

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2594 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-  
T -

**Ons kenmerk**

CEND/FMC-2009/1193

**Uw kenmerk**

31965-XII/2009d29324

**Bijlage(n)**

-

Datum 23 juni 2009

Onderwerp Lijsten van vragen inzake wijziging van de begrotingsstaten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009 (Voorjaarsnota)

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld inzake 31 965 XII, Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2009 en 31 965 A Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor 2009.

**31 965 XII, Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2009**

1. Waarom krijgt de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) er in totaal meer dan € 10 mln. bij?

1. De afgelopen jaren heeft de IVW afgesloten met een negatief saldo van baten en lasten. In 2008 is uit een intern onderzoek gebleken dat de middelen meerjarig niet toereikend zijn om alle activiteiten uit te voeren. Het takenpakket van de Inspectie blijkt structureel omvangrijker dan begroot. Derhalve zijn met het toevoegen van deze middelen de kosten en de opbrengsten met elkaar in evenwicht gebracht. Daarnaast zijn met de Inspectie afspraken gemaakt om meerjarig de kosten te verlagen.

2. Wat zeggen de extra uitgaven aan de IVW over de bedrijfsvoering bij dit onderdeel van het ministerie; moeten we ons zorgen maken over de efficiëntie bij de IVW?

2. Met het toevoegen van deze middelen zijn de kosten en de opbrengsten weer met elkaar in evenwicht gebracht, omdat het takenpakket van de Inspectie structureel omvangrijker is dan begroot. Daarnaast zijn met de Inspectie afspraken gemaakt om meerjarig de kosten te verlagen. Deze kostenreductie draagt direct bij aan het verbeteren van de efficiëntie bij de IVW. De bedrijfsvoering en de ontwikkeling van de efficiency van de Inspectie wordt nauwkeurig gevolgd.

Datum

Ons kenmerk  
CEND/FMC-2009/1193

3. Wat wordt er in 2009 gedaan om de vertraging in het ontwerp van de geluidwerende voorzieningen binnen het GIS III in te lopen?
4. Waarom zijn de problemen die in 2008 bij het project GIS III ook al bestonden nog niet opgelost?

3. en 4. De vertraging in het ontwerp van de geluidwerende voorzieningen heeft twee oorzaken:

Ten eerste is gebleken dat Europese aanbestedingen slechts in 4 van de 9 gevallen succesvol is geweest. Bij 5 contracten is daarom, soms na een mislukte Europese aanbesteding, onderhands aanbesteed. Inmiddels zijn alle woningen ondergebracht bij een ingenieursbureau maar de langere aanbestedingsperiode heeft voor vertraging gezorgd.

Ten tweede zijn de gecontracteerde bureaus niet of niet altijd in staat gebleken de werkzaamheden binnen de overeengekomen termijn af te ronden.

Om vertragingen in de aanbestedingen zoveel mogelijk te voorkomen heeft Progis voor de aanbestedingen marktonderzoek laten doen. Na de eerste daadwerkelijke ervaringen met de Europese aanbestedingen heeft Progis de omvang van de contracten aangepast en is overgegaan op onderhandse aanbestedingen.

Om vertraging in de uitvoering van de contracten te voorkomen heeft RWS financiële prikkels in de contracten ingebouwd (een malusregeling) en voert RWS regelmatig voortgangsoverleg met de opdrachtnemers.

5. Waarom wordt een groot deel van de middelen voor het project GIS III geparkeerd op het artikel "Nominaal en onvoorzien" en niet gewoon doorgeschoven naar 2010; is dit in lijn met hoe in 2008 met deze onderbesteding is omgegaan.

5. Zoals is aangegeven in de toelichting op de 1<sup>e</sup> suppletoire wet, komt een deel van de in 2009 beschikbare middelen voor GIS pas in 2010 tot betaling. De begrotingsregels staan het "gewoon" overboeken naar 2010 niet toe, zonder dat er compensatie wordt geleverd middels een tegenboeking in het betreffende jaar. Vooruitlopend op de definitieve compensatie zijn de GIS gelden via artikel 40 naar 2010 overgeboekt. Bij Miljoenennota 2010 zal de definitieve compensatie worden aangegeven.

In 2008 is de onderbesteding GIS middels een tegenboeking in de algemene middelen overgeboekt naar latere jaren.

6. Welke aanpassingen vallen onder de modificatie van het interieur van het regeringsvliegtuig en zijn deze aanpassingen echt nodig?

6. Het toestel is inmiddels 13 jaar in gebruik waardoor bekleding en verlichting is verouderd. Daarnaast wordt er aan het toestel andere eisen gesteld op het gebied van communicatie en beveiliging.

7. Wat kosten deze aanpassingen van het interieur van het regeringsvliegtuig en hoe verhoudt dit bedrag zich tot de restwaarde van het toestel?

7. De kosten voor deze aanpassingen bedragen € 3,4 mln.

Het regeringsvliegtuig is een specifiek toestel waarvan op dit moment lastig is de restwaarde te bepalen. Het toestel wordt relatief minder gebruikt dan een

lijntoestel en kan gezien de grootte (aantal passagiers) niet vergeleken worden met zakenvliegtuigen.

**Datum**

8. Wat is de (technische en economische) levensduur van het regeringsvliegtuig?

**Ons kenmerk**  
CEND/FMC-2009/1193

8. De economische levensduur is van een aantal factoren afhankelijk:

- ontwikkeling op de markt van (nieuwe) vliegtuigen;
- veranderde eisen van de gebruikers;
- ontwikkeling bij de operationeel beheerder van het regeringsvliegtuig.

Op basis van deze factoren is de resterende economische levensduur moeilijk te bepalen, maar de inschatting is dat dit circa 7 jaar zal zijn.

9. Waaraan wordt het bedrag van € 15,7 mln. voor het regeringsvliegtuig precies besteed?

9. Van de € 15,7 mln. heeft een bedrag van € 12,3 mln. geen betrekking op het regeringsvliegtuig. De € 3,4 mln. die wel betrekking heeft op het regeringsvliegtuig betreft de kosten van de modificatie die in de vragen 6 en 7 nader is toegelicht.

10. Waaruit bestaan de stimuleringsmaatregelen in 2009 en 2010?

10. In het kader van de stimuleringsmaatregelen zijn conform het Aanvullend Beleidsakkoord de volgende middelen in 2009 en 2010 aan het Infrastructuurfonds toegevoegd;

|   | <u>2009</u>       | <u>2010</u>       |
|---|-------------------|-------------------|
| Infra: deltaprogramma (w.o. zandsuppleties)   | € 80 mln.         | € 50 mln.         |
| Infra: versnelling bruggen en renovatie wegen | € 75 mln.         | € 138 mln.        |
| Infra: vaarwegen, sluisen en binnenhavens     | € 75 mln.         | € 125 mln.        |
| Totaal  | <u>€ 230 mln.</u> | <u>€ 313 mln.</u> |

Aangezien er nog geen definitieve besluitvorming over de precieze inzet van alle middelen binnen deze programma's heeft plaatsgevonden, kan ik u nog niet nader informeren. Zodra besluitvorming hierover heeft plaats gevonden zal ik u nader informeren.

11. De uitgaven in het kader van Actieplannen om ex-studenten te stimuleren tot het gebruik van het openbaar vervoer waren toch reeds opgenomen in de begroting?

11. Ja, de maatregel ex-studenten stimuleren tot het gebruik van het OV is opgenomen in de begroting. Het geld voor het Actieplan is opgenomen in het Infrafonds. Vanuit het Infrafonds kan echter alleen aanleg van infrastructuur worden betaald. De acties uit het Actieplan die geen aanleg van infrastructuur betreffen, moeten daarom worden overgeboekt naar Hoofdstuk 12. In 2009 betreft dit vooral de ex-studenten kaart

12. Waar is de mutatie van € 6,1 mln. voor nodig op artikel 31.01.01, die het totale budget voor Algemene strategie en beleidsvorming inzake het waterbeleid bijna anderhalf keer zo groot maakt als aanvankelijk begroot?

12. Middels motie van Geel (Tweede kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31 700, nr. 10) is € 3 mln. aan dit artikel toegevoegd ten behoeve van het kwartiermaken van de Deltaregisseur en de uitwerking van het Deltaprogramma, waaronder het deelprogramma IJsselmeer en de voorgenomen peilbesluiten. Daarnaast is de verhoging nodig vanwege de extra inspanningen die noodzakelijk zijn voor het opstellen van het Nationaal Waterplan (o.a. de kosten van de inspraakprocedure), en de kosten die gemoeid gaan met de uitwerkingen van het advies van de Deltacommissie (o.a. de kosten voor het opstellen van de Deltawet).

**Datum**

**Ons kenmerk**  
CEND/FMC-2009/1193

13. Waarom is er € 3 mln. extra nodig voor de luchtvaartveiligheid BES?

14. Waar wordt de in totaal € 10 mln. aan besteed die in 2009 en 2010 wordt vrijgemaakt voor luchtvaart veiligheid op de BES-eilanden?

13. en 14. In het kader van de toekomstige verantwoordelijkheid van de minister inzake luchtvaartveiligheid op de BES eilanden is in 2008 onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de huidige stand van zaken. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek is voor de jaren 2009 € 3 mln. en in 2010 € 7 mln. vrijgemaakt voor maatregelen ter verbetering van de luchthaveninfrastructuur op de BES eilanden; met name op Bonaire. De beoogde maatregelen worden momenteel in samenspraak met het eilandbestuur en de luchthaven Bonaire uitgewerkt. Conform planning zal ik u in het najaar 2009 informeren over de uitkomst.

15. Wat is de relatie tussen de uitgave van € 10 mln. aan de luchtvaartveiligheid op de BES eilanden en de negatieve mutatie van € 10 mln. (voor 2009 en 2010 bij elkaar opgeteld) op subdoelstelling 33.03.03, en welke andere activiteiten op het gebied van internationale luchtvaartveiligheid worden door deze uitgave niet meer uitgevoerd in 2009 en 2010?

15. De gelden voor BES zijn bij Miljoenennota 2009 vanuit de algemene middelen aan het artikelonderdeel 33.03.03 "Internationaal" toegevoegd. Ten einde de BES-problematiek transparanter in de begroting te presenteren is er een nieuw artikelonderdeel 33.03.05 "Luchtvaartveiligheid BES" geopend en zijn de beschikbare middelen van artikel 33.03.03 overgeboekt. Deze mutatie heeft niet tot gevolg dat er activiteiten in 2009 of 2010 op het gebied van internationale luchtvaartveiligheid niet meer worden uitgevoerd.

16. Waaraan wordt de extra investering in Galileo van € 1,5 mln. voor 2010 precies besteed?

16. Het bedrag van € 1,5 mln. in de HGIS-begroting is gereserveerd voor de kosten ten behoeve van de werving van de Galileo Supervisory Authority (GSA) in Noordwijk. Het kabinet heeft in 2005 besloten tot deze werving. Naar verwachting wordt dit in 2010 weer actueel.

17. Waarom is er zo'n forse overschrijding van de begrote uitgaven voor logistieke efficiëntie spoorvervoer en wat wordt er met de extra middelen gedaan?

17. De verhoging van de het begrotingsbedrag 2009 betreft het doorschuiven van de onderuitputting in 2008 van de subsidieregeling voor de ombouw naar ETCS-locomotieven naar 2009. Het betreft hier derhalve geen overschrijding.

18. Waaraan wordt de € 8 mln. extra voor de maatregelen klimaatbeleid personenvervoer precies besteed?

**Datum**

18. De € 8 mln. is, vanwege een gehonoreerd bezwaar in het kader van de uitvoering van de subsidieregeling, besteed aan een extra innovatiesubsidie voor biobrandstoffen.

**Ons kenmerk**  
CEND/FMC-2009/1193

19. Waaraan wordt de € 265 mln. extra voor artikel 40 (nominaal en onvoorzien) precies besteed?

19. De € 265 mln. betreft de prijs- en looncompensatie 2009 en een kasritmeverschil op het GIS die tijdelijk op dit artikel zijn geparkeerd. Bij Miljoenennota wordt de prijs- en looncompensatie op dit artikel afgeboekt en toegevoegd aan de betreffende artikelen. Deze gelden worden gebruikt voor het opvangen van de prijs- en loonstijgingen. Tevens zal bij Miljoenennota worden aangegeven op welke wijze het kasritmeverschil op het GIS-programma wordt opgevangen.

20. Waarom wordt het budget Shared Services Organisatie (SSO) in 2009 met bijna € 27 mln. verhoogd?

20. De verhoging met bijna € 27 mln. bestaat met name uit de volgende 5 posten:

- Een overboeking ad € 7 mln. tussen KNMI en SSO als gevolg van het concentreren van de bedrijfsvoering bij de SSO.
- Een toevoeging ad 6 mln, als gevolg van dienstverleningsovereenkomsten, uit decentraal belegde budgetten.
- Een interdepartementale overboeking van het Ministerie van VWS voor een bedrag van € 6 mln. voor de dienstverlening door SSO aan VWS.
- Een toevoeging aan de begroting van SSO ad € 5 mln. voor diverse digitalisering projecten. Hiervan wordt € 4 mln. besteed aan digitalisering van de archieven en aanschaf van een scanstraat en € 1 mln. is bestemd voor digitalisering van financiële processen.
- Ter implementatie van de Rijkspas tenslotte is aan de begroting van SSO een bedrag van € 1 mln. toegevoegd.

21. Hoe komen de efficiencyvoordelen van de SSO in de begroting 2009 tot uitdrukking; welke besparingen worden er gerealiseerd dankzij de SSO?

21. SSO realiseert via (interdepartementale)samenwerking en via vereenvoudiging, standaardisatie en digitalisering van haar dienstverlening efficiency voordelen.

Het grootste deel van deze efficiency voordelen wordt gebruikt om invulling te geven aan de, in het kader van de Vernieuwing Rijksdienst, aan de SSO opgelegde personele taakstelling van 25%. Deze taakstelling is reeds meerjarig financieel verwerkt.

De samenwerking leidt door schaalvergroting ook tot lagere kosten per werkplek, die via een lagere werkplekvergoeding ten gunste komt aan de departementale dienstonderdelen.

## **31 965 A Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor 2009**

Datum

Ons kenmerk  
CEND/FMC-2009/1193

1. Kunt u concrete informatie geven over de beoogde effecten en de te leveren prestaties die samenhangen met de extra middelen (van ruim € 230 mln.) voor stimuleringsmaatregelen?

1. In het kader van de stimuleringsmaatregelen zijn conform het Aanvullend Beleidsakkoord de volgende middelen in 2009 aan het Infrastructuurfonds toegevoegd;

Infra: deltaprogramma (w.o. zandsuppleties) € 80 mln.

Infra: versnelling bruggen en renovatie wegen € 75 mln.

Infra: vaarwegen, sluizen en binnenhavens € 75 mln.

Aangezien er nog geen definitieve besluitvorming over de precieze inzet van alle middelen binnen deze programma's heeft plaatsgevonden, kan ik u nog niet nader informeren. Zodra besluitvorming hierover heeft plaats gevonden zal ik u nader informeren.

2. Volgt het lagere uitgavensaldo van 2008 uit onderuitputting van het budget voor aanleg van infrastructuur?

2. Het lagere uitgavensaldo van 2008 bestaat uit het saldo van hogere en lagere realisatie op de verschillende uitgavenartikelen. Voor de inhoudelijke en projectmatige toelichting zou ik u willen verwijzen naar de Slotwet 2008 kamerstuk 31924A, Slotwet IF.

3. Betreft "diversen FES" de kosten die gemoeid zijn met het opvragen van gegevens? Kunt u deze kosten nader specificeren?

3. De post "Diversen FES" betreft geen kosten die gemoeid zijn met het opvragen van gegevens, het gaat hier om het opvragen van de FES bijdrage in de verschillende projecten die ten laste van het Infrastructuurfonds worden uitgevoerd.

4. Waaruit volgt de verhoging van beheer en onderhoud (artikel 11.02)? Betreft het hier eerder uitgevoerd regulier onderhoud?

4. De verhoging van het budget voor beheer en onderhoud is het gevolg van het toevoegen van het budget voor het stimuleringspakket.

5. Waaruit volgen de verhoogde kosten voor aanleg van waterkeren en waterbeheren?

5. Het ophogen van het budget voor aanleg waterkeren en aanleg waterbeheer betreft geen kosten verhoging, maar een verschuiving van budgetten in de tijd. De ophoging betreft de doorwerking van de in 2008 bij Najaarsnota en bij Slotwet gemelde onderuitputting op de lopende programma's.

6. Waarom vallen de kosten voor beheer en onderhoud van het wegennet bijna één derde lager uit dan oorspronkelijk begroot?

6. Er is een uitgave van € 200 mln. ten behoeve van het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet die voorzien was voor 2009, al in 2008 voldaan. Tevens is een deel van het onderhoud dat voor 2009 was geraamd reeds in 2008 uitgevoerd. De budgetten voor 2009 zijn nu, conform de begrotingsregels, dienovereenkomstig verlaagd. Daarnaast is het budget voor het stimuleringspakket toegevoegd.

Datum

Ons kenmerk  
CEND/FMC-2009/1193

7. Waarom zijn de kosten voor aanleg en planstudie na tracébesluit met € 268 mln verlaagd?

7. Dit betreft de technische verwerking van het saldo uit 2008 op dit artikelonderdeel.

8. Kunt u uiteenzetten hoe de verlaging van € 91,9 mln. binnen spoor is gecompenseerd; is dit inderdaad gebeurd door verlaging van artikel 31.05.01?

Wat zijn de beleidsmatige en fysieke gevolgen van de verlaging van dit artikel; welke uitgaven en/of investeringen worden hierdoor niet of later uitgevoerd en met welke gevolgen?

Welke relatie ligt er tussen de verlaging van € 91,9 mln. binnen spoor en de verhoging van het budget voor 2011 met € 402 mln?

8. De verlaging is budgettair ingepast op artikel 13.02. In mijn brief aan de Tweede Kamer nr. VenW/dgmo-2009/837, als reactie op de motie 31700 XII - 36 van de heer Cramer, heb ik u geïnformeerd over de budgettaire situatie op beheer en instandhouding en de beleidsmatige effecten daarvan. Er ligt geen relatie tussen de verlaging en verhoging.

9. Waarom zijn de kosten voor onderhoud en vervanging van het spoorwegennet met € 255 mln verlaagd?

9. In de voorjaarsnota tabel staat bij artikel 13.02 een verhoging met een bedrag van € 255 mln. Dit betreft vooral de toevoeging van het voordelig saldo uit 2009.

10. Waarom is er sprake van een verlaging van € 113,6 mln. op de begroting voor realisatie programma aanleg personenvervoer?

10. Het gaat niet om een verlaging, maar om een verhoging. De verhoging in 2009 betreft de middelen die voor 2008 waren begroot, maar in dat jaar niet zijn uitgegeven.

11. Waarom wordt de begroting voor verkenningen en planstudies met € 235 mln verlaagd en waarom wordt deze begroting in 2010 opgehoogd met € 402 mln?

11.

Beide bedragen staan los van elkaar en kunnen niet in samenhang worden gezien. E.e.a. kan als volgt worden gespecificeerd (bedragen in mln.):

|                                  | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------------------------------|------|------|------|------|
| 1. Saldo 2008                    | -167 | 167  |      |      |
| 2. Kasschuif f 12 mlrd programma |      | -402 |      | 402  |
| Totaal                           | -167 | -235 |      | 402  |

**Datum**

**Ons kenmerk**  
CEND/FMC-2009/1193

Ad 1. Dit betreft de toevoeging van de in 2008 onbesteed gebleven middelen aan 2009.

Ad 2. Dit betreft het technisch bij Voorjaarsnota verwerken op het spoorartikel van een kasschuif van 2009 naar 2011 tussen het Infrafonds en de FES-bijdrage voor het "Bereikbaarheid/voorfinanciering f 12 mld" programma. Bij ontwerp-begroting 2010 zal worden aangegeven waar deze kasschuif daadwerkelijk kan en zal worden aangebracht.

12. Heeft High Speed Alliance (HSA) dit jaar € 4 mln. ontvangen, naast de vrijstelling van de verplichte betaling? Zo nee, waar was die € 4 mln extra dan voor bedoeld?

12. Deze € 4 mln. betreft het deel van de concessievergoeding dat (normaliter) bij ProRail achterblijft als zijnde de reguliere gebruiksvergoeding. Bij de Najaarsnota zal deze post worden gesaldeerd via artikel 13.02 (regulier onderhoud ProRail). Het betreft derhalve géén betaling aan HSA.

13. Waarom is de begroting voor beheer en onderhoud aan hoofdvaarwegen met € 95 mln. verlaagd (artikel 15.02.01), terwijl er door het kabinet via het stimuleringspakket juist extra geld wordt uitgetrokken voor uitgaven aan vaarwegen, sluizen en binnenhavens?

Wat is het netto-effect van de stimuleringsmaatregelen, rekeninghoudend met de verlaging van de begroting voor beheer en onderhoud aan hoofdvaarwegen met € 95 mln. en hoe wordt voorkomen dat de onderhoudsachterstand oploopt.

13. De verlaging van het budget is een saldo van de reeds in 2008 versneld uitgevoerde onderhoudsmaatregelen, waarvan het budget nu technisch in 2009 wordt afgeboekt, alsmede van de toevoeging van het stimuleringspakket. Het netto effect van het stimuleringspakket is dat er € 75 mln. in 2009 meer beschikbaar is dat versneld aan onderhoud van de hoofdvaarwegen wordt besteed.

14. Waar bestaat de verhoging van de HSL-begroting van € 106,5 mln. uit; welke activiteiten kunnen op het gebied van spoor niet plaatsvinden om deze verhoging van dekking te voorzien?

14. Deze € 106,5 mln betreft de (technische) toewijzing van het voordelig saldo aan het betreffende artikel onderdeel. Het betreft uitgaven die waren gepland in 2008 maar overlopen naar 2009.

15. Waaruit bestaat de aanpassing van de begroting voor Anders Betalen voor Mobiliteit (een verlaging van € 40 mln.)?

15. De verlaging in 2009 van het budget voor Anders Betalen voor Mobiliteit bestaat uit een aantal mutaties. In de eerste plaats is er een overboeking van € 12,2 mln naar de BDU voor het beschikbaar stellen van budget voor de uitvoering van de mobiliteitsprojecten door de regionale overheden in het kader van Anders betalen voor Mobiliteit. De tweede mutatie vloeit uit het gegeven dat de FES-bijdrage voor ABvM voor een bedrag van € 38,5 mln niet in 2009 maar pas in 2010 wordt ontvangen. Het uitgavenartikel is hiervoor evenredig aangepast. De



rest van de mutatie heeft betrekking op de verhoging van het budget 2009 met het voordelig saldo van 2008.

**Datum**

16. Waar is de verhoging van het budget voor "subsidies algemeen" (artikel 18.07.02) met € 17,6 mln. voor bedoeld en welke subsidies die oorspronkelijk niet begroot waren, worden hiermee betaald?

**Ons kenmerk**  
CEND/FMC-2009/1193

17. Waarom is er dit jaar bijna € 18 mln extra nodig aan subsidies voor mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise?  
16/17. In het kader van de financiering van de toezeggingen die VenW heeft gedaan met betrekking tot de nieuwe staatkundige structuur van de drie BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) en logistieke innovatie (in het kader van het dieselakkoord) zijn via de Najaarsnota 2008 gelden aan de begroting van het Infrastructuurfonds toegevoegd. Deze gelden komen naar verwachting in 2009 tot betaling. Via het voordelig saldo worden deze gelden thans aan 2009 toegevoegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN  
VERKEER EN WATERSTAAT,

DE STAATSSECRETARIS VAN  
VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

J.C. Huizinga-Heringa