

Vergaderjaar 2004–2005

**30 100 XII**

## **Jaarverslag en slotwet Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2004**

**Nr. 6**

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

Vastgesteld 13 juni 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft over het jaarverslag 2004 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (30 100 XII, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. Deze vragen, alsmede de daarop bij brief van 10 juni 2004 gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).  
Plv. Leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

1

*Kunt u aangeven hoe in 2004 de ontwikkeling is geweest in het aantal regels van de overheid op het terrein van Verkeer en Waterstaat? Zijn de administratieve lasten afgenomen, en zo ja, in welke mate?*

Het aantal regels op het terrein van Verkeer en Waterstaat is verminderd, waardoor de lastendruk voor het bedrijfsleven met ca. € 40 mln. is afgenomen. In dit verband wil ik graag verwijzen naar mijn brief van 14 maart 2005 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 515, nr. 65) inzake het Kabinetsplan aanpak administratieve lasten.

2

*Kunnen de grenswaarden bij de drie gekozen normen voor het verklaren van verschillen tussen het begrotingsbedrag en de realisatie nader worden toegelicht?*

In de Rijksbegrotingvoorschriften van het ministerie van Financiën is voorgeschreven dat in de toelichting bij de tabel budgettaire gevolgen van beleid op bondige wijze wordt ingegaan op opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar. Ik heb daar met het vaststellen van de normering zoals is opgenomen in het Jaarverslag invulling aangegeven. De hoogte van de normering zorgt ervoor dat minder relevante informatie de inzichtelijkheid voor de echt belangrijke zaken niet vertroebelt. De nu door VenW gepresenteerde normering in het Jaarverslag 2004 is overigens consistent met de gehanteerde normering in voorgaande jaren.

3

*Binnen de internationale luchtvaartorganisatie ICAO heeft Nederland namens de EU de mogelijkheid open weten te houden voor een toekomstige emissieheffing. Kan dit nader worden toegelicht?*

De Assemblee van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO heeft geconcludeerd dat emissiehandel een kansrijke maatregel is voor de reductie van de broeikasgassen van de luchtvaart en dat ICAO richtlijnen moet ontwikkelen voor Staten die op termijn gebruik willen maken van een dergelijke maatregel. Nederland was tijdens de ICAO Assemblee voorzitter van de Europese Unie en heeft bepleit dat emissieheffing als alternatief achter de hand gehouden moet worden voor het geval bij nadere uitwerking van een emissiehandel systeem zou blijken dat hieraan nadelen verbonden zijn. De inzet van de niet-Europese landen (m.u.v. Nieuw Zeeland) was om de eventuele toekomstige implementatie van emissieheffingen te blokkeren. Dat laatste is niet gelukt; wel is afgesproken om emissieheffingen in de komende drie jaar niet unilateraal in te voeren.

4

*In 2004 is het aantal verstoringen in de spoorinfrastructuur ten opzichte van 2000 met 19 procent teruggebracht. Dit zou overeenkomstig de planning van ProRail zijn. Kan nader inzicht worden gegeven in deze planning, mede in het licht van de doelstelling om in 2007 35–40% minder storingen te hebben ten opzichte van 2000?*

Met de daling van het aantal storingen van 19% is ProRail goed op weg om de doelstelling van een 35–40% daling in 2007 te realiseren. Inmiddels heb ik in samenwerking met de spoorsector echter gezamenlijk besloten dat er een betere maatstaf gebruikt gaat worden voor het meten van verstoringen. In de Rijksbegroting 2004 was dit al aangekondigd. In deze nieuwe maatstaf zal ook het effect en de duur van de verstoringen worden

meegenomen. In de Rijksbegroting 2005 wordt aangegeven dat dit effect, klanthinder, gedefinieerd kan worden als een product van drie sub-indicatoren:

- Het aantal storingen uitgedrukt in TAO's;
- De duur van de storing uitgedrukt in gemiddelde functiehersteltijd (FHT) en
- Een wegingsfactor, die de ernst en de plaats van de storing aangeeft.

ProRail geeft in haar Beheerplan 2005 aan voor de nadere prestatie-indicator TAO's \* FHT voor het jaar 2005 een richtwaarde te hanteren. Met deze richtwaarde voor 2005 heb ik ingestemd. Het beheerplan is in het kader van de voorhangprocedure van de beheerconcessie is aan de Tweede Kamer verstrekt.

Vanaf 2005 wordt er dan ook niet meer gestuurd op een daling van het aantal verstoringen maar op de verstoringen die de treindienst aantasten en de tijd die het kost om die verstoring te verhelpen (TAO \* FHT). Omdat niet meer wordt gestuurd op het verhelpen van de grootste hoeveelheid storingen, maar op het verhelpen van de meest effectieve storingen kunnen we de doelstelling voor 2007 alleen via de nieuwe methode in beeld brengen.

Onderstaande tabel verschaft de nader inzicht in de planning van ProRail tot en met 2007. Uit deze planning komt naar voren dat ProRail de doelstelling van 35–40% minder storingen in 2007 ten opzichte van 2000 zal gaan halen.

	2000 realisatie	2005 planning	2007 planning
TAO * FHT (in gem. uren)	20 176	14 200	13 000
Daling t.o.v. 2000		30%	36%

5

*In 2004 zijn er drie spits/plusstroken opengesteld. Door een uitspraak van de Raad van State zijn veel Spoedwetprojecten vertraagd. Hoeveel projecten betrof het in 2004 en wat is de uiteindelijke verwachte vertraging bij oplevering?*

Het betreft één project: in de begroting over het jaar 2004 was opgenomen dat het spoedwetproject A9 Holendrecht–Diemen in dat jaar zou worden gerealiseerd. Echter naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State inzake het spoedwetproject A2 Vught–Ekkersweijer is besloten het Wegaanpassingsbesluit in te trekken. Immers, zoals ik de Kamer al eerder heb geïnformeerd bij brief van 29 oktober 2004, was de Raad van State van oordeel dat ook projecten waarbij sprake is van capaciteitsuitbreiding zonder fysieke uitbreiding, MER-plichtig zijn. Voor dit project was geen MER opgesteld. De verwachte vertraging is minimaal anderhalf tot twee jaar. Een en ander hangt af van de ingestelde beroepen.

6

*Het ministerie probeert de vertraging bij de Spoedwetprojecten in te lopen in de realisatiefase. Welke concrete acties worden hiervoor ondernomen?*

Er wordt langs twee sporen getracht om de vertraging in de besluitvorming in te lopen bij de realisatiefase. Dat is ten eerste versneld aanbesteden en gunnen. Tot nu toe startte de aanbesteding van een spoedwetproject nadat het wegaanpassingsbesluit (WAB) onherroepelijk is geworden. Er kan tijdswinst worden geboekt door de aanbesteding te

starten nadat het WAB is getekend en dus nog niet onherroepelijk is. De aanbesteding loopt dan parallel aan de (eventuele) beroepsprocedure bij de Raad van State. Gunning van een project kan dan plaatsvinden direct nadat het WAB onherroepelijk is geworden. De tijdswinst kan oplopen tot enkele maanden.

Ten tweede wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om voorbereidende werkzaamheden te combineren met groot onderhoud bij projecten waarbij de besluitvorming nog loopt. Hierbij kan worden gedacht aan grondwerkzaamheden, verleggen van kabels, neerzetten van portalen etc. Het onderzoek naar de mogelijkheden wordt momenteel afgerond.

7

*De toename van de filezwaarte met 12,7 procent in 2004 wordt verklaard uit een groter verkeersaanbod, slecht weer en onderhoudswerkzaamheden aan glad wegdek. Kan het aandeel van deze drie factoren in de toename nader worden uitgesplitst?*

Het grotere verkeersaanbod en extra onderhoudswerkzaamheden veroorzaken ruim 7% punt van de groei van de filezwaarte, het slechte weer 4% punt en het feit dat er in 2004 drie extra werkdagen waren ten opzichte van 2003 ruim 1% punt.

8

*In 2004 is het achterstallig wegonderhoud met tenminste 4,8 procent verminderd. Kan met het oog op de doelstelling van 45 procent vermindering per 1 januari 2008 een geactualiseerde planning worden gegeven van de (extra) onderhoudswerkzaamheden?*

In het onderstaande schema wordt een indicatie gegeven van de aanpak van de investeringsimpuls beheer en onderhoud rijkswegen:

Jaar	Gerealiseerd (km's)	Planning (km's)	vermindering achterstand (%)
2004	139 + 41*		4,8% + 1,4%
2005		139	4,8%
2006		420	14,5%
2007		561	19,4%
Totaal	180	1 120	45,0%

\* Versnelde aanpak glad wegdek

9

*Aangegeven wordt dat het in 1996 ondertekende afvalstoffenverdrag nog niet is geratificeerd door België en Frankrijk. Wanneer wordt verwacht dat dit wel gebeurt. Heeft het uitblijven van ratificatie gevolgen voor de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart? Welke andere oplossingen zijn voorhanden om de beoogde doelen te bereiken?*

Tijdens de laatste zitting (maart) van het Afval- en Milieucomité van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft Frankrijk bevestigd, dat men nog in 2005 het Scheepsafvalstoffenverdrag zal ratificeren. Verwacht wordt dat België tijdens de plenaire voorjaarszitting van 2 juni a.s. een officiële verklaring zal afleggen omtrent de ratificatie en daarbij een implementatietermijn zal noemen. Over de uitkomst van deze vergadering zal de Kamer worden geïnformeerd.

Het uitblijven van het Scheepsafvalstoffenverdrag heeft vooralsnog geen direct aanwijsbare nadelige gevolgen voor de Nederlandse binnenvaart. Wel doen zich problemen voor met de handhaving van de huidige (strenge) regels voor het omgaan met ladingresten. De Inspectie Verkeer en

Waterstaat onderzoekt en inventariseert op dit moment de knelpunten op het gebied van afvalstoffen in de binnenvaart en komt op basis hiervan met een nieuwe strategie milieutoezicht binnenvaart.

In afwachting van de Franse en Belgische ratificatie hebben Nederland, Duitsland en Zwitserland mogelijkheden onderzocht om de beoogde maatregelen van het Scheepsafvalstoffenverdrag op een andere wijze te implementeren. Alle verdragspartijen geven evenwel aan, dat implementatie van het Verdrag grote voorkeur verdient boven deze alternatieven. De drie meest reële opties zijn:

- Verdrag vroegtijdig van kracht verklaren op basis van artikel 25 van het Verdrag van Wenen;
- Verdrag vervangen door internationale regelgeving door de CCR;
- Verdrag vervangen door nationale regelgeving, internationaal afgestemd.

Voor alle opties geldt, dat de actieve medewerking dan wel toestemming van België hiervoor noodzakelijk is. Bovendien leiden de onderzochte alternatieven in meer of mindere mate tot een sub-optimale situatie waarbij lidstaten en/of belanghebbenden (vervoerders, verladers) worden benadeeld.

10

*Kan ook een overzicht worden gegeven van de ontwikkeling over de laatste jaren van de waardering van het veiligheidsgevoel van NSR-medewerkers?*

Nee, er kan geen overzicht worden gegeven van de ontwikkeling van de laatste jaren van het veiligheidsgevoel van NSR-medewerkers. Er zijn de afgelopen jaren door de NS wel diverse regionale monitors uitgevoerd naar het veiligheidsgevoel van haar medewerkers. Echter een landelijke ontwikkeling van dit veiligheidsgevoel is niet voorhanden. Dit omdat de gegevens pas vanaf 2004 beschikbaar zijn en daaropvolgend ieder jaar kunnen worden aangevuld.

11

*Kan de inhoud van het programmavoorstel van NS en Prorail, als uitwerking van de motie Van Haersma Buma, nader worden toegelicht?*

In het kader van de verleende bijdrage worden diverse innovatieve experimenten voorbereid en binnenkort in uitvoering genomen. Het betreft daarbij zowel fysieke als organisatorische maatregelen.

De experimenten betreffen onder andere:

- Innovatieve camerasystemen met beeldanalyse, geluidsanalyse en signaleringsfunctie op stations;
- Camerasystemen in de trein met agressie detectie met koppeling naar waarnemingspost;
- Perronscherm met meldingen en beelden van de camera's en informatiefunctie;
- Persoonlijke alarmknop voor personeel en service- en alarmzuilen voor reizigers;
- Opzet en bemensing van waarnemingspost waar informatie wordt verzameld en van waaruit opvolging van meldingen wordt verzorgd;
- Opzet van communicatie en verbindingen netwerk.

Tevens is voorzien in een evaluatieprogramma. De programma's voor de afzonderlijke experimenten zijn nagenoeg uitgewerkt en na definitieve besluitvorming zal de uitvoering vanaf augustus 2005 kunnen aanvangen.

12

*Wanneer kan de Kamer de evaluatie van de opengestelde aanleg en benuttingsprojecten verwachten?*

De resultaten van de evaluatie van de spoedwetprojecten is voorzien in 2006.

Het betreft de uitgevoerde projecten in de periode juli 2003 tot 1 januari 2006.

De uitvoering van de reguliere aanlegprojecten is onderdeel van het totale verkeer en vervoerbeleid. In het kader van de Nota Mobiliteit zijn bereikbaarheidsdoelen voor het jaar 2020 geformuleerd in termen van maximale reistijdverhouding tussen dal en spits.

Jaarlijks wordt in de verantwoording de voortgang van de kwaliteit op de trajecten weergegeven. In 2004 was dat weergegeven in termen van trajectnsnelheid.

13

*In 2004 werd voor de laatste maal gekeken naar trajectnsnelheid als indicator. Kan aangegeven worden waarom de nieuwe indicator reistijd (zoals voorgesteld in de Nota Mobiliteit) voor stedelijke ringwegen omgerekend minder ambitieus is dan de indicator trajectnsnelheid?*

In de Nota Mobiliteit is gekozen voor differentiatie in streefwaarden tussen de stedelijke ringwegen en de snelwegen tussen steden. In vergelijking met de trajectnsnelheden is dit voor stedelijke ringwegen minder ambitieus en voor de overige snelwegen juist ambitieuzer.

De reden voor de differentiatie is dat stedelijke ringwegen in karakter en functie anders zijn. Er zijn veel aansluitingen en knooppunten, de fysieke uitbreidingsruimte is beperkt en het aandeel regionaal verkeer is relatief groot.

Omdat het bij de stedelijke ringwegen over kortere afstanden gaat, is het aantal minuten extra reistijd door de minder hoge ambitie beperkt: over 10 km. is de maximale vertraging 2 minuten extra ten opzichte van de oude trajectnsnelheid. De overige snelwegen betreft grotere afstanden, waardoor er in vergelijking met de vroegere trajectnsnelheid meer reistijdwinst behaald kan worden: over 50 km. is de maximale toegestane vertraging 5 minuten minder dan bij de oude trajectnsnelheid en dus ambitieuzer. Voor het grootste deel van de snelwegen geldt de hogere ambitie. Alleen de snelwegen rond Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven zijn aangemerkt als stedelijke ringwegen, waarvoor dus de lagere ambitie geldt.

Overigens worden op basis van de nieuwe reistijdindicator grote delen van de ringwegen rond Amsterdam, Rotterdam en Utrecht als knelpunt aangemerkt. Voor deze knelpunten geldt dat er gebiedsgerichte verkenningen worden gestart, waarin de te treffen maatregelen worden onderzocht.

14

*Kan een toelichting worden gegeven op de effecten van de A5 op de doorstroming op het traject Haarlem – Amsterdam en het verschil tussen de ochtend- en avondspits?*

De opening van de A5 op 8 november 2003 heeft geleid tot een verbetering van de doorstroming in dit gebied en voor de relatie met Schiphol. Wel is de filevorming op de A9 in de avondspits toegenomen. Met de aanleg van de spitsstrook Haarlem–Velsen zal dit probleem worden aangepakt.

De trajectnsnelheid Haarlem – Amsterdam en vice versa wordt bepaald op basis van de A9 tussen knooppunt Rottepolderplein en knooppunt Holendrecht en er moet daarom verder worden gekeken dan het plaatselijk effect. Op dit traject blijken de effecten in de avondspits anders te zijn dan in de ochtendspits.

In de ochtendspits stond voor opening van de A5 een file ter hoogte van Haarlem zuid. Met de ingebruikneming van de A5 is er echter extra capaciteit gekomen ter plaatse van dit knelpunt (van 2 naar 5 rijstroken), waarna de splitsing met de A5 plaats vindt. Hierdoor ontstaat er tussen Haarlem Zuid en Raasdorp (knooppunt A9/A5) een buffer en zijn de files korter.

In de avondspits is het eigenlijk precies andersom: Door de extra capaciteit op de A5, de extra ruimte op de A9 en de extra capaciteit tussen Raasdorp en Haarlem-Zuid wordt het verkeer, dat vroeger op andere punten nog werd opgehouden, bijvoorbeeld ter hoogte van aansluiting Badhoevedorp, in een keer naar Haarlem gestuwd, waar de capaciteit ineens van 5 naar 2 rijstroken gaat, terwijl er twee stromen (A9 en A5) samen komen.

15

*De bijdrage aan lagere overheden voor regionaal openbaar vervoer is € 83 miljoen hoger uitgevallen dan begroot. Aangegeven wordt dat dit voornamelijk is veroorzaakt door oorspronkelijk geen rekening te houden met verschuldigde BTW alsmede loon- en prijspeilaanpassing. Welk aandeel hebben deze twee aspecten in de totale overschrijding en wat zijn de andere oorzaken, ook uitgesplitst naar hun gewicht?*

De BTW bedraagt € 27 mln. en de loon- en prijsbijstelling € 25 mln. Het restant van de overschrijding wordt met name veroorzaakt door een vervroegde aflossing van oude kapitaallasten (€ 15 mln.), uitgaven voor de regeling Extra Investeringsimpuls Infrastructuur Stads- en Streekvervoer (EISS) – de zogenaamde De Boer regeling – (€ 13 mln.) en € 3 mln. aan diverse relatief kleine correcties en aanpassingen.

16

*Heeft de overschrijding van € 83 miljoen bij het regionaal vervoer consequenties voor de begroting van 2005, zo ja welke?*

Het betreffen incidentele posten in 2004 en posten die volledig uit de algemene middelen exogeen (meerjarig) aan de begroting zijn toegevoegd.

17

*In hoeverre wijkt de doelstelling dat aan het eind van deze Kabinetsperiode over alle contractsectordiensten toekomstvast besluitvorming heeft plaatsgevonden, af van eerdere voornemens?*

De doelstelling wijkt niet af van eerdere voornemens. In 1999 is het kabinet met de Nota Derde Eeuw Spoor het decentralisatieproces van de contractsectordiensten gestart. Voor NS is de contractsector altijd een tijdelijke situatie geweest. Sinds 1999 zijn reeds diverse contractsectordiensten gedecentraliseerd, over de 9 overgebleven contractsectordiensten zal ik in overleg met de betrokken decentrale overheden op korte termijn besluiten nemen.

18

*Is op 1 januari 2005 41 of 51% van het regionaal openbaar vervoer aanbesteed?*

Op 1 januari 2005 was 41% van het regionaal openbaar vervoer aanbesteed. Dat wil zeggen dat de exploitatie daadwerkelijk is gestart.

19

*Is er een verklaring te geven voor het verschil in reizigersbijdrage in het regionaal openbaar vervoer tussen provincies en kaderwetgebieden?*

Het verschil wordt met name veroorzaakt door de extra kosten voor onderhoud/instandhouding railinfra (tram/metro), waarmee in de verdeling van de bijdrage rekening wordt gehouden (railinfra maakt alleen bij kaderwetgebieden deel uit van het regionaal openbaar vervoer).

20

*Kan de onderbesteding van het budget voor luchtkwaliteit uitgebreider worden toegelicht?*

Onder het artikelonderdeel 08.01.01 valt zowel het luchtkwaliteitsbeleid als het klimaatbeleid. De onderuitputting daarop heeft zich voorgedaan op het onderdeel klimaatbeleid. Het betreft de programma's CO<sub>2</sub>-reductieplan en Het Nieuwe Rijden. De onderuitputting bij het programma CO<sub>2</sub>-reductieplan is veroorzaakt doordat declaraties op reeds verleende subsidies later zijn ingediend dan was voorzien. Deze achterstand zal in latere jaren worden ingehaald. De onderuitputting bij het programma Het Nieuwe Rijden is te wijten aan het feit dat de publiekscampagne later van start is gegaan dan in de begroting 2004 was voorzien.

21

*Welk deel van de verhoging van de verplichtingenraming bij duurzaam personenvervoer is veroorzaakt door Transumo? Kan de aangegane meerjarige verplichting voor Transumo worden toegelicht?*

De verhoging van de verplichtingenraming wordt volledig veroorzaakt door Transumo. De aangegane verplichting van Transumo is te verklaren door de Subsidieregeling Transumo 2004–2010 van 14 juli 2004 nummer HDJZ/AWW/2004–1699 die gepubliceerd is in de Staatscourant van 26 juli 2004 nummer 140 en de verleende subsidiebeschikking van 28 juli 2004. De eerste vastlegging over de jaren heeft plaatsgevonden op basis van de toezegging van de FES-bijdrage die op 26 april 2004 van de minister van Economische Zaken is ontvangen.

22

*Voor verbetering van de luchtkwaliteit bij zogenaamde hotspots is tussen 2011 en 2015 € 300 miljoen gereserveerd. Wat is hiervoor tot en met 2010 gereserveerd?*

In de periode 2011–2015 staan middelen gereserveerd voor de aanpak van de luchtkwaliteitsproblemen op de hotspots. Het huidige bronbeleid leidt in de komende 10 jaar tot aanmerkelijk minder kwaliteitsknelpunten. Voor de meest hardnekkige knelpunten, de «hotspots», zullen in de periode 2011–2015 aanvullende lokale luchtkwaliteitsmaatregelen worden getroffen. De middelen hiervoor staan in deze periode gereserveerd omdat juist dan de aanpak van deze knelpunten op een kosteneffectieve wijze kan plaatsvinden.

23

*De bekendheid van de campagne «het nieuwe rijden» is gemeten. Bestaat er ook enig inzicht in de effecten hiervan?*

Het eerste deel van de campagne van Het Nieuwe Rijden heeft al positieve effecten gehad op kennis, houding en gedragsintenties. Dit blijkt uit het tussenmetingsonderzoek naar de communicatie-effecten van de campagne. De bekendheid van Het Nieuwe Rijden onder alle leeftijdsgroepen is verdubbeld en Het Nieuwe Rijden wordt aanzienlijk meer geassocieerd met de doelstellingen: energiebewust, kostenbesparend, veilig en comfortabel rijden.

Momenteel wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten van de campagne in het trackingonderzoek. Dit onderzoek wordt voor de zomer



2005 afgerond. Uit het evaluatie- en monitoringrapport 2004 van Het Nieuwe Rijden blijkt dat met het programma Het Nieuwe Rijden een CO<sub>2</sub>-reductie van 222 kton is gerealiseerd in 2004.

24

*Kan worden aangegeven wat de resultaten zijn geweest van het nader onderzoek naar het effect van snelheidsverlaging op de luchtkwaliteit?*

De resultaten van het onderzoek naar het op andere locaties zinvol toepassen van snelheidsverlaging (de «Overschie-maatregel») zijn opgenomen in het rapport Flexibilisering Snelheidslimieten Autosnelwegen, dat ik met mijn brief van 29 oktober 2004 (Kamerstukken II, 2004–2005, 28 663/29 800 XII, nr. 26) aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal aan de Tweede Kamer heb aangeboden. De resultaten gaven aanleiding tot het voornemen op een viertal locaties de «Overschie-maatregel» in te voeren. In het najaar van 2005 zullen de maatregelen van kracht zijn.

25

*Kan een nadere toelichting worden gegeven op de stijging van het gemiddelde geluidsniveau van de Schipholvloot in 2003?*

De opgenomen informatie is gebaseerd op het gemiddeld geluidsniveau van de vloot. In 2003 was dit gemiddeld geluidsniveau iets hoger dan in 2002, maar nog steeds binnen de toegestane normen. Een nadere analyse van de gegevens is achterwege gebleven. Hierbij wordt opgemerkt dat de grafiek in de begroting is opgenomen om de trends in de ontwikkeling van de geluidskarakteristieken van de vloot op lange termijn te illustreren.

26

*Kan de bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de kosten van het sociaal flankerend beleid ten behoeve van het vernieuwingsprogramma bij het KNMI worden geëxpliciteerd?*

De kosten van het sociaal flankerend beleid ten behoeve van het vernieuwingsprogramma bij het KNMI belopen in totaal een bedrag van ca. € 5,6 mln. De bijdrage van VenW hierin bedroeg € 5 mln. Onderstaand worden deze kosten nader gespecificeerd:

– FPU+ kosten	4 322
– Herplaatsingskosten	754
– WW-kosten	300
– Overige kosten	185
	<hr/>
Totaal	5 561

27

*Welk bedrag is voor dienstauto's opgenomen in de apparaatsuitgaven?*

In de gerealiseerde apparaatuitgaven van de inspectie VenW (ad € 86,55 mln.) in totaal € 3,26 mln. opgenomen ten behoeve van de exploitatie van de dienstauto's en de aanschaf van 108 dienstauto's in 2004.

28

*De post generieke informatiesystemen kent een aanzienlijke budgetoverschrijding. Kan een toelichting worden gegeven op de onzekerheden in dit type uitgaven en wat is ondernomen om deze te beheersen?*

Reden voor de budgetoverschrijding op de post generieke informatiesystemen is de implementatie van een nieuw generiek bedrijfsvoering-

systeem. Dit systeem ondersteunt de agentschapvorming van RWS en de inspectie VenW, helpt de bedrijfsvoeringprocessen stroomlijnen en uniformeren en de regeldruk (controletoren) verminderen. Ook worden er door de invoering van het systeem besparingen verwacht, die invulling geven aan de efficiency taakstellingen die VenW opgelegd heeft gekregen. De financiering van de generieke informatiesystemen vindt bij VenW op twee manieren plaats. In eerste instantie zijn er centraal middelen beschikbaar gesteld waarmee de structurele kosten gedekt kunnen worden. Daarnaast worden er voor grote investeringen (zoals het vervangen van generieke bedrijfsvoeringssystemen) vanuit de verschillende onderdelen van VenW bijdragen hiervoor gedaan.

Het afgelopen jaar is er sprake geweest van forse bijdragen vanuit de dienstonderdelen (totaal ca € 11 mln.) Deze incidentele ophogingen geven de indruk dat er sprake is van een overschrijding, maar in feite wordt er begrotingstechnisch (overboeking tussen begrotingsartikelen) invulling gegeven aan de afspraken over de financiering van dit project binnen het departement.

Wat betreft de beheersing van dit type uitgaven is er sprake van programmasturing. Er wordt een meerjarig programma opgesteld voor de generieke IT waarbij zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met de departementale en interdepartementale wensen en ontwikkelingen. Op basis van dit programma is een projectstructuur ontwikkeld en alvorens een project uit deze structuur in uitvoering wordt genomen wordt dit voorgelegd aan het bevoegd gezag (lijnorganisatie), waarbij een toets wordt gedaan op haalbaarheid, kosten en of het in de strategie/programma past. Zodra het project in uitvoering is wordt de voortgang periodiek gemonitord ter eventuele bijsturing.