

Vergaderjaar 2007–2008

**31 444 XII**

**Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007**

**Nr. 5**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 6 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft over het jaarverslag 2007 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Kamerstuk 31 444 XII, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

Deze vragen, alsmede de daarop op 5 juni 2008 gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Kortenhorst

De wnd. griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (algemeen), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

*Kunnen lagere overheden ook terecht bij de PPS Kennispool van Rijkswaterstaat met hun vragen over infrastructurele PPS-projecten?*

Lagere overheden kunnen niet terecht bij de PPS Kennispool van Rijkswaterstaat met hun vragen over infrastructurele PPS-Projecten. De PPS kennispool is opgericht om binnen Rijkswaterstaat contract-juridische en financieel-economische expertise voor het aanbesteden van grote PPS projecten op te bouwen om deze gericht bij projectorganisaties bij RWS te kunnen inzetten.

2

*Wanneer kunnen zichtbare resultaten worden verwacht van het loket voor Unsolicited Proposals, welke is ingericht bij het ministerie (Idee-VenW)?*

Het loket voor eigen initiatieven bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, «Idee VenW», is ruim een jaar operationeel. Het doel van het loket is om serieuze ideeën een serieuze behandeling te geven, in dat opzicht zijn de resultaten al zichtbaar. Het afgelopen jaar is een aantal zeer interessante eigen initiatieven van marktpartijen ontvangen. Een aantal van deze initiatieven wordt meegenomen in bestaande trajecten, zoals planstudies. Voor een enkel initiatief wordt een aanbesteding gestart. Met het oog op de aan de indieners toegezegde vertrouwelijkheid kan ik helaas op dit moment nog geen inhoudelijke mededelingen doen. Ik hoop in de tweede helft van 2008 zichtbare resultaten te kunnen laten zien van bij Idee VenW ingediende eigen initiatieven.

3

*Kunt u aangeven hoeveel geld het ministerie aan communicatie heeft uitgegeven en hoe zich dit verhoudt tot de afgelopen jaren? Kunt u aangeven waar dit geld precies aan uit is gegeven?*

Ik interpreteer uw vraag zodanig dat u van mij een opgave wenst te ontvangen betreffende de uitgaven voor publiekscampagnes op het gebied van Verkeer en Waterstaat.

Jaarlijks ontvangt uw Kamer van de minister van Algemene Zaken de «Jaarevaluatie Postbus 51 campagnes». In deze uitgave zijn bij alle publiekscampagnes, de kosten gespecificeerd en toegelicht. Ik verwijs u derhalve naar de binnenkort te verschijnen «Jaarevaluatie Postbus 51 campagnes 2007». Deze Jaarevaluatie ontvangt uw Kamer in de week van 23 juni 2008.

4

*Kunt u aangeven hoeveel auto's en wat voor auto's in bezit van het ministerie zijn?*

In totaal is het ministerie in bezit van 1986 voertuigen. Hieronder een overzicht:

---

(Golf, Astra, 307, Prius, Civic, Corolla)	845
(Navarra, Hi-Luc, Ranger)	479
(Fabia, Polo, Punto)	185
(Caddy, Diablo)	145
(Transporter, Sprinter)	135
(Passat, 407, Vectra, Avensis)	62
(RAV4, X-Trail)	51
(Landcruiser, Patrol)	32
(S80, A6, Merc. 200E)	21
BMW, Suzuki	9
(meetvoertuigen DVS en DID)	7
SKODA	5

---

VW LT46, 3X	3
CITROEN BERLINGO	2
VW TRANSPORTER	1
VW SHARAN	1
Audi A8	1
Mercedes Sprinter	1
Fiat Combo	1

1986

5

*Kunt u aangeven hoeveel taxikosten er door de ambtenaren gemaakt zijn in 2007? Wat zijn de beleidsregels hieromtrent?*

De in 2007 gemaakte taxikosten bedragen circa € 350 000,- voor het verzorgingsgebied van SSO.

Aan SSO als uitvoerder zijn geen beleidsregels omtrent taxigebruik ter beschikking gesteld. Taxi's worden ingezet wanneer de auto's met chauffeur niet beschikbaar zijn voor het personenvervoer van de ambtelijke top. SSO heeft hiervoor 11 auto's beschikbaar. Deze kunnen ook worden ingezet voor V&W-ers buiten de ambtelijke top. Directeuren vanaf schaal 16 kunnen gebruik maken van vervoer met chauffeur, echter niet voor woonwerkverkeer. Voor het overige beslist bevoegd gezag wanneer een medewerker gebruik kan maken van vervoer met chauffeur. Tevens kunnen zieke medewerkers met indicatie van de bedrijfsarts worden vervoerd van huis naar werk en v.v.

6

*Waarom heeft u niet inzichtelijk gemaakt of het kabinetsdoel om 5 procent meer reizigers de trein in te krijgen gehaald is? Kunt u deze cijfers alsnog aanleveren?*

In de Verantwoording 2007 wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de Begroting 2007. Daar maakte de groeiambitie voor het OV per spoor – opgenomen in het Coalitieakkoord van 7 februari 2007 – geen onderdeel van uit. Daarom gaat de Verantwoording 2007 daar niet op in. De groeiambitie voor het OV per spoor is wel onderdeel van de Begroting 2008; in de Verantwoording 2008 zal ik daar uiteraard op ingaan.

In het antwoord op vraag 26 is de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers opgenomen. Overigens heb ik op 3 maart 2008 in antwoord op kamervragen van de heer Roemer uw Kamer reeds geïnformeerd over de reizigersgroei in 2007 (kenmerk VenW/DGP-2008/2020). Toen heb ik gemeld dat in 2007 de reizigersgroei 3% bedroeg, op het HRN. Ik heb daarbij aangegeven dat de groeiambitie van het kabinet geldt voor de gehele kabinetsperiode. Dat is ook de scope van het Actieplan «Groeï op het spoor» (zie kamerstuk 29 644 nr. 85).

De concrete maatregelen uit dit Actieplan betreffen de periode 2008–2012 en zijn erop gericht dat de trein aantrekkelijker wordt voor steeds meer reizigers. Ik vind het een veelbelovende ontwikkeling dat het groeicijfer reeds in 2007 hoger lag dan de gemiddelde groeiverwachting (2,5%) van NS en de ambitie die NS in het vervoerplan 2007 (14,98 mrd reizigerskm's) specifiek voor het afgelopen jaar had uitgesproken. Vooral omdat het Actieplan in het najaar van 2007 is gepresenteerd en het overgrote deel van de maatregelen uit het Actieplan tussen 2008 en 2012 uitgevoerd zullen worden.

7

*Wanneer wordt het rapport van de Commissie Ruding (Commissie private financiering van infrastructuur) precies verwacht?*

Aanbieding van het advies door de commissie Ruding aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën is voorzien in juni 2008. Advies wordt dan ook doorgezonden naar de Tweede Kamer.

8

*Hoe verhoudt de mededeling dat de aanvangsdatum van 1 oktober 2008 voor de ingebruikname van de HSL onder druk staat, zich tot de mededeling in uw brief van 1 april 2008 (22 026, nr. 279), dat er goede vooruitzichten zijn dat vanaf eind september 2008 HSA gaat starten met vervoer op het tracé tussen Amsterdam en Rotterdam?*

Op blz. 19 van het jaarverslag wordt, zoals ook in de tekst is vermeld, het inzicht weergegeven zoals dat begin oktober 2007 aan de Kamer is gemeld. De brief van 1 april 2008, waaraan uw vraag refereert, geeft de meest recente inzichten weer.

9

*Kunt u, gezien de vertraging die de OV-chipcard heeft opgelopen, aangeven hoe de ontwikkelingen in 2007 op de indicatoren «meer reisgemak in de hele OV-keten», «meer betaalgemak» en «een verbeterde veiligheid», zijn geweest?*

In november 2007 heb ik de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie naar de voortgang van de migratie (VENW/DGP-2007/8946, d.d. 7 november 2007). Daarbij heb ik ook de resultaten van het hernieuwde klantonderzoek met de Kamer gedeeld (VENW/DGP-2007/8946, bijlage 2, 30 oktober 2007). Dat hernieuwde klantonderzoek is uitgevoerd in Rotterdam waar de OV-chipkaart al grotendeels is ingevoerd.

Uit het klantonderzoek is gebleken dat de gebruikers van de OV-chipkaart nog steeds overwegend positief zijn. Het algemeen klantoordeel is net als bij het GO-besluit in juni 2006 een 6,4. Van alle ondervraagde OV-chipkaartgebruikers geeft 78% een voldoende, 60% zelfs een 7 of hoger. Ook blijkt uit het onderzoek dat voormalige gebruikers van de strippenkaart de OV-chipkaart gemiddeld hoger waarderden (6,6) dan de reizigers die gebruik maken van abonnementen (5,7). De onderdelen die slechter werden gewaardeerd ten opzichte van het onderzoek in 2006 zijn het gemak van inchecken, het uitchecken en de doorstroming bij de poortjes van de metro.

Voor sociale veiligheid geldt dat niet alleen OV-chipkaart en beheerste toegang van stations van belang zijn, maar ook de overige maatregelen zoals opgenomen in het aanvalsplan sociale veiligheid.

10

*Is de evaluatie van de proeven die in 2007 gedaan zijn met gratis Openbaar Vervoer, aan de Kamer aangeboden? Welke conclusies worden hieruit getrokken voor 2008?*

De eindevaluatierapporten worden eind juni 2008 aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze rapporten bevatten constatering over de effecten van gratis of goedkoop OV op de doelgroepen filerijders en ouderen. Ook zal dan aangekondigd worden welke beleidsmatige conclusies uit de rapporten worden getrokken.

11

*Hoe verhoudt de mededeling dat het gebruik van de Betuwelijn na 9 december 2007 flink is toegenomen zich tot de mededeling in uw brief van 1 april 2008, dat er eind december 2008 50 treinen per week reden, terwijl er in eerdere rapportages altijd gesteld is dat de capaciteit van de*

*Betuwelijn 3360 treinen per week is, een bezettingsgraad van zo'n 1,5 procent?*

Zoals bekend, is de Betuweroute in juni 2007 van start gegaan met een zgn. ingroei-jaar. Zo'n ingroei-jaar is nodig om naast commercieel rijden ook mogelijk te maken dat er nog trein-baantesten en resterende werkzaamheden konden plaatsvinden. In de 2e helft van 2007 bleef het gebruik van de Betuweroute beperkt tot enkele stuks per week (<10 per week). De vervoerders waren toen nog materieel en machinisten aan het voorbereiden op ERTMS.

Met de nieuwe dienstregeling per 9 december 2007 nam vervoerder Railion zijn elektrische ERTMS locomotieven – die speciaal zijn aangeschaft voor de Betuweroute – in bedrijf. In december 2007 lag het aantal ritten op 50 per week en vanaf januari 2008 op 75–90 per week.

De huidige capaciteit van de Betuweroute is beperkt tot 1 trein per 1,5 uur per richting als gevolg van het stringente veiligheidsregime. Exploitant KeyRail heeft aangekondigd deze gebruiksbepijking per 15 juni 2008 op te heffen. De Betuweroute mag vanaf die datum onbepijkt gebruikt worden door de vervoerders. Hoeveel er daadwerkelijk over de Betuweroute in de tweede helft van 2008 gereden gaat worden is afhankelijk van de instroom van ERTMS locomotieven bij de vervoerders.

Het getal van 3360 per week is berekend uit de ontwerpcapaciteit van 10 treinen per uur per richting, waarbij nog geen rekening is gehouden met zaken als onderhoud, storingen etc. Aantallen die de ontwerpcapaciteit benaderen kunnen wel kortstondig als piekbelasting door de Betuweroute verwerkt worden, maar niet continue gedurende 24 uur per dag, 7 dagen per week. Keyrail houdt overigens een capaciteit aan van maximaal 320 treinen per dag. Keyrail verwacht zo'n 20 uur per etmaal effectief te kunnen benutten (gemengde net is ca. 17 uur) met gemiddeld 8 treinen per uur per richting.

12

*Verwacht u nog steeds dat de Alderstafel in mei 2008 met een advies komt voor de ontwikkeling van Schiphol op de lange termijn? Kunt u aangeven of en op welke wijze u bemoeienis heeft (gehad) met de onderhandelingen aan de Alderstafel?*

Medio mei jongstleden heeft dhr. Alders mij laten weten alles op alles te zetten om eind juni het advies af te ronden over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020. Deze planning is op dit moment onderwerp van gesprek van dhr. Alders met de delegaties. Indien ik hierover nieuwe informatie ontvang, zal ik de Tweede kamer hierover informeren.

Als procesregisseur heeft het rijk in samenspraak met betrokken partijen de overlegtafel opgezet en dhr. Alders als onafhankelijk voorzitter aangeesteld. Het rijk faciliteert verder het proces met studies en onderzoek (zoals het uitvoeren van een kosten-batenanalyse en studie naar een nieuw normen- en handhavingstelsel). De minister van VROM en ik zijn opdrachtgever van de Alderstafel. Dhr. Alders informeert ons in die rol over de voortgang en het verloop van het proces. Aan de Alderstafel zijn het ministerie van VenW en VROM ambtelijk vertegenwoordigd als toehoorder.

13

*Kunt u aangegeven hoe de luchtkwaliteit zich ontwikkeld heeft langs de trajecten waar in 2005 een maximumsnelheid van 80 km per uur is ingesteld?*

De Kamer zal zeer binnenkort geïnformeerd worden over het resultaat van de evaluatie van de proeven met verlaging van de maximumsnelheid tot 80 km/u langs de bedoelde trajecten.

14

*Hoe beoordeelt u de effectiviteit van uw beleidsinstrumenten, wanneer u schrijft dat Het Nieuwe Rijden een belangrijke rol speelt bij het bereiken van 2 procent energiebesparing per jaar, terwijl tegelijkertijd de CO<sub>2</sub> emissies van verkeer en vervoer (in 2006) ruim 2 procent zijn toegenomen?*

Als gevolg van het programma Het Nieuwe Rijden is in 2006 in totaal 0,56 Mton CO<sub>2</sub> uitstoot vermeden. Het programma richt zich op het bevorderen van energiebesparing in de sector verkeer en vervoer. De werking van het programma bestaat eruit dat bestuurders van voertuigen door de opvolging van «rijstijtips» zelf minder brandstof en daarmee energie gebruiken per kilometer. Daarmee draagt het programma bij aan het voorkomen van verbruik van energie en draagt het bij aan de doelstellingen voor energiebesparing. De stijging van totale CO<sub>2</sub> emissies van verkeer en vervoer in 2006 hangt samen met de in dat jaar toegenomen totale omvang van het transport. In 2007 heeft het kabinet het werkprogramma Schoon en Zuinig gepresenteerd. Het daarin omgenomen, omvangrijke pakket aan maatregelen moet er voor zorgen dat Nederland in 2020 aan de gestelde doelen voor CO<sub>2</sub> reductie en energiebesparing voldoet.

15

*Hoe beoordeelt u de haalbaarheid van het EU-doel om in 2010 5,75 procent biobrandstoffen bij te mengen, gezien het percentage van 0,3 procent dat in 2007 werd behaald?*

De urgentie om vanwege het klimaatprobleem biobrandstoffen bij te mengen is hoog. Partijen in de markt zijn inmiddels daarvan doordrongen en zetten zich in om het gestelde doel te realiseren. Tegelijkertijd lijkt de maatschappelijke discussie over de duurzaamheid van biobrandstoffen de snelheid van het proces te beïnvloeden. Maar zowel in Nederland (Cramercriteria) als in Europa convergeren de standpunten naar een werkbare praktijk. Gezien deze ontwikkelingen ben ik vooralsnog optimistisch gestemd, maar kan ik natuurlijk geen zekerheden geven dat de 5,75% bijmenging gerealiseerd wordt in 2010.

16

*In juni 2007 is Randstad Urgent gepresenteerd met 35 projecten. Kunt u een overzicht geven van de voortgang per project?*

Op 28 april jl is uw Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstuk 31 089, nr. 17 Vergaderjaar 2007–2008). In deze brief is aangegeven dat uw Kamer drie keer per jaar wordt geïnformeerd over de voortgang van het programma Randstad Urgent. Het betreft een kabinetsbrief inzake Verantwoordingsdag (mei), de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (september) en de «Randstadbrief» (november).

17

*Hoe passen de drie UPR-projecten in het IJsselmeergebied binnen het nieuwe beleidskader IJsselmeergebied? Wordt hierin rekening gehouden met de ambities van Almere, dat plannen heeft voor stadsuitbreiding in combinatie met hoge natuurambities?*

Het nieuwe beleidskader IJsselmeergebied wordt naar verwachting eind dit jaar uitgebracht. Er zijn drie projecten in Randstad Urgent opgenomen waarop dit nieuwe beleidskader IJsselmeergebied invloed heeft.

Dit zijn de volgende projecten:

- «Schaalsprong Almere» vanwege eventuele buitendijkse bebouwing;
- «OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad» (OV SAAL) vanwege de studievarianten waarbij gebruik gemaakt wordt van een brug door het IJmeer;
- «Toekomstagenda Markermeer-IJmeer» vanwege de uitgangspunten die het beleidskader moet bieden om tot een goed inrichtingsperspectief voor het Markermeer en IJmeer te komen.

Deze projecten lopen op schema conform de afspraken die de bestuurlijke duo's in oktober 2007 hebben ondertekend. Vanuit Randstad Urgent wordt er ook gekeken naar de samenhang tussen deze projecten en de relatie met het beleidskader IJsselmeergebied. Over de samenhang tussen de Randstad Urgent projecten in het gebied Amsterdam-Almere kan ik u desgewenst op een later moment informeren. Het beleidskader IJsselmeergebied is sterk randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van dit gebied. Het biedt dan ook uitgangspunten die van belang zijn voor verdere uitwerking van de bovengenoemde Randstad Urgent projecten. Het betreft voornamelijk de compensatieverplichting, het peilbesluit, de natuurambities en ruimtelijke kwaliteit. Hierbij is nadrukkelijk oog voor de ambities van Almere voor (mogelijk buitendijkse) stadsuitbreiding.

18

*Hoe staat het met de aanwijzing van Natura 2000-gebieden in de Noordzee? Was het de planning die aanwijzing in 2007 af te ronden?*

Het eerder door de minister van LNV aan de Tweede Kamer aangegeven tijdpad (TK 2006–2007, 30 195, nr. 17) wordt niet gehaald. De minister van LNV bereidt momenteel (o.m. in overleg met VenW) een voorstel voor de voorgenomen gebiedsaanwijzing voor. Het ligt in het voornemen dat de betreffende gebieden nog in 2008 zullen worden aangemeld bij de Europese Commissie en het secretariaat van het OSPAR-verdrag.

19

*Kunt u gedetailleerder aangegeven wat in 2007 is ondernomen om ervoor te zorgen dat bij de volgende toetsingsronde van de waterkeringen van een groter percentage kan worden vastgesteld of ze aan de norm voldoen?*

Voor de primaire waterkeringen die direct buitenwater keren is het toetsinstrumentarium («Voorschrift Toetsen op Veiligheid» (VTV) en «Hydraulische Randvoorwaarden») in september 2007 vastgesteld. In het VTV zijn de voorwaarden opgenomen waaronder het eindresultaat van de tweede toetsronde gebruikt kan worden in de derde toetsronde, om zodoende meer focus te kunnen leggen op primaire keringen die tijdens de tweede ronde het predicaat «geen oordeel» hebben gekregen.

Voor de primair keringen die niet direct buitenwater keren is in 2007 gewerkt aan het opstellen van een toetsinstrumentarium. Aan de keringbeheerders is gevraagd om alvast te starten met het verzamelen van gegevens die nodig zijn voor de toetsing en daar dus niet mee te wachten tot dat het toetsinstrumentarium is vastgesteld. Daarmee zou anders kostbare tijd verloren gaan. Volgens planning komt dit toetsinstrumentarium in 2008 beschikbaar voor de keringbeheerders. In september 2007 is het zogeheten Draaiboek Toetsen aangeboden aan de betrokken partijen, i.c. waterkeringbeheerders (waterschappen en Rijkswaterstaat) en de provincies als toezichthouder. In dit draaiboek zijn de procesafspraken voor de gehele toetsperiode t/m 2011 opgenomen. Het betreft o.a. het tussentijds bespreken van toetsresultaten en het jaarlijks overleggen over de voortgang van de toetsing.

Daarnaast is de Helpdesk Water een belangrijke functie. Waterkering-beheerders en ook provincies kunnen hier terecht indien zij vragen hebben over de toetsing, zowel qua inhoud als ook proces. Het blijkt nu al in een behoefte te voorzien.

20

*Kunt u een toelichting geven op de voetnoten 1 en 4, behorend bij het overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid?*

Voetnoot 1.

In 2007 is sprake van een overschot van 7,144 mln. ten opzichte van de begroting. De redenen hiervoor zijn:

In 2006 is aan het RDW € 4 mln. meer betaald voor de aanloopkosten van het Nieuwe Rijbewijs Document. Oorspronkelijk was de verwachting dat deze kosten op het begrotingsjaar 2007 zouden drukken. Door het eerder tot betaling komen van de € 4 mln. in 2006, ontstond een overschot van € 4 mln. in 2007.

Tevens betaalt V&W de onderzoeken naar de rijgeschiktheid van personen. Deze onderzoeken worden uitgevoerd door het CBR. In 2007 werden minder onderzoeken uitgevoerd dan verwacht. Samen met lagere kosten op diverse subsidies leidde dit tot een overschot van € 3 mln.

Voetnoot 4:

Het verschil van ongeveer € 6 miljoen wordt veroorzaakt doordat de Inspectie Verkeer en Waterstaat m.i.v. 1 januari 2007 de baten-lasten-status heeft verkregen. De ontvangsten van derden worden nu rechtstreeks in het agentschap ontvangen.

Ik verwijs u voorts naar de Voorjaarsnota.

21

*Waarom zijn de cijfers betreffende het personeel over 2007 niet bekend? Wanneer verschijnen deze?*

Voor het stads- en streekvervoer geldt dat enkele vervoerders er voor gekozen hebben over te gaan op een tweejaarlijkse frequentie.

Dit impliceert dat het opmaken van een landelijk cijfer over 2007 niet mogelijk is en dat dit weer in 2008 zal plaatsvinden.

22

*Doet u nog onderzoek naar de ontwikkeling van een Statistisch Causaal Model om het groepsrisico rond Schiphol in kaart te brengen? Zo neen, waarom en op welke grond bent u daarmee gestopt?*

<sup>1</sup> In de wet van 15 september 2005 tot wijziging van de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) in verband met de invoering van een evaluatieverplichting van het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol staat in art XI lid 5 aangegeven:

«Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ontwikkelen zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk een causaal model dat is gericht op interne veiligheid van het luchthavenluchtverkeer. Met de voor externe veiligheid relevante uitkomsten van het model wordt rekening gehouden in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol».

In overeenstemming met de wijzigingswet Schiphol (15 september 2005) heeft VenW in afstemming met het ministerie van VROM het initiatief genomen om een causaal model voor luchtvaartveiligheid (Causal model for Air Transport Safety-CATS) te laten ontwikkelen gericht op de interne veiligheid van de luchtvaart. Het model geeft de risico's weer die verbonden zijn aan de commerciële luchtvaart en beschrijft daartoe kwalitatief en kwantitatief alle denkbare ongeval-senariorisico's alsmede de oorzaken die daaraan ten grondslag liggen. Het model wordt ontwikkeld door een consortium van onderzoeksorganisaties onder leiding van de Technische Universiteit van Delft. Voor de ontwikkeling van het model is een onderzoekplan opgesteld met een looptijd van 3 jaar. Verwacht wordt dat het model eind 2008 zal worden opgeleverd.<sup>1</sup>



23

*In hoeverre is in de lopende begroting rekening gehouden met het toekomstbestendig maken en houden van de kunstwerken op de wegen en het water? Kan een indicatie worden gegeven van de benodigde middelen? Hoeveel van de beschikbare impulsgelden zijn hiervoor nog beschikbaar?*

In de ontwerpbegroting voor het jaar 2008 is nog geen rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van de kunstwerken. Zoals ik reeds bij brief van 2 april 2008 (TK 31 200 XII nr. 77) heb aangegeven, bedragen de kosten voor de stalen bruggen naar verwachting € 500 mln. Voor de overige droge en natte kunstwerken zijn er nog geen indicaties beschikbaar van de benodigde bedragen, omdat de inventarisatie welke objecten precies aangepakt moeten worden nog loopt. De levensduurproblematiek van de kunstwerken is geen onderdeel van de impulsgelden die in 2004 aan de begroting voor beheer en onderhoud van de hoofdwegen en waterwegen zijn toegevoegd.

24

*In hoeverre wordt de werkplanning voor het onderhoud aan de snelwegen aangepast aan de beschikbaarheid van bouwers en de geschiktheid van het seizoen?*

De beschikbaarheid van bouwers en de geschiktheid van het seizoen zijn twee van de criteria die een rol spelen bij de planning van wegwerk. Daarnaast gaat het tevens om zaken als beperking verkeershinder (zie ook het antwoord op vraag 25), de mogelijkheid om diverse werkzaamheden te combineren in één project en streven naar een optimale prijs-kwaliteit-verhouding.

25

*Wordt de mogelijkheid van meer volledige weg- en/of weekendafsluitingen toe te passen onderzocht, teneinde werkzaamheden sneller te kunnen uitvoeren?*

Bij wegwerkzaamheden kiest Rijkswaterstaat, waar dat kan, voor de uitvoeringsvariant die de minste verkeershinder met zich meebrengt. Dit is maatwerk, de keuze hangt af van zaken als het soort werk, de tijdsduur die het werk met zich meebrengt, de mate waarin het werk verstorend is voor het verkeer en de verkeersintensiteiten.

Volledige wegafsluiting, bij voorkeur tijdens de weekenden, is zeker niet voor alle werkzaamheden en onder alle omstandigheden de meest optimale variant. Wel is het zo dat naarmate er meer verkeer is en de werkzaamheden een groter effect hebben op de doorstroming van het verkeer, er eerder voor gekozen zal worden voor een wegafsluiting. De ervaring leert dat in die omstandigheden een forse, maar kort durende ingreep per saldo de minste overlast met zich meebrengt.

Aangezien er nog steeds sprake is van toenemende verkeersintensiteiten, zijn wegafsluitingen een uitvoeringsvariant die we steeds vaker zullen tegenkomen.

26

*Wat is de ontwikkeling van het aantal reizigers/reizigerskilometers/reizigerstreinkilometers op het spoor in de afgelopen jaren? Hoe groot was de groei in 2007?*

De gebruikelijke eenheid bij het meten van de ontwikkeling van het reizigersvervoer per spoor betreft het aantal gerealiseerde reizigerskilometers. Hierover rapporteert NS jaarlijks in haar jaarverslag. Ook de

kabinetsambitie voor groei van het OV per spoor wordt gemeten in reizigerskilometers.

Hieronder vindt u een overzicht van het aantal reizigerskilometers vanaf 2003 op alle lijnen die door NS gereden worden (hoofdrailnet, Beneluxtrein en de door NS gereden contractsectorlijnen):

Jaar	Reizigerskm (in mln)	Reizigerskm (% verandering)
2003	13 848	
2004	14 097	+ 1,8
2005	14 730	+ 4,5
2006	15 414	+ 4,6
2007	15 546	+ 0,9*

Wat betreft het groeicijfer voor 2007 geldt dat NS na 2006 een aantal contractsectorlijnen niet meer rijdt (waaronder Ede–Wageningen–Amersfoort, Nijmegen–Roermond, Maastricht–Heerlen en Heerlen–Kerkrade). Daardoor geeft het bovenstaande groeicijfer een vertekend beeld. Indien wordt geabstraheerd voor de lijnen die NS eind 2006 niet meer in concessie heeft, bedragen de reizigerskilometers 15,1 miljard in 2006 en 15,5 miljard in 2007.

Dat is een groei van bijna 3%.

Wat betreft het vervoer op (enkel) het hoofdrailnet heeft NS mij aangegeven dat in 2007 15,1 miljard reizigerskilometers gerealiseerd zijn. Dat is een groei van 3% ten opzichte van 2006.

(Kamerstuk: Vergaderjaar 2007–2008, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1534.)

Het al dan niet meten van de groei op de decentrale lijnen is een verantwoordelijkheid van concessieverlenende decentrale overheden en de vervoerders op deze lijnen. Hoewel ik geïnteresseerd ben in de vervoerontwikkeling op deze lijnen, heb ik (nog) niet de beschikking over deze informatie. Daarom is dat niet meegenomen in het bovenstaande overzicht.

27

*Waarom ontbreekt de realisatie 2007 in de tabel Klanthinder?*

De indicator «klanthinder» werd uitgedrukt als percentage van de TAO x FHT x Bvw (TreindienstAantastende Onregelmatigheid x FunctieHerstelTijd x BaanVakWaarde). Om de nauwkeurigheid van de registraties te verbeteren heeft ProRail een nieuw meetsysteem ingevoerd in twee fasen. De eerste fase vond plaats in 2006. Begin 2007 is de tweede fase in werking getreden. Door de sterk hogere dekkingsgraad van het nieuwe monitoringssysteem treedt een trendbreuk in het geregistreerde aantal onregelmatigheden op. Momenteel wordt gewerkt met een nieuwe indicator, nl. Beschikbaarheid, waarbij de elementen van de oude indicator (TAO, FHT en Bvw) worden gebruikt, maar vanwege de wijzigingen in het meetsysteem niet vergelijkbaar zijn. Dat is de reden waarom klanthinder in de realisatie 2007 ontbreekt.

28

*Is de eindevaluatie over alle Fileproof-projecten al aan de Kamer aangeboden? Zo neen, wanneer kan de Kamer deze verwachten?*

Het programma Fileaanpak op korte termijn (FileProof) is gestart in 2006; het coördinerende projectbureau blijft actief tot 1 januari 2009.

Het programma betreft een vijftigtal verschillende typen maatregelen, gericht op de beperking (van de trendmatige groei) van dagelijkse files,

beperking van incidentele files, en «verleiden tot anders denken en doen» (gedragsverandering t.a.v. mobiliteit).

In 2006 en 2007 zijn van circa veertig typen maatregelen eerste implementaties gerealiseerd. In veel gevallen betreft het proef- of deelimplementaties, waarbij de verdere uitrol afhankelijk is gemaakt van een succesvolle evaluatie c.q. volgt in 2008; van enkele typen maatregelen worden ook implementaties na 1 januari 2009 voorzien. Alle maatregelen worden geëvalueerd. In het eerste kwartaal van 2009 zal ik uw Kamer een overzicht van alle dan uitgevoerde evaluaties doen toekomen.

29

*Welke conclusies verbindt u aan het gegeven dat reizigers die gebruik maken van het regionaal openbaar vervoer minder tevreden zijn geworden op de indicator «tijd en doorstroming», in relatie tot de bezuinigingen van het kabinet op het streekvervoer?*

Er is geen directe relatie te leggen tussen de mindere tevredenheid van de reiziger op de indicator «tijd en doorstroming» en de bijgestelde groei van de BDU.

In het onderzoek OV-Klantenbarometer zijn vragen gesteld over de frequentie, informatie bij vertraging, stiptheid en reissnelheid van de rit. Naar aanleiding hiervan is het cijfer voor de indicator tijd en doorstroming bepaald. Deze zaken zijn voor een groot deel afhankelijk van de keuzen, die door de concessieverleners zijn gemaakt (frequentie en type verbinding), maar ook bijvoorbeeld van zaken zoals congestie.

30

*Wat is de ontwikkeling van het aantal reizigers/reizigerskilometers/dienstregelingen in het regionaal openbaar vervoer in de afgelopen jaren? Hoe groot was de groei in 2007?*

De ontwikkeling in het gebruik van het regionaal openbaar vervoer wordt gevolgd op basis van reizigerskilometers, dit is de afstand die reizigers met het openbaar vervoer afleggen. Er zijn geen representatieve cijfers over het aantal reizigers beschikbaar. Het landelijk aantal reizigerskm's met bus, tram en metro is, nadat sinds 2001 sprake was van een dalende trend, de laatste twee jaren weer gegroeid. In 2006 met 3% en in 2007 met 1%. De ontwikkeling verschilt per regio, maar in bijna alle provincies en stadsregio's was de laatste twee jaren sprake van groei.

De tabel met betrekking tot de ontwikkeling van reizigerskilometers bus, tram en metro in provincies en stadsregio's is aangepast ten opzichte van het Jaarverslag, omdat in het jaarverslag voor de oudere jaren nog de ongecorrigeerde getallen zijn gebruikt.

	2004	2005	2006	2007*
	X 1 mld.			
Kdw	3,5	3,5	3,6	3,6
Prov	2,8	2,8	2,8	2,9
Totaal	6,3	6,2	6,4	6,5

\* voorlopig cijfer

De ontwikkeling van het aanbod van het regionaal openbaar vervoer wordt gevolgd op basis van ritkilometers, dit is het aantal totaal aan gereden kilometers in vaste dienstregeling. Het landelijk aantal ritkilometers met bus, tram en metro is, na een afname in de periode 2000–2004, in 2005 (0,4%) en 2006 (1,9%) gegroeid. De cijfers over 2007

zijn op dit moment nog niet beschikbaar. De ontwikkeling van het aanbod verschilt per regio.

In de bovenstaande cijfers is de ontwikkeling van gebruik en aanbod van gedecentraliseerde treindiensten niet meegenomen. Momenteel voert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, in opdracht van het Ministerie van VenW, een Quick-Scan Decentraal Spoor uit waarin ook inzicht in het gebruik en aanbod zal worden gegeven. De resultaten van dit onderzoek komen uiterlijk in september 2008 beschikbaar.

31

*Waaruit bestond de «specifieke aandacht» voor logistiek in 2007 precies? (zie ook p. 88)*

In 2007 is verder gegaan met het Rondetafelproces (actie 1 uit de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains). Daarmee is er een vruchtbare dialoog tot stand gebracht tussen een groot aantal individuele marktpartijen en de betrokken overheidspartners. Uit dit proces zijn acties naar voren gekomen om Supply Chain Managementkansen te verwezenlijken. De markt en het Rijk werken hierbij samen. Ook het wegnemen van (overheids) belemmeringen is hierbij punt van aandacht. Twee van de Ronde Tafelbijeenkomsten zijn specifiek gewijd aan de mainports («optimalisatie van (lucht)havengerelateerde supply chains»). Daarmee is beleid rond logistiek en mainports in een meer integraal kader geplaatst. Ook is er onderzoek verricht om een verdieping te geven op het brede terrein van logistiek en supply chains. Het resultaat is een onderzoeksrapport dat het belang van logistiek in Nederland wetenschappelijk onderbouwt.

32

*Wanneer komt er meer zicht op de aanwending van de niet besteedde middelen op artikel 35.04.03?*

In het kader van het Europese Binnenvaart-actieplan NAIADES onderzoekt de Europese Commissie de mogelijkheid voor een Europees innovatiefonds voor de binnenvaart. Onderdeel van dit fonds zouden de sloopfondsgelden zijn.

Deze vinden hun oorsprong in de in 1999 in Europees verband ingestelde sloopregeling. Deze regeling verplichtte tot het slopen van scheepstonnage als men nieuw wilde bouwen. Deze verplichting kon worden afgekocht met een boete. Het grootste deel van de niet besteedde middelen in 2007 was beschikbaar voor het Europees innovatiefonds binnenvaart (sloopfondsgelden). Deze gelden zijn nog niet aangewend omdat de EU over de besteding van deze gelden nog geen besluit heeft genomen. Het is niet duidelijk wanneer de Commissie met een voorstel voor het Europees innovatiefonds zal komen.

33

*Wat is de stand van zaken van de wetwijzigingen voor geluidsreductie? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Worden de nieuwe kosteneffectieve maatregelen al toegepast? Zo ja, waar? (zie ook pagina 97)*

Het wetsvoorstel geluidsreductie voor rijksinfrastructuur ligt momenteel bij de Raad van State.

De planning is dat de minister van VROM en de minister van Verkeer en Waterstaat het wetsvoorstel in het laatste kwartaal van 2008 aan de Kamer aanbieden.

In juni zal de eindrapportage Innovatieprogramma Geluid (IPG) aan de TK worden aangeboden.

Naast bovenstaande maatregelen zijn in het IPG de grootschalige invoering van stille autobanden en superstille (rubberen) wegdekken een stuk dichterbij implementatie gebracht, maar nog niet gerealiseerd.

Aan de spoorzijde worden maatregelen als akoestisch slijpen en raildempers reeds grootschalig toegepast.

34

*Kunt u aangeven welke vooruitgang in 2007 exact geboekt is met de totstandkoming van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?*

In 2007 is door het Ministerie van VenW in het kader van de totstandkoming van het NSL de saneringsopgave voor het hoofdwegennet in kaart gebracht. Deze saneringsopgave bevat zowel de knelpunten als de inzet van lokatiespecifieke maatregelen om op termijn overal aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Saneringsmaatregelen bestaan uit beheersmaatregelen (bijvoorbeeld dynamisch verkeersmanagement) of fysieke maatregelen (bijvoorbeeld het plaatsen van schermen). Het type saneringsmaatregel dat kan worden ingezet op het hoofdwegennet is afhankelijk van de locatie en de mate van overschrijding.

Het NSL zal binnenkort door het kabinet worden vastgesteld waarna het ter toetsing, aan de Europese Commissie zal worden voorgelegd; tevens zal het NSL aan de Kamer worden toegezonden.

35

*Kunt u aangeven hoeveel knelpunten er in 2007 waren langs Rijkswegen en langs drukke stadswegen voor de stoffen NO<sub>2</sub>, PM<sup>2,5</sup> en PM<sup>10</sup>?*

Dat inzicht is er op dit moment nog niet. Er worden in opdracht van Rijkswaterstaat momenteel berekeningen uitgevoerd ten behoeve van de jaarlijkse rapportage aan Brussel. De berekeningen zullen naar verwachting in juli aan het ministerie van VROM en de gemeentes worden toegezonden en op internet worden geplaatst en in september aan Brussel worden gestuurd.

36

*Wat is de reden van de toename van verplichtingen en uitgaven op artikel 39? Klopt het dat deze bedragen niet corresponderen met die in artikel 19 van het jaarverslag van het Infrastructuurfonds (pagina 71)? Zo ja, waarom is dat?*

*De reden voor toename van verplichtingen en uitgaven op artikel 39 zijn hieronder uitgesplitst per artikelonderdeel:*

39.01	
Kasschuif tbv Infracfonds	- 694
Loon- en prijscompensatie IF	50
Kasschuif ivm afkoop Veren Noordzeekanaal	190
Verschuiving financiering IF van FES naar algemene middelen	682
Toevoeging BTW HSL/BR/Spoorwegen	68
Bijdrage verenfondsen	- 10
Diversen	60
Totaal 39.01 bijdrage aan IF	346
39.02	
Loon- en prijscompensatie BU	33

Bijdrage verenfond	10
Diversen	4
Totaal 39.02 Bijdragen BDU	47

De bedragen van artikel 19 Infrastructuurfonds wijken af van de bedragen op artikel 39 van Hoofdstuk XII. Dit komt omdat op zowel art 19 als 39 meer wordt begroot/verantwoord, dan alleen de overboeking van HXII naar IF. Op artikel 19 wordt ook de bijdrage van het FES verantwoord. Op artikel 39 wordt de bijdrage aan de BDU verantwoord. De bedragen op de artikelonderdelen 19.09 van het jaarverslag Infrastructuurfonds zijn wel gerelateerd aan het artikelonderdeel 39.01 van hoofdstuk XII. De vermelde bedragen op deze twee artikelonderdelen corresponderen met elkaar.

37

*Hoe is de inzet van uitzendkrachten voor ondersteuning bedrijfsvoering verdeeld over formatie & piek?*

In het jaarverslag 2007 heeft VenW zich verantwoord over totaal € 59,2 miljoen aan inhuur uitzendkrachten. De verdeling van de uitgaven voor uitzendkrachten over formatie en piek laat per onderdeel een afwijkend beeld zien. Voor Rijkswaterstaat geldt dat het merendeel van de uitgaven voor uitzendkrachten heeft plaatsgevonden binnen de reguliere formatie (ruim € 48 miljoen).

Ditzelfde beeld geldt ook voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (€ 3,1 mln). De Shared Services Organisatie laat echter een ander beeld zien. Van de inhuuruitgaven uitzendkrachten (circa € 6 miljoen) is ruim 81% het gevolg van een piek in de werkzaamheden.

38

*In hoeverre wijkt de realisatie inhuur af van de begrote inhuur? Graag een uitsplitsing per post.*

In principe wordt inhuur bij VenW niet begroot. De gerealiseerde inhuur 2007 voor VenW bedraagt € 216 mln, waarvan € 174 mln bij RWS. In 2007 waren de eigen personeelslasten van Rijkswaterstaat aanmerkelijk lager dan begroot. (realisatie €579 mln. en begroting € 654 mln.)

Dit werd voornamelijk veroorzaakt door het grote aantal vacatures wat vanwege de enorme uitstroom van medewerkers in de afgelopen jaren. Een kennisintensieve organisatie als Rijkswaterstaat heeft – vanwege de krapte op de arbeidsmarkt – veel moeite de vacatures tijdig en kwalitatief te vervullen. Intensieve wervingsacties hebben in 2007 weliswaar geleid tot het instromen van zo'n 700 medewerkers, maar daar tegenover staat een uitstroom van zo'n 500 medewerkers.

Voor inhuur had Rijkswaterstaat een bedrag van € 75 mln. begroot, naast de vervangende inhuur vanwege vacatures. Met name door het groot aantal openstaande vacatures en het feit dat ook de specifieke inhuur op grote projecten als HSL, Ruimte voor Rivier en Maaswerken hieruit gefinancierd wordt, is – teneinde de productie doorgang te laten vinden – de totale realisatie van de inhuur in 2007 uitgekomen op € 174 mln.

Het gaat hier bijvoorbeeld om inhuur voor activiteiten zoals sluis- en brugbediening, nautische activiteiten, activiteiten op het gebied van de beheerorganisatie, programma- en projectmedewerkers (projectmanagement, inkoop, techniek, omgeving, projectondersteuning, risicobeheersing, contractbeheersing), handhaving, verkeerskunde, veiligheid&gezondheid e.d.

Tijdelijke inhuur is hierbij benodigd ter aanvulling van het beschikbare potentieel en om kennis binnen te halen om in projectverband medewerkers op te leiden. Voortschrijdend inzicht in innovatieve nieuwe werk-

wijzen blijft vragen om nieuwe vaardigheden en competenties van medewerkers. De tijdelijke inhuur is hierbij duurder dan eigen personeel. Cijfermatig is het beeld als volgt:

Kosten in € mln.	Begroting	Realisatie	Verschil
Eigen personeelslasten	654	594	- 86
Loonbijstelling	26		
Inhuur ondersteunende activiteiten	75	78	+ 99
Inhuur primaire proces		96	
<b>Totaal</b>	<b>755</b>	<b>768</b>	<b>+ 13</b>

Medio 2007 is hard bijgestuurd om de omvang van de inhuur te beperken en structureel terug te dringen. Zonder die ingreep waren de inhuur uitgaven aanzienlijk hoger geweest. Voor 2008 is die strikte lijn doorgetrokken. Deze inhuurbepanking heeft geleid tot extra inzet om de eigen medewerkers waar nodig bij te scholen voor de nieuwe werkwijze qua marktbenadering die RWS in 2004 heeft gekozen. Daarnaast zijn scherpe keuzes gemaakt met betrekking tot het werkpakket, zodat dit is afgestemd op hetgeen met de capaciteit van RWS en het aanzienlijk beperkte inhuurpakket haalbaar is.

39

*Hoe verhoudt zich de totale inhuur tot de totale personeelslasten van het overige personeel? Welke maatregelen worden genomen om de relatief dure inhuur te beperken?*

Het aandeel van de uitgaven inhuur uitgedrukt als percentage van de totale personeelslasten bedraagt voor VenW 20%.

Circa 80% van alle inhuur bij VenW vindt plaats bij Rijkswaterstaat. Een aanzienlijk deel van de inhuuruitgaven zijn het gevolg van de onderbezetting bij Rijkswaterstaat (RWS). Hoewel RWS in 2007 ruim 200 fte aan vacatureruimte heeft kunnen vervullen blijft het lastig om geschikte medewerkers te laten werven die beschikken over de gewenste kennis en ervaring. Het gaat hierbij veelal om technische functies. De oorzaak ligt voornamelijk in de krappere wordende arbeidsmarkt. Mede door gerichte wervingscampagnes en het her-, bij- en omscholen van het zittende personeel wordt gewerkt aan het verminderen van de inhuur van externen.

Departementaal wordt gestreefd naar het verder verhogen van de flexibiliteit en kwaliteit van het personeel, zodat snel nieuwe werkverbanden kunnen worden samengesteld zonder dat daarbij over moet worden gegaan tot (extra) inhuur. VenW heeft hiertoe de volgende ontwikkelingen in gang gezet:

- het centraliseren van het gezag over de verdeling van de formatie ten einde de inzet van personele capaciteit breed kan worden gezien in het licht van de (politieke) prioriteiten en noodzakelijke kwaliteit die daarin moet worden geleverd;
- het uniformeren van de personeelsschouw zodat een collectief beeld ontstaat van de kwaliteiten die VenW in huis heeft;
- het evalueren van de proeftuin «taakroulatie» waarin het matchen van taken en mensen binnen de beleidsfunctie is beproefd;
- het periodiek voor bestuurders en managers inzicht verschaffen in de inhuuruitgaven, waarbij de uitgaven inhuur worden afgezet tegen die over 2007;
- de implementatie van het functiegebouw en haar brede profielen maakt het gemakkelijker om binnen VenW van taak en werkomgeving te wisselen.