

Vergaderjaar 2008–2009

31 965 XII

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

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen en 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

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

1

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

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?

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.

3 en 4

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

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 ingenieursbureaus 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.

Zoals is aangegeven in de toelichting op de 1e supplettoire 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?

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?

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.

8

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

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

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

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?

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

	2009	2010
Infra: deltaprogramma (w.o. zandsuppleties)	€ 80 mln.	€ 50 mln.
Infra: versnelling bruggen en renovatie wegen	€ 75 mln.	€ 138 mln.
Infra: vaarwegen, sluizen en binnenhavens	€ 75 mln.	€ 125 mln.
Totaal	€ 230 mln.	€ 313 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.

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?

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?

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).

13 en 14

Waarom is er € 3 mln. extra nodig voor de luchtvaartveiligheid BES? Waar wordt de in totaal € 10 mln. aan besteed die in 2009 en 2010 wordt vrijgemaakt voor luchtvaart veiligheid op de BES-eilanden?

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?

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 over-

geboekt. Deze mutatie heeft niet tot gevolg dat er activiteiten in 2009 of 2010 op het gebied van internationale luchtvaartveiligheid niet meer worden uitgevoerd.

16

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

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?

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

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

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

19

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

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?

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?

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.