

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

- 1 *Hoeveel fte aan beleidsambtenaren had het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op 1 januari 2002 en op 1 januari 2003?*

De beleidsonderdelen en de centrale staven bij Verkeer en Waterstaat\*) telden op 1 januari 2002 tezamen 1.811 fte's, en op 1 januari 2003 1.676 fte's. De vermindering is het gevolg van de overdracht van het DG Telecom en Post aan het Ministerie van Economische Zaken.

\*) de uitvoerings- en inspectieonderdelen van Verkeer en Waterstaat zijn hier buiten beschouwing gelaten.

- 2 *Hoeveel fte aan beleidsambtenaren wil de minister laten afvloeien in 2003, 2004, 2005, 2006 en 2007?*

Het vorige en het huidige kabinet hebben diverse efficiency- en volumetaakstellingen opgelegd. Uit het Hoofdlijnenakkoord van het nieuwe kabinet vloeit voort dat het ombuigingspercentage voor de beleidsonderdelen en de centrale staven stijgt met additioneel 5 %, tot in totaal ongeveer 17 %. Let wel: de nieuwe taakstelling voor de betrokken onderdelen is een efficiëncytaakstelling, en geen volumetaakstelling. De inmiddels afgeboekte bedragen van de begroting kunnen dus niet simpelweg worden vertaald in een aantal fte's. Omdat het streven van VenW als goed werkgever is gericht op het zoveel mogelijk opvangen van de personele gevolgen van de taakstellingen door middel van natuurlijk verloop en het blokkeren van vacatures, zal het gedwongen laten afvloeien van ambtenaren tot een minimum worden beperkt.

- 3 *In hoeverre zal een (negatieve) uitspraak van de Raad van State gevolgen hebben voor de getroffen maatregelen in Venlo, als ook voor de opstelling van de spoorbedrijven, waaronder ProRail?*

De getroffen maatregelen op het spooreplacement Venlo leiden tot een duurzaam veiliger situatie; een uitspraak van de Raad van State zal daarin geen verandering brengen. V&W kan niet vooruitlopen op de mogelijke inhoud van de nog te verwachten uitspraak van de Raad van State in de bodemprocedure inzake de vergunning. Vooralsnog heeft de Raad van State recent het rangeerverbod dat de gemeente Venlo in de nieuwe milieuvergunning voor het spooreplacement had opgenomen, opgeschort tot 1 oktober 2003.

- 4 *Waarom wordt geen melding gemaakt van het beschikbaar maken van extra agenten via het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer?*

Na bespreking in de Tweede Kamer in december 2002 is de implementatie van de 22 extra maatregelen en acties uit het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer ter hand genomen. De implementatie van de meeste acties en maatregelen, waaronder de uitbreiding van de spoorwegpolitie, is nog volop gaande. In de begrotingsverantwoording 2002 is volstaan met een algemene melding over de implementatie van het Aanvalsplan. In het najaar ontvangt de Tweede Kamer een rapportage waarin per maatregel de voortgang gerapporteerd wordt.

- 5 *Is het Nationaal Bestuursakkoord Water al ondertekend? Wat is de status van dit akkoord inclusief bijbehorende financiële verplichtingen?*

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is nog niet ondertekend. Naar verwachting zal dit na instemming van de betrokken bestuurlijke partners, plaatsvinden op 2 juli a.s. Het akkoord heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden, zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Het NBW bevat taakstellende afspraken ten aanzien van veiligheid en wateroverlast en procesafspraken ten aanzien van watertekorten, verdroging, verzilting, water(bodem)kwaliteit en ecologie. Na ondertekening zal gestart worden met de uitvoering van het maatregelenprogramma voor de korte termijn (2003-2007) inclusief de hiertoe benodigde aanpassing van bestaande plannen en op basis van de beschikbare financiële middelen. Voor wat betreft de financiering van de maatregelen blijft de in het kabinetsstandpunt WB21 en de Startovereenkomst opgenomen eigen verantwoordelijkheid van de betrokken partners het onveranderd uitgangspunt. Daarnaast is vanuit het Rijk voor de periode 2004-2007 een éénmalig

financiële impuls voorzien van in totaal 100 miljoen euro als cofinanciering ten behoeve van de aanpak van regionale wateroverlast. De exacte fasering van deze impuls zal worden bezien bij de nadere herprioritering van het MIT naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord.

6 *Heeft de Europese Commissie het Project Mainport Rotterdam (PMR) al getoetst aan de vogel- en habitatrichtlijn?*

Ja, de Europese Commissie heeft een toets uitgevoerd. Daarin geeft zij aan dat zij van oordeel is dat er een nieuw havengebied in zee kan worden aangelegd om 'dwingende redenen van groot openbaar belang', op voorwaarde dat alle noodzakelijke maatregelen om schade aan beschermde natuur te compenseren tijdig worden genomen.

7 *Wat voor "globale afspraken" zijn gemaakt over de financiering van het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) en worden deze nog nader uitgewerkt?*

In het Memorandum van Overeenstemming (MvO) d.d. 1 maart 2002 over de financiering van PMR, u aangeboden op 6 maart 2002 Kamerstuknummer 24691, 32, zijn financiële afspraken weergegeven. Met de Rijks- en regionale partners wordt onderhandeld over de verdere invulling van de afspraken, dit tegen de achtergrond van het budgettaire kader van het Hoofdlijnenakkoord.

8 *Hoe loopt het geluidsonderzoek van het RIVM? Zijn de (tussen)resultaten al bekend over het aantal mensen dat slaapproblemen heeft, doordat ze in de buurt van het vliegveld wonen?*

Eind 2002 is het RIVM/TNO-rapport "Slaapverstoring door vliegtuiggeluid" gepubliceerd. Uit dit rapport blijkt dat er 91.000 slaapgestoorden rond Schiphol zijn. Dit zijn meer slaapgestoorden dan de 39.000 die in de PKB Schiphol zijn aangegeven.

De staatssecretaris van VROM laat in de brief van 1 april 2003 weten dat door het RIVM berekeningen worden uitgevoerd die de verschillen tussen deze twee getallen verklaren. Naar verwachting zullen de uitkomsten van deze berekeningen in de tweede helft van juni bekend zijn.

9 *Waarom wordt geen melding gemaakt van andere benuttingmaatregelen dan het inzetten van spits- en plusstroken?*

De benuttingsmaatregelen die in het kader van de Spoedwet wegverbreding (EK, 2002-2003, 28679, nr. 128) worden getroffen zijn het realiseren van spits- en plusstroken. Daarnaast worden reeds een aantal jaren andere benuttingsmaatregelen getroffen, met name het aanbrengen van verkeerssignalering, dynamische route informatiepanelen en toeritdoseringen.

10 *Wordt ook gekeken naar het Duitse LKW-Maut bij het invoeren van een kilometerheffing voor (goederen)vervoer?*

In het Hoofdlijnenakkoord voor het kabinet CDA, VVD, D66 is de volgende zin opgenomen: "Het Kabinet zal in overleg met de transportsector de mogelijkheid van beprijzing van de transportsector, onder gelijktijdige terugsluis binnen de budgettaire spelregels, bezien."

Op dit moment wordt bezien hoe hieraan invulling gegeven kan worden. Vanzelfsprekend zullen daarbij de ervaringen met de Duitse tolheffing meegenomen worden.

11 *In hoeverre loopt Nederland te veel vooruit met het aanbesteden van het stadsvervoer, gezien de opstelling van het Europees Parlement die ertoe strekt stadsvervoer "facultatief" aan te besteden?*

Het openbaar vervoer in de grote steden, zoals Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag, is op dit moment nog niet aanbesteed. Afhankelijk van de evaluatieresultaten en de besluitvorming hierover in de Tweede Kamer zal de aanbesteding van het vervoer van de gemeentelijke vervoerbedrijven in deze grote steden vanaf 1 januari 2007 verplicht zijn. De gemeentelijke vervoerbedrijven moeten zich al wel voorbereiden op de aanbestedingen. Belangrijk daarbij is het creëren van afstand tot de concessieverlenende overheden (ontvlechting) en meer bedrijfsmatiger en efficiënter werken. Recent onderzoek (door Cap Gemini) i.o.v. mijn ministerie heeft uitgewezen dat aanbesteding bij gemeentelijke vervoerbedrijven mogelijk is en voordelen biedt, ook in geval van tram- en metrovervoer. In Europees verband wordt gewerkt aan de totstandkoming van een verordening openbare dienstcontracten en kwaliteit van dienstverlening. De Europese Commissie gaat voor de betreffende verordening vooralsnog uit van verplichte aanbesteding voor al het busvervoer, inclusief het busvervoer in grote steden. Het amendement van het Europees Parlement om te komen tot een vorm van facultatieve aanbesteding is dus niet door de Europese Commissie overgenomen. Wel opent de Europese

Commissie de mogelijkheid voor onderhandse gunning voor tram- en metro vervoer indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan.

- 12 *Zijn er rapporten beschikbaar over de resultaten (prijs-kwaliteit, dekkingsgraad, enz.) van de aanbestedingen in het stad- en streekvervoer die hebben plaatsgevonden?*

In opdracht van mijn ministerie loopt een evaluatieonderzoek naar de effecten en doeltreffendheid van de aanbestedingen. De eerste indruk is dat er "meer waar voor hetzelfde geld" wordt geboden. Ik ben voornemens u op korte termijn middels een brief uitgebreider te informeren over het verloop van en de resultaten van de eerste aanbestedingen in het openbaar vervoer. Hierbij zal ik ook een overzicht van de stand van zaken van de aanbestedingen tot dusverre voegen.

- 13 *Wat is de vroegst mogelijke datum voor een landelijke invoering van de chipkaart OV?*

Ik verwacht in dit najaar duidelijkheid te krijgen over de proef- en pilotfase en over de baten en lasten en het juridisch kader voor invoering van de Chipkaart OV op nationale schaal. Vervolgens kan in 2004 begonnen worden met de launch bij trein en metro en een aantal pilotprojecten. Eind 2004, als blijkt dat het systeem in de praktijk goed werkt en de reizigers tevreden zijn, zal definitieve besluitvorming over invoering op nationale schaal kunnen plaatsvinden, zodat in 2005 begonnen kan worden met de landelijke uitrol. Hoe lang het zal duren voordat het hele land uitgerust is met een chipkaart is nog niet duidelijk. Het streven is om de migratieperiode zo kort mogelijk te houden. In mijn brief van 17 december 2002 heb ik 1 juli 2006 genoemd als streefdatum voor het intrekken van de verplichting tot het gebruik van het strippenkaartsysteem.

- 14 *Waarom wordt er geen melding gemaakt van het feit dat het besluit tot een verhoging van de GDU-grens niet doorgaat?*

De beslissing om de verhoging van de GDU-grens uit te stellen tot 1 januari 2004 is genomen na de samenstelling en druk van het Rijksjaarverslag 2002 Hoofdstuk XII. Hierover heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 23 april 2003 met kenmerk DGP.U.03.01283.

- 15 *Gesteld wordt dat de haalbaarheid van een proef met de verwerking van baggerspecie twijfelachtig is. Hoe moet dit geïnterpreteerd worden gezien het feit dat de staatssecretaris V&W in haar brief van 23 mei 2003 schrijft dat de praktijkproef niet zal worden afgeblazen?*

In het Jaarverslag over 2002 (Kamerstukken II, 28880, nr. 26) is gemeld dat de projectorganisatie de nieuwe verwerkingsproef uit zou werken. Inmiddels is deze uitwerking gereed gekomen en wordt de nieuwe opzet voor de verwerkingsproef haalbaar geacht. In mijn brief van 23 mei jongstleden, waarin ik antwoorden geef op de kamervragen (vra2003vw-5) gesteld over dit onderwerp, heb ik deze nieuwe opzet toegelicht.

- 16 *Waarom staat de Commissie Vliegtuiggeluid niet onder het kopje "te ondernemen maatregelen/activiteiten" voor de prioriteit "Schiphol 2003"?*

De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) had en heeft een adviserende taak. Bij brief van 24 april 2003 (DGL/03.U00476) is de Tweede Kamer toegezegd dat ze rond de zomer nader wordt geïnformeerd over een uitgebreid en veelomvattend monitoring- en evaluatieprogramma. Dit programma komt tegemoet aan de uitvoering van de mer-verplichting en de motie Baarda. Zoals gesteld in de brief aan de Kamer van 7 september 2001 (DGL/01.450294) worden de adviezen van de CDV hierbij betrokken.

Geen verdere specifieke maatregelen/activiteiten konden bij het opstellen van het Jaarverslag worden benoemd.

- 17 *Waarom is niet opgenomen in de tabel dat in 2002 1066 personen om het leven zijn gekomen in het verkeer?*

Bij het opstellen van het Jaarverslag 2002 waren de definitieve cijfers over 2002 nog niet bekend. Eind april 2003 zijn deze beschikbaar gekomen.

- 18 *Waarom worden voor veilig goederenvervoer wel doelstellingen opgenomen, maar worden hier geen concrete maatregelen - inclusief wat deze maatregelen opleveren - aan gekoppeld?*

Concrete maatregelen zijn voor de verschillende modaliteiten aangegeven in paragraaf 01.3

*Beleidsinstrumenten*, zoals de subsidieregeling zichtvelden, een gordelcampagne voor bestelverkeer, een landelijke campagne om de problematiek van de dode hoek onder de aandacht te brengen, de AMvB flexibilisering loodsplicht, investeringen in verkeersbegeleidingssystemen en uitvoering van de subsidieregeling PAGE.

Interne veiligheid spoor en water worden gekenmerkt door een betrekkelijk gering aantal ongevallen, met mogelijk grote gevolgen. In plaats van kwantificering van de risicoreductie van individuele maatregelen door middel van een complexe risico-analyse wordt daarom veelal uit kostenoverwegingen volstaan met het bepalen of het plausibel is dat een maatregel een ongevalbeperkend effect sorteert.

In bijzonder voor interne veiligheid wegverkeer geldt voorts dat in 2002 nog veel probleemgebieden in studie waren. De verschillende onderzoeken waren gericht op probleemomvang, oorzaken, mogelijke maatregelen en effecten van die maatregelen.

19 *Wat voor maatregelen - bijvoorbeeld snelheidsbegrenzers - zijn opgenomen in het implementatieplan bestelverkeer?*

Het maatregelpakket bestelverkeer is sinds 2002 verder geconcretiseerd. Thans vindt overleg met betrokken partijen plaats om tot een zo effectvol mogelijke implementatie van de maatregelen te komen. Het betreft de volgende maatregelen:

1. Aanpassen rijopleiding
2. Verbeteren training chauffeurs
3. Stimuleren snelheids- / toerentalbegrenzer
4. Stimuleren gebruik boordcomputer
5. Certificering bestelbranche
6. Invoeren schadepreventiemonitor
7. Voorlichting huursector

20 *Wat zijn de meeteenheden (euro, percentage, index) van de verschillende indicatoren op pagina 36?*

De meeteenheid van de indicator "toegevoegde waarde van het Haven- en Industrieel Complex" is miljarden euro in prijzen van 1996, omgerekend in een indexcijfer (index 1996 = 100).

De meeteenheid van de indicator "werkgelegenheid van het Haven- en Industrieel Complex" is 1.000 personen werkzaam in maritieme activiteiten en toeleveranciers, omgerekend in een indexcijfer (index 1996 = 100).

De meeteenheid van de indicator "marktaandeel in de totale goederenoverslag Hamburg-Le Havre range" is miljoen ton, omgerekend in percentages. De eerste rij geeft het totale percentage aan, in de tweede en de derde rij wordt dit percentage opgesplitst naar Rotterdam en de overige Nederlandse Zeehavens.

21 *Staat de rentabiliteit van de Zeepoort IJmond ter discussie? Waar gaat het onderzoek naar de Zeepoort IJmond over? Waar zal het kabinetsbesluit van afhangen?*

Het kabinetsbesluit over project Zeepoort IJmond zal afhangen van een aantal factoren:

- economische rentabiliteit Zeepoort IJmond
- economische groeiverwachtingen Noordzeekanaalgebied
- verwachte ontwikkelingen m.b.t scheepsgroottes en aantallen schepen
- beschikbaarheid van financiële middelen
- mogelijkheden om op korte termijn aan knelpunten m.b.t nautische veiligheid en achterstallig beheer en onderhoud te werken.

De rentabiliteit van de investering is aldus één van de onderdelen waarop het kabinetsstandpunt over Zeepoort IJmond gebaseerd zal worden. Daarom is in het kader van de Trajectnota/MER d.d. oktober 2001, een kosten-batenanalyse uitgevoerd. Het CPB heeft deze kosten-batenanalyse van een oordeel voorzien. Omdat het kabinetsbesluit is aangehouden tot het aantreden van het kabinet Balkende II, heeft het CPB op basis van actuele groeicijfers van overslag in april 2003 nogmaals gekeken naar de uitkomsten van de kosten-batenanalyse. De uitkomsten van dit onderzoek worden betrokken bij de voorbereiding van het kabinetsstandpunt.

22 *Wat voor wijzigingen in Europese regelgeving zijn precies te verwachten en waarop zijn deze vooral gericht? Heeft een mogelijke aanpassing van arbeids-, rij- en rusttijden vooral betrekking op de*

*touringcarbranche?*

De belangrijkste doelstellingen van de herziening van rij- en rusttijden zijn gelegen in het vereenvoudigen van de regelgeving, een verbeterde handhaving mede door invoering van de digitale tachograaf en het streven naar een uniforme toepassing van de betreffende regels in Europa. De arbeidstijden zullen op korte termijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd worden conform de EU richtlijnen 2000/34 en 2002/15.

Voor wat betreft het wegvervoer wordt ervoor gekozen om de verschillende wijzigingen als één pakket te implementeren. De aanpassing van de arbeidstijden en rij- en rusttijden heeft zowel betrekking op de touringcarbranche als op het goederenvervoer over de weg met voertuigen met een maximum laadvermogen van meer dan 3,5 ton.

23 *Wordt binnen het Platform Stedelijke Distributie gewerkt aan een uniformering van regels (vestertijdenregime)?*

Het PSD heeft een aantal instrumenten ontwikkeld die door gemeenten kunnen worden ingezet wanneer sprake is van (het voornemen tot ) het instellen van een regiem voor de lokale stedelijke distributie. Eén van die instrumenten die kan worden ingezet betreft een aanbeveling voor regionale afstemming als sprake is van het invoeren van venstertijden. Er is tevens een instrument om de mate van regulering van de stedelijke distributie in gelijksoortige steden met elkaar te vergelijken.

Ook wordt de gemeenten aangeboden om vanuit de PSD-organisatie mee te denken over de instelling van een regiem voor stedelijke distributie als dat aan de orde is, waardoor een landelijke afstemming wordt bereikt.

Dank zij deze aanpak is veel bereikt inzake de harmonisering en regulering van de problematiek van stedelijke distributie, waaronder het venstertijdenregiem, en de bedoeling van de voortzetting van de PSD organisatie is dat in de komende periode uit te bouwen.

24 *Waarom is er zo'n groot verschil tussen realisatie en begroting bij de post ontvangsten in relatie tot de gebruikersvergoeding spoor?*

Het grote verschil heeft een administratief technische oorzaak, voor de toelichting hieromtrent verwijst ik naar blz. 52 van het Jaarverslag van Verkeer en Waterstaat (XII) onder note 7.

25 *Hoe staat het streven naar "een kleinere toename van CO2-uitstoot door verkeer en vervoer in 2010" in relatie tot het SVV2-beleid?*

In het SVV2 is voor het klimaat aangegeven dat de uitstoot van CO2 door verkeer en vervoer in 2010 met minstens 10% gereduceerd wordt ten opzichte van 1986. Om dit te kunnen halen zou de uitstoot in 1995 op het niveau moeten liggen van 1989/1990 (citaat deel e).

Daarna is in internationaal overleg het Kyoto-protocol afgesproken. Het CO2-beleid baseert zich thans op de afspraken van het Kyoto-protocol, de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (juni 1999) en de Evaluatienota Klimaatbeleid (februari 2002). Voor de sector Verkeer en Vervoer is in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid een basispakket energiebesparing aangegeven. In de Evaluatienota Klimaatbeleid is dit voor de sector verkeer en vervoer vertaald in de onderstaande tabel (citaat tabel 5-5):

| Uitstoot CO2 (Mton) | 1990 | 2000 | 2010 |
|---------------------|------|------|------|
| Verkeer en vervoer  | 29   | 35   | 39   |

Uit deze tabel blijkt een afname van de groei met 2 Mton ten opzichte van de rechtlijnige voortzetting van de periode 1990-2000 die in 2010 op 41 Mton zou uitkomen.

De afname van de groei in 2010 ten opzichte van 1990 bedraagt 7% (het verschil van  $41/29 = 41\%$  in vergelijking met  $39/29 = 34\%$ )

26 *Wordt het CO2-beleid voor de sector Verkeer en Vervoer opgetrokken tot EU-niveau waar in het algemeen een sterke stijging van emissies waar te nemen is?*

De landendoelstellingen voor het reduceren van CO2-uitstoot zijn in EU verband vastgesteld. Elk land is zelf verantwoordelijk voor zijn eigen doelstelling. Het kabinet heeft besloten de Nederlandse doelstelling te splitsen naar streefwaarden per sector. De streefwaarden voor de sectoren (waaronder verkeer en vervoer) zullen in 2003 vastgesteld worden. Deze zullen passen in de Nederlandse

doelstelling van het Kyoto-protocol om 6% van de uitstoot in 2010 te reduceren ten opzichte van 1990.

27 *In hoeverre heeft het inhaalverbod voor vrachtwagens wel of niet bijgedragen aan verkeersveiligheid?*

In een studie uit 1998 naar de effecten van het inhaalverbod voor vrachtverkeer op de A16 is geconcludeerd dat de effecten op de verkeersveiligheid wat betreft het afstand houden als neutraal kunnen worden beschouwd. Er is namelijk sprake van een duidelijke toename van de onderlinge afstand tussen personenauto's ten gevolge van het inhaalverbod. Op de rechtterijstrook is er sprake van een duidelijke afname van de onderlinge afstand bij het vrachtverkeer. Door een afname van het aantal rijstrookwisselingen ontstaat een rustiger verkeersbeeld waardoor de verkeersveiligheid toeneemt.

28 *Wat zijn EMA's?*

Artikel 130 van de Wegenverkeerswet biedt de minister van VenW de mogelijkheid om bestuurders van motorrijtuigen, die door de politie staande worden gehouden met een bloedalcoholgehalte tussen de 1,3 en 1,8 promille, een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) op te leggen. Het CBR voert deze maatregel namens mij uit. De EMA bestaat uit een 3-daagse cursus met als doel te voorkomen dat de bestuurder in de toekomst opnieuw onder invloed van alcohol rijdt. Thans wordt de EMA deels door de cursist, deels door het rijk betaald, respectievelijk € 286 en € 190. Het is mijn bedoeling om op korte termijn de cursus geheel voor rekening van de cursist te brengen. In 2002 zijn 8503 EMA's opgelegd.

29 *Er is inmiddels overeenstemming bereikt tussen de betrokken partijen over het brommerkenteken. Wanneer komen de voorstellen naar de Tweede Kamer?*

De Tweede Kamer is bij brief van 16 april 2003, kenmerk DGP/WV/U.03.1042, over de stand van zaken verkeersveiligheidsbeleid op de hoogte gebracht van de komst van het kenteken voor brom- en snorfietsen. De betreffende passage uit deze brief luidt:

“Met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie ben ik tot overeenstemming gekomen over de invoering van een kenteken voor brom- en snorfietsen. Momenteel wordt het daarvoor benodigde wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voorbereid. Daarbij is het mijn voornemen dat met de kentekening gestart wordt met ingang van 1 januari 2005. De planning is erop gericht dat eind 2006 alle bestaande brom- en snorfietsen een kenteken hebben. Het doel van de kentekening is de beteugeling van het opgevoerd rijden met deze voertuigen, de terugdringing van de “kleine criminaliteit” en vergroting van de verkeersveiligheid door verhoging van de pakkans bij verkeersovertredingen door bromfietzers.”

Op dit moment wordt in een breed overleg met betrokkenen nadere invulling gegeven aan het proces van kentekening. Zodra dit overleg is afgerond zal ik de Tweede Kamer en detail op de hoogte brengen van dit proces van kentekening. Ik verwacht dat ik in september 2003 zo ver zal zijn.

30 *Wat betekent de zin over Duurzaam Veilig: "Het operationele doel voor het jaar 2010 is daarbij in overeenstemming gebracht met de beschikbare financiële middelen tot en met 2010"? Is dit een afzwakking van het doel van minder doden/ongevallen in het verkeer?*

De zin over het met elkaar in overeenstemming brengen van doel en middelen vloeit voort uit het financiële perspectief inzake verkeersveiligheid. Om de oorspronkelijke doelstelling voor 2010 (maximaal 750 doden en 14.000 ziekenhuisgewonden) te kunnen halen is veel geld nodig. Dat geld was bij het opstellen van de begroting voor 2003 en volgende jaren niet beschikbaar.

Voor de periode 2003 – 2010 heeft het vorige kabinet € 343 mln. extra vrij kunnen maken voor verbetering van de verkeersveiligheid. Met dat bedrag zal het niet lukken om de oorspronkelijke voorgenomen doelstelling te halen. In de begroting 2003 is daarom een aangepaste doelstelling voor 2010 opgenomen: maximaal 950 doden en 17.500 ziekenhuisgewonden.

In de afgelopen maanden is door deskundigen gestudeerd op mogelijkheden om tot verdere reductie te kunnen komen. De definitieve doelstelling voor 2010 zal - in het kader van het nieuwe NVVP - met de decentrale partners worden vastgesteld. De verwachting is dat er een grotere ambitie zal kunnen worden bereikt dan de genoemde 950 doden en 17.500 ziekenhuisgewonden.

31 *Waar is de hogere dividenduitkering van Schiphol en KLM voor aangewend?*

In de ontwerpbegroting 2003 is op artikel 11.03 Effectief werkend Luchtvaartbestel, een dividendraming voor Schiphol en KLM samen opgenomen van circa € 22 miljoen. De dividendontvangsten van

Schiphol en KLM komen ten gunste van de algemene middelen. Met het amendement Alblas, nummer 23, 28600 XII is deze raming voor 2003 opgehoogd met € 7 miljoen naar circa € 29 miljoen. Dit amendement heeft als strekking de veiligheid van het Openbaar Vervoer te verhogen. Indien de daadwerkelijke realisatie van de dividenduitkering van Schiphol en KLM uitstijgt boven de verhoogde raming dan komt dit ten gunste aan de algemene middelen.

- 32 *Tijdens het AO over de financiële verantwoording van 2002 heeft de minister toegezegd een overzicht te sturen over de personele bezetting van Rijkswaterstaat. Wanneer krijgt de Tweede Kamer dit overzicht en waarom is een dergelijk overzicht niet opgenomen in de financiële verantwoording van 2003? Kan de minister aangeven wat de doelstellingen waren het afgelopen jaar met betrekking tot het terugdringen van het ambtelijk apparaat? Zijn deze doelstellingen gehaald?*

Waarschijnlijk wordt hier het AO over de financiële verantwoording van 2001 bedoeld (zoals gehouden op 26 juni 2002). Aangaande de personele bezetting van RWS het volgende:

- gemiddelde bezetting 2002 in fte's: 11.264 (vast+tijdelijk);
- bij RWS waren in 2001 gemiddeld ca. 11.040 fte's werkzaam (ca. 10.246 vast en 794 tijdelijk). In totaal werd in 2001 543 mln. € uitgegeven aan het eigen personeel.

Dit overzicht is niet in de financiële verantwoording 2002 opgenomen, daar dit ook niet in de begroting 2002 vermeld staat. De doelstelling aangaande de personele bezetting, welke Rijkswaterstaat in 2002 nastreefde, was het zo optimaal en adequaat inrichten van de arbeidsmix van RWS (de verhouding tussen vaste – tijdelijke werknemers, bedoeld om fluctuaties in het takenpakket op te vangen), om zo efficiënt mogelijk het gevraagde werkpakket te realiseren.

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

1 *Welke maatregelen bevat het verbeterplan voor het financiële beheer bij de Bouwdienst?*

Doel van het verbetertraject is om de komende jaren het financieel beheer structureel op orde te krijgen. De organisatiestructuur wordt ingrijpend gewijzigd door de benoeming van een directeur bedrijfsvoering als plaatsvervangend HID die het plan van aanpak "Structureel Verbeteren Bedrijfsvoering Bouwdienst" tot uitvoering gaat brengen. De directeur bedrijfsvoering heeft alle bevoegdheden ten aanzien van de bedrijfsvoering. Daarnaast zal door het structureel aanspreken van het lijnmanagement de beoogde cultuurverandering gerealiseerd moeten worden. Indien geen consensus bestaat tussen de directeur bedrijfsvoering en de HID zal in overleg met de DG een besluit worden genomen.

Ook zal de betrokkenheid van de controllersorganisatie worden vergroot. Voorts zullen de bevoegdheden tot het aangaan van verplichtingen en de interne werkwijze om te komen tot een ordelijk financieel beheer worden aangepast en zal de interne controle worden verbeterd. Bij de uiteindelijke vormgeving van de organisatiestructuur zal eind 2004 een definitieve mandaatregeling worden vastgesteld.

2 *Er zijn fouten en overschrijdingen geconstateerd bij duurzaam personenvervoer als gevolg van het feit dat de uitgave niet in overeenstemming was met het contract. Kan verklaard worden welke uitgave wordt bedoeld? Om welk contract gaat het en hoe groot is de fout dan wel de overschrijding? Waarom is er geen interne controle aanwezig op de prestatieverklaring?*

Gezien de tekst van het Algemene Rekenkamer-rapport (blz. 20) neem ik aan dat met 'fouten en overschrijdingen' wordt bedoeld 'fouten en onzekerheden'. De uitgave welke niet in overeenstemming met het contract werd aangemerkt betrof een fout inzake het contract CO2 Reductieplan. De oorzaak hiervan lag in een niet-tijdige verlenging van dit contract in afwachting van een nieuw te sluiten contract. Over een deel van het jaar was nog geen interne controle aanwezig op de prestatieverklaring. Na oprichting van de nieuwe afdeling contract en subsidiezaken is de interne controle in het jaar 2002 gefaseerd ingevoerd. Na aandacht voor de controle op de prestatieverklaringen, zijn voor een aantal contracten controleprotocollen gemaakt waar aan de controlerend accountant wordt verzocht naar een aantal specifieke punten te kijken en zijn oordeel te geven.

3 *Kunnen de uitgaven van het algemeen departement nader worden onderbouwd?*

De uitgaven van "het algemeen departement" kunnen als volgt worden omschreven: de uitgaven en ontvangsten welke niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestuursondersteunende- en bestuursneutrale staffaken.

**Bestuursondersteunende staffaken**

Hieronder vallen de kerntaken uitgevoerd op basis van een professionele deskundigheid voor de ambtelijke- en politieke leiding.

De kerntaken van de centrale diensten zijn:

- de politieke en ambtelijke leiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ondersteunen en adviseren bij de besturing van de departementale organisatie, de beleidsdossiers/thema's, het kennisbeleid en bij de departementale strategie;
- uitvoeren van wet- en regelgeving zoals deze zijn beschreven in de Comptabiliteitswet, het Besluit Taak Centrale Directies FEZ en het Besluit DAD;
- het ondersteunen van de departementsleiding en de DG's op het gebied van wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering en het bewaken van de kwaliteit van de juridische functie van Verkeer en Waterstaat;
- woordvoering, communicatie en de communicatie over de beleidsprioriteiten, het internationale beleid en de grote projecten;
- de departementsleiding adviseren over organisatie-, informatie- en sturingsvraagstukken die



- voor het functioneren van het ministerie als geheel van belang zijn;
- vernieuwing van personeelsbeleid;
- de interne coördinatie van de VenW-brede inbreng in interdepartementaal en internationaal overleg, en voor de externe vertegenwoordiging van het ministerie bij sectoroverstijgende thema's.

### **Bestuursneutrale staftaken**

Hieronder vallen de stafdiensten die werkzaamheden verrichten die verbonden zijn aan de departementale werkorganisatie als geheel of delen daarvan.

- 4 *Op welke vlakken voldoet de verantwoording over het beleid in het jaarverslag nog niet geheel aan de geldende verslaggevingsvoorschriften? Welke consequenties heeft dit? Welke verbeteringen worden getroffen?*

Het groeitraject voor VBTB in ogenschouw nemende, voldoet het Jaarverslag van Verkeer en Waterstaat naar mijn mening aan de verslaggevingsvoorschriften. Het groeitraject wordt beschreven in de begroting en heeft grotendeel betrekking op de volledigheid, betrouwbaarheid en tijdige beschikbaarheid van de prestatiegegevens. Complicerende factoren daarbij zijn dat Verkeer en Waterstaat vaak afhankelijk is van informatie van derden (CBS e.d.) en dat de beschikbare tijd voor het verzamelen, analyseren van de informatie en het opstellen van de jaarstukken beperkt is. Voor het Jaarverslag 2002 heeft dit tot gevolg gehad dat nog niet voor elke beleidsprestatie actuele informatie is opgenomen, waardoor de eerste VBTB-vraag: "hebben we bereikt wat we hebben beoogd?" in een aantal gevallen nog onbeantwoord bleef.

- 5 *Heeft de Algemene Rekenkamer of FEZ suggesties over het te hanteren toezichtinstrument voor de O&O-contracten? Zo ja, welke?*

Uit de in 2002 uitgevoerde quick scan op de O&O-contracten en bevindingen van de departementale accountantsdienst over 2002 kwam een positief ontwikkelend beeld naar voren. Gezien dit beeld acht FEZ op dit moment de inzet van een specifiek toezichtinstrument als een quick scan niet aangewezen. Het regulier toezichtinstrumentarium (follow up bevindingen departementale accountantsdienst en Algemene Rekenkamer, IC-rapportages, periodieke beoordelingen, etc.) is dan voldoende.

- 6 *Gesteld wordt dat de ontvangers van het geld uit de regionale mobiliteitsfondsen tot 2010/2011 de tijd hebben om projecten te starten van dit geld? Wat gebeurt er in de tussentijd met het geld? Is het belegd, wordt er rente ontvangen of wordt het geld middels een kasschuif aangewend voor andere zaken?*

De gelden uit de regionale mobiliteitsfondsen, die in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) zijn opgericht, moeten uiterlijk 31 december 2010 besteed zijn. De ontvangers van deze gelden worden geacht uiterlijk 1 april 2011 bij de minister van Verkeer en Waterstaat een aanvraag tot subsidievaststelling in te dienen. In de tussentijd worden projecten uitgevoerd, die door de regio's zijn geselecteerd. Deze projecten zijn vastgelegd in indicatieve projectenlijsten.

In de betreffende subsidiebeschikkingen is vastgelegd dat nog niet bestede gelden uit de regionale mobiliteitsfondsen zo hoog rentend en zo veilig als redelijkerwijs mogelijk moeten worden belegd. De ontvangen rente wordt vervolgens toegevoegd aan de fondsen. Hierop wordt – aan de hand van de jaarlijkse verantwoordingsrapportages van de regio's (voorzien van accountantsverklaring) – door Verkeer en Waterstaat toegezien.

De bovenstaande werkwijze impliceert dat de gelden niet via een kasschuif voor andere zaken worden aangewend.

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

*1 Wat betekenen de begrippen infrastructuuragenda en infrastructuurverslag?*

De infrastructuuragenda maakt deel uit van de begroting van het Infrastructuurfonds. De infrastructuuragenda bevat een uiteenzetting van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van Verkeer en Waterstaat en de daarvoor te ondernemen activiteiten ter realisatie van de geformuleerde doelstellingen/programma's.

In het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds is een infraprioriteitenverslag opgenomen. Het Infraprioriteitenverslag betreft de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting. Hierin is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de in de Infrastructuuragenda opgenomen uitvoeringsprioriteiten.

*2 Worden de extra middelen voor externe veiligheid toegevoegd aan de begroting van Verkeer en Waterstaat of aan de begroting van VROM?*

De extra middelen voor externe veiligheid staan tot op heden nog geparkeerd op een aanvullende post bij het Ministerie van Financiën. Overheveling van de aanvullende post naar de desbetreffende departementale begrotingen vindt pas plaats als voor de bestemming van dit geld voldoende duidelijk is welke resultaten worden geboekt en er uitgewerkte plannen op tafel liggen, met andere woorden wanneer scope, tijd en geld van de uit te voeren projecten helder zijn.

*3 Wordt het MIT bij de begroting van 2004 opgesteld aan de hand van het nieuwe MIT-spelregelkader, dat naar verwachting in 2003 gereed zal zijn? Wanneer wordt de Tweede Kamer op de hoogte gesteld van het nieuwe MIT-spelregelkader?*

Het MIT-spelregelkader wordt op dit moment geactualiseerd. Daarbij wordt onder andere ruim aandacht geschonken aan een efficiëntere werkwijze. Dit zal gevolgen kunnen hebben voor het proces dat een MIT-project doorloopt.

Het nieuwe spelregelkader heeft in beginsel alleen betrekking op nieuwe projecten (projecten die vanaf vaststelling van het spelregelkader het MIT instromen).

Indien mogelijk zal de Tweede Kamer bij de presentatie van het MIT-projectenboek op de derde dinsdag in september worden geïnformeerd over de geactualiseerde spelregels, doch uiterlijk bij de behandeling van het MIT.

*4 Alleen realisatie van nieuwe infrastructuur zal niet kunnen voorkomen dat de bereikbaarheid van Almere verslechtert. Welke andere maatregelen zullen er genomen moeten worden?*

Zowel voor de middellange (2010) als lange termijn (2020 en verder) zullen maatregelen moeten worden getroffen om te zorgen voor een goede bereikbaarheid van Almere.

In het kader van de Studie Oriëntatie verkeer en vervoer Almere 2000-2030, oktober 2002 is de bereikbaarheidsproblematiek onderzocht. Tevens zijn eerste mogelijke oplossings-richtingen geschetst die naast benutten en bouwen van infrastructuur ook diverse andere maatregelen in zullen moeten gaan houden.

De oplossingen voor weg, rail en overig OV moeten in samenhang worden gezien. Tevens zal de samenhang tussen verkeer en vervoerbeleid en andere beleidsterreinen (ruimtelijke ordening, verstedelijking, werkgelegenheidsontwikkeling, milieubeheer etc.) bij de oplossingen in beeld moeten komen. Daarom wordt op dit moment een integrale verkenning I voor de corridor Haarlemmermeer – Almere uitgevoerd (zie aanbiedingsbrief "Oriëntatie verkeer en vervoer Almere 2000-2030", DGP/ZZL/U.02.03346 van 14 november 2002).

Dit traject kan worden betrokken bij het Integraal Ontwikkelingsplan Almere.

*5 In verschillende tabellen komt het begrip BTW-compensatie voor. Kan inzicht worden verschaft in dit begrip? Waarom is hierdoor de realisatie hoger dan begroot?*

Enige jaren geleden is de BTW-positie van de OV-sector gewijzigd, hetgeen zou leiden tot een financieel nadeel voor het openbaar vervoer. Dit geldt o.a. voor de infrastructuur- en exploitatiesubsidies regionaal/lokaal OV en de subsidies aan de taakorganisaties NS voor aanleg en onderhoud rail en voor HSL en Betuweroute. Dit betekent dat de uitgaven op de begroting van VenW en het Infrastructuurfonds voor deze posten verhoogd worden met de BTW-betalingen. Met het Ministerie van Financiën is een aantal jaren geleden afgesproken dat VenW deze extra uitgaven in het uitvoeringsjaar gecompenseerd krijgt. De compensatie geschiedt bij Voorjaars- en/of Najaarsnota op basis van de op dat moment geldende raming voor de werkelijk, in het uitvoeringsjaar, te betalen BTW, waarna bij Slotwet een afrekening volgt.

Dat de realisatie hoger is dan begroot vloeit dus voort uit het gegeven dat de compensatie in het uitvoeringsjaar aan de begroting van VenW wordt toegevoegd en derhalve niet in de begroting (meerjarig) is verwerkt.

- 6 *Is de onderuitputting bij regionale en lokale infrastructuur, waarvan in 2002 sprake was, inmiddels ingelopen of was er geen sprake van een kasschuif?*

De onderuitputting van 2002 wordt, naast de verwerking van het voordelig saldo (kasschuif 2001 naar 2002), in hoofdzaak ingezet voor:

- het opvangen van tegenvallende middelen uit het EU-fonds (€ 28 mln.);
- de begrotingsoverheveling naar het programma Waterkeren ten behoeve van het project Waalsprong te Nijmegen (€ 45 mln.);
- kasschuif van 2002 naar 2003 (€ 46 mln.).

Ten aanzien van de vermelde kasschuif zal deze onderuitputting in latere jaren worden ingelopen.

- 7 *Kan inzicht worden gegeven in de afwikkeling van en de hoogte van de lopende contracten inzake de voorbereiding van de invoering van de kilometerheffing?*

De stand van de lopende contracten van het stopgezette project kilometerheffing is nul; alle contracten zijn inmiddels afgewikkeld.

Overigens is, zoals reeds eerder bericht (kamerstuk TK 28148, nr 4, 2001-2002), in de begroting op artikel Betaald Rijden (03.05) ook geld gereserveerd voor de afwikkeling van juridische claims (o.a. Q-free) van het project rekening rijden. Deze zijn inmiddels eveneens afgewikkeld.

- 8 *Hoe verhoudt de verminderde uitgave van 23,9 mln. euro op de post bodemsaneringen zich tot de eerdere conclusie in het bestuurlijk advies Tienjarensценario Waterbodems en de kabinetsreactie daarop (Kamerstukken 26401 nr. 28) dat er sprake is van een grote achterstand? Hoe en waarom is deze verminderde uitgave ontstaan?*

De onderuitputting ad € 23,9 mln. op de post bodemsanering heeft betrekking op uitgaven bij projecten in het kader van de investeringsimpuls (1994) en de ontsluiting van Vinex locaties. Daarnaast komen de kosten die gemaakt worden bij spoor projecten ten laste van het Infrastructuurfonds artikel 04.02 Bodemsanering.

De kosten met betrekking tot waterbodems, zoals genoemd in het Tienjarensценario komen niet ten laste van eerdergenoemd Infrastructuurfonds artikel.

De redenen van de onderuitputting zijn als volgt: in 2002 zijn er geen bodemsaneringskosten van de spoor projecten ten laste van het artikel gebracht, verder was er sprake van meevallers bij de sanering van de Calandtunnel, Jan Gerritsepolder en Rijksweg 73 zuid. Als laatste oorzaak kan genoemd worden dat de besluitvorming rond de Noord-Zuidlijn is vertraagd.

- 9 *Hoeveel ruimte is er nog in het MIT gegeven het feit dat in totaal in 2002 voor 3,7 miljard euro meer verplichtingen aangegaan zijn? Hoe groot is het percentage van het budget voor het MIT dat tot 2010 al is vastgelegd in verplichtingen?*

Van het budget voor het MIT is voor de periode 2003 t/m 2010 per ultimo mei 2003 ca 42% vastgelegd in juridische verplichtingen. Dit betekent echter niet dat in het MIT t/m 2010 nog extra projecten kunnen worden geprogrammeerd; alle beschikbare middelen zijn belegd, maar nog niet alles is ook daadwerkelijk in verplichtingen omgezet.

- 10 *Is het waar dat er een overschrijding is, mede door het meerjarige project Koegorspolder (75 miljoen Euro). Kan dit nader worden toegelicht, mede in relatie tot het antwoord op Kamervragen inzake de grootschalige verwerkingsproef Koegorspolder?*

De verplichtingenoverschrijding wordt per omissie toegeschreven aan Koegorspolder. Het betreft namelijk de baggerbestekken in het kader van de Wrakopruiming Westerschelde. Door vertraging in de technische voorbereiding in 2001 zijn de verplichtingen doorgeschoven naar 2002 (zoals eveneens vermeld is in 2001).

- 11 *Kan een nadere toelichting worden gegeven over de hoogte van het bedrag van 240 mln euro voor het aangaan van meerjarige contracten en het indexeren van de overeenkomst meerjarige Fries-Groningse kanalen, waarbij ook ingegaan wordt op de wijze waarop de Kamer hierover is geïnformeerd?*

Indexering van het contract Fries Groningse kanalen is gebaseerd op de overeenkomst die is gesloten, waarin is geregeld dat het contract wordt geïndexeerd. Daarnaast is in de loop van het jaar aan het uitgavenbudget begrotingsgeld toegevoegd, vanuit artikelen waar gelden onbesteed bleven. Om deze gelden tot betaling te kunnen laten komen zijn verplichtingen vanuit latere jaren naar 2002 verschoven. Verder zijn er nog extra verplichtingen aangegaan voor o.a.:

- noodzakelijke baggerwerkzaamheden a.g.v. extra aanslibbing bij Noordzee;
- oliebestrijding Prestige in Spanje, inzet van Noordzee (staan inkomsten tegenover);
- schadevaringen in o.a. Tiel en bergen van wrak Sandrien (deels gecompenseerd door inkomsten).

De verhoging van de verplichtingenraming is bij tweede suppletore begroting (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 717, wet van 30 januari 2003, Stb. 47) aan de Kamer voorgelegd.

## Nr. 37 RAPPORT BIJ HET JAARVERSLAG 2002 VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS

## LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

- 1 *De brand bij de Directie IJsselmeergebied, waarbij nagenoeg alle gegevens verloren zijn gegaan, veroorzaakt een grote onzekerheid inzake de verantwoording. Hoe zijn in dit licht de controlemechanismen georganiseerd tussen het ministerie en de regionale directies? Kan de minister inzicht geven in de wenselijkheid en de mogelijkheid om in de toekomst te voorkomen dat er vanwege het ontbreken van een volledige administratie (in dit geval door overmacht) verantwoordingsproblemen ontstaan?*

De brand bij de directie IJsselmeergebied heeft geen problemen veroorzaakt bij het opstellen van de verantwoording (de administratieve bestanden waren, zoals gebruikelijk digitaal; gecommuniceerd met het Hoofdkantoor van de RWS en er waren back-ups), maar wel voor de controle daarop. De onderliggende, schriftelijke bewijsstukken, die de rechtmatigheid van de uitgaven moeten aantonen, zijn door de brand verloren gegaan, dan wel waren moeilijk reproduceerbaar zodat de controle door de accountantsdienst hierop binnen de daarvoor beschikbare termijn niet mogelijk was.

- 2 *In de tabel op pagina 17 gaat het om uitgaven ter grootte van 14,7 miljoen euro, waarbij er betaald is, terwijl er (nog) geen prestatie geleverd is, geen contractuele grondslag is of toch het volledige bedrag is betaald, terwijl er korting is verleend. Welke maatregelen zijn er genomen tegen dit soort ernstige fouten?*

De achtergrond van de in de tabel opgenomen fouten is divers van aard. Zonder afbreuk te willen doen aan de ernst van de fouten moet ik in algemene zin opmerken dat er bij uitgevoerde controles altijd wel ergens fouten zullen worden geconstateerd. Deels zijn die te corrigeren, waardoor het financiële volume van de geconstateerde fouten zou kunnen afnemen. Deels kunnen geen correcties meer worden uitgevoerd. De geldende voorschriften zijn helder zodat de opzet afdoende is geregeld en derhalve geen aanpassing behoeft. Indien niet in overeenstemming met de voorschriften wordt gehandeld, worden de betrokkenen nadrukkelijk op hun onjuist handelen aangesproken.

- 3 *Er wordt in de tekst verwezen naar de niet bestaande paragraaf 2.3.3. Kan alsnog worden aangegeven in welke gevallen de financiële informatie niet aan de gestelde eisen voldeed?*

Abusievelijk verwijst de Algemene Rekenkamer in haar rapport naar paragraaf 2.3.3. Dit moet zijn paragraaf 2.2.3 "Oordeel verantwoordingsstaat". In deze paragraaf wordt aangegeven in welke gevallen de financiële informatie niet aan de gestelde eisen voldeed.

- 4 *In de voetnoot bij overzicht 1 staat vermeld dat er in het totaal 1,2 miljard euro aan overschrijdingen zijn bij de verplichtingen en 42 miljoen euro bij de uitgaven. Op pagina 54 van de financiële verantwoording van het infrastructuurfonds blijkt dat er in 2002 voor 3,7 miljard euro extra verplichtingen zijn aangegaan. Hoe verklaart de regering het bedrag van de Algemene Rekenkamer?*

Het bedrag van de Algemene Rekenkamer is een sommatie van de Slotwetmutaties die een overschrijding van het verplichtingenbedrag t.o.v. de stand Najaarsnota inhouden. Het bedrag komt overeen met de positieve bedragen in kolom 6 van het overzicht "Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002 (slotwet)" Kamerstuk 28908 nr 2. Het bedrag van € 3,7 mld. aan extra verplichtingen op blz. 54 van het Jaarverslag van het infrastructuurfonds betreft de extra verplichtingen die t.o.v. de oorspronkelijke begroting zijn aangegaan. Via de eerste en tweede suppletore begroting is het oorspronkelijke verplichtingenraming verhoogd met respectievelijk € 2,2 en 2,0 mld. Bij Slotwet wordt thans een verlaging aangebracht ad € 0,5 mld., waarmee per saldo € 3,7 mld. aan de oorspronkelijke begroting is toegevoegd.

- 5 *Bij punt U 01.01 onder Uitgaven wordt gesproken over onduidelijke contractuele bepalingen. Zijn deze bepalingen onduidelijk vanwege het vrijblijvende karakter ervan, is niet duidelijk wat exact overeengekomen is of is er in het geheel geen overeenkomst? Wat houden de genoemde onduidelijke contractuele bepalingen precies in?*

Zoals reeds bij de beantwoording van vraag 2 is vermeld is de achtergrond van de geconstateerde

fouten en onzekerheden divers van aard. Wat de contractuele bepalingen betreft kan dit liggen aan een te summiere omschrijving van het te leveren product waardoor tijdens de uitvoering van het contract interpretatieverschillen kunnen ontstaan die zullen moeten worden opgelost. Daarbij worden niet altijd de geldende administratieve voorschriften juist toegepast. Betalingen zonder dat daar, in strijd met de voorschriften, in het geheel geen contract aan ten grondslag ligt, komen in de regel niet voor.

- 6 *In de bijlage wordt erop gewezen dat in een aantal gevallen primaire gegevens inzake prestatievaststelling (o.a. leveringen) ontbreken of zeer summier zijn weergegeven. Beschikt het ministerie over een naar behoren functionerend systeem om te voorkomen dat controle in de toekomst wederom niet mogelijk zal zijn?*

In de regelgeving is aangegeven hoe het toezichtstelsel moeten worden ingericht, welke gegevens moeten worden vastgelegd en welke controles moeten worden ingebouwd. De opzet is derhalve afdoende geregeld. Ook ten aanzien van de werking zijn zowel de Algemene Rekenkamer als Departementale Accountantsdienst van oordeel dat het contractbeheer bij de Rijkswaterstaat in het algemeen op orde is en de fouten en onzekerheden vallen binnen door deze instanties gehanteerde tolerantiegrenzen. Tekortkomingen die afbreuk doen aan de aantoonbaarheid van de verrichte uitgaven zullen er altijd zijn. Het streven is er uiteraard op gericht het volume zo klein mogelijk te laten zijn doch voorkomen in z'n totaliteit zal echter niet mogelijk zijn.

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

- 1 *Kan de regering aangeven waarom de slotwet een vermindering van de bijdrage aan het infrastructuurfonds laat zien van 22,9 miljoen euro?*

De verlaging van de bijdrage aan het Infrastructuurfonds vloeit voort uit de afrekening van de BTW-compensatie. In 2002 is feitelijk minder BTW betaald dan bij Najaarsnota nog geraamd werd. Daardoor moest de BTW-compensatie, die op basis van gerealiseerde BTW-betalingen wordt verstrekt, ten dele weer teruggegeven worden aan Financiën.

- 2 *Als verklaring van de vermindering van de bijdrage aan het infrastructuurfonds wordt de afgekondigde kasstop aangegeven, die noodzakelijk was om het tekort op de begroting van Verkeer en Waterstaat te dichten. Betreft dit de kasstop van februari 2003? Waardoor was dit tekort ontstaan? Houdt dit in dat de 22,9 miljoen euro in 2003 alsnog ten goede komt van het infrastructuurfonds? Ten laste van welk(e) project(en) is deze korting op het infrastructuurfonds gegaan?*

Op bladzijde 3 van kamerstuk 28903 wordt bij post 5 aangegeven dat de saldomutatie ad € 22,9 mln. voor het grootste deel bestaat uit een terugstorting van BTW-gelden aan het Ministerie van Financiën (zie ook antwoord op vraag 1).

Vervolgens wordt bij post 6 "algemeen departement" aangegeven dat een deel van het overschot toe te schrijven is aan een ingestelde kasstop die noodzakelijk was om een dreigend tekort op Hoofdstuk XII gedeeltelijk te kunnen compenseren. De genoemde kasstop en de verlaagde bijdrage aan het Infrastructuurfonds staan volledig los van elkaar en heeft ook geen betrekking op de tijdelijke kasstop van februari 2003. De terugstorting van BTW-compensatiegelden komt conform de compensatieregeling BTW alsnog in latere jaren ten goede van het Infrastructuurfonds. Er zijn geen projecten gekort voor de verlaging van € 22,9 mln.

**28 908      Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002 (slotwet)**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

*1 Is het hele bedrag van de Dijsselbloemgelden in mobiliteitsfondsen gestort? Zo nee, waarom niet?*

In het kader van het amendement Dijsselbloem is voor de acht zuidelijke en oostelijke provincies en kaderwetgebieden in totaal € 136 miljoen beschikbaar gekomen voor het versneld aanpakken van knelpunten in de infrastructuur. Elke regio heeft – mits voldaan aan de stortingsvoorwaarden – recht op een rijksbijdrage van € 17 miljoen.

In 2002 was ruim € 68 miljoen op de begroting gereserveerd om de acht nieuw op te richten regionale mobiliteitsfondsen te voeden. Eerst dienden de regio's geld te storten, daarna zou het rijk de bijdragen verdubbelen tot een maximum van € 17 miljoen. In totaal is in 2002 € 37,9 miljoen uitbetaald aan de volgende regio's: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (€ 8,9 miljoen), provincie Zeeland (€ 8,5 miljoen), provincie Overijssel (€ 8,5 miljoen) en de provincie Noord-Brabant (€ 12,0 miljoen). Aan de overige regio's (provincie Gelderland, provincie Limburg, het Knooppunt Arnhem – Nijmegen en de Regio Twente) is nog niets uitbetaald. De reden hiervoor is dat de betreffende regio's in 2002 nog niet aan alle stortingsvoorwaarden hadden voldaan.

De verwachting is dat in 2003 het resterende begrotingsbedrag (€ 98,1 miljoen) conform de voorwaarden kan worden uitbetaald.

*2 In de memorie van toelichting wordt niet verklaard waarom er 38,7 miljoen euro minder is uitgegeven aan regionale en lokale infrastructuur. Kan deze verklaring alsnog worden gegeven?*

Ondanks de voorspoedige voortgang van een aantal projecten, o.a. de betalingen aan Randstadrail en de tramtunnel Grote Marktstraat, is er toch sprake van een lichte onderuitputting t.o.v. de Najaarsnota. Dit wordt met name veroorzaakt door een lagere declaratie van de gemeente Utrecht voor de HOV Leidsche Rijn. Daarnaast is recent door de Provincie Utrecht een vertraging gemeld van het project N210 (totaal € 6 mln.).

Ook heeft de subsidiebijdrage voor de PPS faciliteit voor de N201 heeft niet tot een betaling geleid. Voor de BTW betalingen aan de subsidieontvangers is RWS volledig afhankelijk van de ingediende declaraties (ca. € 11 mln.). Bij duurzaam Veilig is een overschot ontstaan van ruim € 10 mln., omdat gemeenten niet van de maximale voorschotten gebruik hebben gemaakt (hierdoor schuiven gelden door). Daarnaast is het Demoproject Zeeuws Vlaanderen vertraagd. De onderuitputting bij de GDU (ruim € 4 mln.) is het gevolg van achterblijven van de Staatscourantprojecten.



