

Vergaderjaar 2011–2012

**33 240 XII**

## **Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011**

**Nr. 7**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 12 juni 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het Jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011 (Kamerstuk 33 240 XII, nr.1).

De minister en de staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 12 juni 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
Sneep

1

*Welke maatregelen gaat u nemen om de bescherming van privacygevoelige informatie bij de voormalige VROM Inspectie te verbeteren?*

De ILT maakt jaarlijks een beveiligingsplan waarin per jaar wordt vastgesteld welke (nieuwe) maatregelen nodig zijn om de bescherming van de privacygevoelige informatie te borgen. Daarin zullen de aanbevelingen van de AR als actiepoint worden meegenomen.

2

*Weet u, gelet op het feit dat voor veel informatiesystemen van het kernministerie en Rijkswaterstaat risicoafwegingen ontbreken, niet of risicoafwegingen zijn uitgevoerd? Of zijn risicoafwegingen niet actueel of niet gedocumenteerd?*

De aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer om de ontbrekende aspecten van informatiebeveiliging in te vullen in relatie tot de gesignaleerde risicoafweging voor de MTM systemen zijn opgepakt. Binnen RWS maakt risicoanalyse als onderdeel van de informatiebeveiliging, standaard deel uit van de werkprocessen. Verder is binnen RWS een taskforce informatiebeveiliging opgericht die bezig is de informatiebeveiliging van RWS, de daaraan gekoppelde risico's en de te nemen beheersmaatregelen nader te onderzoeken. MTM is daar onderdeel van. Naar verwachting is dit onderzoek medio dit jaar gereed, waarna eventuele verbetermaatregelen getroffen worden.

3

*Wat verklaart de stijging van de uitgaven aan externe inhuur in absolute zin van € 58,9 miljoen in 2010 naar € 119, 4 miljoen in 2011?*

De vraag vergelijkt de externe inhuuruitgaven van het voormalige ministerie van VROM in 2010 met de externe inhuuruitgaven van het huidige ministerie van IenM in 2011.

Het huidige ministerie van IenM is ontstaan uit de fusie van het voormalige ministerie van VenW met delen van het voormalige ministerie van VROM.

Het voormalige ministerie van VROM gaf in 2010 € 58,9 miljoen aan externe inhuur uit.

Het voormalige ministerie van VenW gaf in 2010 € 123,7 miljoen aan externe inhuur uit.

Het huidige ministerie van IenM gaf in 2011 € 119,4 miljoen aan externe inhuur uit.

4

*Klopt het dat bij het directoraat-generaal Bereikbaarheid sprake is van onvolkomenheden in het toezicht op LNVL? Zo ja, wat zijn die, wat is de oorzaak en wat zijn de mogelijke oplossingsrichtingen?*

De Algemene Rekenkamer heeft geconcludeerd dat er sprake is van een onvolkomenheid in het toezicht op LNVL ter zake van de veiligheid. Ik ben van mening dat het veiligheidstoezicht geen statisch gebeuren is, maar dat veiligheid en het toezicht daarop het meest zijn gebaat met aanpassingen aan internationale ontwikkelingen.

De onvolkomenheid gaat in op afspraken over een nieuw systeem en de daarbij behorende grenswaarden. Deze zijn voor het nieuwe systeem nog niet vastgesteld. Omdat in 2014 in Europees verband grenswaarden worden bepaald, wacht ik deze grenswaarden af. Ik ga met de AR in overleg hoe om te gaan met de door de AR gemaakte opmerkingen maar zal de Kamer op de gebruikelijke wijze informeren.

5

*Op welke manier gaat u er voor zorgen dat de Kamer nu eindelijk inzicht krijgt in de gelden die al dan niet worden besteed aan onderhoud voor het spoor?*

In de begroting zullen alle kasschuiven en onderbestedingen meerjarig in beeld worden gebracht. Daarnaast zal in het Jaarverslag en de begroting aangegeven worden of er onbestede gelden bij ProRail aanwezig zijn en waarvoor deze gereserveerd zullen blijven. Via deze weg heeft u volledig inzicht in de aanwending van de gelden.

6

*Kunt u een toelichting geven op de constatering van de Algemene Rekenkamer, dat uit achterliggende documenten blijkt dat er geen geld van spoor naar wegen gaat? Wat is de reden voor het feit dat de Kamer geen inzage heeft in deze documenten?*

De Algemene Rekenkamer heeft inzage gehad in de begrotingsadministratie zoals deze binnen mijn departement wordt gevoerd. Dit is in feite de gedetailleerde en met een grotere tijdshorizon onderbouwing van de begrotingen en suppletore wetten zoals deze aan de Kamer worden aangeboden. De Algemene Rekenkamer heeft op grond van deze begrotingsadministratie kunnen vaststellen, dat alle kasschuiven en onderbestedingen bij dezelfde modaliteit zijn terecht gekomen. De Kamer krijgt alle informatie op het geaggregeerde niveau conform de Rijksbegrotingvoorschriften en de inrichting van de begroting.

7

*Kunt u ook aangeven op welke wijze u de enorme hoeveelheid kasschuiven (4000) tot een minimum gaat beperken?*

Het aantal van 4000 mutaties is een sommering van alle begrotingsmutaties, niet alleen van kasschuiven, over een periode van 6 begrotingsjaren. Binnen mijn ministerie wordt de begrotingsadministratie op projectniveau en in specifieke gevallen op deelprojectniveau, gevoerd. De begrotingsmutaties vloeien voort uit meer dan 200 (deel)projecten. Meerdere keren per jaar worden de projectramingen op basis van onder andere de voortgangsrapportages van ProRail bijgesteld naar de voor dat moment actuele stand van zaken. Dit leidt per definitie tot een groot aantal mutaties, die nodig zijn om een actueel beeld te houden van de budgetten en programmering.

8

*Hoeveel ernstige bodemverontreinigingen zijn in 2011 gesaneerd?*

In 2009 is er een Convenant afgesloten tussen de toenmalige ministeries van VROM, V&W en LNV en de provincies, gemeenten en waterschappen voor de periode 2010 tot en met 2014 voor het voeren van bodem(sanerings)beleid. Hierin is opgenomen dat de rijksmiddelen voor bodemsanering via een decentralisatieuitkering toegedeeld worden aan de overheden, die bevoegd gezag zijn vanuit de Wet Bodembescherming. De verantwoording vindt plaats op provinciaal en gemeentelijk niveau. Ik informeer u jaarlijks op hoofdlijnen over de stand van zaken met betrekking tot de voortgang van de doelstellingen van het convenant. U ontvangt mijn brief hierover in november 2012. Met mijn brieven van 22 november 2011 (Kamerstuk 30 015, nr. 45) en 28 februari 2012 (Kamerstuk 30 015, nr. 46) heb ik u over de aantallen spoedlocaties geïnformeerd.

9

*Hoeveel mensen minder hebben last van geluidhinder vanwege uitvoering van uw beleid in 2012? Hoeveel mensen meer?*

Geluidhinder is een complex geheel en wordt niet alleen bepaald door de uitvoering van beleid, maar ook door min of meer autonome maatschappelijke processen zoals de economische ontwikkeling.

De ontwikkeling van geluidhinder wordt achteraf gemonitord over periodes van meerdere jaren. Door het geluidbeleid en het treffen van maatregelen in dat kader blijkt uit rapportages van het Planbureau voor de Leefomgeving dat in het algemeen de geluidhinder ondanks de groei van de mobiliteit niet is gestegen, maar al langere tijd stabiel ligt rond de 30% gehinderden. Over wat precies de ontwikkeling in het jaar 2012 is, zijn nog geen onderzoeksresultaten beschikbaar.

10

*Welke aanvullende maatregelen heeft u achter de hand als blijkt dat de klimaatdoelen, zoals vastgelegd in het Kyoto-protocol, niet gehaald worden?*

2012 is het laatste jaar van de eerste Kyoto Protocol periode. In de brief aan de Tweede Kamer «Toekomstig internationaal klimaatbeleid» (Kamerstuk 30 495 nr. 14, vergaderjaar 2011–2012) heb ik laten zien dat er in de Kyoto Protocol periode een mogelijk tekort is van 7 miljoen (c.q. Mton) of een overschot van 30 miljoen aan emissierechten. Rond Prinsjesdag komt het PBL met een nieuwe inschatting, met een kleinere bandbreedte. De kans dat NL niet voldoet aan Kyoto is erg klein. Mocht dit straks toch blijken, dan moet worden overwogen om aanvullende buitenlandse emissierechten aan te kopen.

11

*Hoeveel fte is er bij de Inspectie Leefomgeving en Transport beschikbaar voor de onderwerpen milieu en ruimtelijke ordening? Hoe verhoudt zich dit aantal tot het aantal inspecteurs op de terreinen van het vroegere Verkeer en Waterstaat?*

De ILT is op 1 januari 2012 gestart op basis van onderstaande fte-inzet:  
Voor de transportdomeinen (oud IVW-deel) per : 01-01-2012: 736 fte  
Voor de leefomgevingdomeinen (oud VROM-inspectie): 01-01-2012: 487 fte

Zo'n 80% van de fte's is werkzaam in het primaire proces.

12

*Hoeveel fysieke inspecties ter plaatse zijn uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport? Hoeveel daarvan waren aangekondigd en hoeveel onaangekondigd? Hoe verhoudt zich die fysieke inspectie tot de controle op papier?*

De inspectie hanteert bij haar werkwijze de volgende categorieën:

Objectinspecties: 36 487

Convenanten: 32

Administratie controles: 1 293

Digitale inspecties: 1 164

Audits: 541

De inspecties uit de categorie «objectinspectie» hebben het meest een fysiek karakter. De overige categorieën kunnen in die zin fysiek zijn dat inspectiemedewerkers daadwerkelijk langskomen bij de ondertoezichtstaanden. Digitale inspecties zijn niet fysiek maar volledig geautomatiseerd, op basis van ingebouwde informatieanalyse.

Objectinspecties en administratieve controles vinden, in de regel, onaangekondigd plaats.

Bovenstaande cijfers hebben betrekking op het oud-IVW-deel. Voor het Vrom-inspectiedeel zijn deze gegevens niet aanwezig, omdat deze indeling daar in 2011 nog niet werd gehanteerd.

13

*Hoeveel inspecties zijn er uitgevoerd bij asbestsanering? Hoe vaak zijn overtredingen en misdrijven geconstateerd? Hoeveel certificaten van asbestsaneringsbedrijven zijn ingetrokken?*

Er zijn inspecties uitgevoerd op diverse onderdelen:

- Asbestwegen 139 afgeronde controles/inspecties: Dit zijn alle overtredingen van het Besluit asbestwegen, die beëindigd moeten worden. Hiervoor worden voornemens tot last onder dwangsom opgelegd. In 15 gevallen is daadwerkelijk een last onder dwangsom opgelegd. Daarnaast zijn 20 controles ter plaatse van de gemelde asbestwegen uitgevoerd. Hierbij zijn geen overtredingen geconstateerd.
- Asbestobjecten: In 2011 zijn 16 scheepswerven geïnspecteerd. Alle bedrijven voldeden niet volledig aan de regelgeving. Alle bedrijven hebben een waarschuwing ontvangen.
- Meldingen signalen en Klachten: er zijn 58 meldingen, signalen en klachten ontvangen. Hierbij is drie keer proces-verbaal opgemaakt en een voornemen last onder dwangsom. Daarnaast is in ca. 5 gevallen de certificerende instelling op de hoogte gebracht van de bevindingen van de ILT.
- Certificaten: Er zijn geen certificaten door de ILT ingetrokken. De ILT heeft hiertoe niet de bevoegdheid. Dit dient te gebeuren door de Certificerende instellingen.

14

*Op welke wijze is uitvoering gegeven aan de Motie Poppe d.d. 22 april 2010 over streven naar versterking van de handhavingstructuur inzake asbestwetgeving (Kamerstuk 25 834, nr. 53)?*

In de motie Poppe is voorgesteld om te komen tot samenwerking op regionaal niveau en te onderzoeken of vorming van multidisciplinaire asbestinterventieteams haalbaar is. In het kader van de Versterking Ketensamenwerking Asbest zoals deze vanaf medio 2011 door de landelijke inspectie- en opsporingsdiensten, regionale overheden, politie en OM wordt vormgegeven, wordt hieraan als volgt invulling gegeven. Gekozen is voor een samenwerkingsmodel waarin gezamenlijke risicoanalyses worden gemaakt door een landelijk analyseteam, en daarnaast op regionaal niveau door de toezichtpartners aan een gerichte handhaving wordt gewerkt. Daarbij worden de hen ter beschikking staande bevoegdheden en instrumenten gericht ingezet op basis van een landelijke interventie- en sanctiestrategie. Waar de handhavingpartners elkaar kunnen aanvullen, ondersteunen of versterken, stemmen zij hun prioriteiten, rollen en activiteiten op elkaar af. Tevens bestaat de mogelijkheid om een regionaal interventieteam te belasten met een specifieke, veelal complexere of grotere zaak waar een mix aan interventies aan de orde is. Dit samenwerkingsmodel wordt in 2012 in drie regio's – Amsterdam/IJmond, Gelderland en Rijnmond (niveau RUD) – vormgegeven. Een evaluatie dit najaar zal uitwijzen onder welke condities opschaling van dit samenwerkingsmodel naar de andere regio's haalbaar is.

15

*Welk bedrag is sinds het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit besteed aan verbetering van de luchtkwaliteit? Welk budget resteert?*

Er is in totaal € 340 mln. beschikbaar gesteld voor het nemen van maatregelen door Regionale en Lokale medeoverheden in het kader van het NSL. Deze middelen zijn in 4 tranches uitgekeerd. De vierde tranche is vorig jaar verdeeld en de toekenning aan de diverse provincies zal naar verwachting medio 2012 zijn afgerond. Deze middelen zijn reeds bestuurlijk toegezegd aan de NSL-partners. De toedeling van eventuele restbedragen zal plaatsvinden in overleg met de NSL-partners.

16

*Welk bedrag is inmiddels besteed aan het opzetten van een nieuwe structuur van regionale uitvoeringsdiensten?*

Sinds 2010 draait er een Programma Uitvoering met Ambitie (PUMA) waar IenM, VenJ, BZK, IPO, VNG en UvW in participeren. Dit programma ondersteunt het proces om tot de RUD-vorming te komen door middel van diverse projecten en begeleiding. Het Ministerie van IenM is formele budgethouder (directie Veiligheid en Risico's). De oorsprong van het budget is de subsidie die aan PUMA is toegewezen vanuit het programma Vernieuwing Rijksdienst (VRG- gelden, € 15.2 miljoen). Dit is voor de jaren 2010, 2011 en 2012. Tevens hebben de ministeries van voormalig VROM en voormalig Justitie ieder toegezegd € 1 miljoen bij te dragen aan het programma. Voor 2012 is nog € 7,6 miljoen totaal beschikbaar. Het zwaartepunt van het programma ligt in 2012.

De kosten voor het opbouwen van de regionale uitvoeringsdiensten wordt door de bevoegde gezagen zelf gedragen, deze kosten zijn niet in bovenstaand bedrag meegenomen.

17

*Hoe groot is de achterstand in het actualiseren van bestemmingsplannen? Welk percentage is nog ouder dan tien jaar?*

Het Planbureau voor de leefomgeving heeft in het rapport «Ex-durante evaluatie Wet ruimtelijke ordening: tweede rapportage», d.d. 17 februari 2012, kwalitatief onderzoek gedaan naar de veroudering van bestemmingsplannen onder de Wro. Door de voormalige VROM-inspectie is in 2011 hiernaar kwantitatief onderzoek gedaan. Meer recent onderzoek ontbreekt.

Uit beide onderzoeken komt het volgende beeld naar voren. In 2010 verwachtten nagenoeg alle gemeenten dat per 1 juli 2013 al hun bestemmingsplannen actueel zullen zijn. Uit de enquête van de VROM-inspectie van 2011 komt naar voren dat gemeenten destijds halverwege waren.

18

*Is bekend hoeveel WABO-vergunningen integraal zijn aangevraagd? Zo ja, hoeveel? Zo nee, maakt dit onderwerp wel onderdeel uit van de nog te verschijnen evaluaties?*

Ja. De omgevingsvergunning is één geïntegreerde vergunning voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte natuur en milieu. Via het Omgevingsloket online kunnen sinds 1-10-2010 aanvragen digitaal worden ingediend. Per medio mei 2012 zijn 175 861 digitale (Wabo) omgevingsvergunningen aangevraagd. En eveneens per medio mei 2012 zijn 670 digitale Watervergunningen aangevraagd (de Waterwet zit sinds 1-4-2012 in het omgevingsloket).

Uit een onderzoek van 2011, uitgevoerd door de voormalige VROM inspectie, blijkt dat in circa de helft van de gevallen de aanvraag slechts één aspect betreft, een zogenaamde enkelvoudige aanvraag. Bij ruim een kwart van de aanvragers (27%) gaat het om meerdere aspecten, de meervoudige aanvraag. Een vijfde deel (21%) heeft betrekking op lokale regelgeving/plaatselijke verordeningen. In de nog te verschijnen evaluatie zullen deze aspecten nader worden onderzocht. De evaluatie wordt in het vierde kwartaal van 2012 afgerond.

19

*Kan voor het ministerie van I&M een lijst worden opgesteld van personen die meer dan 100% van het ministersalaris verdienen?*

Ingevolge de WOPT dient het departement een anonieme opgave te verstrekken van alle medewerkers die de WOPT norm overschrijden. Deze norm wordt jaarlijks vastgesteld op basis van het gemiddeld loon van bewindspersonen en wordt ongeveer half februari elk jaar gepubliceerd in de Staatscourant. Onderzoek start begin januari waarbij uitgegaan wordt van een geschat bedrag, € 193 000. De Auditdienst moet een goedkeurende verklaring afgeven voor de opgave. Deze opgave treft u in bijlage 2 van het jaarverslag van lenM (bladzijde 288).

20

*Op welke manier gaat u in de ontwerpbegroting van 2013 duidelijk maken dat de onderbesteding van € 543 mln. behouden blijft voor de spoorsector?*

In de ontwerpbegroting 2013 zal een meerjarig overzicht worden opgenomen waarin inzichtelijk zal zijn in welke jaren de onderbesteding terugvloeit naar de spoorsector.

21

*Is de uitlegnorm (die in 3 jaar afbouwt tot maximaal 13% bij externe inhuur) over 2013 gehaald? Zo nee, waarom niet?*

Voor zowel het voormalige ministerie van VROM als het voormalige ministerie van VenW gold de uitlegnorm (het in 3 jaar afbouwen tot maximaal 13% externe inhuur in 2011).

Met een externe inhuurpercentage van 10,8% in 2011 heeft het huidige ministerie van lenM de uitlegnorm gehaald.

22

*Op welke wijze garandeert u dat de € 509 mln. aan kasschuiven niet leiden tot verschuiving van budgetten van de spoorsector naar een andere sector?*

De Algemene Rekenkamer heeft reeds bevestigd dat middels kasschuiven c.q. onderbestedingen geen gelden voor de spoorsector verloren zijn gegaan. Voortaan zullen in de begrotingsdocumenten meerjarige overzichten worden opgenomen waarin de kasschuiven inzichtelijk zullen zijn. Uit deze overzichten zal blijken dat er geen gelden aan de spoorsector middels kasschuiven worden onttrokken.

23

*Op welke wijze gaat u invulling geven aan strategisch personeelsplannen? In hoeverre bent u aan het voorsorteren op het feit dat na bezuinigingen het toekomstig personeelsbestand op orde is/komt?*

Voor Rijkswaterstaat en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport maakt strategische personeelsplanning een integraal onderdeel uit van de

jaarlijkse managementcyclus. In het licht van HR visie 2020 is besloten om in 2012 een aanzet te maken voor een overkoepelend lenM-brede strategisch personeelsplan. De noodzakelijke besparing op de personeelsuitgaven, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en wijzigende eisen gesteld door politiek en maatschappij worden daarbij afgezet tegen de huidige en verwachte personele bezetting zodat een passende set van maatregelen kan worden gedefinieerd. Maatregelen die naast kwantiteit ook de benodigde kwaliteit van de bezetting van het ministerie blijvend zullen moeten waarborgen en periodieke monitoring en bijsturing mogelijk moet maken.

24

*Waarom heeft u, in navolging van uw ambtsgenoot van ELI, geen centraal budget begroot voor de kosten die samenvoeging van twee voormalige ministeries ( V&W en VROM) ook de eerstkomende jaren nog met zich mee zal brengen? Wat zullen deze kosten naar verwachting de komende jaren gaan bedragen (per jaar)?*

In de begroting 2012 is geen budget gereserveerd voor louter de kosten die als gevolg van het samengaan van de twee voormalige ministeries ( V&W en VROM). De inschatting bij de opstelling van die begroting was dat er geen grote (onvoorziene) kosten zouden optreden die het treffen van centraal budget als gevolg van het samengaan rechtvaardigt en de verschillende onderdelen van lenM deze kosten zelf zouden kunnen opvangen. Naar verwachting zullen de kosten voor de komende jaren die direct nog het gevolg zijn van het samenvoegen van de twee departementen beperkt zijn.

25

*Wat is de reden voor het feit dat bij de bedrijfsvoering van I&M een toename van onvolkomenheden is te zien, terwijl de Algemene Rekenkamer hiervoor geen verklaring vindt in het integratieproces van de twee voormalige ministeries?*

De Algemene Rekenkamer bepaalt of een onvolkomenheid wordt toegekend. Als onderdeel van het integratieproces van voorheen VenW en voorheen VROM is in 2011 prioriteit gegeven aan de harmonisatie van de bedrijfsprocessen en aan het borgen van de ongestoorde beschikbaarheid van systemen en voortgang in processen. De financiële administratie, de ICT-ondersteuning, het personeelsbeheer en het facilitair beheer hebben vrijwel ongestoord kunnen functioneren.

Twee van de drie onvolkomenheden van vorig jaar, te weten de zogenaamde lightinkopen (inkopen en het contractbeheer van RWS), zijn door de inspanningen van mijn ministerie afgelopen jaar opgelost. Naast handhaving van de onvolkomenheid bij personeelsbeheer, signaleert de Algemene Rekenkamer één nieuwe onvolkomenheid op inkoopbeheer kerndepartement en drie nieuwe onvolkomenheden, naar aanleiding van rijksbreed onderzoek op nieuwe aandachtsgebieden. Het betreft hier twee onvolkomenheden bij informatiebeveiliging bij het kerndepartement en RWS en één onvolkomenheid bij het toezicht op LVNL.

26.

*Op welke wijze wordt de fasering van de lopende MIRT-programmering op onderdelen aangepast?*

- In de Spelregels van het MIRT worden de drie fasen beschreven welke een MIRT project doorloopt, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Per fase (beslismoment) wordt een expliciete beslissing genomen



over het wel of niet (blijven) opnemen van de opgave of het project in het MIRT. Hierbij dient te worden voldaan aan het bijbehorende informatieprofiel. Zo wordt er onder meer gekeken naar de urgentie, de benodigde financiële middelen binnen de voorgestelde planhorizon en de nut en noodzaak.

- Hierbij wordt ook zorgvuldig gekeken naar de impact van recente ontwikkelingen op de MIRT programmering. De resultaten hiervan worden opgenomen in het MIRT Projectenboek dat als bijstuk van de begroting van lenM verschijnt.

27

*Heeft aanbesteding van infrastructuurprojecten in DBFM -contracten naar verwachting de potentie om kosten voor beheer en onderhoud te drukken? Is daar al zicht op bij de bestaande DBFM-contracten?*

Bij DBFM contracten is er sprake van betaling voor een dienst: de beschikbaarheid van de infrastructuur. Hiervoor wordt een (bruto) beschikbaarheidsvergoeding betaald. De opdrachtnemer kan zelf binnen de reikwijdte van het contract bepalen hoe hij kosten en beschikbaarheid optimaliseert. De verwachting is dat door de opdrachtnemer bij DBFM contracten een optimalisatie zal worden gemaakt tussen aanleg en beheer en onderhoud. De ervaringen bij de aanbesteding- en realisatiefase bij DBFM contracten tot nu ondersteunen de verwachting dat dergelijke contracten meerwaarde hebben. Of op de lange termijn het Rijk inderdaad goedkoper uit is zal moeten blijken. Daarvoor is in Nederland nu nog te weinig ervaring opgedaan.

In het regeerakkoord van het nu demissionaire kabinet, is een jaarlijkse taakstelling van EUR 50 miljoen opgenomen en inmiddels ingeboekt. Deze taakstelling is uitdrukkelijk gekoppeld aan de meerwaarde die met PPS projecten te realiseren valt.

28

*Waarom wordt informatie over de concurrentiepositie Schiphol niet meer vermeld, aangezien er regelmatig onenigheid is over de grondslag voor de luchthaventarieven?*

Er wordt informatie over de concurrentiepositie van Schiphol in het jaarverslag vermeld, namelijk op pagina 101–102 (aantal bestemmingen en verkeers- en vervoerscijfers) en op pagina 112 (kostenniveaus).

29

*Kunt u vanaf het jaarverslag 2012 een overzicht geven van de ontwikkelingen en capaciteitsopbouw op Eindhoven en Lelystad airports, gezien de overloopfunctie van deze luchthavens voor Schiphol?*

Voor Eindhoven is de procedure van het luchthavenbesluit met het uitbrengen van de notitie reikwijdte en detailniveau, recent gestart. Met dit te nemen luchthavenbesluit, wat naar verwachting in 2013 wordt vastgesteld, wordt de geluidsruimte vergund voor de volledige ontwikkeling van de luchthaven, dus voor civiel 10,8 km<sup>2</sup>. Deze geluidsruimte treedt vervolgens conform afspraken met de regio en de exploitant gefaseerd in werking. In eerste instantie mag de civiele exploitant 6 km<sup>2</sup> (ca. 10 000 bewegingen) gebruiken en als aan alle gemaakte afspraken ten aanzien van hinderbeperking is voldoen en er een positieve evaluatie heeft plaatsgevonden mag de exploitant de resterende geluidsruimte tot 10,8 km<sup>2</sup> (ca. 25 000 bewegingen) die nodig is gebruiken.

Voor Lelystad is er nog geen kabinetsstandpunt. Het advies van de heer Alders gaat uit van 45 000 bewegingen, in 2025, afhankelijk van de uitkomsten van de voorstudie met betrekking tot Lelystad, waaruit blijkt wat de mogelijkheden zijn. In het kabinetstandpunt zal duidelijkheid

worden geboden wat de mogelijkheden zijn, en hoe de capaciteitsopbouw eruit ziet.

30

*Wat zijn de gecombineerde effecten van de diverse milieumaatregelen voor de binnenvaart?*

Als vervolg op de VERS-regeling (Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen), waarmee in de periode 2005–2011 in totaal een emissiereductie van jaarlijks 0,5 kton NOx per jaar werd gerealiseerd, is een prijsvraag voor demonstratie van schone technieken op bestaande schepen uitgeschreven opdat de sector meer inzicht krijgt in resultaten en ervaringen met de toepassing van schonere voortstuwingstechnieken. De vier prijswinnende projecten worden uiterlijk in 2013 gerealiseerd, zodat het te vroeg is om de effecten aan te geven. Sowieso zal het effect van de demonstratieprojecten bepaald worden door de bekendheid die er naderhand aan wordt gegeven en het vertrouwen dat de opgedane ervaringen wordt gewekt. Voorts zal het effect worden bepaald door de mate van urgentie die de binnenvaartsector en zijn opdrachtgevers voelen om schoner te varen.

Hetzelfde geldt voor het effect van de impuls die I&M gaf aan varen op LNG. I&M droeg met een subsidie (k€ 600) bij aan het in de vaart komen van het eerste binnenvaartschip eind 2011 en aan de totstandkoming van een eerste LNG-vulpunt.

31

*Kunt u aangeven op welke punten het experiment van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur op autosnelwegen succesvol is verlopen? Voor wat betreft de reistijdwinst die optreedt als gevolg van de snelheidsverhoging naar 130 km/uur: hoe verklaart u het verschil tussen de 1% reistijdwinst, die blijkt uit het onderzoek dat u in november 2011 aan de Kamer heeft aangeboden, en de in februari 2011 door u genoemde reistijdwinst van 8%?*

Het experiment is succesvol verlopen omdat het alle meetgegevens heeft opgeleverd die beoogd en benodigd waren voor het in beeld brengen van de effecten van de snelheidsverhoging op Nederlandse autosnelwegen en voor het maken van een plan voor de landelijke uitrol. Het experiment heeft meetgegevens opgeleverd over de (gemiddeld) gereden snelheden en andere verkeerskundige indicatoren, zoals onderlinge snelheidsverschillen en de volgtijden tussen voertuigen. Voor de inhoudelijke resultaten van het experiment verwijs ik naar het rapport «Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h» dat ik uw Kamer op 28 november 2011 heb aangeboden als bijlage bij Kamerstuk 32 646 nr. 13.

In mijn brief van 11 februari 2011 (Kamerstukken 32 646 nr. 1) heb ik voorafgaand aan het experiment aangegeven dat de reistijdwinst op een weg waar de snelheid van 120 km/h naar 130 km/h wordt verhoogd, maximaal 8% bedraagt (als een automobilist 10 km/h harder gaat rijden). De 1% reistijdwinst waarover ik uw Kamer in november heb geïnformeerd, betreft een andere grootte. Hierbij gaat het om het totale netto effect op de reistijden op het gehele netwerk van hoofdwegen (A en N wegen in beheer bij het Rijk) van de door mij voorgestelde snelheidsverhogingen op autosnelwegen. Deze effecten op de reistijden zijn bepaald met het Landelijk Model Systeem. Daarbij is rekening gehouden met de uitkomsten van het experiment, waaruit onder meer bleek dat de gemiddelde snelheid met 3 km/h is toegenomen op autosnelwegen waarop de maximumsnelheid is verhoogd van 120 km/h naar 130 km/h. Ook is er rekening mee gehouden dat niet op alle trajecten van het

hoofdwegennet de maximumsnelheid kan worden verhoogd binnen randvoorwaarden van veiligheid en milieu.

32

*Kan met betrekking tot de 18 DBFM(O)-projecten worden aangegeven wat de financiële voordelen zijn in vergelijking met de klassieke manier van aanbesteden (geschat percentage van de kosten, of in miljoenen euro's)?*

DBFM wordt alleen toegepast indien er meerwaarde is ten opzichte van de meer traditionele Design en Build (DB) of Design en Construct (DC) contracten. Het meetinstrument is hiervoor de PPC (public Private Comparator). De meerwaarde kan tot uitdrukking komen in meer kwaliteit voor dezelfde prijs of de gevraagde kwaliteit tegen een lagere prijs. De ervaringen bij de aanbesteding- en realisatiefase bij DBFM contracten tot nu ondersteunen de verwachting dat dergelijke contracten meerwaarde hebben. Of op de lange termijn het Rijk inderdaad goedkoper uit is zal moeten blijken. Daarvoor is in Nederland nu nog te weinig ervaring opgedaan.

De meerwaarde van deze contracten treedt vooral op bij grotere projecten. Bij projecten met een kleinere financiële omvang valt de meerwaarde weg tegen de hogere transactiekosten.

In het regeerakkoord van het nu demissionaire kabinet, is een jaarlijkse taakstelling van € 50 miljoen opgenomen en inmiddels ingeboekt. Deze taakstelling is uitdrukkelijk gekoppeld aan de efficiency die met PPS projecten te realiseren valt.

33

*Wanneer wordt het alternatief voor een Noordtak en een Zuidtak van de Betuweroute aan de Kamer voorgelegd, nu de voorbereiding van de uitvoering van PHS in volle gang is?*

Naar aanleiding van de moties die zijn aangenomen bij de behandeling van de PHS voorkeursbeslissing in november 2010 zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd. Conform de wens van de Kamer zal ik medio 2012 de Kamer informeren over mijn voorgenomen beleid ten aanzien van de goederenrouting Oost Nederland. De Tweede kamer heeft besloten het PHS onderdeel goederenrouting Oost Nederland controversieel te verklaren en er voor de verkiezingen niet over te spreken, van een voorgenomen besluit over het vervolg van de goederenrouting zal voor de verkiezingen dan ook geen sprake kunnen zijn. De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken zal ik voor het zomerreces aan de Kamer doen toekomen.

34

*Is in 2011 voldaan aan het maken van bindende afspraken over de juridische vormgeving van de samenwerking in de afwaterketen tussen gemeenten onderling en met waterschappen, aangezien dit niet blijkt uit het eerste liggende streepje op pagina 32?*

In het Bestuursakkoord Water is afgesproken dat gemeenten en waterschappen komen tot een intensievere samenwerking in de waterketen. Gemeenten en waterschappen geven zelf regionaal invulling aan de afspraken van het bestuursakkoord water met als doel kostenbesparingen te realiseren, de kwetsbaarheid te verlagen en om het innovatievermogen en zo nodig de kwaliteit te vergroten. Uit een inventarisatie over de voortgang van de regionale uitwerking die door VNG en de Unie van Waterschappen begin 2012 is uitgevoerd blijkt dat de samenwerking in de regio de laatste maanden een forse impuls heeft gekregen. Er is bestuurlijk draagvlak voor samenwerking. Er wordt in toenemende mate concreet samengewerkt op het gebied van beleidsvoorbereiding,

investeringsprogrammering en de uitvoering van operationele taken. Dit leidt niet altijd tot bindende afspraken over de juridische vormgeving maar wel tot het bindend gezamenlijk vaststellen van een ambitie voor de regio en de wijze waarop deze te realiseren.

Om ook de achterblijvers mee te krijgen wordt gewerkt aan een «stok-achter-de-deur-wetgeving». Deze zal vanaf 2013 in procedure worden gebracht bij onvoldoende voortgang.

35

*Kunt u wat uitgebreider toelichten waarom het aantal geraamde vergunningen ver is overschreden, zoals te lezen staat in de tabel op pagina 37?*

Bij het ramen van het aantal vergunningen voor 2011 is rekening gehouden met een beoogde wijziging van artikel 6.12, tweede lid, onder c van het Waterbesluit. Door deze wijziging zou naast het uitvoeren van onderhoud, aanleg en wijziging van waterstaatswerken door beheerder Rijkswaterstaat ook het overige gebruik door de beheerder uitgezonderd worden van de vergunningplicht. Denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van meetpalen in het watersysteem of het ophangen van beveiligingscamera's op waterkeringen. De wijziging van het Waterbesluit liep echter vertraging op waardoor er meer vergunningen zijn verleend dan oorspronkelijk geraamd.

36

*Is de passage «In 2007 voldeed (...) moet worden gebracht» op pagina 41 volgens afspraken?*

Op dit moment voldoet een kleine 2% (45 000 ha) nog niet aan de normen voor wateroverlast. De afspraak is dat in 2015 100% voldoet, de verwachting is dat dit zal worden gerealiseerd.

In 2013 start een studie geleid door UvW, die op basis van de nieuwe KNMI scenario's kijkt of er veranderingen in de opgave optreden. Op basis daarvan wordt een plan opgesteld om de eventueel aanvullende opgave aan te pakken, evenals mogelijk resterende knelpunten.

37

*Is al bekend wat het uiteindelijke aantal ernstig verkeersgewonden in 2011 is? Zo ja, hoeveel zijn dat er?*

Het aantal ernstig verkeersgewonden in 2011 is nog niet bekend. Voor het vaststellen van het ernstig gewonden zijn gegevens nodig uit de Landelijke Medische Registratie. Deze zijn in september 2012 beschikbaar. Daarom kan pas in het najaar van 2012 het aantal ernstig verkeersgewonden in 2011 bekend worden gemaakt.

38

- a. *Wat zijn de redenen voor het feit dat de weg- en bedrijfsinspecties veel lager zijn dan het streefcijfer (bij de taxi 12%, respectievelijk 37% lager, bij het busvervoer 32%, respectievelijk 15% lager en bij het goederenvervoer 5%, respectievelijk 35% lager)?*
  - b. *Waarom is het systeemtoezicht slechts heel beperkt toegepast, respectievelijk 75% (taxi), 40% (bus) en 87% (goederenvervoer) minder dan het streefcijfer?*
  - c. *Is de inspectie hierdoor nog wel geloofwaardig?*
- a. De ILT werkt risicogestuurd: de capaciteit wordt daar ingezet waar de grootste risico's zijn. Nieuwe nalevingsproblemen, zoals manipulatie van de digitale tachograaf, hebben geleid tot aanpassing van het geplande inspectieprogramma. Deze controles zijn ondergebracht in het reguliere programma voor wegininspecties die daardoor meer tijd

kosten, terwijl de fte-inzet gelijk is gebleven of op terreinen zelfs is gedaald. Bij goederenvervoer, waar de problematiek van de fraude digitale tachograaf met name speelt, is dit merkbaar in het aantal uitgevoerde inspecties.

Bedrijfsinspecties zijn afgenomen door een verschuiving van de capaciteit naar nieuw ontwikkelde vormen van toezicht, zoals het afsluiten van convenanten en het verrichten van opsporingsonderzoek. Daarnaast heeft ook de taakstelling invloed gehad op de realisatie.

- b. Het toezicht op taxi, bus en goederenvervoer is grofweg verdeeld in wegininspecties, bedrijfsinspecties, audits en convenanten. Meerdere audits worden gehouden bij meerdere bedrijven, waarvan slechts een deel leidt tot een convenant. De audits die leiden tot een convenant blijken in de praktijk veel complexer dan voorzien en vergen daardoor aanmerkelijk meer capaciteit. ILT heeft zich in 2011 gericht op het behalen van het aantal geplande convenanten, dat ook gelukt is. Dit nam het grootste deel van de beschikbare capaciteit in beslag.
- c. De nieuwe vormen van toezicht die de inspectie inzet, hebben als doel de verantwoordelijkheid op de juiste plek te leggen. Met goed nalevende bedrijven worden convenanten afgesloten, hetgeen, bij de start, de nodige investeringen vergt. Tijdens de looptijd van het convenant vraagt dit juist minder inzet van de inspectie. In 2011 is dat conform planning gerealiseerd, ondanks dat de complexiteit ervan groter was dan voorzien. Daarnaast is de aanpak van de slecht nalevende bedrijven geïntensiveerd, waarbij ook meer gebruik is gemaakt van opsporingsonderzoek. Aanvullend blijft een programma van -traditionelere- wegininspecties gehandhaafd, wordt geïnvesteerd in de aanpak van nieuwe nalevingsproblemen (manipulatie digitale tachograaf) en worden digitale vormen van toezicht ontwikkeld (overbelading, digitale inspecties). Verwachting is dat de effectiviteit van het toezicht op de wegvervoersbranche door deze aanpak toeneemt.

39

*Kunt u de tabel «Sociale veiligheid NS» zo ver als mogelijk completeren, met de laatst beschikbare gegevens?*

Ten aanzien van voetnoot 3 onder de tabel wordt opgemerkt dat het percentage van het aantal reizigers dat slachtoffer/ooggetuige is geweest van tenminste één incident in 2011 is gedaald naar 25.

40

*Wat is er in 2011 ondernomen om de Curaçao Civil Aviation Authority (CCAA) weer in de hoogste Amerikaanse veiligheids categorie te laten terugkomen?*

Op verzoek van de Minister van Transport van Curacao en de Curacao Civil Aviation Authority hebben drie medewerkers van lenM geholpen bij de inventarisatie van de problematiek, het opstellen van een actieplan om de bevindingen van de FAA aan te pakken en bij het vinden en inhuren van specifieke kennis en expertise. Tevens is een advies over de inrichting van de organisatie van de CCAA gegeven. Bij de uitvoering van het actieplan zijn Nederlandse consultants betrokken geweest op het gebied van luchtvaartregelgeving, toezicht op luchtvaartmaatschappijen en het opstellen van interne handboeken. In december is nog geholpen met het voorbereiden van een presentatie aan de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA van de uitgevoerde werkzaamheden en de verbeteringen die op dat moment bereikt waren.

41

*Op welke manier gaat u het percentage trajecten waar voldaan wordt aan de streefwaarde voor een acceptabele reistijd toe laten nemen?*

Door realisatie van de projecten uit het MIRT projectenboek zal de snelheid op een groot aantal trajecten stijgen en zullen gaan voldoen aan de streefwaarden voor een acceptabele reistijd. Het gaat hier, naast wegenprojecten, ook om maatregelen uit de benuttingspakketten voor de acht gebieden. Bij een groei van automobilititeit zal in de toekomst op een aantal trajecten niet meer voldaan worden aan de streefwaarde. Ik ga ervan uit dat per saldo het percentage trajecten met een acceptabele reistijd ten opzichte van nu zal stijgen.

42

- a. *Hoe kan de Kamer zonder de indicatoren «betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet» en «voertuigverliesuren» beoordelen hoe het hoofdwegennet functioneert?*
- b. *Welk besluit ligt ten grondslag aan het schrappen van deze twee indicatoren?*

- a. De indicator «percentage trajecten waar voldaan wordt aan de streefwaarde voor een acceptabele reistijd», geeft een voldoende beeld van het functioneren van het hoofdwegennet. Hierbij is het gehele hoofdwegennet opgedeeld in 188 trajecten; van alle trajecten wordt beoordeeld of de reissnelheid voldoet aan de streefwaarden.
- b. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die op 13 maart 2012 door de Minister is vastgesteld, zijn deze twee indicatoren geen essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit die van kracht zijn gebleven.

43

*Was bij het opstellen van de begroting niet voorzien dat de Volkerak-sluizen en Sluizen Terneuzen niet zouden voldoen aan de streefwaarde passeertijden?*

Dit was voorzien. De indicator biedt inzicht in het percentage schepen dat is gepasseerd binnen de normtijd. Op dit moment wordt niet voldaan aan de ambities die o.a. in de Nota Mobiliteit zijn neergelegd. Mijn ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart. Vrije doorvaart op de belangrijke vaarwegcorridors en vlot (en veilig) scheepvaartverkeer van en naar zeehavens is hierbij noodzakelijk. De streefwaarde geeft deze ambitie weer. De realisatie laat zien dat hier nog verbeteringen nodig zijn. Voor beide sluisen zijn verkenningen uitgevoerd. Voor de sluis Terneuzen is begin 2012 een voorkeursbeslissing genomen. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren wel ruim voldoende.

44

*Kunt u een toelichting geven op het negatieve saldo bij «35.03 Logistieke efficiënte luchtvaart»?*

De onderuitputting bij «35.03 Logistieke efficiënte luchtvaart» wordt nagenoeg volledig veroorzaakt door:

- Vertraging in het besluitvormingsproces rondom de bijdrage aan de sloop van de Bundeswehrkazerne;
- Het naar 2012 doorschuiven van het voor 2011 geplande het experiment CDA's over vaste naderingsroutes opgenomen;
- Een deel van het budget voor het Knowledge Development Center is in 2011 niet tot betaling gekomen.

*Kunt u aangeven op welke manier de genoemde belangrijkste prestaties in 2011 hebben bijgedragen aan het versterken van de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol en de overige luchthavens?*

In de door kabinet en Tweede Kamer omarmde Luchtvaartnota is het optimaliseren van de kwaliteit van het netwerk van verbindingen (op Schiphol) centraal gesteld. Daarvoor is het noodzakelijk dat de mainport Schiphol concurrerend is. Om dat mogelijk te maken zijn acties noodzakelijk op het gebied van «concurreren» (bijvoorbeeld tarieven), «accommoderen» (bijvoorbeeld capaciteit en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van en rond Schiphol) en «excelleren» (bijvoorbeeld experiment NNHS en hinderbeperkende maatregelen).

De Concurrentiepositie van Schiphol wordt bepaald door een veelheid aan factoren. Concurrerende tarieven zorgen ervoor dat de luchthaven qua prijs aantrekkelijk blijft voor airlines en reizigers. Voldoende capaciteit zorgt ervoor dat de marktvraag die zich voordoet ook daadwerkelijk geacommodeerd kan worden. Een aantrekkelijke omgeving rond de luchthaven is goed voor het vestigingsklimaat van de regio en dus voor het aantrekken van (internationale) bedrijvigheid. De in het Jaarverslag genoemde maatregelen dragen op een verschillende manier bij aan de concurrentiepositie van Schiphol:

- Nieuwe normen en handhavingssstelsel, hinderbeperking en omgevingsbeleid zorgen ervoor dat de gewenste capaciteit op Schiphol gerealiseerd kan worden en er een aantrekkelijke omgeving van de luchthaven gecreëerd wordt. Dit is daarmee ook goed voor het vestigingsklimaat. Na evaluatie van het experiment nieuwe normen en handhavingssstelsel eind 2012 zal besloten worden omtrent de definitieve invoering van het nieuwe normen en handhavingssstelsel.
- Versterking van de ruimtelijk-economische potentie rond de luchthaven Schiphol heeft ook een positieve werking. Verbetering van de bereikbaarheid zorgt bijvoorbeeld voor een vergroting van het marktgebied van Schiphol (meer vraag) en dus voor kansen om het netwerk op Schiphol uit te breiden. Stimuleren van (internationaal georiënteerde) economische activiteiten in de omgeving van Schiphol kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat de vraag naar luchtvaart stijgt, waarna het netwerk van verbindingen kan worden versterkt. Dergelijke maatregelen zijn / worden uitgewerkt in mainport 2.0 en SMASH.

- a. *Waarom zijn er op het gebied van de ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens nauwelijks cijfers vanaf 2009?*
- b. *Hoe kan de Kamer dan beoordelen wat het resultaat is van de genoemde prestaties?*
  - a. In het jaarverslag 2011 staan de cijfers tot en met 2009 opgenomen, omdat recentere gegevens op dat moment nog niet bekend waren. De wijze waarop de toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de Nederlandse zeehavens wordt berekend, is afhankelijk van bepaalde gegevensbestanden. Deze gegevensbestanden komen met vertraging beschikbaar.
  - b. De havenmonitor 2010, waarin de cijfers over 2010 gepubliceerd staan, is in mei 2012 opgeleverd en is inmiddels op internet beschikbaar ([www.havenmonitor.nl](http://www.havenmonitor.nl)). Uit deze cijfers blijkt dat de totale toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens in 2010 op 6% van het BBP lag, beduidend hoger dan in 2009 (5,7%).

47

- a. *Zijn er helemaal geen waarden bekend over geluidknelpunten langs spoorwegen in 2009, 2010 en 2011?*
  - b. *Welke maatregelen worden ingezet om de geluidknelpunten aan te pakken en hoeveel kosten zijn daarmee gemoeid?*
  - c. *Hoe wordt het resultaat gemeten?*
- 
- a. De voor eerdere jaren opgenomen kentallen in de tabel op blz 131 van de jaarverantwoording lenM betroffen uitsluitend woningen met een geluidbelasting van meer dan 70 dB. Dat zijn de knelpunten volgens het criterium in de Nota Mobiliteit. Nu de regelgeving van Swung-1 is afgerond is tevens duidelijk waar de totale saneringsvoorraad uit bestaat. Op basis daarvan bevat het MJPG naast de woningen boven de 70 dB ook woningen die in 1987 een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) hadden (restant oude saneringsvoorraad) en de grote groeiegevallen (ernstigste situaties waarin huidige wetgeving sluipende groei onvoldoende heeft aangepakt). Het juiste aantal betrokken woningen zal na invoering Swung-1 zo spoedig mogelijk worden bepaald. Indicatief gaat het om ongeveer 40 000 woningen.
  - b. Voor de aanpak zullen raildempers en schermen worden geplaatst. Indien noodzakelijk zullen gevels worden geïsoleerd. Hiervoor is binnen het totale programmabudget van het Meer Jaren Programma Geluid (MJPG) een budget van circa € 640 mln. beschikbaar. De verwachting is dat dit budget toereikend is om alle knelpunten aan te pakken.
  - c. Het MJPG is opgenomen in het MIRT. Uitvoering van projecten wordt bijgehouden en daarmee tevens de voortgang aanpak.

48

- a. *Kunt u uitleggen wat de indicatoren «beschikbaarheids structuurvisies» en «provincies hebben de rijksbelangen geborgd in een provinciale verordening» inhouden?*
- b. *Zijn hier de streefwaarden gehaald?*

a. en b. Beschikbaarheid structuurvisies: In het Wro-stelsel verwacht de wetgever dat provincies hun provinciale belang vooraf bekendmaken. Het meest voor de hand liggende instrument hiervoor is de verplichte provinciale structuurvisie (artikel 2.2 lid 2 Wro). De provincies hebben 15 structuurvisies vastgesteld in 2010, 2 meer dan in 2009. Alle provincies hebben met de invoering van de wet beschikking over ten minste één structuurvisie (PBL, 2012. Ex durante evaluatie WRO, tweede rapportage). De streefwaarde is hiermee gerealiseerd.

In het Barro zal worden aangegeven welke nationale belangen moeten doorwerken in een provinciale verordening. In de ex durante evaluatie Wro is door het PBL alleen in kwantitatieve zin onderzocht in hoeverre provincies reeds beschikken over een provinciale verordening. Bijna de helft van de provincies blijkt hierover te beschikken. De streefwaarde is hiermee gerealiseerd.

**Gebruik van Wro-instrumenten door de provincie in 2010 (in aantallen) (PBL, 2012)**

	Structuurvisie	Verordening
Drenthe	2	0
Flevoland	1	0
Friesland	0	0
Gelderland	2	1
Groningen	0	0
Limburg	3	0
Noord-Brabant	1	1
Noord-Holland	1	1



	Structuurvisie	Verordening
Overijssel	4	0
Utrecht	0	0
Zeeland	0	1
Zuid-Holland	1	1

49

*Waarop wordt de verwachting gebaseerd dat de doelstelling hernieuwbare energie van 4,25% wordt gehaald in 2011?*

Op grond van het Besluit hernieuwbare energie vervoer heeft ieder bedrijf waarvoor in 2011 de jaarverplichting van 4,25% van toepassing was een biobrandstoffenbalans ingeleverd bij de Nederlandse Emissieautoriteit. Uit de conceptrapportage die ik half mei jl. heb ontvangen blijkt dat voldaan wordt aan de norm. Begin juni zal het definitieve rapport openbaar worden gemaakt.

50

*Kunt u een overzicht geven van de kosten of gederfde inkomsten die het bedrijfsleven heeft moeten maken voor de invoering van deze REACH-verordening?*

Zoals u weet heb ik reeds in een eerder stadium een kosten en batenonderzoek laten uitvoeren over de periode 1 juni 2007–1 december 2010, de eerste REACH registratiedeadline. Over de resultaten heb ik u in april 2011 geïnformeerd (Kamerstuk 21 501-08, nr. 369).

Inmiddels heeft ook de Europese Commissie onderzoek gedaan naar de kosten van de invoering van de REACH-verordening. Voor het volledige onderzoek verwijst ik kortheidshalve naar: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/chemicals/documents/reach/review2012/chemical\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/chemicals/documents/reach/review2012/chemical_market_en.htm) Het is nog te vroeg om op lange termijn de gevolgen van REACH voor de financiële positie van bedrijven te identificeren. De kosten die het bedrijfsleven tot nu toe heeft gemaakt worden geschat op circa € 2.1 miljard (ongeveer 1% van de totale jaarlijkse omzet van Europese chemische bedrijven). Die kosten zijn ongeveer 2 keer hoger dan oorspronkelijk geraamd, maar daarbij moet worden opgemerkt dat een aantal belangrijke kostencomponenten in de oorspronkelijke raming niet was meegenomen omdat die kosten nog niet bekend waren, namelijk:

- De ECHA-leges die bedrijven moeten betalen voor hun registratiedossiers
- De kosten die bedrijven onderling aan elkaar in rekening brengen om samen te werken in zgn. SIEFs (Substance Information Exchange Fora)
- De kosten die bedrijven elkaar in rekening brengen om gegevens over chemische stoffen met elkaar te delen.

Bovendien waren de schattingen van de Commissie ambitieus ten aanzien van het gebruik van alternatieve methoden voor dierproeven, om gegevens over stoffen te verkrijgen. Die alternatieve methoden hadden kunnen leiden tot kostenbesparingen van € 1,4 miljard. Het bedrijfsleven heeft echter de voorkeur uitgesproken voor het uitvoeren van dierproeven boven de alternatieve methoden.

Op de korte termijn lijken de kosten (beperkte) invloed op de winstgevendheid en het concurrentievermogen van bepaalde sectoren te hebben in relatie tot hun toegang tot markten buiten de EU. Die effecten zijn naar verwachting echter tijdelijk omdat ook andere landen in de wereld soortgelijke eisen als Europa gaan introduceren, en dan worden het concurrentievoordelen voor EU-bedrijven. Op basis van de beperkte beschikbare informatie, is de algemene conclusie dat REACH geen aanzienlijke impact heeft op de prijzen van consumentenproducten.

51

*Kan een specificatie worden gegeven van de overschrijding van liefst 14% van de post Bedrijfsvoering I&M, door de kosten voor «digitalisering P-dossiers»?*

Het betreft hier niet de digitalisering van P-dossiers maar de hogere kosten voor beheer en doorontwikkeling (architectuur) van het financiële bedrijfsvoeringssysteem van IenM (SAP) van 7,4 mln. Op andere posten van de bedrijfsvoering van IenM, zoals corporate opleidingen en corporate mobiliteits- en organisatieontwikkeling, was er sprake van een beperkte onderuitputting.

52

*Wat gaat u doen aan de onvolkomenheid wat betreft het toezicht op gemaakte afspraken met LVNL en NS?*

*LVNL*

De Algemene Rekenkamer heeft geconcludeerd dat er sprake is van een onvolkomenheid in het toezicht op LVNL ter zake van de veiligheid. Ik ben van mening dat het veiligheidstoezicht geen statisch gebeuren is, maar dat veiligheid en het toezicht daarop het meest zijn gebaat met aanpassingen aan internationale ontwikkelingen.

De onvolkomenheid gaat in op afspraken over een nieuw systeem en de daarbij behorende grenswaarden. Deze zijn voor het nieuwe systeem nog niet vastgesteld. Omdat in 2014 in Europees verband grenswaarden worden bepaald, wacht ik deze grenswaarden af. Ik ga met de AR in overleg hoe om te gaan met de door de AR gemaakte opmerkingen maar zal de Kamer op de gebruikelijke wijze informeren.

*NS*

Volgens de ARK is er (nog) geen sprake van een onvolkomenheid wat betreft het toezicht op gemaakte afspraken met NS. De ARK heeft een aandachtspunt geformuleerd. Zoals uit mijn eerdere reactie blijkt, zie ik geen aanleiding om het toezicht op NS te veranderen. Ik zal met NS in het kader van het jaarlijkse vervoerplan prestatie-afspraken blijven maken en deze handhaven als de gemaakte afspraken niet zijn nagekomen door NS. In 2011 heeft NS 6 (van de 14) gemaakte prestatie-afspraken niet gehaald. Ik heb NS hiervoor een (voorlopige) boete opgelegd.

53

*Hoe kan het dat de kosten per fte van de IVW gemiddeld 13% hoger zijn dan begroot?*

De kosten per FTE zijn hoger dan aanvankelijk geraamd. Dit is onder meer het gevolg van de bijstelling van de eindejaarsuitkering eind 2010, die niet in de begroting was opgenomen. Daarnaast zijn – in tegenstelling tot de kostprijs per FTE in de begroting – bij de berekening van de realisatie van de kosten per FTE de FPU-kosten, de kosten voor sociaal flankerend beleid en inhuur meegenomen.

54

*Ligt het in de lijn der verwachting dat na 31 december 2012 een medewerker van I&M is ingewerkt door de topexpert op architectuur-vraagstukken? Zo nee, waarom niet?*

Het kabinet versterkt de rol van architectuur en ruimtelijk ontwerp bij nationale opgaven en rijksprojecten in het fysieke domein. Dit is nodig om belangen te verbinden, complexe vraagstukken inzichtelijk te maken en

om snelheid in planprocessen te behouden. Hiervoor is een kennis en ervaring op meerdere posities binnen de rijksorganisatie gewenst. Er wordt interdepartementaal en dus ook vanuit lenM intensief met het College van Rijksadviseurs (CRa) samengewerkt. Het CRa ondersteunt het kabinet bij borging van kennis en ervaring en borgt de inbreng van onafhankelijke topexpertise op het gebied van architectuur en ruimtelijk ontwerp.

55

*Wat zijn de kosten voor de topadviseur op het terrein van droog verkeersmanagement exclusief btw?*

De kosten voor deze topadviseur bedroegen € 33 280 (104 uur a € 320,- per uur) excl. BTW. Gezien de complexe omgeving waarbinnen de werkzaamheden worden uitgevoerd en het grote belang van het beheersen van het risico zijn geen alternatieven beschikbaar.

56

*Wat zijn de kosten voor de topexpert bij architectuurvraagstukken rond tunnels exclusief btw? Wat is de reden om de overeenkomst te verlengen tot 31 december 2012? Wat zullen de gemaakte afspraken met deze topexpert over 2012 zijn? Wat te doen na 31 december 2012 met deze topexpert?*

De kosten voor deze topadviseur bedroegen € 18 000 (72 uur a € 250,- per uur) excl. BTW

Deze topexpert is in 2011 ingeschakeld bij de architectuurvraagstukken rond tunnels. De overeenkomst is verlengd vanwege de unieke ervaring en kennis die deze persoon heeft op het gebied van architectuurvraagstukken rond industriële automatisering. De topexpert wordt sporadisch ingezet, vooral voor reviews, second opinions en contra-expertises. In 2012 is dat tot op heden nog niet gebeurd.

Gezien de specialistische aard van de kennis, waarvoor vooralsnog geen alternatieven beschikbaar zijn, en het grote belang van de beheersing van de tunnelproblematiek voor RWS, is het mogelijk dat ook na 2012 een beroep op de topexpert wordt gedaan.