

Vergaderjaar 2009–2010

**32 222 XII**

## **Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)**

**Nr. 3**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 14 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,  
Jongepier

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), Voorzitter Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Van Heugten (CDA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), Ondervoorzitter Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Harbers (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Van Hijum (CDA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

## Vragen en antwoorden

1

*Waarom is de post «diversen» zo hoog in vergelijking met de overige mutaties?*

In het overzicht belangrijkste suppletore uitgaven- en ontvangstenmutaties zijn alle belangrijke posten opgenomen. De resterende mutaties betreffen voor een groot deel overboekingen naar andere ministeries of het Infrastructuurfonds. Deze boekingen tellen vervolgens op tot een bedrag van – € 14 mln.

2

*Kunt u de mutaties boven €1 miljoen van de post «diversen» nader specificeren?*

In bijlage 1 treft u een opsomming aan van alle mutaties groter dan € 1 mln. die betrekking hebben op de post diversen<sup>1</sup>.

3

*Hoe is de totale lagere bijdrage van €14,4 miljoen verdeeld over het project Auto van de Toekomst/Schoner en Zuiniger, Biobrandstoffen en de Stichting Transumo?*

De verdeling is als volgt:

---

• Transumo	€ 0,687 mln.
• Biobrandstoffen	€ 9,215 mln.
• Auto van de Toekomst/Schoner en Zuiniger	€ 4,500 mln.

---

4

*Waarom heeft u de bijdragen aan deze projecten en stichtingen verlaagd?*

De bijdragen zijn in 2009 verlaagd, maar niet meerjarig gekort. De gelden zijn doorgeschoven naar 2010, 2011 en 2012 omdat betaling in 2009 door vertraging in de uitvoering niet mogelijk is. De budgetten voor Biobrandstoffen, Transumo en Auto van de Toekomst komen uit het FES waardoor schuiven door de jaren heen mogelijk is.

5

*Met welke contractvorm is gewerkt bij het programma GIS 3?*

De vorm van de contracten, die tot stand komen via aanbesteding, is op productbasis. Dat wil zeggen dat niet wordt afgerekend op basis van gewerkte uren, maar per geleverd en goedgekeurd product. In het contract is vastgelegd aan welke kwaliteit de producten moeten voldoen en wanneer deze moeten worden opgeleverd. Indien de termijnen door de opdrachtnemer worden overschreden brengt Progis, conform het contract, kortingen in rekening.

6

*Hebben de tegenvallende prestaties ook financiële gevolgen voor de opdrachtnemers en daarmee voor het projectbudget?*

Ja, Progis legt kortingen op aan opdrachtnemers die hun producten niet tijdig opleveren.

Tegenover de besparing die dit oplevert voor het productbudget van GIS-3, staan echter de extra kosten voor de projectorganisatie als gevolg van de tegenvallende prestaties van de opdrachtnemers. Dit betreft met

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

name extra kwaliteitscontrole op de geleverde producten en de kosten ten gevolge van de vertraging van het project.

7

*Kunt u uiteen zetten hoe de lagere bijdrage van € 33 miljoen is verdeeld over de vergoeding van de BTW-gelden HSL / Betuweroute en de overboeking naar artikel 34 en de overboeking naar het Gemeentefonds?*

De bijdrage van € 33 mln. kan als volgt worden verklaard (bedragen in € mln.).

1.	BTW vergoeding HSL/BTW	+ 13,3
2.	Overboeking GF (SpoDo)	- 19,8
3.	Overboeking naar artikel 34:	
	- Elverding (besluitvorming Infra)	- 6,4
	- Programma Filevermindering	- 2,0
	- Internet in de trein	- 5,4
	- Mobiliteitsmanagement (cie. De Waal)	- 3,9
	- OV-chipkaart	- 8,2
	- Multimodale reisinformatie.	- 1,0
Totaal		- 33,4

8

*Hoeveel bedragen de gestegen kosten die verband houden met de noodzakelijke beveiliging van het regeringsvliegtuig precies en waar worden die door veroorzaakt?*

Naar aanleiding van de ongeautoriseerde toegang tot de hangar waar het regeringsvliegtuig zich bevindt door een journalist is een tijdelijke maatregel getroffen. De stijging van de uitgaven in verband met de beveiliging van het regeringsvliegtuig vloeien voort uit deze tijdelijke maatregel en bedragen circa € 0,4 mln. In 2010 zal een definitieve oplossing geïmplementeerd worden.

9

*Wat zijn de totale kosten voor de modificatie van het regeringsvliegtuig?*

De totale uitgaven voor de modificatie van het regeringsvliegtuig bedragen € 4,124 mln, bestaande uit € 3,404 initiële uitgaven en € 0,720 aan btw en bijkomende uitgaven voor manuals en specifieke reserveonderdelen.

10

*Op welk project heeft de lagere bijdrage onder artikel 33.03.03 betrekking? Waarom is deze bijdrage verlaagd?*

De lagere bijdrage van totaal € 1,072 mln. heeft enerzijds betrekking op een overboeking van € 0,4 mln. naar de begroting van het ministerie van Financiën-Douane. Het betreft een bijdrage van Verkeer en Waterstaat voor het Masterplan Redesign Cargo Schiphol, welk binnen dit artikelonderdeel was begroot. Anderzijds is € 0,7 mln. aan apparaatsgelden overgeboekt naar artikel 35 als gevolg van een organisatorische wijziging. Deze laatste mutatie heeft geen consequenties voor de beleidsmatige inzet van het apparaat, anders dan dat de verantwoording van art 33 naar artikel 35 is gegaan, en is budgettair neutraal.

11

*Kunt u aangeven waarom er € 6,4 miljoen meer wordt uitgegeven op de post «algemene strategie- en beleidsontwikkeling netwerk weg» (artikel 34.01.01)? Aan welk project worden deze middelen besteed?*

De meeruitgaven van in totaal € 6,4 mln. zijn als volgt te verklaren:

- 4,6 mln. voor de financiering van de projectdirectie Sneller Beter (commissie Elverding)
- 1,8 mln inzet voor wegenprojecten. ( A 74 Venlo, Zuidvleugel, Regio-team Oost, Beter Benutten, A 4 delft Schiedam, Noord Holland Rijnland, Regioakkoord Limburg, Noordvleugel en Projectbureau Wegen)

12

*Kunt u aangeven waarom de posten «stimulering decentrale overheden» (artikel 34.04.03) en «stimulering marktwerking OV» (artikel 34.04.04) met respectievelijk € 5 en € 10 miljoen stijgen? Aan welke projecten worden deze middelen besteed?*

De post «stimulering decentrale overheden»(artikel 34.04.03) stijgt met € 5 mln. door:

- € 3,9 mln. i.h.k.v. de taskforce mobiliteitsmanagement en
- € 1 mln. i.h.k.v. het project reisinformatie.

De post «stimulering marktwerking OV» (artikel 34.04.04) stijgt met € 10 mln. door:

- € 3,8 mln. voor het WROOV-onderzoek 2009 t.b.v. de verdeling van de vervoersopbrengsten
- € 3,4 mln. voor het project Chipkaart, daar in de ontwerpbegroting slechts een budget van € 0,099 mln was opgenomen.
- € 3,0 mln. betreft een technische correctie (ter tegenboeking van een miljoenennotamutatie) samenhangend met de verwerking van amendement Roefs/Koopmans 31 700 XII, nr. 41.

13

*Kunt u aangeven waarom de post «logistieke efficiëntie luchtvaart» met € 10 miljoen stijgt? Waar worden deze middelen aan besteed?*

De post «logistieke efficiëntie luchtvaart» stijgt met € 10 miljoen door enerzijds de bijdrage van het ministerie van Economische Zaken ter financiering van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) voor de urgente vervangingsinvesteringen in de Large Low Speed Facility (Duits Nederlandse Windtunnel). De urgente vervangingsinvesteringen hebben een doorlooptijd van 3 jaar en bedragen € 11 mln., waarvan € 5,5 mln. ten laste van het NLR en € 5,5 mln ten laste van de DLR (Duits zusterinstituut van het NLR). Het aandeel van het NLR in de periode 2009 tot en met 2011 wordt gefinancierd door het ministerie van Economische Zaken die hiertoe bij Najaarsnota € 5,5 mln. overhevelt naar VenW als penvoerder. VenW verzorgt in dit kader als penvoerder de betaalbaarstelling door het ministerie van Economische Zaken aan het NLR. Anderzijds vergoedt Verkeer en Waterstaat in 2009 € 5,5 mln. aan het NLR ten behoeve van de renovatie en gedeeltelijke vervanging van de huisvesting van het NLR. Deze bijdrage zal in de vorm van een eenmalige afkoopsom worden betaald voor de voorbereidende werkzaamheden in 2009 tot en met 2011, specifiek ten behoeve van het voorontwerp, het definitief ontwerp, bouw- en milieuvergunningenprocedure, bestek en eerste aanbestedingen. Van het bedrag van € 5,5 mln. wordt € 0,9 mln. binnen artikel 35 gecompenseerd, zodat dit artikel verhoogd wordt met € 4,6 mln.

14

*Kunt u aangeven waarom de post «logistieke efficiëntie spoorvervoer» (artikel 35.04.05) met € 5,6 miljoen daalt? Voor welke projecten zijn er minder middelen beschikbaar?*

De post «logistieke efficiëntie spoorvervoer (artikel 35.04.05) daalt met € 5,6 mln door enerzijds vrijval omdat subsidieontvangers de gesubsidiëerde maatregelen niet uitvoeren en anderzijds door vertraging in de afronding van het subsidieprogramma ETCS (ERTMS level 2).

15

Kunt u aangeven waarom de post «maatregelen klimaatbeleid personenvervoer» (artikel 36.01.03) met € 16 miljoen daalt? Voor welke projecten zijn minder middelen beschikbaar?

De daling met € 16 mln. is als volgt te verklaren: Voor € 14,4 mln. zie het antwoord op vraag 3. Daarboven op komt een bedrag van € 1,615 mln. Het betreft hier een overboeking naar EZ voor de medefinanciering aan de interdepartementale programmadirectie Energietransitie. De uitgaven van deze programmadirectie lopen via de begroting van EZ.

16

*Kunt u aangeven waarom er € 8,5 miljoen meer nodig is voor de bedrijfsvoering van het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Voor welke onderdelen en om welke redenen is deze extra bijdrage noodzakelijk?*

Het totaalbedrag van € 8,5 mln. betreft voor een substantieel deel de financiering van departementale projecten. Een bedrag ter grootte van € 4 mln. heeft betrekking op het outsourcingcontract IBM waarvan minder kosten kunnen worden doorberekend aan de afnemende VenW diensten dan eerder was geraamd. De investeringen met betrekking tot dit outsourcingcontract resulteren in een efficiency in de bedrijfsvoering van ca € 0,7 mln. per jaar. De overige projecten zijn:

---

Project inzake «flexibel/plaats en tijdonafhankelijk werken	€ 0,3 mln.
Beheerkosten Identity Management	€ 0,5 mln.
Diverse projecten IODI; zoals aanbesteding OT2010	€ 1,1 mln.
Invoering rijksplas	€ 0,8 mln.
Actualisatie kosten 2009 voor P-direkt	€ 1,0 mln.
Interdepartementale project Overheidstelefonie 2006 (OT2006)	€ 0,4 mln.

---

17

*Kunt u aangeven waarom de post «ICT-dienstverlening» met bijna € 10 miljoen stijgt? Voor welke projecten en om welke redenen is deze extra bijdrage noodzakelijk?*

Met betrekking tot de bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat is geen sprake van extra ICT projecten. De Post ICT-dienstverlening stijgt met bijna € 10 miljoen, vanwege de per 1 mei 2009 van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid overgenomen ICT dienstverlening. Hiertoe werd van dit departement het ICT personeel overgenomen en is een ICTdienstverleningsovereenkomst afgesloten. Tegenover de extra uitgave staat een overeenkomstige bijdrage.