

Vergaderjaar 2008–2009

**31 924 XII**

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2008**

**Nr. 5**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 12 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft over het Jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2008 (Kamerstuk 31 924 XII, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2009.

De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).  
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

1

*Welk doel heeft het kabinet zich gesteld inzake de implementatie van de adviezen van Elverding?*

Het kabinet heeft de adviezen van de Commissie doorvertaald in het Actieplan Sneller en Beter van 2 oktober 2008 (kamerstuk 2008–2009; 29 385, nr. 41). Hierin zijn 7 transitiegebieden en 22 acties onderscheiden, die eind 2010 uitgevoerd dienen te zijn. Daartoe hebben VROM en VenW een tijdelijke projectdirectie ingesteld.

2

*Welk deel van de adviezen (graag concreet aangeven welke) van Elverding is tot nu toe geïmplementeerd?*

Over de voortgang van de in het Actieplan beschreven acties zal ik de Kamer vóór het zomerreces per brief gedetailleerd informeren.

Belangrijke mijlpalen die ik er nu al kan uitlichten zijn:

- het wetsvoorstel Versnelling Besluitvorming wegprojecten (31 721), dat op 31 maart 2009 door de Eerste Kamer is aanvaard. Hiermee worden 30 wegenprojecten versneld.
- het recente besluit van de Ministerraad om de Tweede Kamer de wetgevingsnota toe te zenden voor de structurele herziening van de Tracéwet. Doel is om de besluitvorming, niet alleen over hoofdwegprojecten, maar ook over hoofdvaarwegen en spoorprojecten te verbeteren en versnellen.

3

*Welke concrete «nadere stappen», naast onderzoeken en praatsessies, heeft het kabinet gezet ten aanzien van private financiering van infrastructuur, mede naar aanleiding van het advies van de commissie Ruding?*

Het Kabinet heeft naar aanleiding van het advies van de Commissie Ruding de navolgende bestaande impulsen versterkt en concrete stappen gezet:

1. Verlaging van de PPC-grens van € 112,5 miljoen tot € 60 miljoen;
2. Totstandkoming Rijksbreed model DBFM(O) contract;
3. Totstandkoming nieuwe RWS-standaard DBFM aanbestedingsleidraad;
4. Inrichting website PPS bij het Rijk ([www.ppsbijhetrijk.nl](http://www.ppsbijhetrijk.nl)); website gaat live in juni 2009;
5. Start aanbesteding twee grote DBFM-projecten (A15 Maasvlakte Vaanplein en A12 Utrecht Veenendaal).

Daarnaast zijn als concrete stap voor vier projecten PPC's uitgevoerd. Daarvan zijn inmiddels twee PPC's afgerond. Bij het project «A9 Badhoevedorp» bleek er geen meerwaarde te zijn voor DBFM. Bij het project «Schiphol–Amsterdam–Almere» was er wel een duidelijke meerwaarde voor DBFM. Door de grootte van het project (ca. € 3,5 mld.) is gekozen voor een stapsgewijze aanbesteding in vijf delen, waarvan er vier de voorkeursvariant DBFM hebben.

De PPC's voor de andere twee projecten (Noordwaard en Haak om Leeuwarden) zullen binnenkort het besluitvormingstraject ingaan.

4

*Hoeveel kilometer auto(snel)weg is er in 2008 opgeleverd?*

In het Infrastructuurverslag 2008 is aangegeven dat de volgende projecten in 2008 zijn opgeleverd: A1 Hoevelaken – Barneveld, A 12/18 Knpt. Oud-Dijk (ZSM-2), N14 Wassenaar-Leidschendam (tussen rw 44 en Huber-

tusviaduct), N31 Zurich-Harlingen, A50/A73 Knpt. Ewijk (ZSM-2), A 50/15 Knpt. Valburg (ZSM-2) en A73 Venlo-Maasbracht. Het gaat hierbij om 198 kilometer rijstroken.

5

*Welke van de op pagina 14 van het jaarverslag genoemde knelpunten maken onderdeel uit van de Mobiliteitsaanpak of komen voor in de filetop-50?*

Van de op pagina 14 genoemde knelpunten heeft ruim de helft betrekking op de filetop-50. Het betreft:

- *Opgeleverd:* A1 Hoevelaken-Barneveld en A50 knooppunten Valburg en Ewijk
- *Verwachte oplevering:* A9 Holendrecht-Diemen en de A1/A6 Muiderberg-Almere Stad West
- *In besluitvorming gebracht:* A10 Tweede Coentunnel, A2 Everdingen-Deil, A50 Valburg-Grijsoord, A28 Zwolle-Meppel, A1 Hoevelaken-Barneveld en de A1 Diemen-Muiderberg.

6

*Hoe heeft dit kabinet bijgedragen aan vermindering van de filedruk op de op pagina 14 genoemde knelpunten?*

De jaarlijkse verandering in de filedruk wordt gepubliceerd in de Bereikbaarheidsmonitor Hoofdwegennet. Voor 2008 is deze monitor nog niet definitief gereed.

7

*Bent u van mening dat de A73 Venlo-Maasbracht succesvol is opgeleverd en afgerond, gezien de tunnelproblematiek?*

Middels brieven is de Kamer door mij geïnformeerd over de tunnels. Zoals met de Vaste Kamer Commissie voor VenW afgesproken tijdens het AO op 23 april jl. zal ik de Kamer uiterlijk begin juli nader informeren over de tunnels.

8

*Wat bedoelt u met de oplevering van de N14 Wassenaar-Leidschendam in 2008; deze weg is toch al jaren in gebruik en in 2008 is er toch geen werk aan verricht?*

Met de oplevering van de N14 Wassenaar-Leidschendam bedoel ik de oplevering van het weggedeelte dat aansluit op de Hubertustunnel. Deze tunnel en dit gedeelte van de weg is in 2008 opengesteld voor verkeer. Tot 2008 was het echter niet mogelijk vanaf de N14 via de Hubertustunnel op het Haagse wegennet te komen.

9

*Kunt u van elk van de projecten A12/A18 knooppunt Oud-Dijk, A1 Hoevelaken-Barneveld, A50 knooppunten Valburg en Ewijk en N31 Zurich-Harlingen toelichten waarom u deze in het rijtje van in 2008 opgeleverde projecten heeft opgenomen?*

De genoemde projecten zijn opgenomen in het jaarverslag, omdat ze in 2008 zijn opengesteld.

In het kader van het ZSM2-programma zijn in project A12/A18 Knooppunt Oud Dijk benuttingsmaatregelen uitgevoerd. In december 2008 is het aangepaste knooppunt opengesteld.

Na een heroverweging van de uitspraak Raad van State uit 2004 over het wegaanpassingsbesluit uit 2003, is het traject A1 Hoevelaken Barneveld in april 2008 opengesteld.

In het kader van het programma ZSM2 zijn voor de knooppunten Valburg en Ewijk enkele benuttingsmaatregelen genomen. In het najaar van 2008 zijn deze benuttingsmaatregelen door het verkeer in gebruik genomen.

De N31 Zurich-Harlingen is opgenomen omdat deze weg eind 2008 voor het verkeer is opengesteld.

10

*Wat was de oorspronkelijke planning voor de realisatie van elk van de 55 ZSM-projecten en wat is de verwachte realisatiedatum voor de 39 ZSM-projecten die nu nog niet gerealiseerd zijn?*

In de jaarlijkse begrotingen, het MIRT-projectenboek en de periodieke voortgangsrapportages bent u in de afgelopen jaren geïnformeerd over de opleveringen van de ZSM-projecten en waarbij planning van de realisatiedata en eventuele wijzigingen daarin zijn gemeld. Daarin is opgenomen, dat de grootste problemen hebben gelegen op het gebied van luchtkwaliteit. Met de implementatie van de adviezen van de Commissie Elverding, de inmiddels door u aanvaarde gewijzigde Spoedwet en de spoedaanpakprojecten is nu de inzet gericht op versnelling en consolidatie van de mijlpalen. Dit wordt bevestigd in de voortgangsrapportage over de Tracéwet- en Spoedwetprojecten over de periode 1 juli 2008 tot en met 31 december 2008, die u recent heeft ontvangen en waarin per project de planning staat aangegeven. In 2009 en 2010 wordt een groot aantal wegaanpassings- en tracébesluiten genomen; tevens wordt een fors aantal projecten in de komende periode gerealiseerd. Zoals u weet is dit een van de speerpunten van mijn beleid.

11

*Wat zijn de kosten die gemoeid waren met het plaatsen van 84 Dynamische Route Informatiesystemen en 122 camera's in 2008?*

Voor de realisatie van 84 Dynamische Route Informatiesystemen is € 10 mln (inclusief BTW) uitgegeven in 2008. Voor de 122 camera's is een bedrag van € 6 mln (inclusief BTW) uitgegeven in 2008.

12

*Bent u van plan te onderzoeken welke gevolgen de proeven met dynamische maximum snelheden hebben voor de luchtkwaliteit? Zo ja, wanneer wilt u dat doen en op welke wijze zult u de Kamer daar verslag van doen?*

Zoals ik tijdens het AO moties en toezeggingen van 2 april jl. aan de Tweede Kamer toegezegd heb, zal ik de Kamer vóór de zomer van 2010 informeren over de resultaten van de experimenten met dynamische maximumsnelheden. Dit zal gebeuren door middel van een rapportage. In die rapportage zal ook aandacht besteed worden aan de luchtkwaliteit.

13

*Hoe verhouden de tekst in de beleidsconclusie over Anders Betalen voor Mobiliteit en het feit dat er naar alle waarschijnlijkheid niet voor 2014 wordt begonnen met een kilometerheffing voor personenauto's zich met de Verantwoordingsbrief van het kabinet waarin gemeld wordt dat de voortgang van het beleidsdoel «Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken» op koers ligt?*

De teksten in de Verantwoordingsbrief van het kabinet over Anders Betalen voor Mobiliteit en die in de tweede Voortgangsrapportage zijn gelijk.

In de recente voortgangsrapportage is geconstateerd dat de gewenste versnelling ten opzichte van het kritieke pad voor vrachtauto's niet mogelijk is. Uiteindelijk gaat zorgvuldigheid voor snelheid. We kunnen het systeem maar één keer invoeren. Ondertussen wordt aan alle punten – de wetgeving, de techniek, aanbesteding, de mobiliteitsprojecten – onverminderd hard gewerkt. Die zijn deze kabinetsperiode nog in zicht. Daarnaast wordt onderzocht of versnelling tijdens de uitrol mogelijk is.

14

*Wat betekent het verlate invoeren van de kilometerheffing voor de verwachte ontwikkeling van de files; moeten mensen nu bijvoorbeeld minimaal een jaar langer in de file staan, of wordt er tegelijkertijd ook aan de wegecapaciteit gewerkt?*

Mede onder verwijzing naar het antwoord op vraag 13 is het nu niet te zeggen dat mensen langer in de file zullen staan. Het wegenprogramma gaat onverminderd voort.

15

*Heeft u het draagvlak voor Anders Betalen voor Mobiliteit gepeild bij de gewone automobilist en ondernemer? Zo ja, wat zijn daarvan de resultaten?*

Uit studies naar het draagvlak voor Anders Betalen voor Mobiliteit bij burgers blijkt dat een meerderheid voor invoering van een naar tijd, plaats en milieukeurmerken gedifferentieerde kilometerprijs is, waarbij de vaste autobelastingen worden afgeschaft. Hierbij is iets grotere steun voor het algemene principe dat de gebruiker betaalt voor gebruik in plaats van voor bezit, dan voor het spitstarief. Verder vindt men het belangrijk dat de vaste autobelastingen worden afgeschaft en dat de opbrengsten van de kilometerprijs ten goede komen aan het Infrafonds.

16

*Wat zijn de percentages voor- en tegenstanders van Anders Betalen voor Mobiliteit voor alle opeenvolgende jaren van de eerste plannen voor het project tot en met 2008?*

Uit metingen vanaf 2005 blijkt dat – mits ingelicht over de vormgeving van het systeem – er steeds een meerderheid van de burgers voor de invoering van de kilometerprijs is.

17

*Welke planning hanteert u op dit moment voor het project OV-SAAL en zijn er al vertragingen opgetreden ten opzichte van de oorspronkelijke planning voor dit project?*

Voor OV SAAL wordt een onderscheid gemaakt in een drietal fasen: de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn.

Korte termijn maatregelen: In maart 2008 heeft het kabinet besloten over een pakket infrastructuurmaatregelen, dat in 2013/2014 gerealiseerd zou zijn. De bouwtijd is echter langer dan gedacht. Hierover is de Tweede Kamer op 14 april geïnformeerd (kamerstuk 2008–2009; 29 984, nr. 175). Op de nieuwe planning en de mogelijkheden om reeds voor oplevering van alle maatregelen extra treinen te laten rijden, zal in de beantwoording

van de vragen van de Kamerleden Samsom, Cramer en Koopmans (ingezonden 25 mei 2009) worden ingegaan.

Het onderzoek naar de spoormaatsregelen die op middellange termijn nodig zijn, loopt conform planning. Over deze maatregelen zal het kabinet dit najaar – in overeenstemming met het Kabinetbesluit van maart 2008 – een besluit nemen.

Ook het lange termijn onderzoek naar de OV oplossingsrichtingen die na 2020 nodig zijn in de SAAL corridor, ligt op schema. Over deze oplossingsrichtingen worden eveneens dit najaar besluiten genomen, waaronder een principebesluit over een IJmeerverbinding. Dit besluit neemt het kabinet in nauwe samenhang met een aantal besluiten over andere projecten in de Metropoolregio Amsterdam. Die besluiten zullen worden vastgelegd in de zogeheten RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer).

18

*Hoe heeft de vliegbelasting in 2008 bijgedragen aan de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart, Schiphol en de internationale concurrentiepositie daarvan en waarom was deze bijdrage in 2009 niet meer voldoende en is besloten tot afschaffing van de vliegbelasting?*

Na de invoering van de vliegbelasting per 1 juli 2008 is het vervoer op Schiphol relatief sterker gedaald dan bij concurrerende grote Europese hubluchthavens Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. Het zogenaamde OD-vervoer (passagiers die hun reis op Schiphol beginnen of eindigen) daalde het sterkst, namelijk met – 7,9% in de tweede helft van 2008 en met – 16,8% in het eerste kwartaal van 2009.

Uit de Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2008 bleek dat Schiphol medio 2008 voor het eerst de één na duurste luchthaven van Europa is geworden. Als alleen naar het OD-segment gekeken wordt, is Schiphol zelfs de duurste luchthaven.

De daling op Schiphol kan niet alleen aan de vliegbelasting worden toegeschreven. Ook de algemene economische neergang is een oorzaak. Volgens SEO Economisch Onderzoek is ook als de invloed van andere ontwikkelingen wordt meegewogen, het effect van de vliegbelasting aanzienlijk. Voor een deel hebben buitenlandse luchthavens die met Schiphol op de OD-markt concurreren, kunnen profiteren. Bijna 1 miljoen passagiers zijn de grens over gegaan, aldus SEO.

De vliegbelasting is ingevoerd om de maatschappelijke kosten van het vliegen meer tot uitdrukking te brengen in de prijs. Bij de totstandkoming ervan is onderzoek gedaan naar de modelmatig te verwachten effecten voor de luchtvaartsector in 2011. Uitgaande van een autonome groei van circa 4% per jaar bleken deze effecten neer te komen op een vertraging van de groei met enkele jaren. De luchtvaartsector ondervindt momenteel echter sterk de gevolgen van de economische crisis, na eerder al geconfronteerd te zijn met sterk wisselende brandstofprijzen en voor de sector ongunstige koersontwikkelingen. De negatieve vervoersontwikkeling leidt tot lagere inkomsten bij de Nederlandse luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen en bedrijven die afhankelijk zijn van inkomend toerisme en zakelijk verkeer.

Zoals in de Luchtvaartnota van april 2009 ook aangegeven acht het kabinet het van belang dat het internationale netwerk van verbindingen dat cruciaal is voor de Nederlandse economie behouden blijft en versterkt wordt. Een concurrerend kostenniveau is daarvoor een belangrijke voor-

waarde. De afschaffing van de vliegbelasting, in combinatie met de kostenreducerende maatregelen van Schiphol zelf, zorgt voor een significante verlaging van het kostenniveau.

19

*Welke reizigersontwikkeling heeft het stads- en streekvervoer in 2008 doorgemaakt?*

Op blz. 81 van het jaarverslag staat een tabel met de ontwikkeling van de reizigerskilometers voor het stads- en streekvervoer. Daaruit blijkt dat er in 2008 sprake is van een lichte daling. In de toelichting bij de tabel is vermeld dat dit het gevolg was van de stakingsacties die in het voorjaar van 2008 het streekvervoer troffen.

20

*Hoe toetst u of de uitbreiding van het treinaanbod van NS inderdaad een tijdelijke subsidie rechtvaardigt?*

Voor alle maatregelen uit het Actieplan Groei op het spoor geldt dat ze zijn geselecteerd op korte termijn uitvoerbaarheid, verwachte groei-effect en een breed draagvlak. Specifiek voor de uitbreiding van treinaanbod bij zowel NS als bij de decentrale lijnen wordt getoetst aan de criteria of het een voorstel betreft dat leidt tot extra treindiensten en of het in de lijn der verwachting ligt dat deze extra treindiensten na afloop van de subsidieperiode zelfstandig door de bewuste vervoerder worden voortgezet.

21

*Hoe groot zal in 2012 naar verwachting de behoefte aan extra fietsenstallingen bij stations zijn, in relatie tot de 20 000 extra plekken die u hoopt te realiseren?*

Binnen het programma Ruimte voor de Fiets worden de tekorten van fietsenstallingplaatsen bij stations aangepakt en verouderde stallingen vernieuwd. Het huidige tekort aan fietsenstallingplaatsen bij stations bedraagt volgens schattingen van ProRail landelijk zo'n 100 000 plaatsen. Tot en met 2012 zullen er nog 75000 plaatsen gerealiseerd worden, waartoe ook de 20 000 extra plaatsen behoren. Voor de overgebleven tekorten bekijk ik op dit moment in overleg met ProRail de oplossingen.

22

*In welke plaatsen wordt de capaciteit van de fietsenstallingen met name uitgebreid?*

De komende jaren vindt de uitvoering plaats van de grote stationsprojecten (Arnhem, Breda, Den Haag, Delft, Rotterdam, Utrecht). Hierbij wordt ook voorzien in nieuwe fietsenstallingen en extra stallingplaatsen voor fietsen bij stations. Daarnaast zullen op circa 150 andere stations (zowel grote als kleine stations) stallingen uitgebreid of vernieuwd gaan worden.

23

*In hoeverre is bij de uitvoering van het plan om fietsenstallingen uit te breiden sprake van samenwerking met de betrokken gemeenten?*

Uitbreiding gebeurt in samenspraak met gemeente, stadsregio's en provincies. Uiteraard is ook voor de inpassing overleg met gemeenten. Bij verreweg de meeste locaties van bovengenoemde 150 stations is sprake van cofinanciering.



24

*Zorgen de gemeenten met een capaciteitstekort zelf ook voor extra fietsenstallingen?*

Bij de aanleg van fietsenstallingen bij stations wordt het principe van cofinanciering door decentrale overheden gehanteerd. Meestal plaatsen gemeenten fietsenstallingen bij stations in samenspraak met ProRail en financiert een lokale of regionale overheid mee aan de stallingen die door ProRail worden gebouwd. Soms nemen gemeenten ook zelf het initiatief om fietsenstallingen in de buurt van stations bij te plaatsen. Ook hierbij kan sprake zijn van bijdragen uit het programma Ruimte voor de Fiets. Ik ben blij dat decentrale overheden op deze manier een bijdrage leveren aan het oplossen van de tekorten aan fietsenstallingplaatsen bij stations.

25

*Is de dekking van (een deel van) de € 4,5 miljard voor het Programma Hoogfrequent Spoor met een winstuitkering van de NS onverminderd gegarandeerd?*

De gesprekken van het ministerie van Financiën met NS geven aan dat een vermogensconversie in de orde van grootte zoals gedacht nog steeds reëel is. Het betreft overigens geen winstuitkering, maar een vermogensconversie vanuit NS ter financiering van een deel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

26

*Waar in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds is nadere informatie opgenomen over de planstudies voor het Programma Hoogfrequent Spoor?*

In het onderdeel netwerk spoor (artikel 34.03, pagina 75) wordt ingegaan op de planstudies PHS. De Tweede Kamer wordt twee maal per jaar geïnformeerd over de voortgang van de spoorambities, inclusief de voortgang van de planstudies PHS. Op 4 september 2008 is de eerste voortgangsrapportage en op 14 april 2009 is de tweede voortgangsrapportage van de spoorambities aan de Tweede Kamer aangeboden (kamerstukken 2007–2008; 29 984, nr.148 en 2008–2009; 29 984, nr. 175)

27

*Kunt u inzichtelijk maken welke delen van het spoor door ProRail overbelast zijn verklaard en wat de in het jaarverslag genoemde capaciteitsvergroting betekend heeft voor deze overbelaste delen?*

Voor het dienstregelingsjaar 2010 zijn tot op heden de volgende baanvakken en emplacementen overbelast verklaard.

- Arnhem – Zevenaar, de verwachte frequentieverhoging is niet mogelijk op bestaande infrastructuur
- Goederenroutes Noord Nederland: Groningen-Delfzijl, Groningen-Roodeschool, Groningen-Waterhuizen aansluiting-Zuidbroek-Nieuweschans, Zuidbroek-Veendam, Onnen-Waterhuizen aansluiting, diverse knelpunten als gevolg van groei goederenverkeer op deze routes.
- Hengelo – Bad Bentheim, knelpunten in de spoorwegbeveiliging en op emplacement Bentheim als gevolg van groei goederenverkeer op deze routes.
- Emplacement Leeuwarden, verwachte frequentieverhoging op het traject Leeuwarden-Sneek leidt tot een tekort aan perronspoorcapaciteit.
- Emplacement Venlo, als gevolg van aanpassingen in de dienstregeling verbeteren van de transfer en transfervoorzieningen.



- Utrecht–Arnhem, de gewenste klokvaste frequentieverhoging van NS Reizigers past, in combinatie met de verwachte resterende verkeersvraag, niet binnen de beschikbare capaciteit.
- Amsterdam–Eindhoven, de gewenste klokvaste frequentieverhoging van NS Reizigers past, in combinatie met de verwachte resterende verkeersvraag, niet binnen de beschikbare capaciteit.

Als infrastructuur overbelast is verklaard door ProRail, moet ProRail binnen een half jaar een capaciteitsanalyse afronden. Voor het dienstregelingsjaar 2010 is voor 5 van de 7 overbelastverklaringen een capaciteitsanalyse opgesteld (Arnhem–Zevenaar, Goederenroutes Noord-Nederland, Hengelo–Bad Bentheim en de emplacementen Leeuwarden en Venlo). De capaciteitsvergrotingsplannen die opgesteld worden nadat de capaciteitsanalyses zijn afgerond, zijn voor het dienstregelingsjaar 2010 nog niet allemaal gereed.

Daarnaast zijn er diverse reeds lopende projecten waarin capaciteitsvergrotenende maatregelen worden getroffen. Deze projecten zijn noodzakelijk om de groei op te vangen, zodat er ook in de toekomst zo veel mogelijk capaciteitsaanvragen gehonoreerd kunnen worden. In mijn antwoord op vraag 6 heb ik aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot het Herstelplan Spoor 2e fase.

28

*Liep de verminderde reizigersgroei in de tweede helft van 2008 (ten opzichte van die in de eerste helft) parallel met de totale mobiliteitsgroei?*

De mobiliteitsbalans 2009 van het KiM over de mobiliteit in 2008 (waaronder cijfers met betrekking tot de mobiliteit per spoor en de totale mobiliteit) wordt later deze maand gepubliceerd en aan de Kamer toegezonden.

29

*Kunt u een indicatie geven van de cijfers voor de reizigersgroei op de decentrale spoorlijnen?*

Het streven is om de groei te meten over het totale personenvervoer per spoor in Nederland. Vooralsnog is alleen de groei op het Hoofdrailnet voor 2008 bekend. De cijfers van de decentrale lijnen komen omstreeks 1 augustus 2009 beschikbaar. Voor het jaar 2008 zullen deze in de volgende voortgangsrapportage gemeld worden.

30

*Bent u bereid een extra pakket aan maatregelen te ontwikkelen om de komende jaren de groeiambities op het spoor wel te realiseren, gezien uw constatering dat dat, mede gelet op de huidige economische situatie, «nog een hele tour» wordt?*

Mijn prioriteit ligt bij het uitvoeren van het huidige Actieplan. Deze maatregelen zijn zorgvuldig geselecteerd en daarvoor heb ik ook de middelen om het uit te voeren. Ik acht het van belang in de midtermreview te bezien wat de effecten van de maatregelen zijn die ik tot nu toe uitvoer. Daarin wil ik ook de eerste helft van 2009 betrekken en ook de economische situatie zal hierin een rol spelen. Naar aanleiding van de midtermreview zal ik bezien of bijsturing nodig is.

31

*In hoeverre zal een onderzoeksprogramma deel uitmaken van de Deltawet?*

Het ontwerp van de Deltawet schrijft voor dat er een Deltaprogramma is. Het Deltaprogramma bevat de maatregelen die noodzakelijk zijn op het gebied van de waterveiligheid en zoetwatervoorziening van Nederland. Deze maatregelen omvatten zowel onderzoek, verkenningen, planstudies als uitvoeringsmaatregelen.

32

*Kan de Kamer een overzicht krijgen van de concrete resultaten, in reductiepercentages, die geboekt zijn op het gebied van het terugdringen van CO<sub>2</sub>-emissies en het verbeteren van de luchtkwaliteit in 2008?*

De Monitor Schoon en Zuinig die de Minister van VROM op 29 april aan de Tweede Kamer heeft gezonden (kamerstuk 2008–2009; 30 196, nr. 56), bevat een overzicht van de gevraagde reductie percentages voor CO<sub>2</sub>. Daaruit blijkt dat de sector verkeer en vervoer bij volledige uitvoering van het maatregelenpakket op koers ligt om de CO<sub>2</sub>-doelen van 2020 te halen. ECN/PBL constateren dat de verwachte CO<sub>2</sub> uitstoot in 2020 een bandbreedte kent van 27–37 Mton, waar de doelstelling van het Schoon en Zuinig werkpakket 30–34 Mton was. Voor luchtkwaliteit is in de rapportage van het PBL een toelichting gegeven op onder andere de ontwikkeling van grootschalige luchtverontreiniging. Deze rapportage is u aangeboden bij het jaarverslag van VROM. In deze rapportage zijn de realisatiecijfers tot en met 2007 opgenomen. De realisatiecijfers voor luchtkwaliteit voor 2008 zullen worden opgenomen in de milieubalans 2009 van het PBL. Deze verschijnt in september 2009.

33

*Welke concrete maatregelen heeft u achter de hand om de doelstellingen voor de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies voor de sector verkeer te halen, mede in het licht van de zorgen die het Planbureau voor de Leefomgeving daarover heeft geuit, en kunt u het effect van die maatregelen kwantificeren?*

Vanuit de sector verkeer en vervoer zijn en worden – aanvullend op het werkprogramma Schoon en Zuinig – tal van maatregelen genomen in het teken van duurzame mobiliteit.

Hiermee wordt intensief verder gewerkt door bedrijfsleven en overheid aan het robuuster maken van de inzet van de sector verkeer en vervoer. Met het sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging zijn kansrijke initiatieven door de sector in gang gezet. Deze initiatieven per deelsector nader uitgewerkt en in afspraken vastgelegd.

Voorts wordt fors ingezet op het elektrisch rijden. Het kabinet heeft hiervoor het initiatief genomen om samen met de sector en de mede-overheden een ambitieus plan van aanpak op te stellen, dat nog voor de zomer wordt gepresenteerd. De introductie van elektrisch rijden zal op termijn een positieve bijdrage leveren aan de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot door het verkeer.

34

*In hoeverre draagt de genoemde competitie tussen zuinige binnenvaartschepen bij aan de doelstelling om in 2010 5% energiebesparing in de binnenvaart te hebben bereikt?*

De Binnenvaart Brandstofcompetitie is een onderdeel van het programma VoortVarend Besparen. De exposure aan publiciteit die aan de competitie van een half jaar wordt gegeven draagt bij aan de bekendheid van het programma VoortVarend Besparen en zorgt voor bewustwording binnen de sector.

35

*Wat was de concrete en afrekenbare doelstelling voor energiebesparing in de binnenvaart voor 2008?*

In het programma VoortVarend Besparen, gestart in 2007, is een energiebesparing ten doel gesteld van 5% in 2010.

36

*Wanneer kan de Kamer de evaluatie van het hoogwaterbeschermingsprogramma verwachten?*

Binnen het hoogwaterbeschermingsprogramma wordt samengewerkt tussen de waterkeringbeheerders, veelal waterschappen, en de subsidieverlener, het rijk. De subsidieverlening wordt in de dagelijkse praktijk verzorgd door het programmabureau hoogwaterbescherming. Deze werkwijze is tamelijk nieuw en is nog in ontwikkeling. Om na te gaan of en zo ja waar verbeteringen wenselijk zijn en hoe deze vervolgens te implementeren, is gekeken naar de opzet en werkwijze van het programmabureau. Daarbij is ook gekeken naar de technische aspecten van de subsidie-regeling. Dit onderzoek is nog niet afgerond. De conclusies die ik hieruit trek zal ik verwerken in de brief die ik de Kamer eind van dit jaar zal toezenden over de jaarlijkse actualisatie van het hoogwaterbeschermingsprogramma, inclusief de rapportage over het uitgevoerde onderzoek.

37

*Welke gevolgen heeft het feit dat, door marktontwikkelingen en hoge brandstofprijzen, de doelstelling om de waterkeringen op orde te krijgen in financiële zin wel onder druk te staan, in de praktijk, zowel voor de financiële als voor de praktische uitvoering van de projecten?*

De kostenramingen van diverse projecten zijn in eerste instantie naar boven bijgesteld. Op dit moment wordt, aan de hand van de meest recente voortgangsinformatie van de waterkeringbeheerders, nagegaan hoe de kostenramingen zijn opgebouwd, waar versobering eventueel mogelijk dan wel noodzakelijk is en wat daarvan het effect is op de totale omvang van het programma. Eind 2009 zal ik de Kamer informeren over de voortgang, planning, kostenraming en de eventuele consequenties daarvan voor het totale programma, mede gelet op de beschikbare financiën.

38

*Is, bij de constatering dat de doelstelling om de waterkeringen op orde te krijgen onder financiële druk komt te staan, rekening gehouden met het feit dat als gevolg van de huidige economische crisis brandstofprijzen dalen en de prijzen bij aanbestedingen lager uitvallen?*

Zie het antwoord op vraag 37.

39

*Hoe gaat u de voor de periode van 2006–2011 beoogde stijging van het percentage waterkeringen dat aan de veiligheidsnorm voldoet met ruim 15% mogelijk maken, terwijl dat percentage in de periode 2001–2006 met slechts ongeveer 5% is gestegen?*

De stijging van het aantal waterkeringen dat voldoet aan de norm wordt met name bereikt door de uitvoering van het hoogwaterbeschermingsprogramma. Vele projecten zijn in voorbereiding of in uitvoering; een enkel project is op dit moment reeds gerealiseerd. Ook de reductie van de categorie «geen oordeel» draagt voor een deel bij aan het verhogen van het percentage keringen dat wel voldoet aan de norm.

40

*Liggen de plannen om het beoogde stijgingspercentage van 15% te bereiken op koers? Zo ja, kunt u dit onderbouwen? Zo nee, kunt u dit toelichten?*

In de actualisatie van het hoogwaterbeschermingsprogramma, die ik u eind 2009 zal toesturen, zal ik nader ingaan op de stand van zaken en de relatie met het behalen van het beoogde stijgingspercentage.

41

*Wanneer kan de Kamer de beleidsinformatie verwachten op basis waarvan ze de effecten en de voortgang het ingezette beleid op het gebied van de waterkwantiteit kan beoordelen?*

Op dit moment werkt V&W samen met de NBW-partners aan een nadere concretisering van de informatiebehoefte voor het waterkwantiteitbeleid. Op basis daarvan worden afspraken gemaakt over welke informatie op welk moment, voor welk doel beschikbaar moet zijn en hoe deze geleverd wordt. Naar verwachting zal dan in najaar 2010 een voortgangsrapportage van het NBW-actueel opgeleverd kunnen worden, die onder andere gebruik maakt van gegevens uit de Benchmark Rioleringszorg en enquête van de Unie van Waterschappen. Deze voortgangsrapportage zal zowel inzichten bieden in voortgang en effecten van het ingezette beleid, alsmede een basis vormen voor nadere evaluatie van het beleid voor toekomstige keuzes. De Tweede Kamer zal hierover eind 2010 worden geïnformeerd.

42

*Welke maatregelen moeten nog worden genomen om de doelstellingen op het gebied van de waterkwaliteit te behalen?*

In zowel het ontwerp-Nationaal Waterplan (NWP) als in de vier ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's, voor Eems, Maas, Rijn en Schelde), die de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op 18 december 2008 aan de Tweede Kamer heeft aangeboden (kamerstuk 2008–2009; 31 710, nr. 3), worden de doelstellingen en maatregelen beschreven op het gebied van waterkwaliteit.

Deze ontwerpplannen zijn in een tweetal algemene overleggen van de commissie van Verkeer en Waterstaat besproken, op respectievelijk 10 februari en 12 maart 2009.

De waterkwaliteitsmaatregelen zijn grofweg onder te verdelen in enerzijds maatregelen die gebaseerd zijn op bestaande wet- en regelgeving, waaronder de Richtlijn Stedelijk Afvalwater, de Nitraatrichtlijn en de richtlijn Prioritaire stoffen en generiek beleid (bijvoorbeeld Actieprogramma Diffuse Bronnen (2007)) en anderzijds aanvullende maatregelen die op lokaal of regionaal niveau genomen worden om de doelstellingen in een bepaald waterlichaam te halen.

Een uitgebreid overzicht van de maatregelen is terug te vinden in de vier ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen. Hierbij is ook aangegeven welke maatregelen in de komende planperiode (2009–2015) en in de volgende planperiodes (2016–2027) genomen gaan worden. In het ontwerp-Nationaal Waterplan is tevens een samenvatting van de belangrijkste aanvullende maatregelen in de komende planperiode voor de vier stroomgebieden opgenomen (zie tabel).

<b>KRW maatregelen 2009 – 2015</b>	<b>Eems</b>	<b>Maas</b>	<b>Rijn</b>	<b>Schelde</b>	<b>Totaal</b>	
Vermindering belasting RWZI	2	19	37	1	59	stuks
Vispassages	18	143	437	37	635	stuks
Aanleg natuurvriendelijke oevers (verbreden, hermeanderen)	108	604	1613	131	2456	km
Aanpak riooloverstorten	67/4	-/74	30/78	-	97/156	ha/ stuks
Verwijderen verontreinigde bagger	-/15	325/1213	5350/2985	-/27	5675/4240	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /ha
Inrichten mest-/ spuitvrije zone	-	102/362	849/18	-/23	951/403	ha/ km
Actief vegetatie-/ waterkwaliteitsbeheer	18/41	47/702	769/1273	26/-	860/2016	ha/ km
Uitvoeren onderzoeksmaatregelen	9	199	848	13	1069	stuks

43

*Wat bedoelt u met de opmerking dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat als autoriteit meer «in beeld» is en hoe leidt dit tot een verhoging van het aantal vergunningaanvragen?*

Door de inspanningen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is de naleving van de huidige vergunningplicht versterkt bij zowel de ondertoezichtstaanden als de initiatiefnemers van activiteiten en handelingen in het watersysteem. Zoals in het jaarverslag is gemeld, is de nieuwe Waterwet nog niet van kracht. Na de invoering van de waterwet zal stroomlijning, integratie en harmonisatie van veel losse wet- en regelgeving op het watergebied leiden tot minder vergunningen. Daardoor zal het aantal vergunningaanvragen dalen.

44

*Waarom is het onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart-2 vertraagd?*

In het jaarverslag is gemeld dat de oplevering van het onderzoek anderhalf jaar later plaatsvindt dan was voorzien. De oorzaak hiervan ligt in het innovatieve ontwikkelkarakter van het onderzoek, waarvoor geen vergelijkbare ervaringen zijn waaruit kan worden geput. In de beginfase van het project was met name meer tijd nodig om te bepalen op welke wijze het «faalmechanisme piping» berekend moest worden. Piping betreft een technisch vraagstuk, waarbij water onder een dijk doorstroomt en wat uiteindelijk aanleiding kan zijn tot het bezwijken van de dijk.

45

*Is de beoogde opleveringsdatum (2011) voor het onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart-2 wel haalbaar?*

Bij de begroting 2010 informeer ik u over de planning van Veiligheid Nederland in Kaart – 2.

46

*Kunt u toelichten waarom u in uw jaarverslag beweert dat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in 2008 weer is verbeterd, terwijl in 2008 meer NS-medewerkers incidenten hebben meegemaakt in vergelijking tot voorgaande jaren en er in het stads- en streekvervoer ook een toename van het aantal incidenten is geweest; dat betekent toch dat de veiligheid is afgenomen?*

Er is onderscheid gemaakt naar de sociale veiligheid van reizigers en personeel.

Voor de reizigers is de veiligheidswaardering verbeterd, zowel in het stads- en streekvervoer (waardering 7,8 in 2007 en 7,9 in 2008) als bij NS (het percentage reizigers dat de veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt was 76% in 2007 en 78% in 2008). Het aantal incidenten waar reizigers slachtoffer en/of ooggetuige van zijn, is bij het stads- en streekvervoer gelijk gebleven en bij NS gedaald.

Voor het personeel in het stads- en streekvervoer geldt dat zij de veiligheid in 2008 waarden met een 6,3 (gelijk aan de waardering in 2006). Het percentage personeelsleden dat incidenten zegt mee te maken is echter gestegen van 65% in 2006 naar 69% in 2008. Bij NS bedroeg het percentage medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meege maakt in 2008 20% en in 2007 19% (in 2006 21%).

47

*Kunt u toelichten hoe de veiligheidswaardering bij het personeel in het stads- en streekvervoer wordt vastgesteld en daarbij onder andere uitzetten hoeveel reizigers en medewerkers ervoor worden ondervraagd en hoe groot de totale groep reizigers en medewerkers is?*

De vaststelling van de veiligheidswaardering van het personeel geschiedt in het kader van de «personeelsmonitor sociale veiligheid van het personeel in het stads- en streekvervoer». In 2008 zijn onder de personeelsleden 13 014 vragenlijsten verspreid en 3670 bruikbare vragenlijsten terugontvangen (respons 27%). Het totaal aantal medewerkers in het stads- en streekvervoer met functies met direct reizigerscontact, bedraagt 17 963. De respons is zodanig dat volgens het onderzoeksbureau betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan over bus, tram en metro. Voor de regionale trein is de respons te gering en de uitspraken daarover zijn slechts indicatief.

In het kader van de klantenbarometer zijn in 2008 87 495 reizigers geënquêteerd, waarmee volgens het onderzoeksbureau de uitkomsten van de enquêtes representatief zijn (totaal aantal reizigers in het stads- en streekvervoer in 2008 bedroeg ca. een half miljoen per dag).

48

*Waarom denkt u dat de toename van het aantal incidenten dat het personeel in het stads- en streekvervoer heeft meegemaakt, niet heeft geleid tot een verlaging van de veiligheidswaardering?*

Uit nadere analyse blijkt het volgende: In de vier grote steden (G4) is het aandeel incidenten hoger dan in de rest van het land, doch het aantal incidenten is daar wel teruggelopen en de veiligheidswaardering toegenomen. Het omgekeerde geldt in de rest van het land; het aantal incidenten is daar toegenomen en de veiligheidswaardering afgenomen.

Dat de veiligheidswaardering gemiddeld niet is gedaald, kan overigens mede liggen aan het feit dat de stijging van incidenten vooral betrekking heeft op de zogenaamde niet strafbare incidenten (pesten, lastig vallen).

49

*Waarom is er € 132 000,- meer uitgegeven aan sociale veiligheid in het openbaar vervoer dan begroot en waar zijn deze middelen aan besteed?*

In 2008 zijn de kosten van de monitoring ten laste gekomen van het beleidsartikel.

Daarnaast is in het AO Sociale Veiligheid van 10 december 2008 op verzoek van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat een onderzoek naar crisiscommunicatie in het stadsen streekvervoer uitgevoerd.

50

*Is de ERTMS-versie «baseline 3» helemaal in orde en kan deze foutloos werken? Zo nee, waarom niet en wat wordt eraan gedaan om te zorgen voor foutloze werking?*

Zoals op 12 december 2008 aan uw Kamer gemeld (kamerstuk 2008–2009; 29 893, nr. 78) wordt apparatuur met ERTMS-versie «baseline 3» momenteel ontwikkeld. Deze is dan ook nog niet beschikbaar. Op 4 juli 2008 is over deze versie een Memorandum of Understanding ondertekend door de Europese Commissie, CER (Community of European Railways), UIC (Union Internationale des Chemins de fer), UNIFE (Union of European Railway Industries), EIM (European association for the rail Infrastructure Managers), GSM-R Industry Group en ERFA (European Rail Freight Association). Hierin staat onder andere dat ERTMS-apparatuur met deze versie vanaf 2015 beschikbaar zal zijn. Tot dan zullen uitgebreide tests en aanpassingen plaatsvinden die er toe moeten leiden dat er vanaf 2015 foutloze apparatuur beschikbaar zal zijn.

51

*Met welke partijen uit de spoorsector is er precies overeenstemming bereikt over de invoering van ERTMS (European Rail Traffic Management System)?*

Er is overeenstemming bereikt met ProRail, NS en de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders over een gefaseerde invoering van ERTMS. Deze organisaties hebben mij toegezegd eind 2010 hun implementatiestrategie en alle projecten waarbij ERTMS toegepast wordt te evalueren op basis van de ervaringen tot dan toe, inclusief de internationale ervaringen. Daarbij zal ook worden betrokken in hoeverre de ERTMS-markt stabiel is geworden en zal bekeken worden welke onzekerheden er nog zijn. Bovendien zijn deze organisaties en ik het erover eens dat grootschalige investeringen in ERTMS bij voorkeur worden gedaan op basis van de toekomstvaste versie «baseline 3».

52

*Kunt u verklaren hoe het kan dat er met de spoorsector overeenstemming is over de invoering van ERTMS, terwijl er onzekerheden zijn over de fasering van de implementatie en de gewenste overheidsbijdrage?*

In het antwoord op vraag 51 heb ik aangegeven over welke aspecten van de invoering van ERTMS ik overeenstemming heb met de spoorsector. Er zijn echter nog twee belangrijke onzekerheden waarover ik zo spoedig mogelijk duidelijkheid wil krijgen: de fasering van de implementatie en de gewenste overheidsbijdrage voor de materieelombouw. Om hierover duidelijkheid te krijgen wordt momenteel een maatschappelijke kosten/baten-analyse uitgevoerd. Ik heb u daarover geïnformeerd in mijn brief aan uw Kamer van 12 december 2008 (kamerstuk 2008–2009; 29 893, nr. 78). Vóór het zomerreces zal ik uw Kamer informeren over de stand van zaken van deze maatschappelijke kosten/baten-analyse.

53

*Kunt u uiteenzetten hoe ERTMS wordt ingevoerd, op basis van welk tijdschema en met behulp van welke financiële bijdragen van het Rijk?*



ERTMS is nu geïmplementeerd op de Betuweroute en de HSL-Zuid. Verder wordt ERTMS aangelegd op het baanvak Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn. Eind 2010 komt de spoorsector met de evaluatie van haar ERTMS-implementatiestrategie op basis van de ervaringen tot dan toe, inclusief de internationale ervaringen. Verdere, grootschalige investeringen in ERTMS zullen volgens de huidige inzichten bij voorkeur worden gedaan op basis van de toekomstvastere versie «baseline 3». De kosten daarvan in de infrastructuur worden door het Rijk gedragen. Om de gewenste overheidsbijdrage voor de materieelombouw te kunnen bepalen wordt momenteel een maatschappelijke kosten/baten-analyse uitgevoerd. Vóór het zomerreces zal ik uw Kamer informeren over de stand van zaken van deze maatschappelijke kosten/baten-analyse.

54

*Hoe zijn de reders betrokken bij het opstellen van het draaiboek piraterij?*

Over het draaiboek is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en enkele van hun leden, Nautilus (vakbond voor werknemers in de maritieme sector), de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), de Vereniging van Waterbouwers in BaggerKust- en Oeverwerken (VBKO), alsmede met het productschap Vis. Daarbij werd brede steun verkregen.

55

*Kunt u uiteenzetten wat de reders vinden van het functioneren van het draaiboek piraterij, het meldpunt en de daadwerkelijke bijstand indien daar om wordt gevraagd?*

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar o.a. de hoorzittingen en het rondetafelgesprek dat de Kamer met de reders had over diverse aspecten van piraterij, waaronder het draaiboek. De indruk uit de bijeenkomsten van het Nationale Piraterij Platform is dat de reders positief staan tegenover het draaiboek.

56

*Waarom geeft u in het jaarverslag niet de cijfers over alle scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee in 2008, in plaats van alleen die over significante scheepvaartongevallen, en kunt u dat alsnog doen?*

Voor het meten van het effect van het veiligheidsbeleid voor het scheepvaartverkeer op de Noordzee worden op dit moment in de Begroting cijfers gegeven ten aanzien van scheepsongevallen in de categorieën koopvaardij en visserij, welke plaatsvinden in het beheersgebied van de Kustwacht. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt naar de omvang van de schade van het scheepsongeval. In die zin heeft de term significant voor scheepsongevallen op de Noordzee geen toegevoegde waarde. Voor de toekomst wordt daarom overwogen om de term significant voor de scheepsongevallen op de Noordzee te laten vervallen. Momenteel wordt bezien of ongevallen in de recreatievaart op de Noordzee kunnen worden opgenomen als categorie.

57

*Is al duidelijk wat de tekorten zijn aan goed opgeleide vliegtuigonderhoudstechnici en wat kunt u bijdragen aan het wegwerken van die tekorten?*

In 2008 is een onderzoek gestart om de mogelijk tekorten in kaart te brengen. Het voorlopige beeld uit dit onderzoek is dat er op dit moment geen tekorten zijn aan vliegtuigonderhoudstechnici. De definitieve onder-

zoeksresultaten komen in de loop van 2009 beschikbaar. Op dat moment zal bepaald worden of en welke acties noodzakelijk zijn.

58

*Welke bureaus en/of professionals zijn er ingehuurd voor de extra € 2,5 miljoen die zijn uitgegeven aan de algemene strategie- en beleidsontwikkeling (artikel 34.01.01) en welke expertise boden zij die VenW niet in huis had?*

In 2008 zijn enkele bureau's ingehuurd, enerzijds voor het tijdelijk aantrekken van extra capaciteit en anderzijds voor het benutten van specifieke kennis.

Om de adviezen van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur (commissie Elverding) voortvarend te implementeren is in 2008 gestart met een nieuwe projectdirectie. Hierbij is externe ondersteuning en expertise ingehuurd. Dit om te bewerkstelligen dat het veranderingsproces voorspoedig verloopt en tegelijkertijd adequaat kan blijven worden ingespeeld op de (politieke) actualiteit en de voortgang van de lopende MIRT projecten. Het betrof nieuwe activiteiten waarvoor de benodigde capaciteit binnen VenW niet voorhanden was.

Waar het gaat om zaken als het professionaliseren van het opdrachtgeverschap, het standaardiseren van procedures, producten en processen en het ontwikkelen van richtlijnen voor de nieuwe verkenningen conform de adviezen van de commissie Elverding, is gebruik gemaakt van specifieke kennis van andere partijen dan VenW.

Voorts is tijdelijk extra capaciteit en kennis aangetrokken ten behoeve van de ontwikkeling van de mobiliteitsaanpak. De uitgaven zijn gedaan voor onder meer procesbegeleiding en specifiek rekenwerk.

Het betreft de bureau's Berenschot, Rebel group, DHV, Witteveen + Bos, B&A groep, Anderson Elffers Felix, B&A groep en Idee aan Zee.

59

*Wanneer verwacht u het actieprogramma gericht op de filetop-50 knelpunten uit te kunnen voeren en bent u zich bewust van de extra filedruk die uitstel van de uitvoering op zou leveren?*

Het actieprogramma gericht op de filetop-50 knelpunten ligt op planning om ultimo 2012 gerealiseerd te zijn. Ik ben mij terdege bewust van de extra file druk die kan ontstaan door uitstel in de uitvoering. Dit actieprogramma is samengesteld om op korte termijn de doorstroming op de filetop-50 knelpunten te verbeteren.

60

*Bent u tevreden over het feit dat 3% van de wegen en 12% van de bruggen en viaducten niet aan de technische normen voldoen en dus onveilig kunnen zijn?*

Ik ben tevreden over de onderhoudstoestand van het asfalt op de wegen. Rijkswaterstaat onderhoudt haar wegen op kostenefficiënte wijze; het veelal aanwezige Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB-deklaag) wordt pas aan het einde van haar levensduur vervangen. Dat jaarlijks ca. 5% van het beheerde areaal dan tijdelijk niet voldoet aan de normen is derhalve acceptabel. Verder wordt bij slijtage van het asfalt de veiligheid geborgd door snelheidsbeperkingen in te stellen binnen 24 uur. Het onderhoud wordt daarna zo snel mogelijk uitgevoerd.

Dat 12% van de bruggen en viaducten niet geheel aan de technische normen voldoet, betekent nog niet dat deze objecten onveilig zijn. Als de veiligheid in het geding is, wordt uiteraard altijd direct ingegrepen. Rijkswaterstaat onderhoudt haar kunstwerken op preventieve wijze. Er zijn momenteel geringe achterstanden in het onderhoud aan de kunstwerken, deze worden getracht weg te werken. Dat tijdelijk 10% van het beheerde areaal niet voldoet aan de normen is acceptabel.

61

*Wanneer zal de Kamer het wetsvoorstel voor de Wet Kilometerprijs ontvangen?*

Zoals toegezegd streef ik ernaar om het wetsvoorstel Kilometerprijs voor het zomerreces bij uw Kamer in te dienen.

62

*Waarom krijgt de Kamer het wetsvoorstel pas zo lang nadat u het advies van de Raad van State heeft ontvangen?*

Om recht te doen aan het advies van de Raad van State neem ik de tijd om dit goed tot me te nemen. Ik ontving het advies van de Raad van State begin maart. De tijd daarna is besteed aan verwerking van het advies van de Raad van State in het Nader Rapport, wetsvoorstel en toelichting. Daartoe moest veelvuldig overleg plaatsvinden met meest betrokken departementen en uitvoerende partijen.

U zult bij indiening van het wetsvoorstel uitgebreid geïnformeerd worden over de inhoud van het advies van de Raad van State, samen met het Nader Rapport.

63

*Welke successen zijn er behaald op het gebied van stedelijke distributie?*

In tientallen gemeenten, waaronder Utrecht, Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, is de organisatie van stedelijke distributie onderwerp van samenwerking met het bedrijfsleven. Ook in diverse provincies en de meeste stadsregio's staat stedelijke distributie op de agenda.

Belangrijke initiatieven die door VenW worden ondersteund zijn sterk in ontwikkeling:

- Milieuzones: probleem met fijnstof heeft stedelijke distributieaanpak op de agenda gezet. Diverse gemeenten (onder andere Nijmegen en Haarlem) zien nu af van een milieuzone omdat een betere organisatie van goederenverkeer de problemen naar verwachting zal oplossen.
- Dagranddistributie: bevoorrading met stille (PIEK) voertuigen in vroege ochtend en late avond neemt snel toe, supermarkten en steeds meer andere grootwinkelbedrijven gaan hiertoe over. Dit levert besparing op van kosten, CO<sub>2</sub> en fijnstof uitstoot en ook een verbetering van verkeersveiligheid.
- Bevoorradingsservice: het initiatief in Nijmegen van Binnenstadservice.nl krijgt navolging. Binnenstadservice ontvangt namens winkeliers goederen en levert die slim gebundeld aan bij de winkeliers. In een 20 tal steden staat de opening van een binnenstadservice in de planning en de belangstelling van steden en bedrijfsleven blijft toenemen.

64

*Wat zijn de werkzaamheden van de Ambassadeur Stedelijke Distributie?*

De Ambassadeur Stedelijke Distributie, Eric Janse de Jonge, is sinds 1 januari 2009 aan het werk. Gemeenten en bedrijfsleven zijn gezamenlijk

verantwoordelijk voor een goede organisatie van stedelijke distributie. De ambassadeur stimuleert, jaagt aan en bemiddelt bij stagnatie tussen partijen. Zeer recent heeft zijn bemiddeling in Maastricht het gemeentebeheer en TLN en EVO weer bij elkaar gebracht.

Tevens werkt hij met gemeenten en bedrijfsleven aan een nationaal kader voor spelregels voor de bevoorrading. Daarbij is het referentiemodel van de Commissie Stedelijke Distributie (de voorloper van de Ambassadeur) het uitgangspunt. Bovendien stimuleert hij praktijkexperimenten en kennisontwikkeling en de promotie van goede voorbeelden van efficiëntere bevoorrading richting bedrijfsleven en gemeenten.

65

*Hoe kunt u de positieve conclusie over uw beleid trekken dat de haalbaarheid van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit op het gebied van het aantal voertuigverliesuren in files niet of nauwelijks verslechterd is, terwijl het aantal gemeten voertuigverliesuren in files is gestegen tot het hoogste niveau ooit en daarmee de prestatie-indicator dus negatief is, ondanks de economische teruggang?*

In de Nota Mobiliteit was voorzien dat de files zouden toenemen tot de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Het reistijdverlies door files is echter inmiddels sterker toegenomen dan in de Nota Mobiliteit werd verwacht. Dit is veroorzaakt door de groei van het autoverkeer en de vertraging in de aanleg van nieuwe infrastructuur en spitsstroken. Het feit dat nu mede door de crisis de VVU's nauwelijks zijn gestegen is geen reden om achter over te leunen. Om te voorkomen dat na de crisis de VVU's verder toenemen is het daarom noodzakelijk dat we de voorgenomen maatregelen voor bouwen, benutten en beprijzen tijdig uitvoeren.

66

*Wat zijn de oorzaken van de mislukking van uw beleid ten aanzien van de «passeertijd sluisen», die op de hoofdtransportas weer is tegengevallen en liefst 20% onder de streefwaarde zit?*

De lagere score op de hoofdroutes (hoofdtransportassen) wordt voornamelijk veroorzaakt door groot onderhoud bij vier sluiscomplexen: Prins Bernardsluis, Volkeraksluisen, Krammersluizen en Sluis Terneuzen. Bij de Prins Bernardsluis was door de noodzakelijke renovatie van vier maanden de duwvaartkolk gestremd, waardoor de passeertijd voor de andere kolk in die periode fors toenam. Ook bij de Krammersluis en de sluis van Terneuzen is de passeertijd helaas negatief beïnvloed door noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden. Uitvoering van onderhoud aan sluisen heeft tot doel op lange termijn de passeercapaciteit structureel op orde te houden. Enige hinder tijdens de onderhoudswerkzaamheden is helaas onontkoombaar.

67

*Wat gaat u doen om op de kortst mogelijke termijn de passeertijden van sluisen tot een redelijke tijd terug te brengen?*

Binnen de beschikbare middelen wordt continu geoptimaliseerd om zo goed mogelijk aan de streefwaarden te voldoen. Onderhoudswerkzaamheden worden altijd in overleg met de sector zo ingepland dat de hinder kan worden geminimaliseerd.

68

*Hoe hoog was de beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur in 2008?*

De beschikbaarheid in 2008 was 99,62 %. Dit is hoger dan de realisatie in 2007 van 99,40 %. Het is ook hoger dan de in het beheerplan 2008 afgesproken grenswaarde van 99,43%. De 99,62% betekent een niet-beschikbaarheid van 0,38%. Die is het resultaat van een onderhoudstijd van 0,23% en een storingstijd van 0,15%.

69

*Kunt u aangeven hoe het mogelijk is dat er ook in 2008 sprake was van onderbesteding van het beschikbare onderhoudsbudget bij ProRail?*

Ik wil u verwijzen naar mijn brief van 9 april 2009 (kamerstuk 2008–2009; 29 984, nr. 176) In die brief ga ik uitgebreid in op de oorzaken van de onderbesteding in 2008. Voor de maatregelen verwijs ik u naar het antwoord op vraag 16 bij het jaarverslag IF.

70

*Welke maatregelen heeft u genomen om ervoor te zorgen dat het onderhoudsbudget bij ProRail in 2009 wel uitgegeven wordt?*

Zie het antwoord op vraag 16 bij het jaarverslag IF.

71

*Kunt u een overzicht geven van de klanttevredenheid over het regionaal openbaar vervoer in heel Nederland, in de vier grote steden en bij NS, gesplitst volgens de criteria voor regionaal openbaar vervoer?*

De klanttevredenheid over het regionaal openbaar vervoer in Nederland (inclusief de vier grote steden) wordt onderzocht in de OV-Klantenbarometer. Per OV concessie wordt onderzoek naar de klanttevredenheid gedaan. Uit het onderzoek van de OV-Klantenbarometer van 2008 blijkt dat het algemeen landelijk cijfer voor de klanttevredenheid een 7,2 bedraagt. Het gemiddelde cijfer voor de busdiensten in de vier grote steden is een 7,1 en voor tram/metro een 7.0. De volledige rapportages van de OV-Klantenbarometer zijn te vinden op de website van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Voor de NS geldt dat de algemene klanttevredenheid op het hoofdrailnet in 2008 76% bedroeg, dat wil zeggen dat 76% van de reizigers een rapportcijfer van 7 of hoger gaf. (Website KpVV-OV-Klantenbarometer [http://www.kpVV.nl/templates/mercury.asp?page\\_id=2046&i d=792&on derwerp\\_sub=54](http://www.kpVV.nl/templates/mercury.asp?page_id=2046&i d=792&on derwerp_sub=54) )

72

*Wat is de oorzaak van de vertraging bij de inbouw van ERTMS?*

De locomotieven zijn nu uitgerust met ERTMS apparatuur voor level-2. Dit is nodig (en voldoende) om over het A-15 trace te kunnen rijden, waar level-2 in de baan ligt. De havenspoorlijn krijgt echter ERTMS level-1. Voor dit level is in oktober 2007 gekozen omdat de inbedrijfname van level-1 minder risico's kent dan ERTMS level-2. De havenspoorlijn is complexer dan het A-15 tracé door beweegbare bruggen en emplacementen. Voor de locomotieven betekent deze scope wijziging dat de level-1 functionaliteit alsnog gecertificeerd moet worden. Hiervoor moeten aanvullende contracten gesloten worden door marktpartijen.

De Kamer is in de Voortgangsrapportages Betuweroute geïnformeerd over uitstel van oplevering van de havenspoorlijn als gevolg van de vertraging bij de locomotieven. De ERTMS level-1 in de infrastructuur is gereed en de verwachting is dat alle ERTMS locomotieven september 2009 gecertificeerd zijn voor level-1.

73

*Waarom is de subsidieverlening aan grotere projecten (boven de € 100 000,-) onder de Tijdelijke subsidieregeling Innovatie Binnenvaart achtergebleven bij de verwachting; lost de markt dit zelf op?*

Dit kan verklaard worden door het feit dat de Adviescommissie over een beperkt aantal van de ingediende voorstellen positief heeft geadviseerd. Er is op grond van deze ervaringen voor gekozen het programmabureau EICB (dat gepositioneerd is binnen de sector) een sterkere initiërende en toetsende rol vooraf te laten vervullen, waardoor een toename van het aantal kwalitatief goede inzendingen wordt verwacht.

74

*Zal het kabinet daadwerkelijk lukken om binnen een jaar de vijftien knelpunten op te lossen die volgens de Commissie Noordzij binnen een jaar kunnen worden opgelost?*

Dit najaar zal ik de Kamer een voortgangsrapportage versturen over het actieplan top 15 en het aanvalsplan voor de overige 25 knelpunten (zie hieronder bij vraag 75.) Naar verwachting zal zoals in de kabinetsreactie is aangegeven – voor knelpunten met een internationaal (EU) karakter de aanpak veelal een langere adem vergen.

75

*Wanneer verwacht het kabinet de overige 25 knelpunten aan te pakken?*

Voor de zomer van 2009 zal ik samen met staatssecretaris Heemskerk de Kamer een aanvalsplan voor de overige 25 knelpunten aanbieden. Zie ook hierboven bij 74.

76

*Waarom zijn de meetbare gegevens op het gebied van de leefomgeving van de hoofdwegen voor 2008 niet ingevuld?*

De gegevens op het gebied van leefbaarheid van de hoofdwegen voor 2008 zijn nog niet bekend. In september 2009 worden deze gegevens gepubliceerd in de Milieubalans 2009.

77

*Welk deel van de € 11 603 000,- die in 2008 onder artikel 37.01.02 (Klimaat) is uitgegeven, is uitgegeven aan het uitvoeren van simulaties van het toekomstige effect van luchtvaart, scheepvaart en autoverkeer op de hoeveelheid broeikasgassen?*

Het klimaatvraagstuk heeft conform de IPCC-indeling drie aspecten: de kennis van het klimaatsysteem, de adaptatie en de mitigatie. Aan het specifiek genoemde uitvoeren van simulaties van het toekomstige effect van de luchtvaart, de scheepvaart en autoverkeer op de hoeveelheid broeikasgassen is minder dan 2% van het genoemde budget besteed, aangevuld met EU-subsidiegeld (ca. 50 000 euro).

78

*Kunt u aangeven welke invloed de afname van de bijdragen aan de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) in 2008 ten opzichte van 2007 heeft op de reizigersontwikkelingen in het stads- en streekvervoer?*

De in de vraag veronderstelde afname van de BDU heeft niet plaatsgevonden. De BDU was in 2008 hoger dan in 2007, mede omdat er een index van 1,75% aan de bijdrage is toegevoegd en ik in 2008 een eenmalige

impuls van 16 mln. heb verstrekt ter verbetering van het klimaat in het streekvervoer.

De vraagsteller doelt naar ik aanneem op de vermindering van de groei-factor voor de BDU van 2,1% naar 1,1%. Ik heb vooralsnog geen zicht op de effecten voor de reizigersontwikkelingen in het stads- en streekvervoer.

79

*Kunt u gespecificeerd aangeven waarom de kosten van de Shared Services Organisatie in 2008, begroot op € 64 miljoen, daadwerkelijk € 88 miljoen bedroegen?*

Zoals in de toelichting bij de SSO in het jaarverslag is aangegeven, is het verschil tussen de raming en de realisatie met name veroorzaakt door budgettair neutrale overboekingen.

In onderstaande tabel is een specificatie van deze overboekingen verstrekt.

<b>Overboekingen binnen VenW</b>	<b>Bedrag</b>	<b>Dienst(en)</b>	<b>Artikel(en)</b>
Service Level Agreements	8.088	DGLM/DGMo/DGW/CenD	11/31/41.01/41.03
Overdracht Bedrijfsvoering BSK naar SSO	3.127	DGLM/DGMo/DGW/CenD	41.03
Rijkstraineeprogramma	245	DGLM/DGMo/DGW/CenD	41.01/41.03
Hogere huisvestingsuitgaven (huur en energie)	1.388	CenD	41.01
Ontwikkeling Identity mgmt	689	CenD	41.01
Uitbreiding servercapaciteit	640	CenD	41.01
Doorberekende overhead Rijks Expertise centra HRM	600	CenD	41.01
Corp.opleidingen	910	CenD	41.01
Loonbaanscan/Klantondersteuning/div HRM	846	CenD	41.01
ARBO dienstverlening	655	CenD	41.01
IDEEA/Transitiekosten EHRM	423	CenD	41.01
Sociaal Flankerend beleid	461	CenD	40
Loonbijstelling	979	CenD	40
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>19.051</b>		
<b>Ontvangsten batenlasten dienst</b>			
Niet tijdig van RWS ontvangen projectvergoeding	3.069		
<b>Overboekingen andere ministeries</b>			
Overdracht fte's van VWS conform ICT protocol	794		
Overboeking SZW transitiekosten	802		
<b>TOTAAL</b>	<b>23.716</b>		

80

*Is er bij de hogere kosten van de Shared Services Organisatie daadwerkelijk sprake van budgettair neutrale overboekingen binnen de begroting van VenW? Zo ja, op welke posten is er voor € 24 miljoen minder uitgegeven dan begroot?*

Zie ook het antwoord op vraag 79 en de daaronder verstrekte tabel. In die tabel is aangegeven welke diensten uit welke artikelen/operationele doelstellingen gelden naar de SSO hebben overgeboekt.



81

*Waarom heeft ProRail ruim € 1 miljoen gekregen voor het onderhoud aan de Sun-lijn?*

De SUNIJ-lijn valt als tramweg buiten de Spoorconcessie. Daarom is voor de SUNIJ-lijn een apart voorschot verstrekt voor het doen van groot onderhoud aan deze lijn.

82

*Hoe verklaart u de forse overschrijdingen bij het KNMI van de begrote personele kosten (7,4%) en van de begrote materiële kosten (10,9%)?*

De overschrijding van de personele kosten wordt voor circa de helft (3,5%) verklaard door een stijging van de standaard cao lonen. Daarnaast zorgen de toelagen (vooral voor onregelmatige dienst) voor een overschrijding van 2% (ook deze is deels cao gerelateerd). Tenslotte zijn meer personele kosten gemaakt voor extra, niet begrote, gesubsidieerde projecten (2%). Dit laatste veroorzaakt ook voor ruim driekwart (8,4%) de overschrijding op de materiële kosten. Tegenover deze extra kosten staan echter ook extra (subsidie)inkomsten.

83

*Kunt u een nadere specificatie geven van de balansposten van Rijkswaterstaat «grond en gebouwen» (+ € 13 miljoen) en «installaties en inventarissen» (+ € 23 miljoen) en zit hier het LEF Future Centre in Utrecht bij in?*

De stijging van de balanspost «Grond en gebouwen» met ca € 13 miljoen bestaat uit voor ca. € 22 miljoen aan investeringen in de nieuwbouw/aanpassing kantorencomplex Westraven (inclusief het LEF Future Centre, zie ook vraag 84), de zout- en bebakingsloods in Oirschot, de steunpunten Andelst-Zetten, Markelo en 't Harde en de districtskantoren van het Waterdistrict Utrecht en het Wegendistrict Utrecht, voor ca € 3 miljoen aan desinvesteringen en voor ca € 6 miljoen aan afschrijvingen.

De stijging van de balanspost «Installaties en inventarissen» met ca. € 23 miljoen, waaronder die voor het LEF Future Centre, is grotendeels ontstaan door herrubricering van de «hardware en overige elektronische hulpmiddelen», boekwaarde ca € 22 miljoen, voorheen gerubriceerd onder de «overige materiële vaste activa». De balanspost «overige materiële vaste activa» laat als gevolg van de herrubricering een daling zien van ca € 27 miljoen.

Overigens, de balansposten «Installaties en inventarissen» en «overige materiële vaste activa» tezamen laten een daling zien van € 4 miljoen.

84

*Kunt u van het LEF Future Centre een specificatie geven van de totale investeringen die ervoor gedaan zijn en het aantal vierkante meters dat het beslaat?*

Het LEF Future Center beslaat een oppervlakte van ca. 3 000 m<sup>2</sup>. Rijkswaterstaat heeft in totaal € 5,6 mln. geïnvesteerd in de totstandkoming hiervan. Dit bedrag is voor € 4,3 mln. opgebouwd uit bouwkundige aanpassingen in het pand Westraven, waaronder extra elektra, datacommunicatie, sprinklerinstallaties en Audio/Video-apparatuur en voor € 1,3 mln. uit investeringen in meubilair, kantoormachines e.d.

85

*Hoe is het, gezien de kabinetsdoelstelling het aantal ambtenaren te reduceren, mogelijk dat het aantal fte's bij Rijkswaterstaat met 2% is gestegen?*

De toename is het gevolg van het invullen van vacatures die zijn ontstaan door uitstroom in dit jaar en voorgaande jaren. Het saldo van in- en uitstroom is over 2008 2%. Overigens ligt de bezetting van RWS nog ruimschoots lager dan de overeengekomen maximale omvang van RWS na verwerking van de taakstelling van het kabinet.

86

*Hoe verklaart u dat de inhuur van mensen door Rijkswaterstaat in geld 19% duurder is uitgevallen dan begroot?*

Bij het begroten van de inhuur van Rijkswaterstaat wordt uitgegaan van een volledige bezetting van de formatie van Rijkswaterstaat. In 2008 is de bezetting gestegen maar, vanwege een relatief hoge uitstroom en een groot aantal moeilijk in te vullen vacatures, nog achtergebleven op de formatie. Teneinde dit niet ten koste te laten gaan van de productieopgave waar Rijkswaterstaat voor staat, is de lagere bezetting deels gecompenseerd met een hogere inhuur.

87

*Hoe verloopt de procedure voor inhuur bij uw ministerie en op welk niveau in de organisatie wordt daarover op basis van welke criteria en informatie beslist?*

Bij VenW ligt vanuit het oogpunt van integraal management de bevoegdheid om tot inhuur te beslissen op het niveau van directeur-generaal/inspecteur-generaal en daaronder ressorterende directeurs en managers met budgettaire verantwoordelijkheid. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden van VenW-onderdelen kunnen decentraal procedures en criteria worden gesteld. Voor VenW geldt vanaf 2007 een strikt uitgavenplafond voor externe inhuur – totale inhuuruitgaven 2007 – welke zijn doorvertaald op het niveau van de afzonderlijke VenW-onderdelen. Centraal worden de uitgaven externe inhuur periodiek gemonitord en vindt waar nodig bijsturing plaats.

88

*Waarom is de personele bezetting van de Inspectie Verkeer en Waterstaat gegroeid?*

De personele bezetting is iets gegroeid (969,2 fte t.o.v. 962,3 fte) omdat de Inspectie in het jaar 2008 meer taken voor het departement heeft uitgevoerd, dan in de ontwerp-begroting 2008 was voorzien. Het gaat daarbij om inzet voor personenvervoer (zoals inzet voor de G4 taxi), ongevals-onderzoek en de nieuwe binnenvaartwet. De personele bezetting per 1 juni 2009 is inmiddels gedaald tot 920 fte.

89

*Waarom is aan een vertrekkende ambtenaar een ontslagvergoeding meegegeven van meer dan twee jaarsalarissen en wie heeft deze regeling goedgekeurd?*

De ontslagregeling is conform de mandaatregeling VenW goedgekeurd door de SG van VenW.

De totale ontslagvergoeding doet op basis van de kantonrechttersformule recht aan de ontstane conflictsituatie. Er is hier in het kader van de WOPT sprake van »uitgesteld loon» omdat de totale ontslagvergoeding is gebaseerd en geëffectueerd op een gemis aan pensioenopbouw.

90

*Welk bedrag was er begroot voor de inhuur van adviseurs en tijdelijk personeel bij VenW in 2008?*

Bij VenW wordt in principe niet separaat op inhuur begroot, maar op de totale personele uitgaven. Wel is er conform de afspraak met het kabinet een inhuurplafond. T.o.v. dat plafond is de inhuur in 2008 met 72 miljoen gedaald. De gerealiseerde inhuur 2008 voor VenW bedraagt € 144 miljoen, waarvan € 92 miljoen bij RWS.

91

*Kunt u een overzicht geven van de ontwikkeling van de kosten van de inhuur van adviseurs en tijdelijk personeel bij VenW over de afgelopen 5 jaar?*

Tot 2006 werden de kosten voor inhuur niet eenduidig bijgehouden. Hierdoor is het niet goed mogelijk een betrouwbaar cijfer te geven over 2004 en 2005. Met de implementatie van een nieuw financieel systeem (SAP) is dit vanaf 2006 wel mogelijk. Over 2006 heeft VenW opgave gedaan van de inhuuruitgaven conform de op dat moment geldende bepalingen van BZK (apparaatsuitgaven uitgesplitst naar 8 categorieën van externe inhuur). Over het jaar 2006 bedroeg de inhuur € 114 miljoen. In 2007 zijn aanvullende bepalingen opgenomen in de Rijksbegrotingsvoorschriften waarop de financiële administratie van VenW is aangepast. De opgaven vanaf 2007 bevatten een aantal aanvullende posten die in 2006 niet als inhuur zijn verantwoord. Het gaat daarbij om inhuur ten laste van programmagelden en inhuur voor sluis- en brugbediening, nautische activiteiten, verkeerskunde, veiligheid en gezondheid. Over 2007 bedroeg de inhuur € 216 miljoen en over 2008 € 144 miljoen.