

Vergaderjaar 2013–2014

33 930 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 15 augustus 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 26 juni 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **het jaarverslag en de verantwoordingsstukken 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu**.

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

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Albert de Vries, Visser, Van Gerven, Madlener en Remco Dijkstra,

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

De **voorzitter**: Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, de mensen thuis, de mensen op de tribune en de ambtelijke staf van harte welkom bij het wetgevingsoverleg over de jaarverslagen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ik stel een eerste termijn voor met een spreektijd van vier minuten en maximaal twee interrupties per fractie.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Tijdens dit wetgevingsoverleg stelt mijn fractie twee onderwerpen aan de orde: kennis en afval. In 2013 heeft Rijkswaterstaat ruim 60 miljoen meer betaald aan inhuur dan begroot. Dat is een overschrijding van de begroting met bijna 150%. De signalen uit het veld zijn dat Rijkswaterstaat geen excellente specialisten meer heeft of deze moeilijk kan vasthouden en dat dure specialisten moeten worden ingehuurd voor alle ingewikkelde klussen. Het lijkt erop dat er een braindrain gaande is bij Rijkswaterstaat. Er zijn nauwelijks nog topingenieurs die in staat zijn om alle externe adviezen om te zetten in effectieve uitvoeringsoperaties.

Bij de Deltacommissaris – zo hebben wij ons laten vertellen – werken vooral juristen en nauwelijks ingenieurs. De tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, de commissie-Kuiken, constateerde kennisarmoede op het gebied van ERTMS (European Rail Traffic Management System). Juist bij dit project is de lange looptijd, namelijk tientallen jaren, een belangrijke reden om structureel kennis in huis te hebben en die niet steeds in te kopen.

Van mensen uit de scheepvaartwereld komen steeds vaker berichten dat Rijkswaterstaat weliswaar waterstaatkundig technisch goede ontwerpen weet te maken, maar dat de sluisen en bruggen nautisch gezien lang niet altijd geschikt zijn voor de schepen waarvoor ze ontworpen zijn.

Bij de Oosterschelde trokken oud-medewerkers aan de alarmbel.

Specialisten van buitenaf constateerden dat de geulen voor de dam zodanig diep waren geworden – veel dieper en gevaarlijker dan gedacht – dat er direct noodmaatregelen nodig waren. Dat is met name ook voor de toekomst verontrustend en mogelijk gevaarlijk, want de Oosterschelde maakt geen deel uit van het zanddelend kuststelsel. Door de kering komt er nauwelijks sediment binnen. Met de stijging van de zeespiegel zal de problematiek toenemen. De Minister heeft in haar brief over de problemen in de Oosterschelde onderkend dat de kritische ondergrens qua kennis van waterveiligheid bij Rijkswaterstaat is bereikt.

Verder is er bij Rijkswaterstaat gebrek aan kennis op het terrein van de kennisbeveiliging. Vooral de wapening tegen hackers laat ernstig te wensen over. Het opgestelde ICT-plan van aanpak gaat in totaal 150 miljoen kosten. Dat is een enorme uitgave waarvoor de meerjarenfinanciering nog niet rond is. Is de Minister het met het ons eens dat het hoog tijd is om de bakens te verzetten? Wij pleiten voor een trendbreuk: minder aan de markt overlaten en meer kennis in huis halen, want inhuur is relatief duur. Een kleinere overheid kan op die manier fors duurder uitvallen. Kennis in eigen huis is cruciaal bij opdrachtverlening en de onderhandelingen daarover, bij de beoordeling van de kwaliteit van inhuur, bij de implementatie van externe adviezen en bij de beoordeling van de effectiviteit van maatregelen bijvoorbeeld omtrent energiezuinige auto's. Meer kennis in eigen huis zal bijdragen aan het inlopen van de achterstand in de beleidsdoorlichtingen. Meer kennis in eigen huis kan

ook helpen om toekomststrategieën scherper te krijgen en om de samenleving met overtuiging uit te dagen om in lijn met die strategieën te investeren. Graag vernemen wij van de Minister wat zij gaat ondernemen om het kennisniveau bij haar ministerie te versterken.

Het tweede onderwerp dat mijn fractie tijdens dit wetgevingsoverleg aan de orde wil stellen is het programma Van Afval Naar Grondstof. In de nota van wijziging van de Wet milieubeheer wordt een kapstok voorgesteld om op nationaal niveau «end of waste»-criteria in een ministeriële regeling vast te stellen. De definitie van afval kan daarmee minder rigide gemaakt worden, zodat reststoffen niet meer automatisch als afval worden gezien. Dat juichen wij toe.

In het AO Scheepvaart hebben wij aandacht gevraagd voor de rigide manier waarop met debunkeren wordt omgegaan. Als water bij stookolie komt of als bij vergissing een onjuiste samenstelling is geleverd, kan die olie nu alleen tegen zeer hoge kosten gedebunkerd worden. Het is dan namelijk automatisch chemisch afval, terwijl er niks mis is met de olie. Er zit alleen wat water bij. Dat zijn dus onnodige kosten en onnodige bureaucratie. Natuurlijk moeten wij zeer alert blijven op fraude met afval, maar in een circulaire economie moet het tegelijkertijd makkelijker gemaakt worden om afval en bijproducten te hergebruiken en als grondstof in te zetten. Wat ons betreft geldt dat ook voor grondstoffen waarvan hergebruik mogelijk is na een industriële behandeling, zoals drogen, filteren of zuiveren.

In de thuispreventie van de Staatssecretaris speelt de kwestie met ruwe glycerine bij het bedrijf BioMCN in Delfzijl. Ruwe glycerine is een residu van de productie van biodiesel. Na zuivering is hier bioethanol en biomethanol van te maken, maar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft dit bijproduct aangemerkt als een afvalstof. Omdat deze vorm van interpretatie alleen in Nederland wordt gehandhaafd, dreigen de toeleveranciers te stoppen met levering. Daardoor dreigt BioMCN om te vallen. Wij snappen dat de Staatssecretaris hier niet concreet op kan ingaan, omdat de zaak van BioMCN inmiddels onder de rechter is. Kan de Staatssecretaris echter wel aangeven of de regeling die zij heeft aangekondigd, ook betrekking zal hebben op productieresiduen met een positieve economische waarde waarvan hergebruik als grondstof is verzekerd? Zo ja, is de Staatssecretaris dan bereid om de ILT te vragen om haar handhavingsbeleid vooruitlopend op de komende regeling aan te passen? Wij dringen hierop aan omdat er grote aantallen arbeidsplaatsen mee gemoeid zijn: bestaande arbeidsplaatsen, maar ook een flink aantal nieuwe. En de Staatssecretaris weet het: banen, banen, banen! Er zijn belangrijke initiatieven om extra te investeren; investeringen waaraan Europa gek genoeg dan weer meebetaalt.

De **voorzitter**: Kunt u tot een afronding komen?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ja, ik ben bij mijn laatste zin aangekomen. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer de door haar aangekondigde ministeriële regeling van kracht kan worden?

De heer **Madlener** (PVV): Wat vindt de collega van de Partij van de Arbeid van de grote misstand met de groene auto's? Die is ook door de Rekenkamer aangehaald. Die auto's zijn helemaal niet efficiënt en doelmatig. Ik had eigenlijk een heel verhaal daarover verwacht van de woordvoerder een regeringspartij. Wat vindt de heer De Vries van de subsidies voor groene auto's? Dat is namelijk een misstand. Het is helemaal mislukt.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik heb een aantal andere problemen aan de orde willen stellen, omdat die naar de mening van de Partij van de Arbeid net iets fundamenteeler zijn. Ik heb dit onderwerp wel genoemd, want het is een aandachtspunt. Als je effecten wilt bereiken en je ziet dat

dit onvoldoende het geval is, moet je de bakens willen verzetten. Ik ben benieuwd hoe de Minister daarop zal reageren.

De heer **Madlener** (PVV): Maar ik was nu juist benieuwd naar de reactie van de Partij van de Arbeid. Het is namelijk een enorme misstand. Er zijn miljarden verspild aan ondoelmatig beleid. Ik ben blij dat mijn fractie dit niet wilde, maar de fractie van de heer De Vries wilde dit wel. Het is echter ondoelmatig gebleken. Er is een gigantische misstand in het beleid. Ik verwacht een voorstel en een standpunt van de heer De Vries. Hij moet niet alleen aan de Minister vragen hoe dit zit. Nee, ik wil weten wat de fractie van de Partij van de Arbeid daarvan vindt.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Wij vinden het verstandig dat er nu nagedacht wordt over de vraag of de subsidies in deze omvang gehandhaafd moeten worden en of dat geld niet op een andere manier ingezet kan worden om een groter milieueffect te bereiken. Zoals ik al zei, vinden wij de onderwerpen die ik zelf aan de orde stelde net iets belangrijker, want daarbij gaat het om structurele dingen waar het ministerie in de komende jaren echt mee moet verder zien te komen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. De heer Madlener heeft zijn best gedaan, hoor ik nu net in het kader van het debat. Dan zijn wij vanavond zo klaar.

Ik ga in op een flink aantal onderwerpen. Het is goed dat wij dit wetgevingsoverleg hebben, want wij bespreken hier vaak maatregelen die wij wensen, maar het is ook goed om stil te staan bij de vraag waartoe die maatregelen hebben geleid. Hebben ze het beoogde effect gehad? Ik wil graag ingaan op de twee punten die de Algemene Rekenkamer constateert in het kader van de beleidsdoelstelling. Ik heb bovendien een derde punt dat zich richt op het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO).

Wij hebben een aantal vragen over de constatering van de Algemene Rekenkamer over de brede doeluitkering (BDU). Gesteld wordt dat de besteding van middelen en resultaten onvoldoende is en dat daar ook binnen de provincies dan wel stadsregio's onvoldoende zicht op is. Wij zouden graag weten op welke wijze de bewindspersoon de bestedingen van de BDU-gelden transparanter wil of gaat maken, zodat daadwerkelijk het effect kan worden bepaald. «Betere bereikbaarheid» is weliswaar een mooie formulering, maar op welke wijze wordt die vertaald naar de regio's? Er is inmiddels 2 miljard via de BDU, 2 miljard via het openbaar vervoer en 700 miljoen via het programma Beter Benutten. Wij besteden in het brede scala van openbaar vervoer en betere bereikbaarheid dus bijna 5 miljard. Het is goed om te weten binnen welk kader de regionale overheden dit geld dienen te besteden en waartoe dat geleid heeft. Dit is juist belangrijk in tijden waarin je keuzes moet maken qua prioritering. Vorige week hebben wij het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) gehad. Daarbij ging het ook om diverse projecten en wegen. Het is daarom van belang om te weten op welke wijze wij dit voor de toekomst willen vormgeven. De BDU-gelden zullen straks immers op een andere wijze verdeeld worden. Nu gaat 70% naar het openbaar vervoer. Die verdeling zouden wij daarbij willen betrekken. In het kader van Beter Benutten vragen wij ons af of dat al dan niet een goede verdeling is. Graag horen wij hier de reactie van de bewindspersonen op. Je ziet dat de regio's grote reserves hebben aangehouden, namelijk in totaal ruim 2 miljard. Zijn er redenen waarom regio's die reserves niet besteden? Zijn er in de wet- en regelgeving belemmeringen op grond waarvan de regio's bepaalde knelpunten niet kunnen oplossen, waardoor het geld opgepot wordt? Wat ons betreft blijkt iedere keer uit het MIRT-overleg dat de wensen qua mobiliteit vele malen groter zijn dan de

gelden. Hoe kan dit? Welke verklaringen zijn er voor het oppotten van zo veel gelden?

Ik kom op de fiscale maatregelen. De Algemene Rekenkamer constateert dat deze duur en ineffectief zijn en dat er andere mogelijkheden zijn om CO₂-reductie te behalen, ofwel binnen de wegen- en vervoerscluster ofwel daarbuiten. Uit het rapport van de Rekenkamer blijkt volgens ons ook weer dat fiscaliteit niet de manier is om de goedbedoelde milieumaatregelen te realiseren. Dit is al het derde rapport in één jaar tijd waarin hierop wordt gewezen. Wij hebben eerder dit jaar al het rapport van het planbureau ontvangen, evenals het BOVAG-rapport. Eigenlijk wordt in alle drie rapporten gesteld dat de beoogde doelstellingen goed gemeend zijn, maar dat er geen resultaten worden gerealiseerd bij de uitwerking daarvan. Wij moeten dus een andere kant opgaan. Laten wij bekijken of wij dit op een andere manier kunnen realiseren. Wij zijn erg benieuwd, omdat in reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt gesteld dat met de Staatssecretaris van Financiën zowel binnen de fiscaliteit als binnen de verkeer- en vervoercluster wordt bekeken op welke wijze dit gerealiseerd kan worden. Op welke wijze wordt dit nu uitgewerkt? Wanneer kunnen wij de resultaten verwachten?

Ik hoor de voorzitter zeggen dat ik nog één minuut de tijd heb en die gebruik ik voor het Meerjarenprogramma Ontsnippering. In de beantwoording van de vragen wordt gesteld dat er voortdurend onderzoek wordt gedaan naar de effecten van de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Ik pak even het programma erbij en lees een citaat voor. «Het MJPO heeft ons verrijkt met fysieke maatregelen en met kennis over gebruik, noodzaak, kwaliteit, functionaliteit en (kosten)effectiviteit van de ontsnipperingsmaatregelen zelf.» Ook staat er: «In hoeverre het MJPO bijdraagt aan het natuurbeleid, en dan vooral het ehs-beleid, is niet aangegeven. Opheldering van dit punt is mogelijk via een metastudie die nagaat in hoeverre de gerealiseerde (MJPO-)maatregelen ter ontsnippering van de infrastructuur bijdragen aan een functionerende ecologische hoofdstructuur in Nederland.» Dit programma is er sinds 2005. Hiervoor is ruim 400 miljoen beschikbaar gesteld. Als we dit soort teksten in 2013 nog moeten lezen, maken wij ons grote zorgen, vooral als gezegd wordt dat er voortdurend onderzoek wordt gedaan. Waar staan wij nu? Wat betekent dit voor de resterende inzet van de middelen die nog wel beschikbaar zijn? Dat bedrag is namelijk beperkt. Wij kunnen tien jaar na dato nog steeds niet de effectiviteit aangeven, terwijl wij 400 miljoen besteed hebben aan faunapassages voor reptielen. Daar maken wij ons ernstige zorgen over.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil mevrouw Visser dezelfde vraag stellen als ik stelde aan de woordvoerder van de Partij van de Arbeid. Wat vindt de VVD van al die miljarden die verspild zijn aan de subsidies voor groene auto's? Die zijn volgens de Rekenkamer totaal ineffectief gebleken.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer Madlener liep net even weg toen ik inging op dit punt. Ik zei dat dit het derde rapport op rij was. Eerder hebben wij al een rapport ontvangen van het Planbureau voor de Leefomgeving en ook van BOVAG. Daarin richtte men zich op de vraag wat al die subsidies betekenen voor de marktverstoringen. Wat ons betreft is dit het derde signaal waaruit blijkt dat deze maatregelen niet leiden tot de beoogde milieudoelstellingen. Bovendien zijn ze duur en ineffectief. Wij moeten dus naar een ander systeem.

De heer **Madlener** (PVV): Dank u wel, dat is een helder antwoord.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik begin ook maar met de «elitesubsidies», zoals ik die wil kwalificeren. Er zijn miljarden verdwenen voor het sponsoren van auto's die milieuvriendelijk zijn. Ik rijd daar zelf niet in,

maar ik zie dat daar ook SUV's onder vallen, zoals de Mitsubishi Outlander PHEV Plug-in Hybrid en de Volvo V60. Dat zijn allemaal bakken die meer dan € 40.000 kosten. Jan met de pet rijdt daar echt niet in. Waarschijnlijk rijdt de achterban van de Minister hierin. Ik zie dat de Minister nee schudt. In ieder geval zitten deze bakken vol met elitesubsidie. Hoe kijkt het kabinet hiertegenaan? Alle fracties hier vertegenwoordigd plaatsen daar kanttekeningen bij. Wat moeten wij daar nu in godsnaam mee? Ze kosten immers bakken met geld, maar al dat geld gaat naar de elite. Als de auto's niet effectief zijn op het vlak van verbetering van het milieu, kunnen wij beter iets anders doen met dat geld.

Nu sta ik stil bij de handhaving van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het ministerie heeft een reorganisatie achter de rug. Er zijn ook bezuinigingen aan de orde bij de ILT. De vraag is of het allemaal wel goed gaat met het toezicht. Dat is voor ons echt een reden voor zorg. Wij zien bijvoorbeeld dat in het domein water, bodem en bouwen geen 6.000 – ik rond het aantal even af – maar 4.000 objectinspecties zijn gerealiseerd. Dat is toch substantieel minder? Is dat niet riskant, want: zonder toezicht, geen recht? Wat zijn eigenlijk de resultaten van het toezicht? Welk inzicht heeft de inspectie gekregen in het naleefgedrag? Kunnen de Minister en de Staatssecretaris toezeggen dat dit substantieel gaat verbeteren? Ik heb daar zo nodig een motie voor liggen. De vraag is of het ministerie het afgelopen jaar de effecten van zijn beleid voldoende heeft gemeten en bijgestuurd. Zijn die gegevens er überhaupt? Als ze er zijn, worden ze dan wel goed gedeeld met de Kamer? Hoe verhoudt het gebrek aan gegevens zich tot de bezuinigingen op handhaving?

Een niet onbelangrijk punt is ook de informatiebeveiliging. Onvoldoende informatiebeveiliging kan ertoe leiden dat vitale systemen, zoals sluisen of waterkeringen, niet werken. In beide risicoanalyses zien wij dat er voor acht van de tien meest kritische systemen geen actuele risicoanalyse is. Graag krijg ik hier een toelichting op van het kabinet. Wij hebben in de beantwoording het volgende gelezen. «Aan de uitharding van de benodigde investeringen hiervoor wordt gewerkt.» Dit is mooi Nederlands, maar graag krijg ik hier een toelichting op.

In de laatste jaren is er een nieuw systeem van verantwoording ingevoerd. Ik loop al een paar jaar mee en mij valt op dat wij steeds minder zicht hebben op de plannen die wij willen realiseren. Die plannen zitten in de begroting. Wij kijken terug en vragen ons af of ze ook gerealiseerd zijn. Ik noem twee punten waarop ik graag een reactie wil van het kabinet. Ten eerste is dat de beleidsdoorlichting luchtvaart. Die hebben wij niet. Ik lees dat die er misschien in 2017 zal zijn. Dat is veel te laat. Wij moeten toch beter op de hoogte gehouden worden van de effecten? Ten tweede doel ik op de beleidsartikelen 11 en 12 met betrekking tot de waterkwantiteit en -kwaliteit. We vissen eigenlijk een beetje in troebel water. Graag krijg ik een toelichting daarop.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ook ik zal proberen om het kort te houden.

Hoe zit het met de integratie van het voormalig Ministerie van VROM en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat? Die ministeries zijn samengevoegd, maar in de praktijk zien wij daar nog niet veel van terug. Als het niet tot resultaten leidt, hoeven wij die ministeries ook niet samen te voegen. Ik neem aan dat dit tot meer efficiency moet leiden. Hoe kijken de Minister en de Staatssecretaris hier tegenaan?

In mijn interrupties heb ik al de enorme groenegeldverspilling voor de gesubsidieerde auto's aan de orde gesteld. Wij vinden een lage autobelasting natuurlijk prachtig, maar dan wel voor iedereen. Wij willen één belasting, een gelijk percentage, voor alle auto's. Het moet niet zo zijn dat de ene auto goedkoper is dan de andere, want zo betaalt de ene automobilist straks veel te veel en de andere veel te weinig. Dat vinden wij niet alleen ondoelmatig, maar vooral ook onrechtvaardig. De Rekenkamer

heeft dit punt uitdrukkelijk aan de orde gesteld. Ze heeft geconcludeerd dat het een totaal ondoelmatige maatregel is die miljarden kost. Nogmaals, dat geld komt niet terecht bij alle automobilisten, maar bij enkele automobilisten die daar vaak ook nog een voordeeltje bij hebben omdat zij rijden in een auto van de zaak. Dit is dus onrechtvaardig voor andere automobilisten die wel het volle pond betalen. Dat geldt overigens niet alleen voor de indirecte subsidiëring of belastingvrijstelling. De elektrische auto's die niet tot milieuwinst leiden en bovendien heel vieze accu's aan boord hebben, krijgen namelijk ook nog eens een soort gratis parkeerplaats. Er zijn nu overal van die parkeerplaatsen waar je gratis je elektrische auto kunt neerzetten. Ik moet echter betalen als ik mijn auto ergens parkeer, terwijl zo'n gesubsidieerde groene auto die helemaal geen milieuwinst oplevert, niet hoeft te betalen voor het parkeren. Dat is toch te gek voor woorden? Die auto is namelijk misschien nog wel slechter voor het milieu als je kijkt naar het totale product. Ik wil dat deze onrechtvaardigheid en ondoelmatigheid verdwijnt. Ik ben dan ook blij dat de regeringspartijen hier ook helemaal klaar mee zijn en inzien dat dit beleid tot niets leidt. Het is slecht beleid. Ik neem dus aan dat wij hier heel snel mee stoppen. Ik ben erg benieuwd naar de reactie van de Minister op dit punt.

Als laatste stel ik aan de orde dat de ov-incidenten verder moeten worden gemeten. In het rapport staat dat er een nieuw systeem is om veiligheidsincidenten in het ov te meten. De Algemene Rekenkamer heeft aangegeven dat die cijfers niet goed te vergelijken zijn. Ik wil harde cijfers over de onveiligheid in het ov. Dat is voor de PVV een speerpunt. Wij moeten dit goed monitoren, zodat wij weten wat er in de samenleving gebeurt en wat er allemaal plaatsvindt in het ov. We kennen alle incidenten, ook van de conducteurs, dus ik wil gewoon heldere cijfers en niet alleen een rapportcijfer. Ik wil een duidelijke rapportage van het aantal incidenten gegroepeerd per soort incident, zowel van conducteurs en reizigers als van reizigers onderling. Dan kan de Kamer de vinger aan de pols houden bij veiligheid in het ov. Dat lijkt mij niets te veel gevraagd.

De **voorzitter**: Dit was het einde van de eerste termijn. Ik stel vast dat de bewindspersonen geen schorsing nodig hebben. Ik geef daarom het woord aan de Minister voor haar eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ga eerst in op de inbreng van de laatste spreker, de heer Madlener van de PVV. Hij begint met het ontstaan van ons nieuwe ministerie. Daar wil ik eerst iets over zeggen voordat ik terechtkom op het kennispunt dat de PvdA heeft ingebracht. De fusie tussen VROM en het oude Ministerie van Verkeer en Waterstaat is wat mij betreft zeer geslaagd. Wij hebben daar vorig jaar een brief over gestuurd naar de Kamer, waarin te lezen is welke effecten er zijn. Ik moet zeggen dat wij daar toen in dit overleg heel veel complimenten voor gekregen hebben van de Kamer. Ik begin mijn beantwoording dan ook met dank voor de complimenten over de fusie. Ik wijs de Kamer graag nog een keer op die brief, maar ik zal er hier ook inhoudelijk iets over zeggen.

De fusie heeft niet alleen plaatsgevonden vanwege de fte's, maar ook om inhoudelijke redenen. Toen ik Staatssecretaris was en er een Ministerie van Verkeer en Waterstaat en een Ministerie van VROM waren, waren er regelmatig oorlogen tussen die ministeries over wat wel en niet gedaan moest worden. Omdat allebei die ministeries hun eigen bevoegdheden hadden, kon die oorlog heel lang duren. Nu is er intern nog steeds weleens verschil van mening, maar als dat in één ministerie is, ben je veel meer gedwongen en geneigd om er uit te komen. Dat is prettig, want je ziet dat er veel meer creatieve oplossingen komen uit beide terreinen. Inhoudelijk zie ik dus een meerwaarde, maar ook qua budget en fte's.

In de afgelopen periode hebben wij afscheid genomen van veel mensen, omdat er dubbele bestaffing en twee communicatie-afdelingen waren. Ook de ICT-afdelingen kon je goed samenvoegen. Binnen de beleidsafdelingen heeft de fusie zijn positieve effecten gehad. De fusie is in relatief korte tijd gerealiseerd en heeft met groot draagvlak plaatsgevonden. Wij hebben eigenlijk heel weinig problemen gehad. Bovendien hebben wij weinig tegenwerking ondervonden vanuit de organisatie zelf. Volgens ons is dit een geslaagde operatie. Men vroeg zich af of wij dit soort dingen in de toekomst nog moeten doen. Wat mij betreft wel!

Ik kom vervolgens op het kennisvraagstuk, dat door de woordvoerder van de PvdA is aangedragen. Dit vraagstuk stamt eigenlijk nog uit de periode daarvoor. Wij hebben al eerder onderkend dat er wat betreft kennis nog uitdagingen voor ons liggen. De woordvoerder van de PvdA riep mij op om het nu anders te gaan doen, maar die lijn is echt al ingezet. Het is niet zo dat wij nu nog uit de stoel getrokken moeten worden. Wij hebben dit onderkend en acties ondernomen. In het verleden waren er meerdere oorzaken voor, onder andere de discussie over minder fte's die al speelde voor de fusie. Wij zijn continu bezig met het realiseren van een kleinere overheid. Die kleinere overheid heeft voor een deel ook in geresulteerd in het feit dat we bepaalde zaken zijn gaan uitbesteden. Soms werkt dat heel goed en andere keren minder goed. Daar moet je altijd heel kritisch naar kijken. Wat is de kritische massa? Daar kijken wij naar.

Binnen Rijkswaterstaat (RWS) heeft er ook een centralisatieslag plaatsgevonden. Eerst had iedere regionale unit alle activiteiten in zich. Dat is veel meer gecentraliseerd en dat is gunstig, want op die manier kun je veel meer dingen effectiever doen. Dit heeft echter wel tot gevolg dat je op sommige terreinen heel specifieke gebiedskennis verliest. Denk hierbij aan de Oosterschelde. De kennis is er nog wel, maar zit meer verspreid over het hele apparaat en niet meer op één specifiek terrein.

Een volgend punt is dat er in het verleden lange tijd heel veel aandacht is besteed aan het creëren van goed management en een goede bestaffing en daarbij zijn de specialisten weleens een beetje uit het oog verloren. Dat geldt niet alleen voor RWS maar voor bijna alle organisaties. Met de centralisatie, onder andere naar aanleiding van het Oosterschelde-vraagstuk, hebben wij besloten om weer meer mensen aan een bepaald gebied te linken, zodat wij de specifieke gebiedskennis weer goed opbouwen in de organisatie.

Voor de projectmanagers is er een ander beloningssysteem gekomen bij RWS, waarbij niet alleen de bestuurskundigen beloond worden. Ik ben zelf bestuurskundige, dus ik weet dat die altijd veel beter beloond worden dan de mensen die een vakinhoudelijke studie gedaan hebben. Er is nu een veel meer evenwichtig beloningssysteem tussen specialisten en generalisten. Ik denk dat dit heel belangrijk is. Het is een goede ontwikkeling, of dat nu bij RWS is of bij andere organisaties, omdat je daarmee de vakkennis veel beter kunt behouden en beter kunt inbrengen bij de strategische discussies.

Ik ga nu in op de vermindering van het aantal fte's. Wij zijn bezig met het opvullen van lege plekken bij RWS en daarvoor bekijken wij specifiek waar er nog kennisleemtes zitten. Hoe kunnen wij die goed invullen? Het is misschien belangrijk om te weten dat de kerntaken altijd door eigen personeel werden uitgevoerd en dat de niet-kerntaken vielen onder inhuur, zo ook bijvoorbeeld ICT. Als je een groot ICT-project hebt, kan het weleens voordeliger zijn om een deel van het inhuurbudget om te zetten in fte's, omdat dat langere tijd zal duren en wij die kennis dan ook voor langere tijd in huis willen hebben.

In algemene zin ageert de heer De Vries ook nog even tegen het streven naar een kleinere overheid. Daar ben ik op zich tegen. Ik denk dat het goed is om een goede, kleine, lean-and-mean overheid te hebben, maar je moet goed bekijken wat je in huis en buitenshuis nodig hebt. Er wordt heel hard aan gewerkt om die verhouding bij RWS zo goed mogelijk te laten zijn en

om zo veel mogelijk in te zetten op het behoud en de verbetering van het kennisniveau.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik neem aan dat het blokje over mijn inbreng klaar is. Ik heb ook een vraag gesteld over de overschrijdingen bij het uitbesteden. De Partij van de Arbeid is ook voor een kleinere overheid, maar alleen als dat verantwoord is. Wij hebben hier heel duidelijke signalen over ontvangen. Ik heb vier onderwerpen genoemd. Ik ben zelf het beste thuis in het verhaal over de Oosterschelde, omdat dat voor mij dicht bij huis is. De Minister zegt dat je de meest slimme mensen kunt inhuren. Maar als je in je eigen organisatie geen mensen hebt die slimme ideeën en feitelijke maatregelen weten te implementeren, heb je je geld eigenlijk niet goed uitgegeven. Dan loop je het risico dat er een reëel gevaar ontstaat. Dat was in het geval van de Oosterschelde aan de hand. Ik zou het goed vinden als de Minister daar nog even op ingaat. Het is misschien een beetje flauw, maar er zijn soms ook signalen dat het bij het ministerie niet allemaal even lekker loopt. Als je eerst een bericht krijgt dat de Minister zeehavenbeleid gaat ontwikkelen – chapeau! – met fantastische ideeën voor de Zeeuwse haven, waarbij de bocht voor het spoor naar Antwerpen wordt onderzocht, en er in dezelfde week een brief van de Staatssecretaris komt waarin staat dat diezelfde bocht niet onderzocht zal worden, omdat dat niet nodig is, geeft dat weinig vertrouwen in het feit dat het ministerie echt goed in elkaar zit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Je kunt altijd incidenten aanwijzen. Ik loop al heel lang mee, dus ik zie dit ministerie in zijn verschillende fasen. Dit is een heel gedegen en goed ministerie. Er werken goede mensen. De projecten worden op goede wijze uitgevoerd, maar er zijn altijd dingen waarbij men langs elkaar heen loopt. Dat krijg je altijd in grote organisaties. Ik weet niet precies hoe het zit in dit specifieke geval. Dit zou kunnen, maar ik weet het niet.

De heer De Vries vroeg of ik ervoor zorg dat er voldoende kennis in huis is, als die er niet is. Dat was nu juist de opzet van mijn betoog. Ik vind het belangrijk om bij het invullen van vacatures vooral te kijken naar de kenniskant en de leemtes. De kennis die er wel is, is nu misschien meer gecentraliseerd en dus niet meer zo specifiek per gebied beschikbaar. Wij zullen ervoor zorgen dat die weer per gebied beschikbaar komt. Wij zijn ons daarvan erg bewust. Gelukkig hebben wij een dg die ingenieur is en hier dus ook met ingenieursogen naar kijkt. Ik gaf al aan dat dit in het verleden niet altijd het geval was. Het kost even tijd voordat je al die kennis weer hebt opgebouwd. Het ministerie wordt nooit meer zo groot als het was, want daarvoor moet het een heel ander budget van de Kamer krijgen. Dat hoeft niet per se. Maar wat het doet, moet het slim doen. Je moet de kennis goed toegankelijk maken, zodat mensen zich verantwoordelijk voelen voor het steeds efficiënter en beter maken van het traject. Ook moet kennis worden overgebracht. Daar zijn wij hard mee bezig, onder andere door beloning, maar ook door sommige inhuur in fte's om te zetten.

De heer **Madlener** (PVV): De Minister zegt dat ze de specialisten beter gaat belonen en de generalisten wat minder. Dat is interessant. Op die manier hoopt de Minister een verschuiving van vaardigheden binnen het ministerie te bereiken. Ik neem aan dat dit zich zal vertalen naar minder inhuur van externen, want dan zitten er meer specialisten in het ministerie zelf. Ik zou hier graag iets concreets over willen weten. Misschien kan de Minister een brief daarover aan de Kamer sturen. Wat wil de Minister op dat vlak precies bereiken? Hoeveel minder gaat de Minister komend jaar inhuren en hoeveel meer specialisten zullen er straks in het ministerie gehuisvest worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb niet gezegd dat ik de generalisten meer ga betalen, maar dat wij een nieuw beloningsstelsel hebben gemaakt, waarbij specialisten een aantrekkelijker carrièrepad hebben. Ik werkte zelf vroeger bij een grote verzekeraar. Je zag daar dat mensen zoals ik, aan de managementkant, altijd doorstroomden, schuin omhoog. Je werd ook altijd gevraagd voor alle strategiebijeenkomsten. De mensen die alles, maar dan ook alles, wisten over verzekeringen, de specialisten, zaten echter op een gegeven moment vast. Dat is heel onverstandig, want je hebt hun kennis nodig om tot die grote hoogtes te kunnen komen. Dat is bij RWS onderkend. Een tijdje geleden zijn we een ander beloningsstelsel gaan maken waarbij de specialisten en de generalisten veel meer gelijkwaardig optrekken.

Nu ga ik in op de vraag over minder inhuur. Vorig jaar was er inderdaad een overschrijding bij inhuur. De helft van die overschrijding werd veroorzaakt doordat de taak «informatievoorziening» waarop wij inhuurden, eerst niet als primaire taak, als kerntaak, werd gezien. Daarom viel die wat ons betreft onder de inhuur. Vanaf de begroting 2013 is die wel als kerntaak benoemd en daardoor hadden wij daarvoor niet mogen inhuren. Wij vinden die taak belangrijk, omdat wij die kennis nodig hebben in het eigen areaal. Het is een cruciaal onderdeel van RWS. Wij hebben daarvoor in 2013 dus wel ingehuurd, maar nu proberen wij die taak veel meer met eigen personeel te verrichten.

De heer **Madlener** (PVV): Bij dit debat blikken we natuurlijk terug op 2013, maar ik wil ook vooruitblikken. Hier wordt een beleid ingezet dat wij steunen. Het klinkt immers heel logisch en plausibel. Ik geloof dat iedereen dat vindt. Graag hoor ik hoe de Minister dit beleid concreet maakt in de komende tijd. Ik wil dit volgend jaar terugzien in de vorm van minder inhuur en meer specialisme en specialisten, vooral op het vlak van waterveiligheid in Zeeland.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geef met liefde meer informatie. Om de inhuur de komende periode af te bouwen neemt RWS een aantal concrete maatregelen. Wij gaan 400 fte inhuur omzetten in eigen personeel, onder andere bij het onderdeel centrale informatievoorziening, juist om zelf de benodigde ICT-kennis in huis te hebben en minder afhankelijk te worden van ICT-kennis van buiten. Bij de inhuur van kerntaken zullen wij een koppeling leggen met het proces van interne mobiliteit van eigen medewerkers. Dat is ook belangrijk. Wij brengen de structurele inhuur op niet-kerntaken in kaart en dan bekijken wij of die ook in eigen huis gehaald kan worden. Tot slot wordt het management nadrukkelijk aangesproken op de inhuur en afgerekend op de afbouw van meerjarige inhuur. Die is er namelijk vaak ook nog, komend uit het verleden. Dit wordt ook opgenomen in de managementcontracten. Ik ga ervan uit dat RWS met al dit bovenstaande de komende jaren de inhuur kan beperken.

Mevrouw **Visser** (VVD): RWS heeft natuurlijk een flinke taakstelling opgelegd gekregen, ook door de Kamer. Hoe verhoudt zich die tot deze lijn? Het is namelijk ook een kwestie van samen bepalen wat de kerntaken zijn en ervoor zorgen dat je daarvoor specialisatie hebt. Het moet echter niet zo zijn dat de kerntaken die scherper zijn gedefinieerd door de taakstelling, via deze weg wel een tandje erbij krijgen. Dat is volgens mij ook niet de strekking, maar misschien is het goed om dat te benadrukken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, door deze lijn gaan we naar de 10% inhuur die BZK toestaat. Daar zitten wij nu boven. Uiteindelijk zul je altijd iets aan inhuur moeten doen, want je wilt ook niet alles voor altijd in huis hebben. Dit is niet zozeer van invloed op de

taakstelling. De taakstelling in fte's is echt heel zwaar. Dat geldt voor alle ministeries, maar zeker voor ons, want wij hebben een grote uitvoeringsorganisatie. Bij ons zitten echter relatief veel oudere mensen die in de komende jaren zelf afscheid zullen nemen van het werk, gewoon omdat ze aan het einde van hun loopbaan zijn aangekomen. Dat is op zich prettig, want daardoor kun je jonge mensen inhuren om continuïteit in de organisatie te garanderen. Op het moment dat wij minder inhuren, kunnen wij dus nog meer eigen mensen inzetten op die plekken die wij anders voor inhuur gebruiken.

Ik kom op de vraag van mevrouw Visser van de VVD over het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Mevrouw Visser heeft kritische vragen gesteld over het nut en de effectiviteit van het programma. Ik kan iets zeggen over het verleden. Dit programma is ooit tot stand gekomen om de effecten op soorten en populatie te mitigeren die door de ingrepen in de fysieke omgeving ontstonden. Toen is ook besloten dat EZ een deel zou betalen vanuit de ehs-budgetten. Die heetten toen nog anders, maar daar valt dit nu onder. I en M moest ook een deel betalen, want dat ministerie veroorzaakte het probleem met de infrastructuur. Toen is bepaald dat I en M die maatregelen moest realiseren als dit ministerie een ingreep deed en dat EZ verantwoordelijk was voor het in de gaten houden van het effect op de populatie. Mevrouw Visser zegt dat het effect helemaal niet helder is en vraagt mij waarom wij hiermee doorgaan. Zoals ik begrijp, is het effect wel duidelijk. Ik begrijp dat er binnenkort een jaarverslag 2013 naar de Kamer wordt gestuurd waarin dat te lezen is. In dat rapport kan men zien dat de voorzieningen worden gebruikt door allerlei doelsoorten. Alles wat betreft de zandhagedis moet nog verder onderzocht worden, maar voor een aantal andere doelsoorten is wel bekend dat dit inmiddels een belangrijk effect heeft. Ik zit nog niet helemaal in dit thema; dat is te horen. Bij het Ministerie van EZ zal men de leden der Kamer daar meer over kunnen vertellen. Ik stel echter vast dat mevrouw Visser het nog niet zeker weet. Zij vraagt mij daarom om te wachten op dat jaarverslag. Wat moeten wij dan ondertussen met het geld dat daarvoor nog staat? Er staat nog 41 miljoen. Dat geld is voor het merendeel juridisch vastgelegd of er zijn al bestuurlijke afspraken over gemaakt. Er is dus geen echt vrij geld meer. Een deel van dat geld is bijvoorbeeld toegezegd in het kader van Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. Die beloftes zijn al gedaan. Er komt nog een rapport waarin de monitoring staat en ook duidelijk zal worden dat de maatregelen wel effecten hebben. Dat is het jaarverslag over 2013. Op het budget dat nu nog over is, is voor het allergrootste deel beslag gelegd of er zijn bestuurlijke afspraken over gemaakt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb hier het jaarverslag over 2013 voor mij liggen. Dat is dus al bekend. Daarin staat letterlijk dat niet bekend is wat het resultaat is. Dat staat er niet één keer in, nee, er staat meerdere malen in dat het erop lijkt dat het doel wordt bereikt, maar dat wij het niet zeker weten en dat daarover geen wetenschappelijk uitsluitsel te geven is. Ik herhaal het citaat dat ik net gaf: «In hoeverre het MJPO bijdraagt aan het natuurbeleid, en dan vooral het ehs-beleid, is niet aangegeven.» Dat staat letterlijk in dit jaarverslag. Verder staat er «Opheldering van dit punt is mogelijk via een metastudie». Voor studies in dit kader is 2 ton een heel normaal bedrag. Dan zouden wij daar ook nog 2 ton extra aan moeten uitgeven. In het jaarverslag wordt meerdere malen de vraag geopperd of dit wel effectief is. Ik kan een aantal passages laten zien waar eigenlijk staat dat wij dat niet weten. Inmiddels hebben we hier wel 400 miljoen aan uitgegeven. Het is nu dus deels terugblikken. In dit jaarverslag wordt terugblikkend geconstateerd dat wij niet weten wat de effectiviteit is. Wij hebben nog 41 miljoen over. Ik snap dat daar juridische verplichtingen aan zitten, maar welke vrije ruimte is er nog wel? Wat ons betreft moeten wij de vrije ruimte echt niet spenderen zolang niet bekend is wat de effectiviteit is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is een goed punt van mevrouw Visser. Zij heeft het jaarverslag. Ik was daar nog niet op die manier van op de hoogte. Ik zal ervoor zorgen dat ik dit zelf ook tot mij neem en dat ik alle informatie over vrij beschikbare ruimte tot mij neem. Ik stel voor om daarover een brief naar de Kamer sturen. Dan kunnen wij daar allemaal even dieper op inzoomen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de leden knikken.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dat wordt dan een brief van de Minister samen met de Staatssecretaris van Economische Zaken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Kreeg u die vraag net binnen?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Nee hoor.

De **voorzitter**: Het kabinet spreekt met één mond. En de Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er werd mij nog een vraag gesteld over de handhaving door de ILT. Gaat het wel goed met de ILT sinds de bezuinigingen? Mijn antwoord daarop is: ja, natuurlijk gaat het goed. We hebben in de Kamer onder andere een discussie gehad over het toezicht op cabotage. We hebben daar nu extra mensen op ingezet. Ik denk ook dat je mensen moet inzetten op gebieden waar je politieke prioriteiten liggen, maar ook als er bijvoorbeeld vanuit Europa een verplichting is om bepaalde controles uit te voeren. De ILT houdt bij wat ze doet en of dat nog gaat. Er werd mij een specifieke vraag gesteld over het aantal geplande objectinspecties in het domein water, bodem en bouwen. Dat is inderdaad gedaald van 5.905 naar 4.145, omdat het aantal objectinspecties in de loop van 2013 is aangepast op basis van praktijkervaring en nieuwe inzichten. Dit speelde vooral bij toezicht op drinkwater, legionellapreventie en productregelingen. Het is dus niet zo dat men er niet aan toe is gekomen, maar men is op een andere manier gaan inspecteren waardoor ook minder inspecties nodig waren. Het heeft in ieder geval geen gevolgen gehad voor de volksgezondheid of de veiligheid. Ik vraag ook altijd aan onze inspecteur-generaal om het mij te laten weten als zij het gevoel heeft dat ergens zodanige krapte ontstaat dat het niet verantwoord is. Ik houd dat altijd bij en ik zal daar uiteindelijk op moeten sturen op het moment dat dit het geval blijkt te zijn. Verder spreek ik regelmatig met de Kamer over de vraag waar we de prioriteiten gaan leggen. Dit gebeurt als de een of de ander, afhankelijk van het onderwerp, zegt dat iets prioriteit moet krijgen. Ik heb dus geen reden om te denken dat er een groot probleem is bij de ILT. Er zijn weleens plekken waar je meer toezicht op zou willen hebben. Er zijn ook weleens plekken waar je op basis van Europese regels meer moet doen dan je zelf strikt noodzakelijk vindt. In algemene zin is het echter stabiel. Daarmee heb ik volgens mij de vragen beantwoord die mij werden gesteld. De Staatssecretaris zal nu ingaan op de volgende vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik behandel de vragen in de volgorde waarin ze zijn gesteld. Ik begin bij de vraag van de heer De Vries over BioMCN en ruwe glycerine. MCN gebruikt ruwe glycerine die volgens de EU-richtlijn als afvalstof wordt gezien. Mij is bekend dat het begrip «afval» nog nader gedefinieerd moet worden zodat dit afval verwerkt kan worden in de circulaire economie. Ik heb met het oog hierop ook een brief naar de EU gestuurd. Ik heb daarop een reactie ontvangen. Uit die reactie blijkt dat Europa mij op dit gebied weinig ruimte wil geven. Ik zal het daarom case by case moeten bekijken. De ILT is gebonden aan deze

regelgeving. Ik kan hier dus niet op vooruitlopen. De Kamer weet dat ik momenteel ook wacht op een advies van de Raad van State. Dit zal verwerkt worden in het VANG-programma. Het effect op de arbeidsplaatsen is mij niet bekend. Ik kan daar ook niet op vooruitlopen. Op basis van een beoordeling per zaak zal ik bezien of het experimenteerartikel in de Wet milieubeheer kan worden opgenomen en of dat een bijdrage kan leveren aan de oplossing van dit probleem. In die zin wordt het dus vervolgd. Dit antwoord heb ik ook gegeven in het kader van het debat over Van Afval Naar Grondstof. Ik kwam toen niet helemaal aan de beantwoording toe. De voorzitter van deze vergadering weet dat ik inmiddels schriftelijk geantwoord heb, maar het wordt vervolgd.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dit antwoord is voor een belangrijk deel positief. Voor de PvdA is de uitbreiding van de werkgelegenheid, zeker in zo'n kwetsbare provincie als Groningen, erg belangrijk. Maar voor de investeringen die rondom dit thema op stapel staan, zijn wel EU-subsidies toegezegd. Het is een beetje raar als de ene hand van de EU subsidies verstrekt, terwijl de andere hand bepaalt dat deze grondstof niet gebruikt mag worden. De ILT is nogal eens erg fanatiek in het handhaven – zo is het althans op mij overgekomen in het dossier van het debunkeren – en moet nu een klein beetje een pas op de plaats maken om de problemen niet groter te maken dan nodig is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nederland loopt voorop met Van Afval Naar Grondstof. Wij pionieren en lopen dus als eerste tegen een aantal problemen aan. Ik kom de Eurocommissaris van Milieu in Europa regelmatig tegen en dan hebben wij het hierover. Wij zullen moeten bekijken hoe wij hierin zo kunnen laveren, dat wij niet de verkeerde dingen blokkeren.

Mevrouw Visser vroeg nadrukkelijk naar de BDU. De BDU is bestemd voor uitgaven op het terrein van verkeer en vervoer die de overheden zelf doen of inzetten voor projecten samen met andere overheden. De doelstellingen worden door de negentien BDU-ontvangers zelf bepaald en vastgelegd in de eigen regionale verkeer- en vervoerplannen. Daarbij dienen zij conform de planwet rekening te houden met de essentiële onderdelen van het nationaal beleid, zoals de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De BDU heeft meer het karakter van een algemene dan van een specifieke uitkering. Nu een aantal jaren ervaring is opgedaan, kan de volgende stap in decentralisatie worden gezet, namelijk overheveling naar het Provinciefonds. De provincies wordt daarmee meer ruimte geboden om zelf binnen de BDU prioriteiten te stellen, mede in combinatie met de eigen middelen die provincies inzetten ten behoeve van voorbereiding en uitvoering van het provinciale verkeer- en vervoerbeleid. Het gaat om een decentralisatie naar het Provinciefonds. Het geld gaat naar regionale plannen. Op dat moment zijn de provinciale staten het orgaan dat de provinciale bestuurders controleert. Dat gebeurt daar ook.

Mevrouw Visser wees erop dat er reserves worden opgebouwd en vroeg of er belemmeringen zijn. Er zijn geen belemmeringen. De reserves worden gebruikt voor toekomstige grote investeringen. Te denken valt aan de Noord/Zuidlijn. Wij zien dat de totale reserve de laatste jaren redelijk stabiel is gebleven met ongeveer 2 miljard. Ik vind het belangrijk dat de juiste bestuurslaag op het juiste niveau wordt gecontroleerd.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik snap de systematiek van decentralisatie, maar wij zijn rond het MIRT en de Lange Termijn Spooragenda op een aantal punten aan het veranderen. De brief over het nieuwe MIRT richt zich heel erg op gebiedsagenda's en de Lange Termijn Spooragenda vraagt ook hoe binnen gebieden de mobiliteitsopgave moet worden bepaald. Beter Benutten is er ook een voorbeeld van. De Minister zei al: ik kan wel zes snelwegen rond Amsterdam aanleggen, maar uiteindelijk moet je ook die

stad in. Daarom moeten wij hier op een andere manier naar kijken. Alle systematieken die wij hebben, tellen op maar kijken niet naar de totaliteit van de bestede middelen. Juist als wij naar een nieuwe periode gaan, moet je bekijken hoe die BDU-middelen in het brede kader passen. Het is nogal een bedrag dat wij met elkaar besteden. Als de conclusie van de Algemene Rekenkamer is dat er onvoldoende inzicht in de effectiviteit van de besteding is, dan kan ik niet verklaren waarom wij ieder jaar 5 miljard uitgeven. Ik vind dat een dusdanig bedrag, dat zo'n verklaring wel gegeven moet kunnen worden. Dat moeten wij in die nieuwe werkwijze laten meelopen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben het eens met de opmerkingen van mevrouw Visser. In de Lange Termijn Spooragenda proberen wij dat te verwezenlijken door middel van de regionale spoortafels en de landelijke spoortafel, waar alle partijen bij betrokken zijn. Het is dus niet de overheid met de NS, nee, het is de overheid met gemeenten, ProRail, de NS, maar ook goederenvervoerders. Samen bekijken wij hoe wij dat integrale beleid voor elkaar kunnen krijgen. Ik geef het voorbeeld van het goederenvervoer in Oost-Nederland. Toen wij daarover spraken, waren ook Amsterdam en de regio Zuid-Holland aanwezig. Immers, als daar iets gebeurt, heeft dat impact op andere regio's. Dat proberen wij nu in de manier van overleggen bij elkaar te brengen. Alle regio's die gevolgen ondervinden van besluiten in andere regio's, worden erbij betrokken. Het gevolg daarvan is dat de middelen veel beter in elkaar schuiven. Het wordt namelijk en-en-en. De Maaslijn gaat bijvoorbeeld door meerdere provincies heen, dus je betreft die provincies erbij. Er kan ook worden gedacht aan fietsparkeren. Hoe sluiten bus, tram, metro en fiets aan op het spoor? Ik onderschrijf de integraliteit die mevrouw Visser bepleit. Die proberen wij met name via de spoortafels te realiseren. Wij willen ook de investeringen in elkaar voegen.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, ik zie dat u wilt interrumperen, maar dat wordt uw laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor de Staatssecretaris nu alleen maar over spoor en fiets, maar de weg is natuurlijk nog steeds verreweg het belangrijkste in de mobiliteit en het transport. Waarom hoor ik de Staatssecretaris niet over de weg? Er zijn tal van problemen, maar de Staatssecretaris doet net of die niet bestaan. Ik wil van de Staatssecretaris horen dat zij de weg ook heel erg belangrijk vindt. Ik geloof dat 80% van onze mobiliteit over de weg gaat. Wil de Staatssecretaris dus precies hetzelfde doen voor het wegtransport?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben begonnen met het openbaar vervoer, dat in mijn portefeuille zit. Ik heb geprobeerd aan te geven dat de BDU op het openbaar vervoer betrekking heeft. De BDU gaat niet naar wegen. Als de heer Madlener het heel graag over wegen wil hebben, dan kan ik het woord natuurlijk weer teruggeven aan de Minister, die de wegen heel belangrijk vindt.

De **voorzitter**: Dit maakt wel wat los bij mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil een vervolgvraag stellen. De Staatssecretaris gaat in op de BDU en de Lange Termijn Spooragenda, maar er gaat in zijn totaliteit ongeveer 5 miljard naar het openbaar vervoer. Waar wordt het meest gebruik van gemaakt, ook door onze transportsector? Van de wegen. In de nieuwe systematiek van het MIRT moet je bekijken of je de gelden niet op een andere manier moet besteden. Wij hebben een nieuwe Lange Termijn Spooragenda en een nieuwe werkwijze met het MIRT, inclusief gebiedsagenda's. Voordat wij de BDU-middelen op deze wijze

decentraliseren, zou ik beide bewindslieden willen meegeven om dit er ook bij te betrekken. De vanzelfsprekendheid dat het voor 70% naar het openbaar vervoer gaat, willen wij wel ter discussie stellen. Dat hoeft niet nu, dat kan ook bij de begroting. Ik doe maar vast een suggestie namens de VVD-fractie.

Staatssecretaris **Mansveld**: Bij de Wgr-wetgeving zullen de vervoerregio's worden ingezet. Het geld wordt gedecentraliseerd naar provincies en naar twee vervoerregio's. De wet zal binnenkort naar de Kamer komen. In de overleggen die wij hebben over het MIRT en over openbaar vervoer en de spoortafels, moeten wij bekijken of het geld zo goed en zo gecombineerd mogelijk wordt ingezet. Het is een van de redenen waarom wij willen dat ProRail en Rijkswaterstaat veel beter gaan samenwerken. In de nieuwe MIRT-systematiek worden spoor en wegen meegenomen. Wij zijn op de goede weg. De BDU wordt per 1 januari aanstaande gedecentraliseerd. Ik kom op de advisering van de Algemene Rekenkamer over de auto's. Ik wil dit niet op voorhand even afdoen. Wij zijn met de ministers van Financiën en van Economische Zaken bezig om te bekijken hoe wij de Autobrief kunnen invullen. Hoe slaat dit terug op de fiscale maatregelen inzake zuinige auto's? In de afgelopen jaren hebben wij daarin een bepaald beleid gevoerd. Er zijn veel meer elektrische auto's gekomen; dat vinden wij belangrijk. Ik weet hoe de heer De Graaf en de heer Madlener daarover denken, maar wij vinden het belangrijk dat er minder uitstoot is en dat de auto's zuiniger worden. Wij zien dat de prikkels bij grote auto's met meer uitstoot cumuleren. Dat is ongewenst. Daarom gaan wij bekijken hoe wij een en ander beter in evenwicht kunnen brengen. De heer Madlener vroeg om een totaalplaatje van de fiscale maatregelen, zowel qua kosten als qua opbrengst. Wij werken aan de Autobrief. Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar de kosten en de baten. Het onderbouwde totaalbeeld zal in de Autobrief staan, die kort na Prinsjesdag naar de Kamer zal worden gestuurd. Wij zullen er ook in opnemen hoe wij kijken naar de ervaringen die wij hebben opgedaan en hoe wij het nieuwe beleid vorm willen geven. Hiermee wil ik de opmerkingen van de Rekenkamer niet afdoen. Een aantal aanbevelingen is zeer zinvol. In de Autobrief komen wij erop terug.

De heer **Van Gerven** (SP): Welke bewindspersonen zijn hierbij betrokken? Er wordt van verschillende kanten druk op gezet. Het beeld is als volgt: je hebt een auto, je hebt een stopcontact en je krijgt subsidie als je de stekker in het stopcontact steekt. Ik heb gezegd dat het een beetje voor de elite is. Kan de Staatssecretaris niet een tipje van de sluier oplichten als het gaat om de beoordeling van het kabinet?

Staatssecretaris **Mansveld**: De kwalificatie van de heer Van Gerven laat ik natuurlijk aan de heer Van Gerven. Het overleg is nog pril. De Autobrief zal worden verstuurd door de Staatssecretaris van Financiën, maar de Minister van Economische Zaken en de bewindslieden van I en M zijn erbij betrokken. Wij zijn nog in overleg over de manier waarop wij zaken vorm willen geven, ook in relatie tot het energieakkoord. Hoe kunnen wij de afspraken vormgeven? Wat zijn de ervaringen van de afgelopen jaren? Wat is het gewenste beleid? Ik kan er nog geen tipje van de sluier over oplichten.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik begrijp dat het in ieder geval bij de begrotingsbehandeling betrokken kan worden. De Staatssecretaris zei dat de brief na Prinsjesdag komt, maar ik neem aan dat het voor de begrotingsbehandeling is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ken het stappenplan van de heer Wiebes niet.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik meen dat dit het derde rapport van dit jaar is dat aangeeft dat de fiscale vergroeningsmaatregelen voor de auto niet echt een positief effect hebben, al dan niet met weglekeffecten, testresultaten en noem maar op. Er moet dus naar andere mogelijkheden worden gezocht. In de beantwoording naar aanleiding van de constatering van de Algemene Rekenkamer wordt een tweesporenbeleid aangegeven. Enerzijds gaat het Ministerie van Financiën kijken naar de fiscale mogelijkheden binnen de sector verkeer en vervoer, maar ook naar andere instrumenten. Anderzijds worden in het kader van de CO₂-reductie andere sectoren in ogenschouw genomen. Dat gebeurt ook binnen het Ministerie van I en M. In de beantwoording wordt nu alleen maar op de tweede Autobrief voorgesorteerd, gericht op de fiscaliteit en de auto, maar de Algemene Rekenkamer zegt dat er ruimer dan alleen via de fiscaliteit moet worden gekeken naar het realiseren van de CO₂-doelstellingen. Hoe verhouden deze sporen zich tot elkaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik sloeg aan op de elite-auto van de heer Van Gerven en op de opmerkingen van de heer Madlener over elektrische auto's. De Autobrief 2.0 zal kort na Prinsjesdag, maar voor de begrotingsbehandeling naar de Kamer worden gestuurd. Daarnaast hebben wij natuurlijk de andere sectoren, ETS (Emissions Trading Scheme) en non-ETS. Daar wordt ook naar gekeken en daar komen wij via een andere lijn op terug.

De heer Van Gerven vroeg naar de beleidsdoorlichting van de luchtvaart. Die is verschoven van 2013 naar 2017. In 2013 is de evaluatie naar de geluidsisolatie rond Schiphol afgerond en aan de Kamer gezonden. Deze evaluatie is gestart als beleidsdoorlichting, maar tussen de start en de afronding is de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek gewijzigd, waardoor dit onderzoek niet langer een beleidsdoorlichting heet, maar een beleidsevaluatie. Dit hangt samen met de nieuwe begrotingssystematiek van Verantwoord Begroten. Het is dus niet zo dat het onderzoek niet is uitgevoerd. Het gaat om een wijziging van wat een beleidsdoorlichting mag heten en wat niet.

De heer Madlener heeft vragen gesteld over de sociale veiligheid. Ik heb dat begrepen als sociale veiligheid in het openbaar vervoer. In de vastgestelde Lange Termijn Spooragenda worden indicatoren uitgewerkt waarmee de verbetering in het deur-tot-deurreizen in beeld kan worden gebracht. In de Lange Termijn Spooragenda is concreet de actie opgenomen om hiervoor door de vervoerders een dashboard te laten ontwikkelen. Zodra dat aan de ov- en spoortafels is besproken, zal ik de Tweede Kamer hierover informeren. Ik zal het verzoek van de heer Madlener daarbij meenemen.

De **voorzitter**: Voordat ik de woordvoerders het woord geef voor de tweede termijn, wijs ik erop dat zij geacht worden iets te zeggen op de vraag of de bewindspersonen decharge kan worden verleend voor het gevoerde financiële beheer.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dat lijkt mij een gewetensvraag, maar mijn antwoord is: ja. Ik handhaaf dat oordeel zelfs als ik in tweede termijn teleurstellende antwoorden krijg.

Voorzitter. Het vertrouwen in de bewindspersonen is groot, dus die dechargeverlening is het punt niet. Ik ben tevreden met de antwoorden. Wat de inhuur van externen en het op peil brengen van het kennisniveau betreft zou ik het goed vinden als de Minister toezegt dat hierop in de verantwoording volgend jaar explicieter wordt ingegaan, zodat wij het proces kunnen volgen.

De Staatssecretaris is al met de Kamer in discussie over Van Afval Naar Grondstof. Ik vraag haar om die Groningse kwestie daarin een belangrijke plek te geven.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Visser. Ook haar stel ik de vraag of zij decharge verleent.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik vraag mij af of dit helemaal de juiste procedure is, maar ik denk dat het voor de VVD-fractie wel tot een ja zal gaan leiden.

Ik dank de bewindspersonen voor hun beantwoording en voor de toezegging dat er zal worden teruggekomen op het MJPO.

Ik heb gevraagd wat de BDU-decentralisatie betekent in het kader van de nieuwe werkwijze in de Lange Termijn Spooragenda en het MIRT. Op de vraag wat dit concreet gaat betekenen komen wij graag terug bij de begrotingsbehandeling of bij de behandeling van het MIRT. Eventueel komen wij erop terug bij de wetsbehandeling rondom de BDU.

Ik ben nog op zoek naar de samenhang in de besprekingen rond de fiscaliteit en de auto's. Wij krijgen een Autobrief en er wordt gewerkt vanuit milieudoelstellingen. De Staatssecretaris zei dat de Autobrief net na Prinsjesdag zal verschijnen. Andere zaken worden verder uitgewerkt. Hoe komen deze dingen samen? Wat ons betreft is aangetoond dat deze werkwijze niet gaat werken. Er moeten echt andere maatregelen worden gezocht. Wij moeten dit echt in samenhang bezien, zowel qua planning als qua inhoud.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik zit even te worstelen met de beantwoording. In mijn eerste termijn heb ik gezegd dat een jaarverslag een soort terugblik is. Als je dat leest, moet je kunnen constateren dat een aantal gestelde doelen wordt gerealiseerd. Maar of bijvoorbeeld de doelstellingen rond waterkwaliteit zijn gerealiseerd, kan ik niet in het jaarverslag terugvinden. Wil het kabinet daarop ingaan? Eenzelfde vraag stel ik over de luchtvaart. De Staatssecretaris zegt: wij evalueren. Ja, zo wordt bijvoorbeeld het geluid geëvalueerd. Hoe hard worden de oren aangetast als er vliegtuigen over wijken vliegen? Dat is een belangrijk aspect, maar er is meer. De Staatssecretaris zegt daarop: in 2017 hoort u van ons. Dat lijkt mij wat mager. Daarom dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om bij artikel 24 van het jaarverslag:

- de activiteiten van de Inspectie Leefomgeving en Transport te relateren aan de maatschappelijke doelen;
- vollediger de uitkomsten van handhavings- en toezichtsactiviteiten op te nemen;
- de consequenties van de uitkomsten van de strategie van de inspecties op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gerven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (33 930 XII).

De heer **Van Gerven** (SP): Ik heb nog even de dechargeverlening erbij genomen. Het schijnt dat wij een motie moeten indienen als wij geen decharge willen verlenen. Dat hebben wij echter niet voorbereid. Het hangt van de antwoorden af of wij zo'n motie alsnog zullen indienen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik denk nog even na over het indienen van zo'n motie. Ik ken de procedure niet en heb ook niks spannends voorbereid.

De **voorzitter**: Ik kom zo met een stukje tekst daarover.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begin met de groeneautosubsidie, die leidt tot een enorme groene discriminatie. Het doet mij een beetje aan Diederik Samsom denken. Jaren geleden heb ik met hem een debat gevoerd. Hij wilde de wasdroger verbieden, maar stapt wel tien keer in het vliegtuig naar verre oorden. Het is natuurlijk waanzin. Het beleid is compleet mislukt. Ik ben blij dat beide regeringspartijen dit onderkennen en dat de regering aangeeft met een herziening te komen. Ik ben heel benieuwd waar dat toe gaat leiden. Het gebruik en verbruik van deze auto's in de praktijk moet leidend zijn en niet de opgepoetste cijfers die helemaal niet blijken te kloppen. Die Europese normverbruikscijfers zijn helemaal niet bedoeld om de praktijk na te bootsen. Het is misleiding van de consument die een auto koopt. Wij willen praktijkcijfers zien en niet die opgepoetste EU-cijfers, want die slaan nergens op. Wij willen ook dat het niet leidt tot een belastingverhoging. Het moet gelijkelijk onder de automobilisten verdeeld worden. Wij moeten niet de belasting voor groene auto's gaan verhogen, terwijl de gewone automobilist te veel blijft betalen. Verdeel het nou gewoon eerlijk! Het is een vrije keuze of iemand kiest op brandstofgebruik of groenheid; dat interesseert mij niet. Het moet eerlijk verdeeld worden. Datzelfde geldt voor die parkeerbelasting. Het kan echt niet zo zijn dat iemand met een dikke auto van de zaak niets hoeft te betalen voor het parkeren, terwijl iemand die geen geld heeft voor een dure hybride plug-in, wél moet betalen.

Wat de samenvoeging betreft begrijp ik dat de Minister alleen maar complimentjes had verwacht, maar de ILT worstelt met problemen die zijn ontstaan door de fusie. Wat zijn die problemen, vooral met de ICT? Misschien kan de Minister na haar reactie complimentjes krijgen. Ik dank de Staatssecretaris voor haar toezegging dat de cijfers rond de sociale veiligheid in het ov inzichtelijker zullen worden gemaakt. Ik wacht Prinsjesdag vol spanning af.

De **voorzitter**: We hebben een en ander rond de dechargeverlening nagezocht. Op basis van de dechargeverlening in deze en andere commissies zal de commissie voor de Rijksuitgaven advies uitbrengen aan de plenaire vergadering, die zich daarover kan uitspreken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer De Vries heeft gevraagd of ik in de verantwoording over 2014 specifiek wil ingaan op de kennisontwikkeling. Dat doe ik graag.

Mevrouw Visser had ik al beloofd om het jaarverslag van het Meerjarenprogramma Ontsnippering te bestuderen en erop terug te komen.

De BDU wordt overgeheveld. Als mevrouw Visser daar nog iets mee wil, dan zal zij er iets over moeten zeggen bij de behandeling van de wet.

De heer Van Gerven vindt dat er onvoldoende zicht is op het behalen van doelstellingen, bijvoorbeeld rond de waterkwaliteit. In de begroting geven wij aan wat de doelen zijn en wat er behaald is. Daarbij verwijzen wij naar Water in beeld en het Milieucompendium van het Planbureau voor de Leefomgeving. Daarin wordt uitgebreid over de voortgang van de waterkwaliteit gerapporteerd. Die werkwijze is conform de nieuwe begrotingssystematiek van Verantwoord Begroten. Bij de vorige begrotingsbehandeling hebben wij expliciet gesproken over de vraag of dit de artikelen zijn zoals wij ze willen, en of dit de wijze is waarop er gerapporteerd moet worden. Vorig jaar zijn daar geen wijzigingsvoorstellen op ingediend.

In zijn motie vraagt de heer Van Gerven of de activiteiten van de ILT kunnen worden gerelateerd aan maatschappelijke doelen. Daarnaast wil hij de uitkomsten van handhavings- en toezichtsactiviteiten vollediger zien opgenomen. Ik zal bekijken in hoeverre wij hierop uitgebreider kunnen ingaan in artikel 24. Er zal ook duidelijk worden verwezen naar de plekken waar de cijfers wel te vinden zijn. In de motie wordt ook gevraagd om de consequenties van de uitkomsten van de strategie van de inspecties op te nemen. Dat zit gewoon in het meerjarenplan, dat de Kamer op 25 juni heeft gekregen. Ik ontraad de motie derhalve.

De heer Madlener heeft verwezen naar de ICT-fusie en vond dat ik er erg enthousiast over deed. Ik dacht dat hij doelde op de fusie van de ministeries in brede zin. Dat is heel goed gegaan. Dat laat onverlet dat er complexiteiten zijn als je twee ministeries met verschillende systemen samenvoegt. Bij de inspectie heeft dat geleid tot de fusie van twee ICT-systemen. Dat heeft problemen veroorzaakt, die wij hebben onderkend. Wij zijn ermee aan de slag. Maar het opnieuw inrichten van de organisaties heeft ook beleidsinhoudelijk goed gewerkt. De meeste systemen zijn goed op elkaar afgestemd. Af en toe bleken systeem X en systeem Y niet compatible. Dan moet je iets nieuws gaan doen en daarmee zijn wij aan de slag.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik kom nog even terug op het jaarverslag, de waterkwaliteit en dergelijke. Natuurlijk verschijnen er door het jaar heen allerlei rapporten, maar een jaarverslag is er ook om essentiële punten in beeld te brengen. Je moet die vergelijking kunnen maken. Wil de Minister het tweede dictum van de motie overnemen: het vollediger opnemen van de uitkomsten van handhavings- en toezichtsactiviteiten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zei ik al. Ik ben bereid om te kijken of wij die uitkomsten vollediger kunnen opnemen. Ik ga het niet volledig doen, want Water in beeld is bij alle waterdeskundigen heel bekend. Dat is een heel dik rapport met alles over waterkwaliteit en waterkwantiteit. Het is voor de liefhebbers, en dat zijn er veel. Ik heb eerder gezegd dat ik bereid ben om ook de activiteiten van de ILT meer te relateren aan de maatschappelijke doelen. Bijna alle rapporten worden met de begrotingen of de jaarverslagen meegestuurd. Dat is conform de wijze waarop wij gevraagd worden te rapporteren. Verantwoord Begroten geeft precies aan hoe artikelen eruit moeten zien, hoe er gerapporteerd moet worden. De Rekenkamer ziet daar ook op toe en wij houden ons eraan.

De heer **Van Gerven** (SP): Dan houd ik mijn motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van Gerven stel ik voor, zijn motie (33 930 XII, nr. 6) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kom even terug op de ICT-problemen. Ik geloof de Minister graag als zij zegt dat zij er goed mee bezig is, maar ik wil iets tastbaarder aan het einde van dit debat. Is er extra budget voor nodig? Is de Minister bereid om de Kamer direct op de hoogte te stellen als de oplossing lastiger is dan zij nu denkt? Wanneer zullen de problemen naar haar inschatting voorbij zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geen specifieke informatie voorhanden. Is het een idee om daarover bij het volgende jaarverslag uitgebreid te rapporteren? Het is een issue waar aan gewerkt wordt.

De heer **Madlener** (PVV): Dan zijn alweer een jaar verder. Een jaar is lang. ICT-problemen bij de overheid zijn een aandachtspunt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan er bij de begroting op ingaan. Dat is heel snel. Nog sneller is het als u in het reces een werkbezoek brengt.

De heer **Madlener** (PVV): Het lijkt mij goed als u er in de begroting aandacht aan schenkt, inclusief budget en verwachte oplossingstijd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer De Vries vermoedde dat ik iets meer houd van Groningen dan van andere provincies, maar dat is niet juist. Ik ga ontzettend graag naar Texel op vakantie. Ik ben dol op vakanties in Zeeland. Ik shop ontzettend graag in Maastricht. Heel Nederland is mij even lief.

Mijnheer Madlener, ja, de cijfers moeten juist zijn. Dat hebben wij ook aangekaart naar aanleiding van een TNO-rapport. Het mag niet zo zijn dat er tussen test en werkelijkheid een gat zit. Dat is onbestaanbaar. Wij gaan er in Europa voor om dat gat weg te nemen.

De heer **Madlener** (PVV): Het is niet zo slim om tegen een PVV'er «in Europa» te zeggen, maar ik ken het antwoord van Europa al. Het gaat om beleid. De Staatssecretaris hoeft deze cijfers helemaal niet te hanteren. Kijk gewoon naar de praktijk en voer beleid.

Staatssecretaris **Mansveld**: Auto's worden in andere landen gebouwd dan in Nederland. Het is dan belangrijk dat daar het goede beleid gevoerd wordt. Als gebruiker van die auto's moeten wij in Europa aangeven dat die tests niet goed zijn. Dat moeten wij met onderzoek onderbouwen en daar hebben wij andere landen voor nodig, namelijk landen waar autofabrikanten wonen.

De heer **Madlener** (PVV): De Staatssecretaris zegt: nee, ik blijf mij in mijn beleid baseren op cijfers die niet kloppen. En dat is niet slim. Als je beleid wilt voeren, moet je naar de praktijk kijken. De cijfers kloppen niet. Europa gaat dat niet aanpassen. Het liefst willen wij die groene subsidies helemaal weg hebben. Dan hebben wij namelijk geen probleem. Dan kan de Staatssecretaris gewoon de bpm en de fiscaliteit per automobilist en per auto regelen. Stap af van die verkeerde cijfers van Europa en kom met beleid dat wel bij de praktijk aansluit.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet hoe de heer Madlener over Europa denkt, maar typegoedkeuring is iets Europees. Dat kan ik voor hem niet veranderen.

De **voorzitter**: Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd.

- De Kamer zal een brief ontvangen over de effectiviteit van het MJPO, de budgettaire vrije ruimte en het juridisch verplichte deel, naar aanleiding van het jaarverslag MJPO over 2013, dat de Kamer recentelijk heeft ontvangen.
- Bij de ontvangst van de ontwerpbegroting 2015 zal de Kamer worden geïnformeerd over de aanpak van de ICT-problemen bij de ILT.

Ik dank alle aanwezigen voor hun inbreng en hun aanwezigheid.

Sluiting 19.27 uur.

Volledige agenda

1. Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013
Kamerstuk 33 930 XII – Begroting d.d. 21-05-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake de Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013
Kamerstuk 33 930 XII, nr. 4 – Brief regering d.d. 12-06-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013
Kamerstuk 33 930 XII, nr. 1 – Brief regering d.d. 21-05-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. Lijst van vragen en antwoorden inzake het jaarverslag 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Kamerstuk 33 930 XII, nr. 5 – Brief regering d.d. 12-06-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. Aanbieding van de rapporten van de Algemene Rekenkamer bij de jaarverslagen 2013 en bij de Nationale verklaring 2014
Alleen de bijlagen inzake het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds zullen tijdens dit overleg behandeld worden.
Kamerstuk 33 942, nr. 1 – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 21-05-2014
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling
6. Lijst van vragen en antwoorden inzake het Rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (33 942, nr. 1)
Kamerstuk 33 942, nr. 14 – Brief regering d.d. 12-06-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
7. Lijst van vragen en antwoorden aan de Algemene Rekenkamer over het rapport van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 33 942 XII, nr. 1)
Kamerstuk 33 942, nr. 20 – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 16-06-2014
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling
8. Slotwet Infrastructuurfonds 2013
Kamerstuk 33 930 A – Begroting d.d. 21-05-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
9. Jaarverslag Infrastructuurfonds 2013
Kamerstuk 33 930 A, nr. 1 – Brief regering d.d. 21-05-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

10. Lijst van vragen en antwoorden aan de regering inzake het jaarverslag 2013 van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 930 A, nr. 1)
Kamerstuk 33 930 A, nr. 5 – Brief regering d.d. 12-06-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

11. Slotwet Deltafonds 2013
Kamerstuk 33 930 J – Begroting d.d. 21-05-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

12. Jaarverslag Deltafonds 2013
Kamerstuk 33 930 J, nr. 1 – Brief regering d.d. 21-05-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

13. Lijst van vragen en antwoorden inzake het Jaarverslag 2013 van het Deltafonds (33 930 J, nr. 1)
Kamerstuk 33 930 J, nr. 5 – Brief regering d.d. 12-06-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

14. Jaarverslag van ProRail over 2013
Kamerstuk 29 984, nr. 490 – Brief regering d.d. 11-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld