectie Verkeer en Waterstaat en de voormalige VROM-Inspectie, Meerjarenplan 2012–2016 Inspectie Leefomgeving en Transport
33000-XII-134 – Brief regering d.d. 12-06-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.